

Atelier de proximité Arrageois 18 juin 2014

Compte-rendu

Liste des participants en annexe de ce compte-rendu

La réunion commence à 18h.

Introduction

Bernard Féry, garant de la concertation nommé par la CNDP, remercie les participants pour leur présence. Il indique les principes à respecter dans le cadre de l'atelier : rester à l'écoute les uns des autres ; faire preuve de transparence ; argumenter ses propos ; traiter les intervenants de façon équivalente.

Il précise l'objectif : contribuer à la réflexion sur le passage de la future ligne en se fondant sur le fuseau retenu lors de la réunion de l'Instance locale de concertation (ILC) du 2 juin dernier. Il souligne que le présent atelier n'est pas un lieu de décision, celle-ci relevant de l'ILC.

Claude Chardonnet, animatrice C&S Conseils, précise le déroulement de l'atelier et la méthode de travail. En sous-groupes, sur la base d'outils cartographiques, les participants sont invités à proposer des solutions de passage optimisé de la ligne, en pesant les avantages et les inconvénients de chacune.

Eric Marillier et Joseph Hemar, tous deux citoyens de Neuvireuil et participants aux ateliers locaux font part de leur mécontentement suite aux conclusions de l'ILC du 2 juin 2014 concernant le secteur de l'Arrageois.

Eric Marillier souligne qu'en dépit de la conclusion de l'analyse présentée par le bureau d'études en faveur du fuseau Est-sud, les membres de l'ILC – dont les maires du territoire et RTE – ont finalement décidé de retenir le fuseau Centre, c'est-à-dire le fuseau dans lequel passe la ligne existante. Il regrette que les photomontages choisis pour illustrer l'impact de la future ligne soient peu représentatifs de la situation et dit éprouver un sentiment de trahison après les travaux menés en atelier local, estimant que le tracé de la future ligne risque fort de ne pas être très différent de celui de la ligne existante. Il considère que le projet était, en fait, joué d'avance.

Joseph Hemar estime que le travail des ateliers n'a servi à rien et que RTE les a endormis.

A la demande de **Claude Chardonnet, Jean-Louis Carlier, directeur du projet, RTE**, résume pour les participants de l'Atelier de proximité les propos tenus par le sous-préfet le 2 juin 2014, au moment de conclure la discussion sur les fuseaux dans l'Arrageois : « le fuseau Centre, dans l'Arrageois, qui correspond au fuseau de la ligne actuelle, semble donc être le plus avantageux ».

Dominique Merlin, cabinet Environnement, explique que les photomontages présentés lors de l'ILC servaient uniquement à éclairer la méthode de cotation et non à illustrer l'impact paysager.

Jean-Louis Carlier, indique que la commission Paysages a travaillé sur une large banque de photomontages déterminés par les membres de la commission, et qu'un rapport systématique du travail des ateliers locaux a été fait lors des réunions de cette commission. Il souligne l'indépendance des membres de la commission, avec la présence d'élus et d'experts des Conseils d'Architecture Urbanisme et Environnement (CAUE), de la mission Bassin minier, des services territoriaux d'architecture et du patrimoine (STAP).

Concernant la décision de l'ILC, **Jean-Louis Carlier** explique que de nouveaux événements sont venus modifier la cotation des fuseaux entre le moment où le dossier de l'ILC a été envoyé à ses membres et la tenue de la réunion. Il rappelle le travail réalisé avec la profession agricole afin d'éviter au maximum les pylônes en plein champ en cherchant à les positionner sur des limites d'exploitation ou en utilisant des délaissés – comme ceux de la LGV ou de l'autoroute – et ainsi limiter la gêne agricole. Cela a conduit notamment à classer les variantes Est de l'Arrageois en enjeu faible (vert) du point de vue agricole. Or, dans des réunions qui se sont tenues entre-temps, RFF a fait part à RTE de ses contraintes d'exploitation qui imposent un recul d'au moins 70 mètres la future ligne par rapport à la clôture de la LGV, ce qui a eu pour conséquence d'augmenter sensiblement l'impact agricole et de changer la cotation de ces fuseaux en enjeu agricole moyen (jaune), voire fort (orange). Par ailleurs, il souligne que la méthode de cotation ne prend pas en compte les mesures compensatoires proposées et en cours de discussion. Il rappelle également que les commissions ont acté que la méthode de cotation considère les proximités nouvelles comme plus impactantes que les proximités existantes. Il dit comprendre la frustration des participants aux ateliers locaux après le travail fourni et souligne que ce travail fait partie des fruits de la concertation, notamment en matière de mesures compensatoires et de réajustement des fuseaux. Au cours de la réunion de l'ILC, il indique n'avoir fait que reprendre les éléments du débat entre les élus pour le préfet qui a conclu sur le choix du fuseau Centre.

