

## Réunion de la commission Paysages n°8 du 24 janvier 2014 à Leforest Compte-rendu

Liste des participants en annexe de ce compte-rendu

Diaporamas projetés en séance, en annexe de ce compte-rendu

\*\*\*

La réunion commence à 14h15.

### Ouverture de la réunion

**Jean-Louis Carlier, Directeur de projet RTE**, accueille les participants à la 8<sup>e</sup> réunion de la Commission Paysages.

#### *Tour de table des participants.*

**Jean-Louis Carlier** signale la présence de participants issus des ateliers locaux et de représentants de la DREAL Nord-Pas-de-Calais. Il excuse Laurence Morice, du CAUE 62.

**Claude Chardonnet, animatrice C&S Conseils**, demande aux membres de la Commission s'ils ont des remarques sur le compte-rendu de la réunion précédente.

**Louis Dumon, Président de l'association Pévèle Environnement**, note que sa remarque sur le compte-rendu de la commission du 27 septembre 2013 a bien été prise en compte. RTE a répondu qu'une distance de 70 mètres entre le mât des pylônes Equilibre et les habitations serait considérée comme acceptable.

**Jean-Louis Carlier** précise que cette distance sera plutôt considérée comme un objectif fondé sur les travaux de la Commission Santé.

**Vianney Cappoen, habitant de Tourmignies**, ajoute que sa remarque sur le compte-rendu de la Commission précédente a bien été intégrée.

**Claude Chardonnet** présente l'ordre du jour de la réunion.

### Présentation du projet de maquette 3D des fuseaux potentiels (version de travail)

**Christine Lombard, chargée de concertation RTE, et David Darbousset, IGO**, présentent la maquette 3D (vue en 3 dimensions) visant à représenter le projet sur le territoire, à partir de vues aériennes. Réalisée par le cabinet IGO, il s'agit d'une version projet, en cours de finalisation (mise à disposition finale mi-février). Elle représente fidèlement la forme des bâtiments et de la végétation, la ligne Avelin-Gavrelle existante mais aussi l'ensemble du réseau électrique RTE et ERDF. Les différents fuseaux à l'étude y sont référencés.

Pour enrichir la maquette, Dominique Merlin transmet les informations qu'elle a collectées dans le cadre de son étude environnementale : zones naturelles, espaces naturels sensibles, urbanisme, zonage des communes... Les habitations situées jusqu'à 250 mètres de part et d'autre des fuseaux sont représentées avec précision.

Les photomontages réalisés par Bruno Rabin seront intégrés à la maquette afin de comparer le paysage, avec ou sans la ligne future. Différents types de pylônes peuvent être insérés.

Des ordinateurs portables ou des tablettes tactiles permettront de consulter la maquette pendant les commissions, les groupes de travail et les ateliers locaux.

### → Echanges

**Alain-Claude Debombourg, STAP<sup>1</sup> Pas-de-Calais**, estime que cette maquette montre que le pylône Equilibre améliorera le paysage existant. Dans l'idéal, il souhaiterait que toute la ligne soit construite en pylônes Equilibre.

**Patrick Doby, habitant d'Attiches**, demande de faire figurer les câbles et les entretoises<sup>2</sup> sur la maquette. Il souhaite savoir quel sera l'espacement entre les futurs câbles et s'ils seront plus larges que les câbles existants.

**Christine Lombard** signale que ces informations figureront sur la maquette, à la fois pour la ligne actuelle et pour la future ligne.

**Patrick Doby** aimerait aussi que la maquette présente des vues à différentes échelles, notamment à 250 ou 300 mètres et qu'elle permette de visualiser le flambage<sup>3</sup> des câbles et l'effet d'écrasement.

**Jean-Louis Carlier** souligne qu'il s'agit d'une question d'échelle et de rapport de proximité entre l'observateur et la ligne. L'outil permettra effectivement de visualiser le paysage traversé par la ligne depuis 50 mètres, 100 mètres, etc... voire 2 km. Il ajoute que, s'agissant du pylône Equilibre, le flambage du câble le plus bas dépendra de la topographie du terrain.

