

Réunion de la commission Milieux naturels du 19 mars 2015 à Avelin

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 9h30

Ouverture

Christine Lombard, chargée de concertation RTE, accueille les participants. Elle rappelle que l'inter-commission qui s'est tenue en avril 2014, suivit de l'instance locale de concertation (ILC) du 2 juin, ont permis de choisir le fuseau de moindre impact pour l'Arrageois et le Bassin Minier (le choix du fuseau pour la Pévèle a été reporté). Il a été demandé à RTE de produire une étude plus précise sur les impacts (pédologiques, hydrologiques, etc.) d'une mise en souterrain dans la Pévèle, sur un secteur précis d'environ 5km – travail qui a été réalisé pendant l'été 2014. Une nouvelle réunion de l'ILC s'est tenue le 14 octobre, pendant laquelle RTE a présenté cette nouvelle étude. Une contre-expertise (réalisée par le cabinet indépendant italien CESI) a également été présentée. L'ILC a fait le choix du fuseau « Ouest 2 », en aérien.

Bernard Féry, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), rappelle qu'il y a une opposition au projet, et qu'il faut en parler. Toutefois, en tant que garant, il estime que le travail proposé par les commissions et ateliers est très important. C'est pendant ces réunions que l'on échange avec le maître d'ouvrage, que l'on écoute les avis, que l'on étudie les propositions et les mesures compensatoires. La concertation se fait pendant ces réunions, et pas en dehors.

Tour de table des participants

Claude Chardonnet, animatrice C&S Conseils, présente le déroulé de la réunion.

Point d'actualité sur le projet

Christine Lombard, présente les conclusions et les suites de l'ILC du 14 octobre, puis l'état d'avancement de la recherche de tracé, et enfin les fruits de la concertation à ce stade du projet.
Cf. Diaporama en annexe.

Résultats de l'étude d'incidence Natura 2000 et bois de l'Offlarde

Présenté par **Daniel Petit, botaniste et phytosociologue à l'AMBE.**

Cf. Annexe 2 - Etude incidence.

→ Echanges

Christophe Hildebrand, Ingénieur écologue à la Direction de l'Environnement du Département du Nord, précise que les 53 espèces inscrites à l'index 1 de la ZPS sont celles qui ont été observées sur le site. La liste du Formulaire Standard de Données (FSD) n'en recense que 24.

Jean-Louis Carlier, directeur de projet RTE, demande quelle est la différence entre le FSD et le DOCOB ?

Christophe Hildebrand, explique que le « FSD » est un formulaire standard qui référence les espèces qui ont amené à créer le site Natura 2000. Le DOCOB c'est le document d'objectif, c'est le plan de gestion du site Natura 2000. Dans ce plan de gestion, ont été listées les espèces qui ont été observées, au moins une fois sur le site. Le FSD n'avait retenu que 24 espèces sur les 53 espèces inscrite dans l'annexe 1 (ces 53 espèces ont été vues au moins une fois en 10 ans).

Jean-Louis Carlier, demande quel est le document opposable, le FSD ou le DOCOB ?

Christophe Hildebrand, répond que c'est le FSD.

Jean-Luc Meriaux, expert sur les impacts environnementaux à la cour administrative de Douais, précise que pour la directive oiseaux comme pour la directive habitats, Bruxelles ne reconnaît que le FSD. Les documents d'objectifs sont spécifiques à la France et à l'Angleterre. Tous les pays sont soumis aux mêmes règles en cas de recours : les opposants peuvent d'abord faire une demande à la DREAL (ou à la DDT). Si ça ne fonctionne pas on peut faire un recours au tribunal administratif ou au tribunal de grande instance (pour destruction d'espèce) voir même alerter le ministère. Si leur recours est rejeté, les opposants peuvent aller voir la commission européenne, qui ne se réfèrera qu'au FSD.

Christophe Hildebrand, indique qu'il y a une espèce à prendre en compte en plus, reprise de la directive habitats : le triton crêté. Dans la liste il y a donc 24 oiseaux, et un amphibien.

Il souhaiterait ensuite que soient évalués les risques de collisions avec les câbles principaux et conducteurs (et pas uniquement les câbles de garde). Il estime en effet que les câbles principaux sont certes plus visibles en diurne, mais que c'est moins vrai en nocturne. Par ailleurs les oiseaux migrateurs ont tendance à voler plus bas en arrivant au niveau des ZPS, ce qui accentue les risques de collision.

