

Atelier de proximité Arrageois 24 mars 2015

Compte-rendu

Liste des participants en annexe de ce compte-rendu

La réunion commence à 18h05.

Bernard Féry, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), accueille les participants et les remercie pour leur assiduité. Il souligne que la dernière réunion avait permis d'aborder un certain nombre de points et d'avancer sur la définition du tracé.

Jean-Paul Delaby, agriculteur, regrette que le tracé ait complètement changé depuis la dernière réunion.

Claude Chardonnet, animatrice C&S Conseils, indique que le tracé sera abordé dans les discussions à venir. Elle demande aux participants de transmettre leurs remarques sur le compte-rendu de l'atelier précédent.

Jean-Paul Delaby déclare ne pas avoir reçu le dernier compte-rendu.

Jean-Louis Carlier, directeur de projet RTE, précise que M. Delaby a participé aux réunions avec les agriculteurs, qui sont à distinguer des ateliers de proximité rassemblant les riverains concernés par la future ligne. Ne figurant pas parmi les participants des précédents ateliers, il est normal qu'il n'ait pas reçu les comptes-rendus précédents ; ceux-ci sont consultables depuis le site web du projet. M. Carlier excuse les maires d'Izel et de Gavrelle, qui n'ont pu venir.

Présentation des hypothèses de passage de la ligne

Christine Lombard, chargée de concertation RTE, présente l'analyse des passages proposés lors de la dernière réunion.

Cf. Diaporama en annexe

Echanges

Jean-Paul Delaby indique que lors de la réunion de novembre avec les exploitants agricoles, le tracé passait sur le chemin des vaches à Neuvireuil, et que ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Denis Humez, agriculteur, confirme.

Christine Lombard explique que cette possibilité a été étudiée parmi d'autres. Elle ajoute que toutes ces propositions ont fait l'objet d'échanges avec les riverains et les agriculteurs.

Denis Humez déplore que le maire de Gavrelle ait demandé à décaler le tracé sur Neuvireuil. Il juge qu'il ne faut pas le mettre au niveau du chemin de remembrement mais de l'autre côté, vers le chemin des vaches.

Jean-Paul Delaby souligne que les terres agricoles sont moins bonnes dans le secteur du chemin des vaches que dans la cuvette. De plus, il estime que la différence de relief entre le chemin des vaches et le fond de la cuvette n'est que de quatre mètres, ce qui lui semble faible pour justifier le décalage du tracé.

Elisabeth Wauquier, conseillère municipale de Neuvireuil, se souvient que ce tracé avait été évoqué en présence des maires de Gavrelle, Quiéry-la-Motte et d'Izel. La question de la hauteur des pylônes avait été abordée.

Raymond Szymanski, citoyen de Neuvireuil, explique que le tracé actuellement envisagé, plus bas que le chemin des vaches, avait été suggéré par un agriculteur du secteur afin de ne pas gêner le ramassage des dépôts de betteraves.

Jean-Paul Delaby juge au contraire que l'impact visuel sera plus important, car seules les têtes de pylônes seront visibles.

Denis Humez se demande si les pylônes gêneront forcément les gens, qui ne feront que passer à proximité.

Bernard Féry confirme qu'un consensus s'était dégagé autour de cette proposition de passage parmi les participants de l'atelier.

Thomas Garali, citoyen d'Oppy, déclare ne pas se souvenir qu'un consensus ait émergé. Il estime que chacun avait donné son avis.

Romain Lefebvre, futur habitant de Neuvireuil, affirme que les participants des derniers ateliers étaient tombés d'accord sur cette hypothèse de passage qui permettait de rendre les pylônes moins visibles.

Damien Beaucourt, citoyen de Neuvireuil, ajoute que le maire de Gavrelle avait demandé de ne pas reculer davantage la ligne à la sortie du poste de Gavrelle, sous peine d'avoir un impact visuel supplémentaire pour la commune de Gavrelle.

Thomas Garali indique avoir répondu au maire de Gavrelle que d'un point de vue visuel, le tracé de la ligne n'aurait aucun impact sur le paysage depuis le centre-ville de Gavrelle.

Jean-Louis Carlier rappelle les propos du maire de Gavrelle. Trois familles de solutions ont été distinguées : le passage sur le chemin de remembrement était critiqué en raison de la gêne occasionnée sur le ramassage des betteraves ; un passage sur le chemin des vaches aurait un impact visuel fort sur la commune de Gavrelle – un photomontage a été réalisé en ce sens ; la troisième solution consiste à passer dans le creux. RTE a bien conscience que les terres sont meilleures dans le bas du vallon : pour trouver un compromis entre impact visuel et gêne agricole, le maître d'ouvrage a proposé de placer les pylônes en limite d'îlot d'exploitation, avec un demi-pylône chez M. Delaby et un demi-pylône chez M. Humez. Il propose donc de passer aux photomontages pour que chacun se rende compte.

Denis Humez estime que le pylône gênerait moins l'exploitation s'il était placé dans un coin.

