

**13 mars – 18h à 21h**

Liste des participants en annexe de ce compte-rendu.

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

### **Ouverture**

**Bernard Féry, garant de la concertation**, souhaite la bienvenue aux participants déjà présents aux dernières réunions d'Atelier et aux nouveaux participants. Il salue la présence d'un certain nombre d'élus.

### **Retour sur l'atelier précédent et présentation du déroulé de la réunion**

**Bernard Féry**, rappelle que la dernière réunion a été consacrée à l'examen détaillé, en deux sous-groupes de travail, des enjeux des neuf fuseaux de la Pévèle. Cette quatrième réunion d'Atelier local doit permettre aux participants de s'exprimer sur un ordre de préférence de fuseau. Il rappelle ensuite le rôle des ateliers locaux, du garant et présente l'ordre du jour de la réunion :

- Retour sur le compte-rendu de la dernière réunion
  - Simulations d'insertion paysagère par Bruno Rabin (BOCAGE) et présentation de l'outil 3D de visualisation du territoire (RTE)
  - Bilan du travail d'argumentation dans les précédentes réunions
  - Avis des participants sur l'ordre de préférence des fuseaux
- Mot de conclusion de Bernard FERY

### **Remarques sur le compte-rendu**

**Patrick Doby, habitant d'Attiches** estime que le comparatif n'est pas fait sur les mêmes règles ; Ex : les proximités près de Tourmignies. Sa remarque a été mentionnée dans un courrier qu'il a transmis à Jean-Louis Carlier de RTE. Cela est aussi le cas pour le comptage des maisons, de plus il faudrait créer le tracé pour faire l'exercice.

**Le garant** demande que cette lettre soit mise en annexe du compte-rendu de cet atelier.

**Joël Raton, habitant de Faumont** évoque un point de non-compréhension des propos dans ce compte-rendu s'agissant des fuseaux Est, ainsi que d'ailleurs cela avait été relaté en Commission Paysages. En particulier le fuseau Est-4, considéré comme « le pire du pire » (ce qui n'a pas été repris au compte-rendu). Une lettre a été faite à Jean-Louis Carlier à ce sujet.

**Le Garant** atteste des propos ainsi rappelés, ayant été lui-même dans le sous-groupe concerné. Il demande que la lettre évoquée soit mise en annexe au compte-rendu de la 3<sup>ème</sup> réunion.

**Patrick Doby** demande que page 4 du compte-rendu la question de la proximité soit mieux explicitée, dont l'Attargette. Par ailleurs, dans les photomontages déjà présentés, les visuels ne correspondent pas du tout aux réalités. Il avait d'ailleurs demandé qu'il y ait des visuels à 200 – 250 m de distance avec des points de vue stratégiques. Il signale comme élément important pour le comptage des habitations, le fait qu'une habitation peut regrouper plusieurs familles. Il précise aussi que le projet de zone de constructions nouvelles se situe non pas derrière le supermarché Shopi mais sur les hauts de Mons-en-Pévèle. Il pose également la problématique de l'antenne-relais.

**Jean-Louis Carlier, directeur de projet, RTE**, précise qu'il n'y a pas d'incompatibilité technique entre le projet de la nouvelle ligne et l'antenne-relais, et qu'aucune demande n'a été faite de la part de l'opérateur.

**Vianney Cappoen, habitant de Tourmignies**, remarque en page 17 du compte-rendu qu'il n'est mentionné « aucune remarque » concernant le zoom 2, alors même qu'il y a de fortes proximités avec les habitations. Il précise également que les participants de cet Atelier sont contre le projet et sont présents de manière contrainte.

**Hervé Barry** précise que l'expression « aucune remarque » signifie qu'il n'y a pas de remarque s'ajoutant à celles déjà évoquées en page 16.

**Patrick Doby** estime qu'il n'y a pas eu de réponse en matière de comparatif des fuseaux au regard des constructions, notamment au pied de la Pévèle.

**Jean-Louis Carlier** répond qu'il a répondu à cette observation.

**Eric Momont, Maire de Mons-en-Pévèle** indique que pour l'indication relative au Shopi, il s'agit en fait d'un projet d'urbanisation (terrains mis en réserve). Par ailleurs, il s'étonne que l'inventaire des fuseaux ne prenne pas en compte systématiquement la question des distances aux habitations, d'où les difficultés rencontrées dans cette Concertation : comment peut-on donner un avis sur des fuseaux dans ces conditions ?

**Jean-Louis Carlier** révèle alors que ce travail est en cours de réalisation et sera disponible le 27 mars prochain. Une première version a été présentée en commission Santé le 12 mars. Deux critères établis en commission Paysage ont été côtés : la proximité d'habitations par rapport au fuseau et le nombre d'habitations à proximité d'un tracé théorique dans chaque fuseau. La version finalisée sera disponible le 27 mars en commission Paysage.