Jean-Luc Leroux, maire de Quiéry-la-Motte, explique être intervenu pendant l'ILC pour souligner que les communes du territoire ont conçu et validé leurs documents d'urbanisme en fonction du passage de la ligne existante. Il a fait remarquer qu'un changement de tracé risquerait de faire invalider tous ces documents d'urbanisme (POS, PLU). Par ailleurs, il estime que la cotation n'était pas bonne notamment car elle ne tenait pas compte d'un projet d'une zone d'activité quasiment achevée (la future ligne aurait inévitablement surplombé des bâtiments) ou du surplomb d'un complexe sportif ainsi que de la proximité d'une ferme.

Michel Houvenaeghel, maire de Neuvireuil, indique qu'il était favorable au passage le long de la LGV. Il admet que cette proposition aurait peut-être été acceptable à condition de traverser plusieurs la LGV et l'A1, ce qui aurait été compliqué à mettre en œuvre sur le plan technique.

Jean-Louis Carlier souligne effectivement que tout surplomb d'une infrastructure comme la LGV ou l'autoroute doit être sécurisé. Il estime que RTE n'aurait pas l'autorisation des gestionnaires de ces infrastructures pour traverser plusieurs fois la LGV ou l'autoroute.

Elisabeth Wauquier, conseillère municipale de Neuvireuil, se demande si le monde agricole pèse davantage que les habitants dans le choix du fuseau.

Claude Chardonnet indique que les membres des commissions se sont accordés pour considérer qu'aucun critère ne devrait prévaloir même si, dans le cas où des fuseaux devaient être départagés, il est admis que le critère de l'éloignement aux habitations pourrait être considéré comme discriminant.

Christine Lombard, chargée de concertation, RTE, confirme que dans le cas de la LGV, les critères agriculture et habitat ont été pris en compte de manière égale.

Joseph Hemar demande si les mesures compensatoires sont validées.

Jean-Louis Carlier indique que ces mesures sont déterminées dans le cadre de la séquence Eviter-Réduire-Compenser définie par le Code de l'Environnement : avant de compenser des impacts, RTE va d'abord chercher à les éviter puis à les réduire. Sur le territoire, il rappelle que RTE a proposé d'enfouir en partie deux lignes 90 kV, et que les membres des ateliers locaux ont demandé à prolonger l'enfouissement proposé jusqu'au poste de Gavrelle; RTE a accepté d'enfouir l'une des deux lignes jusque Gavrelle.

Eric Marillier relève que durant la réunion de l'ILC, le maire de Leforest avait exprimé son mécontentement que les enfouissements compensatoires ne concernent pas les habitations du fuseau choisi. Il rappelle que le préfet avait pris position pour que les mesures compensatoires concernent bien les territoires impactés. Estimant qu'Izel-lès-Equerchin, Oppy et Neuvireuil sont bien concernés, il s'interroge sur la pertinence d'enfouir une ligne à Quiéry-la-Motte qui n'est pas impactée par la future ligne. Il demande que RTE enfouisse les deux lignes 90 kV plutôt qu'une seule.

Jean-Louis Carlier indique que Quiéry-la-Motte est bien concernée par le projet, sur le plan visuel.

Claude Chardonnet propose, après ces échanges, de passer à la phase de travail en sous-groupes.