**Patrick Doby** souhaite savoir si la ligne sera éclairée par des témoins lumineux.

**Jean-Louis Carlier** répond que le sommet du mât ne sera pas éclairé, à la demande de la commission Milieux naturels, contrairement à ce que prévoyait le designer du pylône. La présence de ces témoins lumineux pourrait augmenter le risque de percussio des chiroptères (attirés par la présence d'insectes) avec le mât.

Par ailleurs, la ligne n'est pas assez élevée pour être balisée au titre des servitudes aéronautiques.

**Patrick Doby** demande s'il est possible de représenter le bruit et les décibels par des cercles autour des câbles.

S'il est d'accord sur le principe, **Jean-Louis Carlier** indique qu'une campagne de mesures de bruit autour de la ligne existante devrait débuter à partir de février 2014. Elle conduira à une modélisation du bruit autour de la ligne, dans tous types de milieux, en tenant compte des effets d'échos ou de rebondissements.

Il ajoute que l'outil 3D pourra être consulté sur des tablettes mises à disposition des ateliers locaux, éventuellement des mairies ou lors d'une opération portes-ouvertes.

Il permet de visualiser la ligne en fonction de la position de l'observateur, quelle que soit sa distance avec l'ouvrage, pour objectiver autant que possible son impact paysager.

<sup>1</sup> Service territorial de l'architecture et du patrimoine.

<sup>2</sup> Entretoise : « Pièce de liaison qui, dans une construction ou un véhicule, est placée transversalement entre deux éléments pour en accroître la résistance ou pour maintenir un écartement constant » (Dictionnaire Larousse).

<sup>3</sup> Courbe obtenue par le fléchissement d'une structure, soumise à une compression, dans une direction perpendiculaire à l'axe de compression. Là, il s'agit de la courbe du câble.

**Anne Nicolas, Chambre d'Agriculture du Nord-Pas-de-Calais** demande que la maquette 3D soit présentée à la Commission Agriculture.

**Christine Lombard** et **Jean-Louis Carlier** indiquent que l'outil sera présenté à toutes les commissions.

**Sandrine Belland, Mission Bassin Minier**, demande comment la hauteur de la végétation a été modélisée.

**David Darbousset** explique que les dimensions de la végétation et de l'habitat sont calculées à partir de vues aériennes grâce à des méthodes de triangulation.

### Etude paysagère : points de vue à retenir et cotation des critères de comparaison des fuseaux

**Bruno Rabin, agence Bocage**, présente l'avancée de l'étude paysagère. Des photomontages y ont été intégrés pour visualiser le futur projet et évaluer les impacts paysagers.

*Cf. Annexe 2 – Etude paysagère.*

**Patrick Doby** estime que les photomontages privilégient le terrain plat. Certains éléments, tels que l'église de Tourmignies ou la butte de Mons-en-Pévèle, ne sont pas suffisamment représentés. Au contraire, des vues semi-aériennes devraient être réalisées depuis le haut de butte vers le paysage, par exemple vers la Marque. Il demande aussi une photo depuis les Cinq Tailles vers Mons-en-Pévèle pour évaluer le paysage vers la butte.

**Bruno Rabin** indique qu'une discussion sur les points de vue est prévue.

**Patrick Doby** souhaiterait connaître le « taux de présence visuelle » de la ligne du point de vue des promeneurs et de celui des habitants dont la gêne n'est pas la même.

**Louis Dumon** ajoute que moins un site est fréquenté, plus il est préservé. Selon lui, il conviendrait plutôt de fonder la réflexion sur les richesses du paysage à valoriser et non de la centrer sur la ligne.

**Patrick Doby** partage la remarque de Louis Dumon. Il considère que les critères mis en valeur dans la présentation ne sont pas des critères fondamentaux.

**Jean-Louis Carlier** se réjouit de la force de proposition de Monsieur Doby mais rappelle qu'il intervient dans une commission dont les travaux résultent d'un processus engagé depuis plusieurs mois. Les critères sur le paysage et le cadre de vie ont été définis par la commission et discutés en inter-commissions. Ils ont été rassemblés dans un dossier présenté en Instance locale de concertation, le 16 décembre 2013. Cette réunion n'avait pas de valeur décisionnelle : des réglages restent à faire pour choisir un fuseau de moindre impact et un tracé.