**Patrick Doby** s'étonne que p. 18 les termes de sa proposition et le détail du tracé ne soient pas repris.

**Hervé Barry et le Garant** rappellent que le dossier avec tous les éléments remis par Patrick Doby sont déjà en ligne sur le site du projet. <http://www.rte-ligne-avelingavrelle.com/la-concertation/les-commissions-thematiques/la-commission-paysages/>

**Jean-Louis Carlier** confirme que le fuseau dessiné ne va pas autant à l'Ouest vers la commune de la Neuville, ne sort pas de la lisière de la forêt et ne surplombe pas le bassin de décantation mais l'écorne.

## Présentation des photomontages

**Bruno Rabin, paysagiste (agence Bocage)** introduit la présentation des photomontages en expliquant la méthode utilisée pour les élaborer. La méthode est ponctuée de différentes étapes :

- Repérage du point de vue,
- Identification du point de vue de l'observateur sur la carte et des enjeux correspondants
- Repérage des angles horizontaux pour la répartition des pylônes
- Repérage des angles verticaux pour la répartition des pylônes
- Mise à l'échelle sur le papier de la perception de terrain

(Cf. Annexe « Méthodologie de photomontage » : [http://www.rte-ligne-avelingavrelle.com/wp-content/uploads/downloads/2014/04/Paysages\\_n%C2%B09\\_27032014\\_Annexe-2\\_-\\_M%C3%A9thodologiePhotomontage.pdf](http://www.rte-ligne-avelingavrelle.com/wp-content/uploads/downloads/2014/04/Paysages_n%C2%B09_27032014_Annexe-2_-_M%C3%A9thodologiePhotomontage.pdf) )

Les 32 photomontages présentés sont représentatifs des enjeux paysagers des fuseaux potentiels. Ils permettent aussi d'illustrer les grands thèmes paysagers : le grand paysage, les points de vue (belvédères), le cadre de vie et l'habitat.

(Cf. Annexe « Carnet de Photomontages » : [http://www.rte-ligne-avelingavrelle.com/wp-content/uploads/downloads/2014/04/Paysages\\_n%C2%B09\\_27032014\\_Annexe-2\\_-\\_M%C3%A9thodologiePhotomontage.pdf](http://www.rte-ligne-avelingavrelle.com/wp-content/uploads/downloads/2014/04/Paysages_n%C2%B09_27032014_Annexe-2_-_M%C3%A9thodologiePhotomontage.pdf) )

### Photomontage n°1 :

Commune : Attiches

Point de vue : Rue de Tourmignies

Dans ce photomontage, l'observateur se situe à 200 m de la ligne.

**Un participant** demande s'il n'y aura pas de pylône en conflit visuel avec l'église de Tourmignies.

**Bruno Rabin** répond qu'effectivement c'est un choix de paysagiste, pour un impact minimal avec le monument.

**Un autre participant** demande si ne pas voir les deux pylônes aux extrémités est volontaire.

**Jean-Louis Carlier** répond qu'à la demande des bâtiments de France, il s'agit : 1/ d'éviter de placer des pylônes en pleine vue sur l'église. 2/ d'avoir une équidistance avec la route.

### Photomontage n°2 :

Commune : Tourmignies

Point de vue : Cimetière de l'église Saint-Pierre à Antioche

Photomontage n°3 :

Commune : Tourmignies

Point de vue : Rue Georges Clémenceau – RD 54

Perception de l'église à partir de la rue Georges Clémenceau.

Pylône coloré en rouge pour mieux le visualiser sur le photomontage. Pas de perception forte du pylône.

Photomontage n°4 :

Commune : Tourmignies

Point de vue : Rue du Maréchal Foch

L'idée est d'éloigner le pylône de la ferme actuelle.

Photomontage n°5 :

Commune : Tourmignies

Point de vue : Rue de Wattines

Photomontage n°6 :

Commune : Attiches

Point de vue : Hameau de Drumez – RD 54

**Bruno Rabin** précise que ce photomontage illustre une des hypothèses de passage du fuseau qui longe la forêt de Phalempin. Dans cette configuration, il est possible de passer sur une zone restreinte de la forêt.

**Un participant** note qu'une habitation se situe au coin, les fils passent donc au-dessus.

**Bruno Rabin** répond qu'il n'y a pas de surplomb d'habitations (conformément à l'engagement de RTE) et que l'objectif est de visualiser et de voir les points sensibles.

**Patrick Doby** remarque que les photomontages ne sont que des prises de vue partielles. Il suggère de prendre un diamètre de 250 m qui permet de prendre, le long des fuseaux, tous les points de vue.