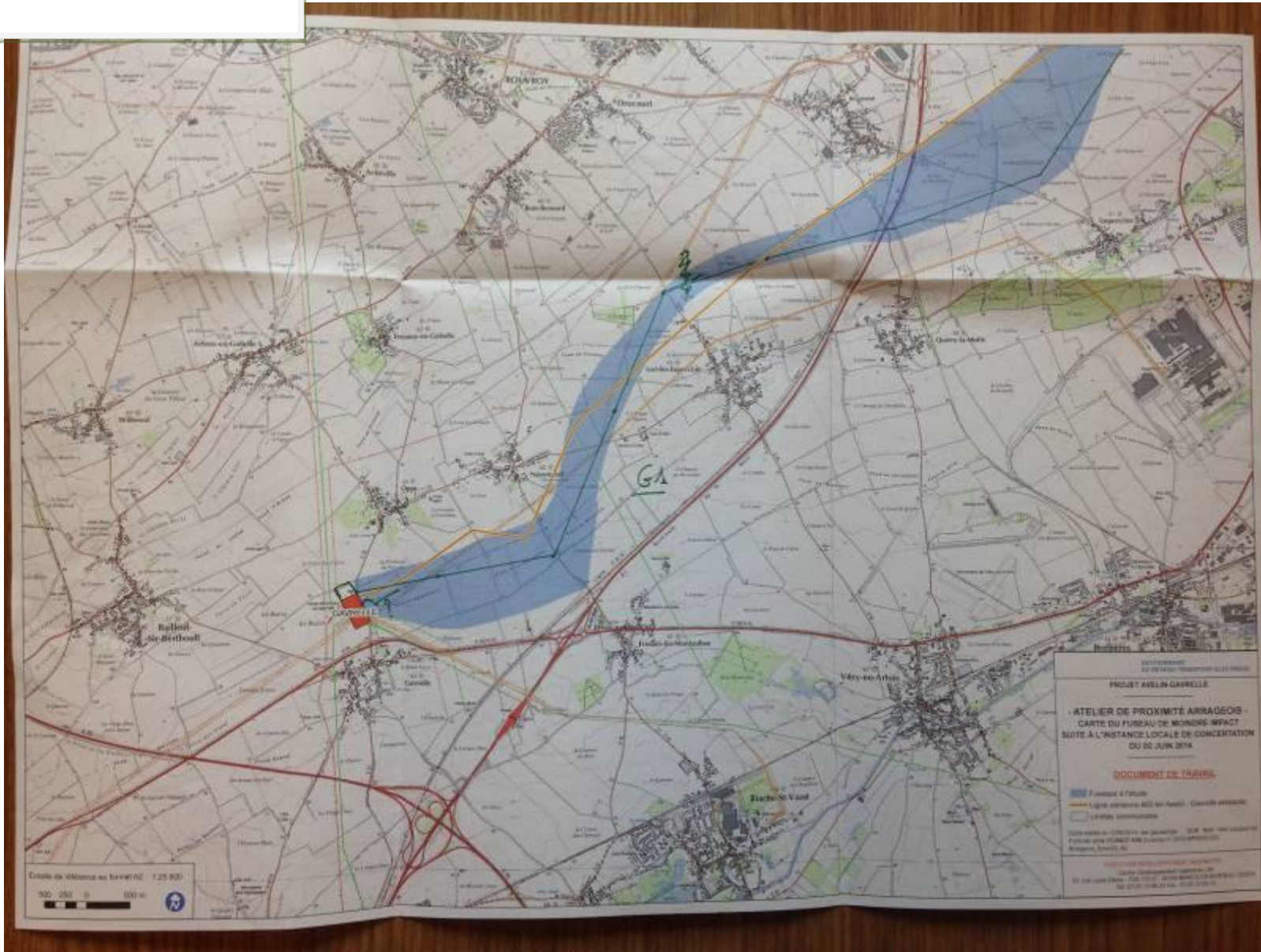
Travail en sous-groupes

Trois sous-groupes sont constitués :