Dans l'esprit de la commission, le pylône Equilibre permettra de créer un nouveau paysage. Il faut alors s'interroger sur ce nouveau paysage et sur les différentes solutions.

Pour ce faire, deux échelles sont étudiées :

- Les points de vue de proximité définis par des critères de distance. Ils concernent particulièrement les habitants.
- Les grands points de vue emblématiques du paysage, tels que la butte de Mons-en-Pévèle.

Ce travail se fonde notamment sur des photomontages réalisés aux différentes échelles.

Il suggère à Monsieur Doby de consulter la carte des points de vue et éventuellement d'en proposer d'autres.

**Patrick Doby** signale, dans ce cas, qu'il serait nécessaire d'indiquer sur les photomontages la distance entre le photographe et le pylône, afin d'évaluer distance, perspective et proximité.

**Bruno Rabin** réalisera une carte permettant de situer l'emplacement de l'observateur.

**Claude Chardonnet** suggère de prévoir des légendes pour ces photomontages.

**Alain-Claude Debombourg** cite un sketch de Coluche : celui-ci, parvenu au sommet d'une montagne, regarde très rapidement le paysage et déclare : « *c'est beau, on se casse* ». En effet, au sommet d'une montagne, il est difficile de s'éterniser à contempler le paysage car le premier plan ne comporte pas d'éléments d'humanisation. Pour limiter ce sentiment de gigantisme et produire une appréciation plus contemplative, il est nécessaire de fournir des références humaines qui suscitent un rapport d'échelle, par exemple en fractionnant le panorama. Ce principe est appliqué par les grands paysagistes mais aussi par les cameramen : ils cherchent à encadrer les points de vue par des éléments d'échelle humaine.

**Anne Braquet, CAUE<sup>4</sup> du Nord**, souligne qu'au stade du choix d'un fuseau, il s'agit de retenir les principes de perception permettant de comprendre le paysage. Par conséquent, les points de vue représentés ne sont pas à prendre comme tels. Il s'agit plutôt de comprendre la composition générale des paysages.

Par ailleurs, pour le moment, l'essentiel est de choisir les endroits qui impacteront le moins l'habitat, l'urbanisation ou le passage des routes. L'étude fine des paysages sera faite à l'étape de composition du tracé.

### Proposition de liste de points de vue à enjeux

**Bruno Rabin** présente la carte des points de vue à enjeux. Dans la Pévèle, il s'est attaché à présenter autant de points de vue à l'est qu'à l'ouest. Pour répondre aux préoccupations exprimées par les ateliers, 40% des points de vue concernent l'habitat.

*Cf. Annexe 2 – Etude paysagère.*

### → Echanges sur les points de vue de la Pévèle

**Vianney Cappoen** est d'accord avec le choix des points de vue de grand paysage.

Il demande de positionner le point de vue de l'Attargette en perspective de l'habitat : l'observateur est placé derrière le bois, ce qui ne permet pas de voir le pylône. Il demande de déplacer ce point de vue.

Il suggère également d'ajouter un point de vue à la rue de la Cheminée.

**Pierre-François Duriez, agriculteur à Bersée**, signale que, dans ce cas d'observation, des vues ne sont pas représentées à l'est.

**Bruno Rabin** rappelle qu'il s'agit ici d'avoir des points de vue représentatifs des ambiances paysagères.

**Jean-Louis Carlier** accepte de déplacer le point de vue signalé à l'Attargette.

**Vianney Cappoen** demande d'ajouter un point de vue à La Pétrie.

**Jean-Louis Carlier** accepte d'ajouter aussi ce point de vue.

**Vianney Cappoen** suggère de réaliser un photomontage aux goulots d'étranglement, c'est-à-dire lorsque les fuseaux sont resserrés, à moins de 280 mètres des habitations.

**Bruno Rabin** acquiesce.

---

<sup>4</sup> Conseil d'Architecture, d'Aménagement, d'Urbanisme et d'Environnement.

**Vianney Cappoen** estime que le photomontage de la rue de la Joncquière devrait être classé parmi les grands paysages : la ligne y dessine une courbe et plusieurs pylônes seront visibles de façon rapprochée.