**Bruno Rabin** répond que les photomontages sont un travail conséquent. Des choix ont été faits en fonction des enjeux et des demandes en commissions.

**Louis-Marie Dumon** précise que les paysages en lisière de bois change beaucoup des plaines.

**Une participante** s'interroge sur l'absence, selon elle, de la représentation de maisons existantes.

**Le Garant** rappelle que ce sont ici une série de premiers points de vue, pour s'approprier l'outil qui sera sollicité notamment au moment de la détermination du fuseau de moindre impact.

Photomontage n°7 :

Commune : Attiches

Point de vue : Hameau de Drumez – RD 54

Photomontage n°8 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : Rue de la Jonquière

Perception plus globale sur la courbe des pylônes.

Photomontage n°9 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : Hameau des Deux-Villes

**Patrick Doby** évoque la question de changements de direction dans les lignes et les contraintes consécutives. Mr Carlier (angle maximum autour de 20°).

**Jean-Louis Carlier** rappelle les contraintes qui s'y attachent : la ligne est conçue pour qu'il n'y ait pas de pylône d'ancrage (pylône d'angle dans une ligne classique). L'ensemble des pylônes Equilibre sont en alignement et chaque pylône est prévu pour un angle maximum de 22 grades environ, soit 20 degrés.

Photomontage n°10 :

Commune : Mons-en-Pévèle.

Point de vue : RD 954 – Vallée de la Marque

Photomontage n°11 :

Commune : Thumeries

Point de vue : RD 954 – Vallée de la Marque

Photomontage n°12 :

Commune : Thumeries

Point de vue : Quartier de Wasquehal – Rue du Wacca

**Bruno Rabin** commente que l'impact visuel de la ligne est plus important.

Photomontage n°13 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : Rue de la Navette

Photomontage n°14 :

Commune : Tourmignies

Point de vue : Rue du général de Gaulle – RD 54

Photomontage n°15 :

Commune : Mérignies

Point de vue : Rue d'Attiches

Voie Verte qui passe à proximité.

Photomontage n°16 :

Commune : Mérignies

Point de vue : Quartier de la Chantraine – Place Verte

**Bruno Rabin** commente que la ligne semble petite car elle est située en arrière-plan.

Photomontage n°17 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : Hameau de Martinval

**Bruno Rabin** précise que le pylône Equilibre (masqué en rouge) suit la courbe vers la Vallée de la Marque.

Photomontage n°18 :

Commune : Mérignies

Point de vue : Hameau de Martinval

**Bruno Rabin** commente que l'on a une perception proche du pylône, qu'il y a une grande largeur pour le passage du fuseau.

Photomontage n°19 :

Commune : Mérignies

Point de vue : Voie Verte

**Une participante** estime que le mélange des pylônes entre ceux en treillis et les pylônes Equilibre, n'est pas une bonne chose. Ceci étant plus marqué encore en pleine campagne.

Photomontage n°20 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : RD 917 – La Croix-Blanche

Photomontage n°21 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : Hameau de la Vincourt

**Un participant** observe que la ligne est très proche des habitations.

Photomontage n°22 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : Rue Saint-Jean

Photomontage n°23 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : RD 954 – Rue de la Clé d'or

Passage du fuseau en travers de la route.

Photomontage n°24 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : RD 954 – Rue de la Clé d'or

Photomontage n°25 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : RD 954 – Rue Saint Jean

Passage du fuseau en travers de la route.

Photomontage n°26 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : Belvédère du Pas-Roland

Photomontage n°27 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : RD 120 – Rue de la Gare

Photomontage n°28 :

Commune : Mons-en-Pévèle

Point de vue : Rue de Sec-Mont

Point de vue en enfilade

Photomontage n°29 :

Commune : Faumont

Point de vue : R.D. 917 – Route de Bersée

Photomontage n°30 :

Commune : Faumont

Point de vue : Route Départementale 30 – Rue Verte

**Un participant** rappelle que la Voie verte est très importante comme site touristique classé qui connaît une grande fréquentation tous les week-ends. Et qu'il faut éviter de la traverser avec la ligne.

Photomontage n°31 :

Commune : Moncheaux

Point de vue : Route Départementale 120 – Hameau de la Petite Vaquerie

**Bruno Rabin** commente qu'il y a un effet visuel lié à la luminosité particulière (ciel d'orage).

Photomontage n°32 :

Commune : Moncheaux

Point de vue : Route Départementale 120 – Rue de Bouvincourt

**Echanges à propos des photomontages :**

**Patrick Doby** regrette que les isolateurs ne figurent pas sur les photo-montages présentés.

**Jean-Louis Carlier** montre qu'ils sont présents, en fait, ainsi que les entretoises.

**Louis-Marie Dumon** demande que l'on évite tout pylône dans la zone de Tourmignies.

**Jean-Louis Carlier** révèle le travail déjà fait dans ce domaine avec les représentants des Bâtiments de France.

**Eric Momont, Maire de Mons-en-Pévèle**, constate qu'il y a autant de points de vue possibles que de lieux où l'on se place, par conséquent, les photomontages ne sont pas exhaustifs.