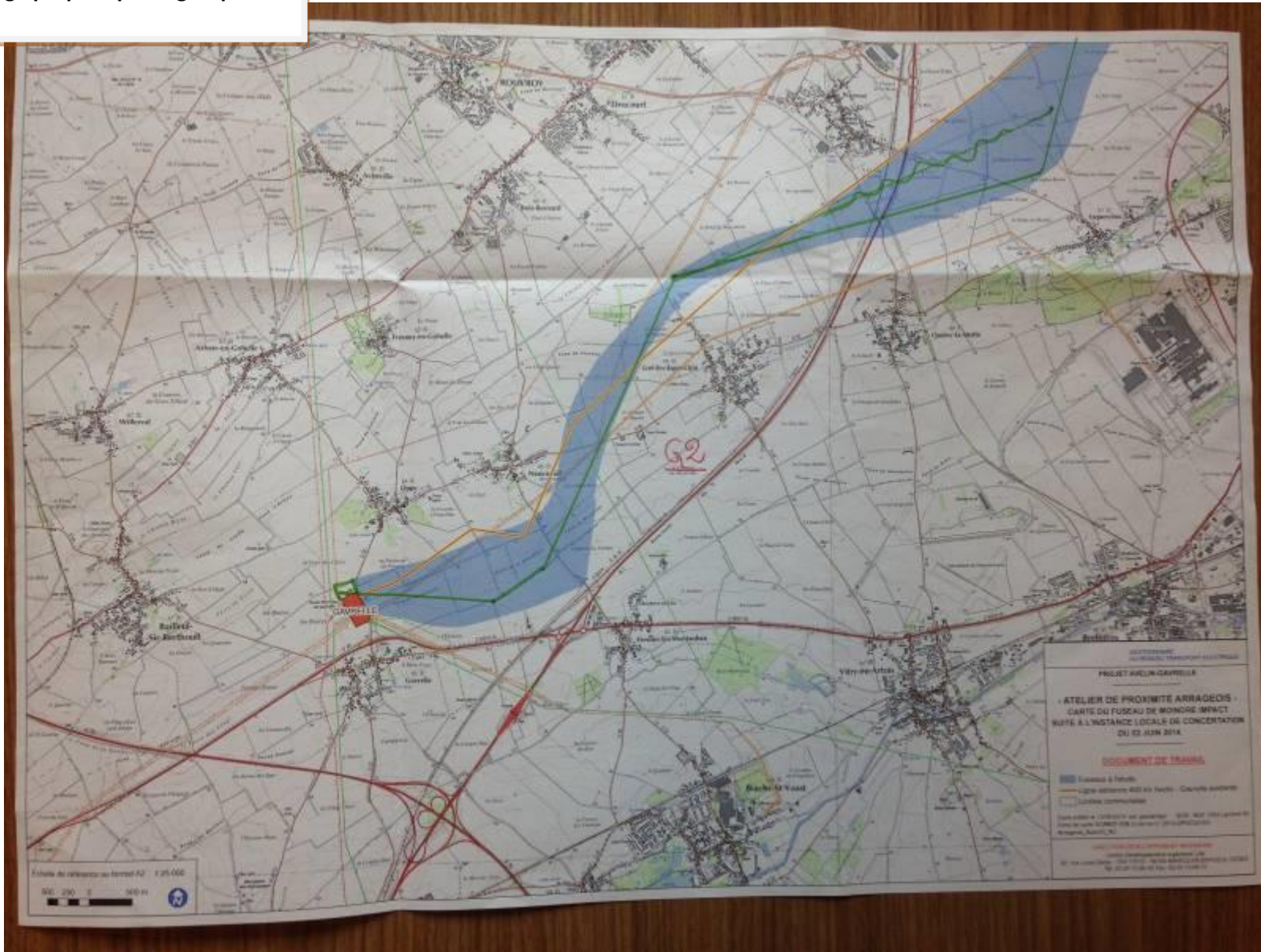
- Le **groupe 1**, avec Marie-Paule Jedraszczak, Caroline Saint-Maxent, Michel Houvenaeghel, Eric Marillier et Jean-Michel Delannoy.
- Le **groupe 2**, avec Ginette Degremont, Elisabeth Wauquier, Ghislain Savary, Joseph Hemar et Didier Gradel.
- Le **groupe 3**, avec Maurice Bucquet, Bernard Ducoin, Robert Evrard et Bruno Rauche.

Les cartes et le tableau ci-après reprennent les éléments restitués en plénière, par chaque sous-groupe :

Passage proposé par le groupe 1



Passage proposé par le groupe 2



Passage proposé par le groupe 3



	Avantages	Inconvénients
Portion centrale entre Neuvireuil et Izel	<p>Groupe 1 :</p> <p>Le tracé s'éloigne des habitations de 500 mètres par rapport au tracé actuel</p>	<p>Groupe 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> . La ligne est encore trop proche des habitations (pollution visuelle avec le cumul des lignes) . Nécessité de surplomb d'autres lignes THT
	<p>Groupe 2 :</p> <p>Le tracé s'éloigne de la sortie de Neuvireuil et de la Neuve Cense</p>	<p>Groupe 2 :</p> <p>La ligne reste présente</p>
	<p>Groupe 3 :</p> <p>Le tracé s'éloigne de Neuvireuil et du hameau de Cense</p>	<p>Groupe 3 :</p> <p>Impact visuel néfaste : le pylône Equilibre est souhaité</p>
Portion au nord d'Izel-les-Equerchin	<p>Groupe 1 :</p> <p>Le tracé s'éloigne des habitations</p>	<p>Groupe 1 :</p> <p>Il y a un risque de surplomb d'exploitation agricole qui a un projet d'agrandissement</p>
	<p>Groupe 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Le tracé s'éloigne d'environ 250 mètres de la porcherie 	<p>Groupe 2 :</p> <p>RAS</p>