**Jean-Louis Carlier** conclut que la carte des points de vue de la Pévèle sera amendée :

- Au secteur de l'Attargette, à la sortie de Tourmignies ;
- Là où les habitations sont situées à proximité de fuseaux étroits ;
- Lorsque la ligne suit une courbe et produirait un effet de cumul de pylônes.

**Anne Coppin, STAP 59**, signale un point de vue au cimetière de l'église de Tourmignies, vers Attiches.

**Alain-Claude Debombourg** rappelle avoir souligné l'effet de jalonnement des pylônes Equilibre lors de la réunion précédente. Il suggère d'étudier des points de vue situés en face d'axes verticaux pour étudier la perspective non seulement de façon frontale, mais aussi longitudinale. Cette étude peut être réalisée à Mons-en-Pévèle, par exemple.

**Bruno Rabin** souligne que l'étude de l'effet d'enfilade des pylônes est surtout intéressante là où la ligne suit une courbe.

**Alain-Claude Debombourg** pense que cet effet pourrait structurer autrement la perception du paysage.

**Bruno Rabin** rappelle que ces questions relèvent plutôt de l'étude d'impact, avec la définition du tracé, mais peuvent être anticipées.

### → Zoom sur les points de vue du Bassin Minier

**Sandrine Belland** demande d'ajouter :

- Un point de vue belvédère au terroir de Leforest ;
- Un point de vue à l'entrée de la cité minière d'Evin-Malmaison, classée à l'UNESCO, vers le bois de l'Offlarde.
- Eventuellement des points de vue qui tiennent compte de l'habitat.

**Jean-Louis Carlier** répond que la proximité entre la ligne et l'habitat dans le bassin minier sera étudiée à un stade plus avancé du projet (tracé, implantation de pylônes), pour définir les emplacements des pylônes, avec des photomontages « de proximité ».

**Bruno Rabin** se rendra sur le terrain pour vérifier ces suggestions.

**Sandrine Belland** propose d'étudier le point de vue depuis les habitations situées à la sortie de Leforest, vers Ostricourt.

**Bruno Rabin** rappelle que la possibilité de reculer la ligne dans le bois de Leforest pour s'éloigner des zones agricoles et de la Cité du Bois est étudiée.

**Jean-Louis Carlier** note que la future ligne, si elle était construite en lieu et place de la ligne existante, pourrait effectivement gêner des habitations récemment construites à la sortie du bois. C'est pour cela qu'est étudié le recul de la future ligne dans le bois.

**Alain-Claude Debombourg** se demande s'il est préférable d'éloigner la ligne des habitations et de la voir dans son entièreté ou de la rapprocher pour mieux visualiser les panoramas en se plaçant sous les câbles.

### → Zoom sur les points de vue de l'Artois

**Anne Braquet** propose d'ajouter un point de vue sur l'autoroute ou la ligne TGV entre Beaumont et Quiéry-la-Motte, vers le sud.

**Alain-Claude Debombourg** signale que depuis le dernier étage de la tour de la DDTM<sup>5</sup> d'Arras, le paysage et toutes les infrastructures sont visibles jusqu'à 25 ou 30 km car le plateau d'Artois est très dégagé.

### Propositions des étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage

**Julie Kmieckowiak, étudiante de l'ENSP de Marseille**, indique qu'une réflexion a été menée sur la perception du poste de Gavrelle et des pylônes associés. Les co-visibilités entre le poste, les pylônes et d'autres éléments structurant le paysage ont également été étudiées.

Les étudiants ont aussi réalisé une carte recensant les angles morts et tous les éléments permettant de faire disparaître le poste et les éléments électriques, en fonction du positionnement de l'observateur.

**Antoine Baguenier-Desormeaux, étudiant de l'ENSP de Versailles**, ajoute avoir aussi cartographié jusqu'où la ligne future sera visible sur le territoire.

**Julie Kmieckowiak** explique avoir identifié les endroits à partir desquels la ligne prend le dessus sur le paysage.

**Vianney Cappoen** signale avoir transmis à Bruno Rabin une liste de suggestions de points de vue. Il considère que les photographies des grands paysages prises par Bocage, avec un appareil Reflex d'une focale de 18 mm, c'est-à-dire en grand angle, ne sont pas représentatives de la vision de l'œil, proche d'une focale de 35 mm, focale qu'il suggère d'utiliser pour les prises de vue.