**Bruno Rabin** répond que si les photomontages ne sont pas exhaustifs, ils permettent à chacun de mieux se représenter visuellement le pylône Equilibre.

**Un participant** rappelle qu'il y aura 2 lignes l'une à côté de l'autre au lieu d'une ligne actuellement.

**Eric Momont** s'étonne des précautions prises pour les questions de Paysages alors que celles relatives à la santé des riverains sont beaucoup plus importantes à considérer : d'où la nécessité de faire un inventaire à partir de ce critère.

**Louis-Marie Dumon** considère qu'il ne faut pas omettre l'inventaire des lignes existantes. « Il faut privilégier les zones où, actuellement, il n'y a rien, aucun passage de ligne, et d'en mettre de nouvelles, le cas échéant, aux côtés d'autres qui existent déjà. C'est ce qui ressort de la contrainte du moindre impact ».

**Pierre François Duriez** désapprouve les propos de Louis-Marie Dumon.

**Un participant** conteste le critère des vues à 300 m : comme cela, les données visuelles sont toutes petites dans les photos-montages. Il demande de les réaliser sur la base d'une distance à 150 m.

**Bruno Rabin** rappelle que pour Tourmignies, par exemple, la distance est de 200 m. En dessous de 200 m, on entre dans les cas particuliers, ce qui s'oppose à ce que demande l'étude d'impact. Il répond aussi qu'en tant que paysagiste, l'intérêt est d'avoir une représentation des ambiances paysagères, et qu'en dessous de 200 m, c'est une vue partielle. Néanmoins ce sera intéressant de réduire la distance lorsque l'on travaillera sur le tracé de moindre impact.

**Patrick Doby** rappelle qu'en Commission Paysages a été retenu le point de vue à 280 m, alors qu'après 400 m, l'œil ne discerne plus.

**Bruno Rabin** souligne que la « bonne distance » est donc comprise entre 200 et 300 m. La distance de 280 m est une distance intéressante puisque c'est à partir de cette distance que l'on peut voir en entier un pylône, sans lever la tête. Il se situe dans le champ visuel.

**Une participante** fait un retour sur le photomontage 21.

**Bruno Rabin** indique qu'ici la distance est inférieure à 200 m.



**Patrick Doby** propose de prendre les pylônes systématiquement à 200 m. Il regrette que les nouvelles simulations paysagères n'intègrent pas les points de vue relatifs à sa proposition alors même qu'il l'avait demandé. Il demande que cela soit fait.

**Une autre participante** exprime également son étonnement.

**Un habitant** rappelle que la proposition de M. Doby a été plébiscitée la dernière fois.

**Le Garant** rappelle que c'était dans un des deux sous-Ateliers.

**Vianney Cappoen** fait une observation sur les couleurs des mâts, en prenant exemple sur les observations déjà faites en matière d'éoliennes. Il suggère de travailler des couleurs de façon que l'impact soit amoindri.

**Bruno Rabin** rappelle que, grâce au logiciel Photoshop, il est précisément possible de tester les couleurs.

**Christian Deneu, habitant d'Attiches** demande avec quelle focale les photos pour les simulations paysagères ont été prises car les perceptions visuelles semblent biaisées : les moindres routes semblent être des autoroutes.

**Bruno Rabin** répond que les focales sont indiquées en dessous de chaque photomontage. On est sur des focales de 50 mm ce qui permet d'être à l'échelle humaine. L'image a été mise à l'échelle du document, elle a donc été partiellement modifiée.

**Un participant** rappelle qu'il a déjà contesté la simulation n° 10 dans un courrier.

### **Présentation de l'outil de simulation en 3D**

**Jean-Louis Carlier** précise que cet outil de simulation permet de numériser en 3D le territoire concerné par les fuseaux potentiels. Par couches successives, il est possible d'ajouter des éléments du milieu naturel, des éléments d'infrastructures autres que les lignes. Sur ce logiciel figurent l'ensemble des fuseaux potentiels ainsi qu'un tracé potentiel. Cependant, cette présentation ne peut être présentée, ce que regrette le Garant.

