

**Réunion inter-commissions
Milieux Naturels – Agriculture – Paysages – Santé
du 3 décembre 2013
à Mérignies**

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 9h50.

Ouverture

Jean-Louis Carlier, directeur de projet RTE, accueille les participants et excuse Louis Dumon (Pévèle Environnement), Laurence Morice (CAUE du Pas-de-Calais) et Bruno Cossement (EDEN 62).

Il rappelle la vocation intermédiaire, et non décisive, de la réunion qui rassemble des représentants des Commissions thématiques qui contribuent à la recherche du fuseau de moindre impact : Paysages, Agriculture, Milieux Naturels et Santé.

Une prochaine réunion inter-commissions, prévue courant mars-avril 2014, visera à préparer la réunion de l'Instance Locale de Concertation, décisive cette fois-ci, prévue en mai 2014.

Il signale aussi la présence d'étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles et de Marseille, qui, au titre d'un partenariat avec RTE, étudient le paysage arrageois.

Claude Chardonnet, animatrice C&S Conseils, présente l'ordre du jour de la réunion. L'objectif est d'améliorer la méthode de comparaison des fuseaux potentiels, suite aux travaux de chaque Commission thématique.

Les conclusions de cette réunion seront présentées à l'Instance Locale de Concertation du 16 décembre 2013 : les participants, notamment des élus, y seront sollicités pour donner leur avis.

Méthode d'analyse et de comparaison des fuseaux potentiels

Dominique Merlin, bureau d'études environnementales, présente le projet de grille de comparaison des fuseaux potentiels.

Cf. Annexe 2 - Méthode d'analyse et de comparaison

→ Echanges sur la thématique Habitat-Santé-Urbanisme

Hervé Barry, CRESGE, estime que la grille est compréhensible et fidèle aux préoccupations sur la santé, fortement exprimées dans les ateliers locaux qu'il est chargé d'animer.

Il considère cependant que n'apparaissent pas dans la grille les préoccupations liées au bruit et à la visibilité de la ligne qui impactent la valeur des biens, le cadre de vie et, dans une moindre mesure, les lieux de loisirs et de promenade.

Dominique Merlin rappelle que la distance entre la ligne et les habitations est prise en compte par deux thématiques :

- la Santé
- le Paysage et le Cadre de vie.

Jean-Louis Carlier indique que prendre en compte la distance entre la ligne et les habitations permet aussi de prendre en considération la préoccupation de réduire l'impact du Bruit.

Bernard Féry, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), demande ce que signifie « Nombre de passages inévitables ».

Dominique Merlin explique que la carte représente les rayons de distances depuis les habitations selon trois intervalles d'éloignement (30 à 70 mètres, 70 à 100 mètres et 100 à 250 mètres). Cette méthode permet d'identifier, dans les fuseaux, les espaces insuffisants pour y installer une ligne suffisamment éloignée des habitations.

Christine Lombard, chargée de concertation RTE, précise que cela permet d'identifier les fuseaux dont la largeur et la situation ne permettent pas d'installer la ligne à plus de 100 mètres (dans le cas du pylône classique dit F44) ou 70 mètres (dans le cas du pylône Equilibre) de toute habitation.

Anne Braquet, Paysagiste au Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement du Nord, et **Christophe Hildebrand, Ingénieur Ecologue à la Direction de l'Environnement du Département du Nord**, demandent si la catégorie « Nombre de passages inévitables » prend en compte le centre ou l'extrémité du fuseau.

Dominique Merlin explique qu'il s'agit de distances mesurées depuis les habitations.

Jean-Louis Carlier montre, sur la carte, des disques de couleur jaune représentant, à l'échelle, des intervalles de distances de 100 et de 250 mètres depuis les habitations. Lorsque la largeur et la situation d'un fuseau ne permettent pas d'installer la ligne à moins de 100 mètres d'une habitation, alors ces habitations sont recensées parmi les « passages inévitables ». Par exemple, à Leforest, la ligne passera inévitablement à proximité d'une habitation, en lieu et place de la ligne existante.

Claude Chardonnet propose de remplacer « passage » par « habitation ».

Christophe Hildebrand souligne qu'un habitant pourrait comprendre que le tracé est déjà choisi et que la ligne passera « inévitablement » aux endroits désignés.

Les participants proposent diverses formulations : « nombre de proximités inévitables », « nombre de proximités d'habitations inévitables », « nombre de périmètres inévitables », « nombre d'habitations concernées par un passage à proximité »...

Bernard Féry propose de distinguer :

- la comptabilisation de *passages* où la ligne sera contrainte de passer, pour tenir compte des distances d'éloignement depuis les habitations ;
- la comptabilisation d'*habitations*, de part et d'autre du fuseau, à proximité desquelles la ligne serait contrainte de passer.

Ici, il s'agit de dénombrer des habitations et non des passages.

Jean-Louis Carlier précise que ce critère vise à identifier les fuseaux qui permettront d'éloigner la ligne du plus grand nombre d'habitations possibles.

Bernard Féry identifie deux critères :

- la volonté d'éloigner les habitations d'un champ magnétique d'une valeur moyenne de 0,4 μ T (c'est-à-dire 70m pour le pylône Equilibre et 100m pour le pylône F44);
- la densité des habitations à éloigner de la ligne.