**Alain-Claude Debombourg** indique que la focale de 52 mm est la plus proche de l'homme.

**Bruno Rabin** confirme qu'il est intéressant d'utiliser des angles à 50-56 mm pour photographier les points de vue de proximité avec l'habitat. Toutefois, les vues d'ensemble permettent de bien mettre en valeur l'ambiance d'un paysage.

**Vianney Cappoen** estime qu'il ne s'agit pas ici d'étudier une ambiance mais de représenter la réalité, proche de la vision de l'homme.

**Claude Chardonnet** retient qu'il s'agit de déformer le moins possible la vision de l'homme pour apprécier justement les impacts, sans oublier les points de vue d'ensemble.

**Louis Dumon** demande s'il est possible d'étudier d'autres combinaisons entre les différents tronçons de fuseaux et insiste pour étudier le tracé en replaçant le local dans le global.

**Jean-Louis Carlier** indique qu'il s'agit justement de l'objectif de l'étude paysagère.

**Bruno Rabin** ajoute que toutes les combinaisons sont étudiées.

**Bernard Féry, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public**, souligne le dilemme suscité par les rapports d'échelle : de même qu'il faut articuler les échelles de proximité et de grands paysages, de même il faut mettre en relation les travaux des commissions et des ateliers locaux. C'est pourquoi il salue la présence de personnes issues des ateliers à la commission paysage et propose que des membres de la commission se rendent aux ateliers.

---

<sup>5</sup> Direction départementale des territoires et de la mer

### Proposition de fuseau potentiel : étude de Monsieur Doby

**Patrick Doby** a constitué un dossier proposant une modification du fuseau ouest 1. Il estime que le fuseau traversant l'Attargette serait très impactant, notamment parce qu'il est situé dans un espace confiné, très proche de certaines habitations. Dans ce fuseau, la ligne sera visible de partout, notamment depuis des voies pédestres très fréquentées. Selon lui, elle produira des impacts sur la santé, le cadre de vie, le bruit et le paysage.

Sa proposition suppose de passer par une partie de la forêt de Phalempin et d'implanter les pylônes sur des parcelles où les arbres ont été coupés.

*Cf. Annexe 3- Proposition de fuseau par M. Doby.*

**Thierry Ramery, Association Nature et Vie**, signale que ces parcelles déboisées sont ou seront replantées conformément au plan de gestion de la forêt.

**Patrick Doby** suggère de planter des arbres qui poussent plus lentement et moins haut que les espèces actuelles. Par ailleurs, dans ces zones boisées, il est possible d'implanter des pylônes traditionnels, pour resserrer les lignes et faciliter l'entretien.

**Thierry Ramery** souligne que la ligne ne sera pas temporaire. Il ajoute que tous les bassins, et non un seul, sont fréquentés pas des oiseaux.

**Dominique Merlin, bureau d'études environnement**, précise que les bassins et l'ensemble du site des Cinq Tailles sont classés au réseau Natura 2000, au titre de la protection des oiseaux (ZPS : zone de protection spéciale).

**Vianney Cappoen** considère que ces oiseaux bénéficieraient alors d'une protection plus importante que l'habitant. Il rappelle que la solution proposée par Monsieur Doby résout à 80% la problématique santé car elle permet d'éloigner de plus de 300 mètres la ligne des habitations.

**Dominique Merlin** souligne que la problématique des milieux naturels est très sensible sur ce site.

**Vianney Cappoen** indique qu'un autre bassin devrait être construit dans un des fuseaux potentiels.

**Thierry Ramery** précise qu'il s'agit d'un bassin de rétention, qui ne sera pas constamment en eau, et non d'un bassin classé Natura 2000 destiné à accueillir des oiseaux.

**Patrick Doby** souligne que lors d'une réunion précédente, il a été dit que les oiseaux s'adaptent et construisent leurs nids sur les pylônes.