Jean-Louis Carlier indique avoir entendu plusieurs exploitants préférer une implantation en bordure de parcelle et non dans un coin, car cela occasionnerait un délaissé plus important.

Denis Humez et Jean-Paul Delaby se disent en désaccord avec le cheminement des réflexions, qui ne correspond pas à ce qui a été dit au cours des réunions avec les exploitants agricoles.

Bernard Féry rappelle que la réunion du jour est un atelier de proximité, qui a pu aboutir à des conclusions différentes des réunions d'exploitants agricoles.

Présentation des hypothèses de passage de la ligne

Bruno Rabin, Agence Bocage, présente les photomontages réalisés à la demande des participants de l'atelier de proximité.

Cf. Diaporama en annexe

Echanges

Joseph Hemar, citoyen de Neuvireuil, revient sur le photomontage réalisé à la sortie de Gavrelle. Il note qu'il n'y a aucune habitation en sortie de village et que le passage dans le creux rendra la ligne très peu visible depuis Gavrelle.

Bruno Rabin confirme que c'est bien le cas. En revanche, il explique que la ligne sera visible depuis la quatre-voies (RD vers Arras) et qu'il faut prendre en compte cet aspect de vitrine pour l'image du territoire.

Joseph Hemar estime que les gens circulant sur cette quatre-voies ne s'arrêtent pas spécialement à Gavrelle.

Jean-Louis Carlier indique qu'il est possible de planter des arbres à 4 mètres minimum d'une chaussée selon le Conseil général du Pas-de-Calais, pour ne pas rendre les routes plus accidentogènes. Il estime que la question de l'attractivité est importante et signale que Gavrelle ne

ne touche pas l'intégralité de la taxe sur le poste, versée à la communauté urbaine d'Arras au titre de la solidarité fiscale.

Denis Humez estime que le tracé en sortie de Gavrelle est convenable, mais que c'est à Neuvireuil qu'il pose problème. Il juge que la proposition de passer par le chemin des vaches permet à la fois de s'écarter de Neuvireuil sans impacter visuellement Fresnes-lès-Montauban, car la ligne passera de l'autre côté de la voie ferrée et de l'autoroute.

Romain Lefebvre estime qu'il s'agit d'un enjeu d'équité paysagère.

Jérémy Gauberti, RTE, suggère de continuer dans le vallon à partir du pylône 72 et d'en faire un pylône d'angle, plus imposant, en se rapprochant de Fresnes-lès-Montauban.

Denis Humez et Jean-Paul Delaby acquiescent.

Jean-Luc Leroux, maire de Quiéry-la-Motte, s'interroge sur le photomontage 11, car la ligne future lui semble bien plus près du village que la ligne actuelle.

Jean-Louis Carlier indique que les pylônes de la ligne actuelle font 40 mètres de haut, contre 50 mètres dans le photomontage. Il précise que les conducteurs ont été volontairement contrastés afin de les rendre plus visibles à l'écran, ce qui peut donner cette impression de proximité malgré l'éloignement de la ligne future.

Bruno Rabin ajoute qu'à cet endroit, la ligne future sera deux fois plus loin que la ligne actuelle : à cette distance, un pylône de 40 mètres apparaîtra à la moitié de sa hauteur, ce qui constitue une réduction très forte.

Romain Lefebvre demande si les pylônes resteront gris ou s'ils seront peints en rouge et blanc.

Bruno Rabin indique que la peinture des pylônes en rouge et blanc correspond à un balisage aéronautique, ce qui n'est pas nécessaire sur le territoire concerné par la future ligne.

Christine Lombard précise qu'une telle peinture n'est plus obligatoire aujourd'hui, y compris à proximité des aéroports.

Robert Evrard, citoyen d'Izel-lès-Equerchin, souhaite connaître la distance entre un pylône situé à un carrefour avec un chemin de remembrement sur le photomontage 11 et le futur pylône.

Christine Lombard indique que les deux pylônes sont distants de 235 mètres.

David Painthiaux, citoyen d'Izel-lès-Equerchin, signale que le pylône 62 est positionné correctement sur la carte du photomontage 10, mais qu'il est placé en pleine parcelle agricole sur la maquette 3D. Un tel emplacement constituerait une forte gêne agricole, alors qu'un positionnement le long du bois n'impacterait pas l'activité agricole.

Jean-Louis Carlier indique que ce sujet a été évoqué le matin pendant une réunion avec des agriculteurs : un exploitant a fait état de projets importants, dont RTE doit vérifier la pertinence et le réalisme afin de déterminer s'il est bien nécessaire de placer le pylône 62 en milieu de parcelle. Il souligne que cet exploitant n'est pas présent aujourd'hui.

Christine Lombard ajoute que ce sujet a également été évoqué lors du précédent atelier, le 9 décembre dernier.

David Painthiaux estime que la solution le long du bois permettrait d'éviter un angle. Il précise que l'exploitant mentionné par M. Carlier n'est pas propriétaire de son exploitation.