Il désire enfin que RTE étudie un balisage au nord de la ZPS, et pas uniquement à l'est.

Jean-Luc Meriaux, signale qu'il y a actuellement une restructuration complète des études environnementales (pilotée par la DREAL Rhône-Alpes et la DREAL Languedoc-Roussillon) qui devrait permettre de simplifier le travail des administrations et d'accélérer les procédures.

Il rappelle ensuite qu'aujourd'hui tous les maitres d'ouvrage doivent démontrer que leur projet n'a pas d'impact sur les sites Natura 2000 situés dans un rayon de 20 km autour de leur projet.

Enfin il indique que des suivis de lignes ont été faits depuis les années 1975 dans les pays nordique, en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis etc. Ces études montrent qu'il n'y a pour ainsi dire pas eu de collisions avec les conducteurs (et que les collisions se font essentiellement avec les câbles de garde).

Claude Chardonnet, demande si ces études sont accessibles.

Jean-Luc Meriaux répond qu'il faut demander directement aux compagnies électriques qui font ces études.

Daniel Petit, répond à Christophe Hildebrand qu'effectivement il n'y a pas d'étude vraiment importante sur les câbles conducteurs.

Jean-Luc Meriaux explique que, selon des synthèses européennes, les câbles de garde sont les plus accidentogènes. Il ajoute que les câbles conducteurs, quand ils ne sont pas doubles, peuvent aussi créer des accidents, mais dès qu'il y a des réunions de câbles, les accidents baissent.

Christophe Hildebrand demande tout de même que les câbles principaux soient pris en compte dans l'étude d'incidence, de façon différenciée, avec une approche diurne et une approche nocturne.

Daniel Petit souligne que le système de balisage fonctionne la nuit, grâce à des vibrations qui alertent les oiseaux.

Claude Chardonnet indique que la demande de Christophe Hildebrand a bien été notée.

Vincent Leville, du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement du Nord demande si l'étude de percussions qui a été réalisée pendant 1 an a été prise en compte. Il demande également si on peut estimer combien d'accidents pourraient être évités avec le système de balisage tel qu'il est prévu.

Daniel Petit répond que l'étude sur la mortalité a bien été prise en compte.

Bruno Cossement, Chargé de mission EDEN 62, souligne que la liste des espèces est à compléter avec : le petit mars changeant (un papillon) et le leste sauvage (une libellule) qui ont été vus dans le bois de l'Offlarde.

Robin Quevillart, Chargé d'études faune GONN, ajoute que la liste des « déterminants » ZNIEFF a été mise à jour.

Bruno Cossement revient ensuite sur la carte n°4 du diaporama, qui présente la position de la dorine à feuilles opposées. Il estime que l'emplacement de cette plante est plus étendu que ce qui est présenté. Il y a notamment toute une dispersion le long d'un cours d'eau (le Filet Morand). Il ajoute qu'il dispose d'une cartographie à ce sujet qu'il pourra communiquer à RTE.

Il demande ensuite ce qu'entend RTE par « *le futur tracé devra être au plus proche de la ligne existante* », et si le tracé qui est montré sur le diaporama se rapproche de cette définition.

Daniel Petit répond que cette définition découle du raisonnement de l'ornithologue qui a travaillé sur cette ligne : puisque les oiseaux évitent la ligne actuelle, alors il vaut mieux que la future ligne suive au plus proche son tracé.

Jean-Louis Carlier précise qu'il faut également prendre en compte la nécessité de s'éloigner des zones d'habitations. La ligne a été reculée pour éviter des zones de bâti, et des futurs lotissements. Il indique donc qu'il souhaite maintenir ce tracé, à condition qu'il ne crée pas d'impacts trop importants sur l'avifaune.

Robin Quevillart ajoute qu'il y a une vigilance à avoir vis-à-vis de l'avifaune, puisque cet endroit est une lisière de boisement, qui est donc par définition très fréquentée.

Dominique Merlin, bureau d'étude en environnement, souligne que la ligne passe entre un terril et une argilière, et qu'il est effectivement intéressant de la décaler pour libérer cet ensemble.