**Louis Dumon** salue le travail de Monsieur Doby. Il estime qu'il serait moins cher de passer par le bois où n'importe quel type de pylône pourrait être implanté. Il demande à RTE quel est le tracé le plus rentable.

**Pierre-François Duriez** note qu'il s'agit d'une forêt exploitée et rappelle que la profession agricole est très impactée par la ligne.

**Thierry Ramery** indique que toutes les forêts sont exploitées.

**Patrick Doby** remarque, au contraire, que certaines forêts à vocation touristique sont seulement entretenues, comme la forêt de Phalempin.

**Jean-Louis Carlier** explique qu'à Phalempin, la forêt est destinée aux loisirs et à la promenade : elle est donc préservée et entretenue. Le Bois concerné par la proposition de M.Doby est industriel et suit un plan de gestion assurant la viabilité de la forêt. Une tranchée devrait être effectuée pour y installer la ligne, ce qui risquerait de fragmenter la forêt. Cela impliquerait de mettre en œuvre des compensations, c'est-à-dire de planter au moins quatre arbres pour chaque arbre coupé.

Du fait de la pression foncière et des contraintes agricoles, il sera alors très difficile de trouver le terrain nécessaire à ces compensations.

Jean-Louis Carlier a pris contact avec le Conseil Général du Nord, la Direction départementale du territoire et de la mer (DDTM) et l'Office National des Forêts (ONF) pour connaître leur avis sur la proposition de Monsieur Doby :

- i. Le Conseil Général, propriétaire du Bois des Cinq Tailles estime que si l'oiseau peut s'adapter et si des mesures de réduction et de compensation des impacts sont adoptées, il vaut mieux éviter de surplomber des habitations. Toutefois, il indique que le site est classé comme ZICO (Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux) : le dossier devra donc faire l'objet de démarches administratives, notamment auprès de l'Union Européenne.
- ii. Selon la DDTM, de grandes précautions devront être prises au titre des Zones humides, pour ne pas causer d'effet irréversibles sur l'environnement.
- iii. L'ONF proposerait, en alternative, d'écorner un peu plus la forêt jouxtant la rue de la Cheminée, sans la fragmenter, et de replanter les espèces à quelques mètres.

RTE s'est engagé à examiner ces possibilités.

Jean-Louis Carlier ajoute que le fuseau proposé par Monsieur Doby est plus long et nécessitera d'implanter un plus grand nombre de pylônes.

Pour éviter d'approcher la ligne d'habitations qui n'étaient pas concernées par la ligne existante, une autre solution serait de suivre la vallée de la Marque, de bifurquer, à partir du sud de l'Offrande, vers l'est jusque la ligne existante et ensuite d'aller jusqu'au poste d'Avelin (variantes Pévèle Ouest 2).

**Vianney Cappoen** souligne que cette possibilité n'était pas présentée dans l'étude paysagère.

**Jean-Louis Carlier** rappelle que l'étude paysagère n'est pas encore terminée et n'est pas figée. Les différentes possibilités présentées ici sont en cours d'études.

**Vianney Cappoen** s'interroge sur la possibilité de traverser un secteur concerné par une servitude liée à une antenne radioélectrique : elle ne doit pas être perturbée par des champs magnétiques.

**Sébastien Ruffin, chargé de projet RTE**, indique qu'une telle contrainte existe pour les pylônes supérieurs à une altitude de 110 mètres NGF<sup>6</sup>. Un dossier doit alors être déposé auprès d'Orange. RTE est concerné dans un rayon de 2 km autour du pylône radiotéléphonique.

**Dominique Merlin** ajoute qu'il existe deux types de servitudes radioélectriques :

- Les protections contre les obstacles, en fonction de leur hauteur ;
- Les protections contre les émissions radioélectriques.

Elle est en train de se renseigner auprès d'Orange au sujet de la première contrainte.

**Christine Lombard** précise que la ligne 400 kV actuelle et la ligne 400 kV Avelin-Mastaing sont déjà concernées par ces servitudes.

**Patrick Doby** demande quels fuseaux potentiels sont concernés par cette servitude.

**Hervé Barry** indique avoir compris que le fuseau sud-ouest de la Pévèle devrait longer des contraintes techniques, ce qui lui semble correspondre à l'hypothèse la plus contraignante.