Conclusion et questions diverses

Claude Chardonnet retient les points suivants :

- Le passage de la future ligne entre Gavrelle et Neuvireuil : plusieurs participants ont rappelé les préoccupations de l'atelier de proximité ; il faudra revenir sur ce point pour voir comment optimiser à la fois l'impact paysager et l'impact agricole ;
- Le sujet sur l'emplacement du pylône 62.

Bernard Féry demande son sentiment à RTE sur ces deux points.

Jean-Louis Carlier répond que ces points peuvent être étudiés. Il déclare avoir apprécié l'état d'esprit des agriculteurs de l'Arrageois de se partager la gêne. Il considère qu'il faudra restituer la seconde demande à l'exploitant concerné, aujourd'hui absent. En ce qui concerne le premier point, il juge que le maire de Gavrelle devra être consulté. RTE veut adopter une approche multicritères qui permette de respecter la terre et le paysage. Il ajoute que RTE s'engage à rendre transparent ces discussions pour que les participants de l'atelier Arrageois prennent connaissance de leur issue. Il ajoute qu'une réunion intercommissions aura lieu le 11 mai, en vue d'une enquête publique en 2016.

Denis Humez estime que cette position lui convient.

Jean-Louis Carlier propose de mettre en annexe du présent compte-rendu l'examen de ces deux points.

Raymond Szymanski considère que mener des réunions avec les exploitants agricoles en parallèle des ateliers, où des solutions constructives de moindre impact ont été trouvées, rend la prise de décision difficile. Dans le même temps, il juge tout à fait normal que chacun cherche à défendre son propre intérêt.

Bernard Féry considère que l'intervention de M. Szymanski montre bien que la concertation est en marche et que chacun a son mot à dire. Il se félicite que cette discussion ait eu lieu ce soir dans un bon esprit.

Romain Lefebvre confie son impression que l'impact du poste de Gavrelle est peu abordé dans les échanges. Il demande s'il est par exemple possible de déplacer ce poste pour en atténuer la présence.

Jean-Louis Carlier souligne qu'un atelier spécifique est consacré à l'insertion du poste de Gavrelle, dans lequel des mesures d'insertion paysagère sont définies avec la municipalité et les riverains.

Christine Lombard ajoute qu'un atelier semblable travaille également sur le poste d'Avelin.

Thomas Garali souhaite connaître la différence entre un pylône d'ancrage et un pylône classique.

Jean-Louis Carlier explique que les pylônes d'ancrage sont utilisés pour créer des virages dans le tracé des lignes électriques. Ce faisant, ils sont soumis à des contraintes mécaniques plus fortes et sont donc plus massifs que les pylônes classiques : par conséquent, un pylône d'ancrage est plus visible qu'un pylône classique.

Bernard Féry demande à RTE de détailler les suites de la concertation.

Jean-Louis Carlier indique que la concertation durera jusqu'en 2019. Il estime qu'il faudra associer les agriculteurs exploitants pour préparer les travaux. En ce qui concerne les ateliers de proximité, il dit ne pas savoir si d'autres seront organisés pour l'Arrageois. Il informe les participants de l'intention de RTE d'organiser une exposition en bus itinérant d'ici le lancement de l'enquête publique, en mars 2016, pour parler du projet et de ses enjeux. Un nouveau numéro du Journal du projet paraîtra également.

Denis Humez demande jusqu'à quelle tension il est possible d'enfouir une ligne.

Jean-Louis Carlier explique que RTE sait enfouir des lignes jusqu'à 225 kV sans difficulté. Pour une ligne à 400 kV, tout dépend de la puissance, mais l'enfouissement représente toujours un surcoût important.

Denis Humez note donc que l'enfouissement d'une ligne 400 kV est faisable.

Jean-Louis Carlier souligne qu'il n'existe aucun enfouissement de ligne 400 kV d'une puissance de 4600 MW dans le monde – soit les caractéristiques de la future ligne Avelin-Gavrelle.

Jean-Luc Leroux demande l'état d'avancement du projet dans la Pévèle, concernant la validation du fuseau de moindre impact et le sujet de l'enfouissement.

Jean-Louis Carlier indique que RTE est en attente de la décision du ministère, qui interviendra après les élections départementales. Il juge que le souterrain devrait être écarté définitivement, au regard des dispositions du code de l'environnement.

Bernard Féry souligne qu'en France, il n'est possible de concerter qu'avec les gens qui sont là ; la concertation suppose que les gens se rencontrent dans un cadre organisé, en prenant sur leur temps.

Il remercie les participants et clôt la réunion.

Durée : 1h45.

Pour plus de précisions, cf. le site internet du projet :

www.rte-ligne-avelingavrelle.com

Les caractéristiques des différents pylônes des lignes actuelle et future :

<http://www.rte-ligne-avelingavrelle.com/le-projet/caracteristiques-du-projet/>

Les études sur la mise en souterrain :

<http://www.rte-ligne-avelingavrelle.com/documentation-du-projet/les-etudes/mise-en-souterrain/>