### **Le comptage des habitations à proximité de chaque fuseau**

**Jean-Louis Carlier** informe les participants que les résultats seront bientôt disponibles sur le site internet du projet. A partir d'un tracé théorique pour chaque fuseau, est calculé le nombre d'habitations (fourchette haute) par rapport aux différentes distances. Il donne les chiffres suivants<sup>1</sup> pour chacun des fuseaux de la Pévèle, les chiffres des habitations existantes (ligne actuelle) ou potentielles (future ligne) :

---

<sup>1</sup> Chiffres en cours d'actualisation notamment pour prise en compte de suggestions lors de la commission Paysages du 27 mars.

	A moins de 70 m	A moins de 100 m	A moins de 250 m
<b>Fuseau Ouest 1</b>	6 habitations 3 avec ligne actuelle	18 habitations 14 avec ligne actuelle	85 habitations 61 avec ligne actuelle
<b>Fuseau Ouest 2</b>	7 habitations 3 avec ligne actuelle	24 habitations 17 avec ligne actuelle	116 habitations 76 avec ligne actuelle
<b>Fuseau Ouest 3</b>	5 habitations 4 avec ligne actuelle	18 habitations 17 avec ligne actuelle	106 habitations 94 avec ligne actuelle
<b>Fuseau Est-Ouest 1</b>	7 habitations 3 avec ligne actuelle	22 habitations 14 avec ligne actuelle	116 habitations 61 avec ligne actuelle
<b>Fuseau Est-Ouest 2</b>	4 habitations 3 avec ligne actuelle	16 habitations 15 avec ligne actuelle	101 habitations 77 avec ligne actuelle
<b>Fuseau Est 1</b>	6 habitations 1 avec ligne actuelle	12 habitations 1 avec ligne actuelle	100 habitations 7 avec ligne actuelle
<b>Fuseau Est 2</b>	2 habitations 1 avec ligne actuelle	6 habitations 1 avec ligne actuelle	125 habitations 15 avec ligne actuelle
<b>Fuseau Est 3</b>	13 habitations 1 avec ligne actuelle	25 habitations 1 avec ligne actuelle	138 habitations 7 avec ligne actuelle
<b>Fuseau Est 4</b>	5 habitations 1 avec ligne actuelle	100 habitations 1 avec ligne actuelle	151 habitations 15 avec ligne actuelle

**Patrick Doby** affirme qu'il est important de pouvoir visualiser le tracé potentiel et ses pylônes afin de pouvoir l'optimiser.

**Jean-Louis Carlier** répond que RTE s'est engagé auprès de la commission Santé à fournir d'ici fin mars-début avril le tracé théorique pour chaque fuseau à tout demandeur sur une carte aérienne au 1/2500<sup>ème</sup>.

**Jean-Louis Carlier** affirme, suite à une question, qu'il y a 2 habitations existantes (à Tourmignies et Leforest) à moins de 35 m de l'axe du pylône.

**Patrick Doby** affirme qu'il n'y a aucune habitation (sur Attiches et Tourmignies) à moins de 250 m, voire 300 m, concernée par le fuseau proposé par lui-même.

**Adeline Coisne** demande si les nouvelles habitations sont prises en compte.

**Jean Louis Carlier** répond affirmativement : cela correspond au cadre de vie, à la santé. En commission santé, on évoque les proximités nouvelles. Il faut se poser la question de comment pondérer une proximité existante par rapport à une proximité nouvelle.

**Louis-Marie Dumon** présente une série de cartes<sup>2</sup> à l'appui d'un exposé axé sur l'étude des territoires traversés dans une perspective de développement durable. Il rappelle que l'enfouissement est certes très onéreux (mais qu'est-ce dans une optique à très long terme), alors que, sur 3 km par exemple, cela résoudrait des questions cruciales.

**Eric Momont** se félicite de l'exposé de Louis-Marie Dumon : pour une fois est apportée une vision globale de l'ensemble des territoires concernés avec une préoccupation prioritaire qui est celle de la santé. Le problème étant de savoir comment le projet peut atténuer ces impacts.

**Jean-Louis Carlier** répond et présente le processus de concertation en cours. Il s'exprime sur les réactions de RTE relatives au projet de passage à partir de l'Attargette et révèle tous les contacts déjà pris avec les instances publiques concernées, les réponses étant encore qu'officieuses. Il précise qu'à l'origine cette solution n'a pas été retenue parce que les contraintes d'environnement sont fortes (la forêt de Phalempin est un espace boisé classé, il y a une zone de protection spéciale classée Natura 2000). Néanmoins plusieurs prises de contact ont été faites avec les institutions suivantes :

- l'Office National des Forêts (ONF)
- La commune de La Neuville
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)
- La Direction Régionale de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
- Le Conseil Général du Nord

Aujourd'hui il n'y a pas de réponse officielle de leur part, mais les premiers échanges montrent qu'il sera difficile de passer par la forêt pour des raisons liées au milieu naturel et au plan de gestion de la forêt. Un document recense les espèces protégées de la forêt de Phalempin : au niveau de la faune, il y a plusieurs espèces protégées dont certaines sont menacées et rares ; pour la flore, il y a une seule espèce protégée. La proposition est en cours d'examen.