Selon **Patrick Doby**, l'antenne en question se situe à Leforest. Il estime que les fuseaux situés dans un rayon de 500 mètres sont à éliminer.

**Christine Lombard** précise que cette servitude n'empêche pas de construire.

---

<sup>6</sup> Mètres NGF (Nivellement Général de la France) : il s'agit de mesures calculées à partir d'un référent altimétrique, correspondant généralement au niveau moyen de la mer.



**Dominique Merlin** indique que la servitude a été identifiée et des recherches complémentaires sur ses conséquences sont en cours. Elle propose de rédiger une note de synthèse sur la question.

**Patrick Doby** annonce qu'il rencontrera le maire de La Neuville le lendemain, car son territoire est concerné par sa proposition. Il veut éviter toute suspicion.

Tout en se réjouissant que de telles propositions soient faites en concertation, **Bernard Féry** considère que la commission est souveraine pour décider de la prise de contact avec des élus. Il attire l'attention de Monsieur Doby sur les difficultés que pourrait éventuellement par la suite engendrer une telle rencontre du Maire. Il rappelle que ce genre de contact, en dehors du travail de la concertation et du processus organisé par RTE, a déjà été source de difficultés à l'été 2013 dans La Pévèle et qu'il a dû rencontrer tous les maires concernés pour rétablir un peu de sérénité.

En tant que garant de la concertation, **Bernard Féry** demande aux membres de la commission d'attendre avant d'alerter les municipalités de l'existence de cette proposition. Pour le moment, la commission travaille et réfléchit à sa faisabilité.

Bernard Féry, considère qu'il incombe à RTE. – en tant que maître d'ouvrage, promoteur du projet et organisateur de la concertation - de préparer les dossiers et de prendre contact – comme cela a déjà été fait pour cette alternative de fuseau - avec les institutions telles que le Conseil Général ou l'ONF. Et donc, par la suite avec les élus locaux concernés, toujours en présence de RTE, maître d'ouvrage.

**Jean-Louis Carlier** rappelle que le travail de concertation est itératif : rien n'est figé ni décidé avant d'être étudié finement. S'il félicite Monsieur Doby pour la qualité de son travail, il rappelle qu'il est risqué de le diffuser pour le moment, d'autant plus en période pré-électorale.

**Patrick Doby** déclare que, par souci d'honnêteté, il souhaite présenter son dossier aux personnes qu'il pourrait impacter. Il considère qu'il n'a pas le droit de cacher ce dossier.

**Bernard Féry** répond que son rôle le contraint à alerter Monsieur Doby mais que rien ne l'empêche d'agir comme il l'entend.

**Jean-Louis Carlier** ajoute qu'il comprend l'initiative de Monsieur Doby.

**Patrick Doby** rappelle qu'il agit selon un principe de transparence.

**Jean-Louis Carlier** indique qu'il n'est pas dérangé par cette initiative mais que, selon lui, le maire demandera à Monsieur Doby pourquoi sa proposition n'a pas été présentée par RTE. Cette initiative pourrait avoir des conséquences particulières en contexte pré-électoral.

**Bernard Féry** demande à Monsieur Doby pourquoi il n'a pas demandé à RTE de solliciter le maire, ce qui aurait permis au maître d'ouvrage d'examiner divers aspects relatifs à cette alternative de fuseau.

**Vianney Cappoen** a l'impression que RTE souhaite maîtriser la diffusion de cette information.

**Pierre-François Duriez** demande si ce dossier sera vraiment étudié.

**Jean-Louis Carlier** rappelle avoir organisé de nombreuses rencontres en quelques jours pour discuter de ce dossier, notamment avec le Conseil Général ; une réponse sera bien apportée au plus tard lors de l'atelier Pévèle et de la commission Paysages de mars.

**Vianney Cappoen** note que Monsieur le garant a demandé de ne pas ébruiter l'information après la réunion.

**Bernard Féry** rectifie : selon lui, il aurait été bon que Monsieur Doby informe Monsieur Carlier de son initiative car il appartient au maître d'ouvrage de prendre position sur l'opportunité de rencontrer un maire et parce que cette démarche doit s'intégrer au processus de concertation. Cependant, Monsieur Doby peut agir comme il le souhaite.