	Avantages	Inconvénients
	. Le tracé est en ligne droite	
	<p>Groupe 3 :</p> <p>Le tracé s'éloigne des habitations et de l'élevage</p>	<p>Groupe 3 :</p> <p>Impact visuel néfaste : le pylône Equilibre est souhaité</p>

	Avantages	Inconvénients
Autre	<p>Groupe 1 :</p> <p>Contreparties : pour réduire l'impact visuel, il faudrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> . installer le pylône Equilibre dans l'Arrageois ; et enfouir sur toute leur longueur les deux lignes 90 kV . Enfouir la seconde ligne 90 kV 	
	<p>Groupe 2 :</p> <p>Portion Gavrelle-Neuvireuil : le tracé en ligne droite s'éloigne d'Oppy et du sud de Neuvireuil et peut emprunter un chemin communal</p> <ul style="list-style-type: none"> . Quid du pylône Equilibre dans l'Arrageois ? . En compensation de la future ligne, il faut enfouir les deux lignes 90 kV 	<p>Groupe 2 :</p> <p>Portion Gavrelle-Neuvireuil : faut-il obtenir l'accord des maires sur les redevances ?</p>
	<p>Groupe 3 :</p> <p>Eloignement d'Hénin-Beaumont : Le tracé s'éloigne des habitations d'Hénin-Beaumont et de la maison située sur la D39.</p>	<p>Groupe 3 :</p> <p>Impact visuel néfaste : le pylône Equilibre est souhaité</p>

En réponse aux interrogations des participants, **Jean-Louis Carlier** apporte plusieurs éléments :

- L'utilisation du pylône Equilibre dans l'Arrageois induit un coût supplémentaire dont RTE doit tenir compte dans l'économie du projet ;
- En matière de croisement de lignes électriques, il est obligatoire que la future ligne passe au-dessus des lignes de tension inférieure ;
- RTE évitera les angles droits dans le tracé, car les pylônes d'angle sont plus massifs et donc plus visibles ;
- Un enfouissement de la future ligne, très coûteux, suppose une tranchée d'environ 13,5 mètres de large et de 2 mètres de profondeur, une zone de servitude *non aedificandi de 17 mètres de large*, des postes aéro-souterrains, et un impact fort sur les terrains agricoles et sur les milieux naturels ;
- D'autres photomontages sont nécessaires pour bien définir un tracé dans l'Arrageois : il demande à **Bruno Rabin**, de l'agence Bocage, de les réaliser. Sur proposition de **Jean-Louis Carlier**, des photomontages seront effectués depuis Neuvireuil et depuis Izel-lès-Equerchin.

Conclusion

Bernard Féry retient les éléments suivants :

- l'expression de participants qui ont vivement regretté le choix effectué par l'ILC du fuseau Centre dans l'Arrageois: l'atelier local Arrageois, qui avait abouti à une proposition de fuseau dès le mois de janvier, n'a pas été informé des évolutions des études de ces fuseaux.
- RTE est à la fois maître d'ouvrage et organisateur de la concertation : à ce titre, il estime qu'il est normal que RTE ne décide pas de tout et laisse la possibilité aux citoyens de contribuer à la conception du projet ; d'où ces évolutions.
- L'implantation du pylône Equilibre dans l'Arrageois est demandée, ainsi que la mise en souterrain en totalité de 2 lignes 90 kV ;
- A l'issue des travaux dans les 3 sous-groupes, les passages possibles à l'intérieur du fuseau centre constituent la base retenue par le présent atelier.
- Le garant se félicite de la présence d'élus du territoire car il juge important que ceux-ci soient au contact de la population et portent le travail des ateliers de proximité lors des instances décisionnelles ; il demande que RTE rencontre les élus qui ne sont pas venus aujourd'hui pour les sensibiliser à ces aspects.

Claude Chardonnet indique qu'un compte-rendu de cette réunion sera adressé aux participants, reprenant les solutions de passage proposées sur les fonds de carte ainsi que les avantages et les inconvénients de chacune.

Jean-Louis Carlier indique que RTE va rencontrer les agriculteurs fin juin pour présenter les premières pistes de passage conçues dans les ateliers de proximité et identifier la moindre gêne agricole. Lors de la prochaine réunion de l'atelier de proximité Arrageois en septembre 2014, il propose de présenter les conclusions du travail avec les exploitants agricoles ainsi que la proposition de tracé fondée sur celles de l'atelier de proximité et celles des agriculteurs, tenant compte également de la faisabilité technique.

Le prochain atelier est fixé **le mercredi 10 septembre 2014 à Neuvireuil, à 18h** (accueil à partir de 17h30).