Concernant la proposition de mise en souterrain, **Jean-Louis Carlier** répond que si cette solution devait être retenue et financée :

- la ligne existante sera maintenue,
- la partie en souterrain concernera le deuxième circuit 400 kV (nécessaire pour la sécurité d'alimentation),
- il sera nécessaire d'avoir un poste de 2 ha de part et d'autre de la partie souterraine ce qui engendrera des impacts visuels non négligeables, fonciers, agricoles et financiers (coût de 30 millions d'euros).

**Le garant** précise qu'il appuiera lui-même si nécessaire les démarches visant à éclairer la réalité des blocages rencontrés par cette suggestion de passage par la forêt de Phalempin.

**Bilan du travail d'argumentation dans les précédentes réunions**

**Hervé Barry**  
caractéristiques

<sup>2</sup> Documents non transmis à ce jour

	EFFETS +	EFFETS -
Options Ouest	- Ligne moins longue - Amélioration de la situation par rapport à la ligne actuelle	- Ligne contenue dans l'environnement (butte, forêt...) - Covisibilité / église de Tourmignies - Visibilité accrue des pylônes (hauteur, câbles) - Proximité nouvelle d'habitations hors option 3
Options Est-Ouest	- Proximités réduites - Suppression de la covisibilité / église Tourmignies - Espaces boisés épargnés	- Parcours sinueux - Coexistences de lignes THT - Surplomb de la Voie Verte
Options Est	- Moins de proximités / tracé actuel - Ligne dans un espace plus ouvert	- Coexistences de lignes THT - Bouversements multiples : agriculture, éco, immobilier... - Surplombs de la Voie Verte - Ligne allongée, avec des angles cassants - Fortes proximités (goulots d'étranglement)

présente les éléments principaux de chacun

des fuseaux évoqués lors des temps de travail en sous-groupes.

	EFFETS +	EFFETS -
<b>Options Ouest</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligne moins longue</li> <li>- Amélioration de la situation par rapport à la ligne actuelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligne contenue dans l'environnement (butte, forêt...)</li> <li>- Covisibilité / église de Tourmignies</li> <li>- Visibilité accrue des pylônes (hauteur, câbles)</li> <li>- Proximité nouvelle d'habitations hors option 3</li> </ul>
<b>Ouest 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Passage en points les plus bas</li> <li>- Points de vue dégagés</li> <li>- Fuseau le plus court</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Très fortes proximités</li> <li>- Rapprochement d'espaces boisés et touristiques</li> </ul>
<b>Ouest 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proximités peu nombreuses et atténuées</li> <li>- Points de vue dégagés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fuseau sinueux (impact esthétique)</li> </ul>
<b>Ouest 3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien en lieu et place avec effets mieux appréhendés</li> <li>- Parcours intégré dans la culture locale</li> <li>- Pas de proximité nouvelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque de visibilité accrue des pylônes (butte dépassée)</li> <li>- Points de vue non dégagés</li> </ul>
<b>Suggestion l'Attargette</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de proximité nouvelle</li> <li>- Ligne partiellement masquée par la forêt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Passage dans un espace boisé classé</li> <li>- Passage au-dessus d'une ZPS</li> </ul>

	EFFETS +	EFFETS -
<b>Ouest 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Passage en points les plus bas</li> <li>- Points de vue dégagés</li> <li>- Fuseau le plus court</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Très fortes proximités</li> <li>- Rapprochement d'espaces boisés et touristiques</li> </ul>
<b>Ouest 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proximités peu nombreuses et atténuées</li> <li>- Points de vue dégagés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fuseau sinueux</li> </ul>
<b>Ouest 3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien en lieu et place avec effets mieux appréhendés</li> <li>- Parcours intégré dans la culture locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proximités les plus nombreuses</li> <li>- Risque de visibilité accrue des pylônes (CE butte)</li> <li>- Points de vue non dégagés</li> </ul>
<b>Est-Ouest 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Butte libérée</li> <li>- Points de vue dégagés</li> <li>- Proximités Ouest les plus réduites</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligne longue et sinueuse</li> <li>- De nouveaux espaces agricoles impactés</li> </ul>
<b>Est-Ouest 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Effets mieux appréhendés dans le tronçon en lieu et place</li> <li>- Concentration des gènes / lignes THT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Butte non libérée</li> <li>- Risque de vue non dégagés</li> <li>- maintien de proximités dans le 1<sup>er</sup> tronçon</li> </ul>
<b>Est 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Passage entre Mons-en-Pévèle et Bersée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Très fortes proximités</li> <li>- Surplomb du gazoduc</li> </ul>
<b>Est 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peu de fortes proximités</li> <li>- Passage entre Mons-en-Pévèle et Bersée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allongement de la ligne</li> </ul>
<b>Est 3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Libération du secteur Ouest</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligne sinueuse</li> <li>- Rapprochement de Bersée</li> <li>- Très fortes proximités</li> </ul>
<b>Est 4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Libération du secteur Ouest</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Option sinueuse et la plus longue</li> <li>- Rapprochement de Bersée</li> <li>- Parcelles agricoles plus grandes</li> <li>- Très fortes proximités</li> </ul>