Bruno Cossement demande s'il est possible d'avoir un tableau de synthèse des périodes d'intervention.

Vincent Leville estime que le suivi des travaux sera très important sur ce secteur. Il demande si Eden 62 pourra participer à ce suivi.

Bruno Cossement répond qu'il espère que ça sera possible

Jean-Louis Carlier souligne que c'est l'un des axes du partenariat qui est souhaité par RTE, avec Eden 62 et le conseil général notamment.

Christophe Hildebrand précise qu'il faut également ajouter deux espèces de micromammifères : le muscardin et le crossope aquatique.

Jean-Luc Meriaux indique que l'efficacité des balisages a été étudiée dans les années 90 en France via des suivis dans le marais poitevin. Différents types de balisages ont été étudiés : les « pendants », les « pendants perforés », les « guirlandes de Noël », les spirales, les boules, les hémi spirales... Les plus efficaces sont les balises aéronautiques, mais elles sont inesthétiques, et elles coûtent chères. Le deuxième système le plus efficace c'est le « tortillon » (qui est une balise aéronautique évidée).

Claude Chardonnet propose à Jean-Luc Meriaux de mettre à disposition de RTE les études dont il dispose, de façon à alimenter les études en cours.

Sophie Grassien, de la chambre d'agriculture du Nord Pas-de-Calais, demande si on parle « d'étude d'incidences » pour les ZNIEFF, ou « d'étude d'impact » ?

Daniel Petit admet que le terme juridique est bien « étude d'impact ».

Christine Lombard estime qu'il faut effectivement revoir le terme « d'étude incidences ».

Sophie Grassien ajoute qu'il serait important de bien redéfinir le périmètre agricole qui est présenté sur les cartes. Elle demande ensuite si les agriculteurs sont concernés par ces espèces floristiques.

Daniel Petit répond que la dorine est une espèce protégée que l'on retrouve dans les sous-bois. Les agriculteurs ne sont donc pas concernés.

Le balisage avifaune

Daniel Petit, présente les propositions de balisage avifaune au regard des études menées.
Cf. Annexe 3 – Balisage avifaune

→ Echanges

Vincent Leville demande quel est l'espacement des balisages.

Daniel Petit répond que l'espacement est de 30 m.

Christophe Hildebrand demande que le tronçon à haut risque soit étendu vers le nord, puisqu'il y a un tronçon classé en risque secondaire qui est pourtant perpendiculaire avec un axe de migration.

Vincent Leville souligne que toute la ligne sera balisée, et donc que ce classement ne changera rien.

Norah Morton, Association Nature et Vie, répond qu'il y a bien une différence, puisque les deux classements prévoient des espacements différents. Ainsi, en risque secondaire, les balises seront plus espacées.

Elle demande ensuite si RTE pourrait, par précaution, appliquer la règle du « haut risque » sur l'ensemble des tronçons.

Christophe Hildebrand partage l'avis de Norah Morton, et souhaite que tout soit mis en rouge sur ce tronçon.

Jean-Louis Carlier précise que ce dispositif est issu de l'étude percussion, mais également de l'étude de comportement, qui a été réalisée sur les quatre saisons.

Christophe Hildebrand souligne qu'une note avait été émise par le département, qui expliquait que la partie la plus impactante de la ligne était la partie perpendiculaire à l'axe de migration dans l'alignement du site des Cinq-Tailles.

Claude Chardonnet rappelle qu'il faut distinguer la phase de diagnostic (notamment la distinction hauts risques / risques modérés), et les choix qui sont faits par la suite.

Jean-Louis Carlier indique qu'il ne connaît pas le surcôt que représente le fait de passer l'ensemble du tronçon en rouge.

Christophe Hildebrand demande officiellement que la partie nord du tronçon (au nord-est du site des Cinq-Tailles) soit mis en rouge, c'est-à-dire en « tronçon à haut risque ».

Il rappelle ensuite que les intercommissions et les ILC ont globalement choisi le fuseau ouest, alors que notre commission Milieux Naturels préconisait à l'inverse le fuseau est. Il est d'accord pour ne pas revenir sur ce choix, mais souhaite en retour que RTE propose des mesures compensatoires adaptées.

Bernard Féry estime que les mesures compensatoires ne s'étudient pas par rapport aux alternatives de fuseaux ou de corridors. Elles s'étudient à partir d'un moment où on ne travaille plus que sur un fuseau, avec un tracé, comme c'est prévu dans le code de l'environnement.