**Anne Braquet** ajoute qu'il s'agit aussi de respecter le travail des membres de la commission, associés depuis 2012 à la concertation. Certes, celle-ci est faite pour s'ouvrir à de nouvelles propositions, mais les informations, avant d'être diffusées, doivent être digérées à l'intérieur du processus, c'est-à-dire au sein des différentes commissions. Elle signale que la proposition concerne particulièrement la commission Milieux Naturels. Elle rappelle que les fuseaux sont déjà discutés et identifiés depuis plus de 6 mois.

**Patrick Doby** répond qu'il n'a pas été consulté à ce moment-là car, selon lui, il s'agissait d'abord de reconstruire l'ancienne ligne en lieu et place de l'existante.

**Anne Braquet** souligne que si la proposition s'intègre au processus de concertation, elle en sera valorisée.

Pour conclure, **Jean-Louis Carlier** rappelle qu'une carte provisoire des fuseaux avait été transmise aux différentes municipalités concernées, tout juste après avoir été présentée en réunion fin juin 2013.

**Alain-Claude Debombourg** indique que la proximité des lignes THT perturbe très faiblement les ondes radioélectriques.

### Enseignements des ateliers locaux

**Hervé Barry** présente les travaux et les enseignements intermédiaires des ateliers locaux en cours.  
*Cf. Annexe 4 – Les ateliers locaux*

**Bernard Féry** intervient au vu du mot « préférence » figurant dans la diapositive projetée. Président de cet atelier, il précise qu'aucun choix n'a été encore fait. Il indique que des préférences en faveur d'un tronçon ou d'un autre ont effectivement été évoquées pendant l'atelier de l'Arrageois. En revanche, cela n'a pas encore été fait dans la Pévèle : l'atelier devra s'exprimer à la prochaine réunion.

**Pierre-François Duriez** demande ce que signifie « *Préférences Est 2 et Est 4* » sur le diaporama.

**Hervé Barry** répond qu'il s'agit d'une observation faite pendant les débats, sans valeur conclusive.

**Bernard Féry** souligne que l'un de ces tronçons a été qualifié de « pire du pire ». Certes, la présentation de Monsieur Barry visait à informer les membres de la commission de l'état d'avancement des ateliers mais la dernière diapositive est inappropriée.

En tant que président de ces ateliers locaux, il rappelle qu'il appartiendra aux membres de l'atelier Pévèle de s'exprimer sur leurs préférences.

Il ajoute que, même si dans cet Atelier, les débuts ont été laborieux, le travail, à la suite, est désormais très positif. Les participants s'expriment et débattent bien.

Il salue la réalisation de la maquette 3D qui nourrira la décision et rappelle que des idées nouvelles, telles que celles de Monsieur Doby, sont toujours bienvenues.

Il estime que la concertation avance et met en exergue des problématiques telles que la relation de proximité entre la ligne et les habitations liée aux préoccupations sur la santé et le cadre de vie.

Il ajoute que la concertation s'organisera de plus en plus autour de réunions d'Inter-commissions.

**Patrick Doby** indique qu'un vote avait été organisé, lors de l'atelier Pévèle du 16 janvier où sa proposition avait été présentée.

**Bernard Féry** rappelle qu'il s'agissait en l'occurrence d'un sous-atelier, non de l'atelier Pévèle. Par ailleurs, cet atelier n'a pas à voter. Ce n'est pas là le processus de concertation, basé sur la confrontation des arguments et non le vote. Il demande d'éliminer le terme de « *préférence* » sur la diapositive.

**Claude Chardonnet** conclut que :

- i. Le terme de « *préférence* » ne peut être utilisé tant que l'atelier n'a pas terminé ses travaux.
- ii. Des points de vue pertinents devront être ajoutés à la carte, pour que l'étude paysagère tienne compte des « goulots d'étranglements » de certains fuseaux, des jalonnements et de l'effet de courbe des pylônes.

Elle clôt la réunion et invite les participants à la prochaine réunion de la commission Paysage, **le 27 mars 2014**, de 9h15 à 16h.

Fin de la réunion : 17h30