	EFFETS +	EFFETS -
<b>Options Est</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moins de proximités / tracé actuel</li> <li>- Ligne dans un espace plus ouvert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coexistences de lignes THT</li> <li>- Bouleversements multiples: agriculture, éco, immobilier...</li> <li>- Surplombs de la Voie Verte</li> <li>- Ligne allongée, avec des angles cassants</li> <li>- Fortes proximités (goulots d'étranglement)</li> </ul>
<b>Est 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Passage s'écartant au mieux des habitations entre Mons-en-Pévèle et Bersée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Très fortes proximités</li> <li>- Proximité forte du gazoduc</li> </ul>
<b>Est 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peu de fortes proximités</li> <li>- Passage entre Mons-en-Pévèle et Bersée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allongement de la ligne</li> </ul>
<b>Est 3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligne dans un espace plus ouvert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligne sinueuse (impact esthétique)</li> <li>- Rapprochement de Bersée</li> <li>- Très fortes proximités</li> </ul>
<b>Est 4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligne dans un espace plus ouvert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Option sinueuse et la plus longue</li> <li>- Rapprochement de Bersée</li> <li>- Parcelles agricoles plus grandes</li> <li>- Très fortes proximités (nombreux goulots d'étranglement)</li> </ul>

	EFFETS +	EFFETS -
<b>Options Est-Ouest</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proximités réduites</li> <li>- Suppression de la covisibilité / église Tourmignies</li> <li>- Espaces boisés épargnés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parcours sinueux</li> <li>- Coexistences de lignes THT</li> <li>- Surplombs de la Voie Verte</li> </ul>
<b>Est-Ouest 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Butte libérée</li> <li>- Points de vue dégagés</li> <li>- Proximités Ouest les plus réduites</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligne longue et sinueuse</li> <li>- De nouveaux espaces agricoles impactés</li> </ul>
<b>Est-Ouest 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Effets mieux appréhendés dans le tronçon en lieu et place</li> <li>- Concentration des gènes / lignes THT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Butte non libérée</li> <li>- Points de vue non dégagés</li> <li>- maintien de proximités dans le 1<sup>er</sup> tronçon</li> </ul>

**Adeline Coisne, habitante d'Attiches** demande des précisions sur l'expression « Amélioration de la situation par rapport à la ligne actuelle » évoquée comme un effet positif pour le fuseau Ouest.

**Jean louis Carlier** répond que le terme « d'amélioration » doit être pris dans son sens global : la ligne actuelle sur le mont a un impact fort sur le paysage.

**Vianney Cappoen** affirme que l'expression « Passage en point les plus bas » doit être considérée comme un effet négatif puisqu'au point le plus bas se trouve une maison ce qui engendre un effet Damoclès pour les habitants.

**Avis des participants sur l'ordre de préférence des fuseaux**

**Le garant** propose à chacun d'émettre un ordre de préférence sur les supports papier remis aux participants. Il rappelle qu'y figurent les options de fuseaux inscrites à la carte de référence et non, en tant que telles, d'autres propositions alternatives comme celle suggérée par Monsieur Doby.

**A la demande des participants**, la solution de l'Attargette est cependant ajoutée à la liste des fuseaux. **L'ensemble des participants** est d'accord pour que les personnes présentes n'ayant participé jusqu'ici à aucune réunion de cet atelier puissent cependant émettre un ordre de préférence.

**Plusieurs participants** demandent quelle est la valeur de ce vote, puisque chacun va, par intérêt, ne pas voter pour le fuseau qui l'impacterait ? Comment cela va-t-il être traité ? Ce vote va opposer les habitants de l'Est et les habitants de l'Ouest. Il n'y a pas assez d'éléments pour émettre un ordre de préférence.

**Le garant** répond que ce n'est pas un vote mais une consultation dans le but d'éclairer l'expression possible d'un ordre de préférence, comme ceci a été pratiqué sans difficulté dans les autres Ateliers. Les comptes rendus des ateliers étant ensuite portés à connaissance des commissions et inter-commissions.