Vincent Leville rappelle que le principe est bien d'éviter, de réduire et de compenser. Le choix du tracé devait permettre « d'éviter ». Il estime donc, que puisque l'on n'a pas pu suffisamment « éviter », en choisissant le fuseau ouest, alors faut mettre davantage l'accent sur les mesures de réduction et de compensation.

Christophe Hildebrand ajoute qu'on ne peut oublier qu'il y avait d'autres possibilités.

Christine Lombard répond que les compensations seront toujours choisies en fonction des impacts étudiés. Elle ajoute que plus de la moitié de la ligne est prévue pour être balisée (43 portés sur 77 au total).

Sophie Grassien demande quel est le coût de ce balisage ?

Jean-Louis Carlier répond que le coût n'est pas très important au regard du coût du projet, d'autant plus que la mise en place des balises se fait au moment de la pose de la ligne. Il estime en revanche qu'installer de nouvelles balises, une fois la ligne mise en place, coûterait plus cher. Il préfère donc, dans la Pévèle, mettre en rouge ce qui est ici en orange. Il ajoute que le montant du balisage de la nouvelle ligne est de l'ordre de 10 000 euros (balises et pose). Si l'on doit baliser une ligne existante en revanche, le montant pour une seule balise serait de plusieurs milliers d'euros, car ils nécessiteraient des travaux héliportés sur une ligne sous tension en ayant recours à des nacelles.

Jean-Luc Meriaux indique que le coût d'une balise est de 85 à 90 euro HT. Mais le coût d'installation sur une ligne existante est lui très élevé, puisqu'il se fait à l'aide d'un hélicoptère. Il ajoute que l'évitement ne porte pas uniquement sur le tracé, mais aussi emplacement des pylônes, du matériel, des plateformes, et sur le choix de la période des travaux.

Robin Quevillart demande pourquoi il y a une différence de 6 mètres au niveau de l'espacement des balises, entre l'Arrageois et la Pévèle.

Christine Lombard répond que c'est lié au type de pylônes utilisés.

Daniel Petit ajoute que c'est aussi lié aux mouvements des oiseaux qui ont été observés. Moins le tronçon est dangereux pour les oiseaux, plus les balises sont éloignées.

Christophe Hildebrand demande qu'une autre espèce soient prise en compte : le crapaud calamite, qui est présent près du terri d'Ostricourt.

Préparation d'une demande de dérogation pour certaines espèces

Présenté par **Daniel Petit, botaniste et phytosociologue à l'AMBE.**

Cf. Annexe 4 – Dérogation espèces

→ Echanges

Christophe Hildebrand désire qu'à la liste qui vient d'être présenté, soient ajoutées les cinq espèces déjà évoquées : le muscardin, le crossope aquatique, le petit mars changeant, le leste sauvage, et crapaud calamite.

Compatibilité du projet Avelin-Gavrelle avec le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)

Présenté par **Dominique Merlin, bureau environnement.**

Cf. Annexe 5 – Compatibilité SRCAE

→ Echanges

Christophe Hildebrand demande si le corridor qui relie les 5 tailles au secteur des marais d'Ennevelin provient des cartes du SRCAE ?

Dominique Merlin répond que c'est bien le cas.

Vincent Leville considère qu'une ligne aérienne représente un impact plutôt négatif (vis-à-vis du corridor aérien), mais l'impact peut être aussi positif au niveau terrestre, en proposant des aménagements pour la biodiversité.

Robin Quevillart précise que ça ne sera pas possible avec les pylônes utilisés dans la Pévèle puisqu'ils ont une emprise pleine.

Il se demande ensuite si l'objectif est de rendre de l'espace cultivable aux agriculteurs ou de prévoir des espaces pour la biodiversité.

Jean-Louis Carlier répond qu'il y aura bien des espaces prévues pour la biodiversité. Il prend pour exemple des idées issues d'un travail aux abords de Gavrelle, qui doivent permettre une réduction de l'impact visuel, mais qui pourront également servir à la biodiversité (ex : plantations d'arbres de hautes tiges, de haies, de bande enherbées). Il ajoute qu'il y a également un travail avec les agriculteurs pour éviter de créer des gênes supplémentaires pour eux, mais qu'en général les exploitants sont ouverts à des actions pour la biodiversité.