**Eric Momont, Maire de Mons-en-Pévèle** conclut pour sa part qu'il y a trois problèmes majeurs : celui des distances que la ligne devra respecter au titre du principe de précaution (là, il faut clairement dire si c'est 71 m ou si c'est 100 m) ; celui des réponses apportées par RTE aux problèmes de perte de valeur patrimoniale ; celui de l'enfouissement de la ligne ne serait-ce que partiel.

**Le garant** réserve la réponse à la première question à RTE, mais répond à la deuxième en indiquant que des informations très claires sont données sur le site web de la concertation avec aussi des fiches mises ici, sur table.

**Eric Momont** voulant quitter la salle est invité à y rester pour entendre les réponses de RTE aux deux autres questions.

**Jean-Louis Carlier répond aux points évoqués par Eric Momont :**

- Il évoque le cas de la ligne Cotentin-Maine au regard du principe de précaution. Par ailleurs, il souligne la future ligne aura différents impacts, visuels, patrimoniaux et autres.
- Il y a des habitations entre 35 et 70 m à côté de la ligne actuelle. Ce n'est pas un sujet primordial pour le choix du fuseau de moindre impact mais qui devra être pris en compte.
- Le préjudice patrimonial est à prendre en compte mais ce n'est pas un sujet primordial pour le choix du fuseau de moindre impact. RTE parle de préjudice visuel en raison de son statut d'entreprise publique. Le préjudice patrimonial est à définir mais il n'est pas pertinent de calculer le préjudice pour chaque habitation de chaque fuseau avant même que soit choisi le fuseau de moindre impact.
- Proposition est faite que la solution de la mise en souterrain soit ajoutée aux fuseaux. Cela implique une mise en souterrain de la ligne sur 3 kilomètres avec deux postes de 2 ha de chaque côté tout en conservant la ligne existante.

Concernant le préjudice patrimonial évoqué par Eric Momont, **le garant** répond que les différentes commissions thématiques développent des expertises et approfondissent des critères de choix (dans le domaine de la santé, des milieux naturels etc. ...). Des informations très claires sont données sur le site web de la concertation avec aussi des fiches mises ici, sur table. Les comptes rendus attestent des choix proposés par les Commissions et fournissent des réponses possibles. Le garant affirme que le choix de la mise en souterrain n'est pas exclu, et sera donc, entre autres, soumis à la décision qui est le seul fait de l'ILC. Par ailleurs, une fiche pédagogique a été préparée par RTE et qui donne une information claire sur la méthode et la commission qui sera mise en place pour, le cas échéant, prendre en la matière toute estimation sur la valeur patrimoniale.

**Un participant** demande la date à laquelle sera prise la décision du fuseau de moindre impact pour le territoire de la Pévèle.

**Jean-Louis Carlier** répond que la validation du fuseau de moindre impact aura lieu en juin 2014. Les prochaines échéances sont les suivantes :

- Réunion des différentes commissions au cours du mois de mars
- Réunion inter-commission fin avril
- Réunion de l'Instance Locale de Concertation en juin au cours de laquelle sera validé le fuseau de moindre impact.

**Les 4 personnes représentant** le Conseil Municipal de Bersée affirment ne pas souhaiter participer au « vote ».

**Patrick Doby** dénonce que la valeur immobilière des habitations qui seront proches de la nouvelle ligne va être dévalorisée tandis que la valeur des habitations concernées par le déplacement de la ligne actuelle va au contraire progresser.

**Le Garant donne les résultats de la consultation à laquelle il a été procédé :**

	Ouest 1	Ouest 2	Ouest 3	Suggestion l'Attargette	Est-Ouest 1	Est-Ouest 2	Est 1	Est 2	Est 3	Est 4	ENFOUISSEMENT
Préférence n°1	2	2	2	9						1	9
Préférence n°2	6	2	1	8		1					2
Préférence n°3	1	2	3	2	3						1
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>1</b>				<b>1</b>	<b>12</b>

**Participation à l'Instance Locale de Concertation**

**Le garant** sollicite les membres de l'Atelier pour que soit désigné, comme pour les autres Ateliers, un représentant avec un statut d'observateur aux réunions de l'ILC. A la demande des membres, il est retenu que cet Atelier de la Pévèle regroupant un grand nombre de participants pourra être représenté par deux personnes.

**Se proposent Louis-Marie Dumon et Patrick Doby** pour l'Atelier Pévèle. Les noms de ces représentants seront communiqués par le Garant à la Préfecture.

**Le garant** signale qu'une démarche identique doit être entreprise pour l'Atelier local de Moncheaux. Un courrier électronique sera envoyé aux participants les informant de la demande d'un observateur en ILC.