Sophie Grassien précise que le monde agricole est aujourd'hui dans un contexte où le poids des réglementations est très important (comme avec le schéma régional de cohérence écologique). La chambre d'agriculture propose quant à elle d'aller voir à l'échelle locale quelles sont les mesures existantes, car il y a parfois des incohérences, notamment avec le diagnostic agricole.

Dominique Merlin répond que c'est la raison pour laquelle il a été écrit « *mesures proposées ou envisageables* » dans le diaporama, car il y a des mesures qui sont déjà en cours de discussion/élaboration, et d'autres qui sont effectivement à mettre au point, en discutant notamment avec les agriculteurs.

Sophie Grassien explique que le monde agricole est aujourd'hui ouvert, mais encore inquiet sur ces aspects, elle estime qu'il faut donc privilégier la concertation.

Vincent Leville explique que cette échelle très locale a été choisie justement pour favoriser la concertation.

Sophie Grassien répond que lorsque l'on travaille à l'échelle locale on se rend compte qu'il y a des incohérences avec des schémas qui ont été établis à une échelle plus importante.

Jean-Louis Carlier précise que d'un point de vue juridique le SRCE est prescriptif pour les SCoT (Schéma de cohérence territoriale) et les PLU (Plan local d'urbanisme). Il rappelle que RTE a une réelle volonté, autour de la construction de cette ligne, de proposer une déclinaison de la trame verte et bleue. Il ajoute que ça sera fait de façon concertée, avec toutes les parties prenantes.

Présentation de l'étude Naturalinea et enseignements

Présenté par **Christophe Cheroutre, bureau environnement.**
Cf. Annexe 6 - Naturalinea

➔ Echanges

Vincent Leville indique que le principal problème rencontré, vis-à-vis de la mise en place des trames vertes et bleues, ce sont les réseaux comme les autoroutes qui créent une fragmentation du territoire. Il ajoute qu'avec une petite échelle, sur un petit territoire, on peut améliorer le fonctionnement écologique.

Il explique ensuite que, selon des études, pour améliorer la biodiversité sur un espace agricole, il faut éviter d'avoir un parcellaire trop grand, et éviter les monocultures. A l'inverse, le maintien d'éléments de paysages, comme les haies, les mares, ou les boisements sont très bénéfiques au développement de la biodiversité.

Sophie Grassien demande jusqu'à quand va être reconduite cette étude.

Jean-Louis Carlier répond que cette étude va à présent s'arrêter. Il y aura ensuite une étude plus opérationnelle, ainsi qu'une concertation très étroite avec le monde agricole qui permettra d'identifier des opportunités à certains endroits (comme la création d'une haie par exemple).

Sophie Grassien demande si l'ensemble des études seront mis à disposition.

Jean-Louis Carlier acquiesce.

Sophie Grassien demande ensuite comment les agriculteurs ont été associés sur le terrain.

Jean-Louis Carlier répond qu'il y a eu une information en commission agriculture, puis, selon la sensibilité locale, le dialogue a été établi en direct avec les agriculteurs.

Jean-Luc Meriaux ajoute que d'un point de vue légal, il faudra prévoir un inventaire des zones humides pour que : 1) les pylônes, les zones de stockage, et les pistes évitent ces zones (qui sont parfois très petites) ; 2) Si cet évitement est impossible, il faudra prévoir des mesures de réduction d'incidence.

Claude Chardonnet clôt la réunion.

Bernard Féry rappelle que la réunion intercommissions va se tenir prochainement, ce qui implique un dialogue avec les autres commissions.

Christophe Hildebrand désire que le maître d'ouvrage aille au-delà de ce qui est réglementaire, et l'invite à prendre des initiatives.

Claude Chardonnet: récapitule les points clefs de la réunion.

Jean-Louis Carlier explique que cette commission doit continuer à se réunir, et qu'il faudra poursuivre la concertation pendant les phases qui vont suivre.

Christine Lombard ajoute que RTE souhaite mettre en place une nouvelle réunion intercommissions le 11 mai. **Vincent Levive** et **Christophe Hildebrand** seront les représentants lors de cette réunion intercommissions.

Durée de la réunion : 3h07