Anne Braquet insiste sur le caractère *potentiel* des éléments étudiés dans la grille.

Claude Chardonnet suggère de remplacer « inévitable » par « contraint ».

Anne Braquet estime que ce terme ne souligne pas assez le fait que la question dépend de la *largeur* du fuseau.

Claude Chardonnet propose la formulation : « nombre d'habitations qui ne pourraient être évitées » ; et **Christophe Hildebrand** : « nombre d'habitations concernées par un passage potentiel à proximité ».

Jean-Louis Carlier souligne que la discussion porte sur la forme mais que chacun est d'accord sur le fond.

Christophe Hildebrand demande quelle est la différence entre les catégories « habitat existant – comptage » et « habitat existant – situation par rapport au fuseau ».

Dominique Merlin répond que, pour chaque fuseau potentiel :

- « Habitat existant-comptage » dénombre les habitations situées à proximité des fuseaux, à différents intervalles de distances.
- « Habitat existant – Situation par rapport aux fuseaux » désigne les habitations dont la ligne potentielle ne pourra s'écarter si le fuseau est choisi.

Bernard Féry souligne la distinction entre les notions de « distances/limites » et de « surfaces disponibles ».

Anne Braquet note que la première catégorie ne tient pas compte de la *largeur* des fuseaux, contrairement à la catégorie suivante.

Claude Chardonnet précise que, pour chaque fuseau à l'étude :

- le premier critère permet d'inventorier les habitations à proximité ;
- le second critère dénombre les habitations proches de la ligne, au regard des distances proposées, quel que soit le tracé choisi.

Christine Lombard ajoute qu'il s'agit de deux méthodes complémentaires.

Claude Chardonnet suggère d'expliquer ces catégories par des exemples.

Anne Braquet demande pourquoi, dans le critère « Habitat existant – comptage », ne sont pas comptabilisées les maisons situées entre 0 et 30 mètres des fuseaux.

Jean-Louis Carlier propose de recenser aussi les habitations situées entre 0 et 30 mètres des limites des fuseaux, ainsi qu'à l'intérieur des fuseaux.

→ Echanges sur la thématique Agriculture

Sandrine Belland, Chargée de mission Environnement au Bassin Minier Uni, demande comment pourraient être dénombrés les pylônes et les virages.

Jean-Louis Carlier explique qu'à ce stade, il ne s'agit pas de calculer précisément le nombre de pylônes mais que leur nombre variera en fonction de deux critères : la longueur des fuseaux et le nombre de virages.

Anne Braquet estime que ces calculs correspondent plutôt à l'étape du choix du tracé de la ligne.

Dominique Merlin précise qu'il s'agit d'étudier les caractéristiques des fuseaux potentiels qui influenceront le nombre de pylônes.

Christine Lombard souligne que certains fuseaux comportent des virages.

Jean-Louis Carlier explique que « Nombre de pylônes » n'est pas le *critère* mais l'*élément analysé*.

Bernard Féry suggère d'explicitier la catégorie par « Impact du nombre de pylônes ».

Christophe Hildebrand propose de ne prendre en compte que la longueur des tronçons traversant des parcelles agricoles : selon lui, les pylônes pourront parfois être implantés dans des délaissés, des zones urbaines ou d'autres zones non agricoles.

Didier Helleboid, vice-président de la Chambre d'Agriculture du Nord – Pas-de-Calais, indique que ces zones, très ponctuelles, sont identifiées dans la catégorie « Opportunités non agricoles ».

Christophe Helleboid souligne que le corridor Ouest présentait des zones où l'agriculture n'était pas impactée.

Sandrine Belland rappelle qu'il avait été expliqué que les pylônes seraient malgré tout implantés dans des champs.

→ Echanges sur la thématique Paysage et Patrimoine

Alain-Claude Debombourg, STAP du Pas-de-Calais, estime que « Situation favorable ou positive » n'est pas précis. Il préférerait que soit indiqué « Impact faible ou nul ».

Anne Braquet souligne que la « Situation favorable ou positive » n'équivaut pas nécessairement au moindre impact.

Alain-Claude Debombourg STAP du Pas-de-Calais et Anne Coppin STAP du Nord, ajoutent que « favorable » et « positive » sont redondants.

Dominique Merlin propose de ne retenir que « Situation favorable ».

Hervé Barry demande à quoi correspond l'intervalle « entre 70 et 280 mètres ».

Dominique Merlin indique que 280 mètres correspond à la hauteur du pylône (70 mètres pour le pylône Equilibre) multipliée par 4. Ce calcul permet de représenter le degré de confrontation visuelle.

Hervé Barry demande pourquoi il n'y a pas d'intervalle intermédiaire.

Jean-Louis Carlier rappelle les propos d'Alain-Claude Debombourg lors de la sixième réunion de la Commission Paysage¹ : la gêne visuelle causée par un pylône à un observateur diminue s'il peut le voir intégralement sans lever la tête, c'est-à-dire dans un cône de vue de 24° depuis sa position.

Dans le cas de paysages dégagés tels que la Pévèle et l'Arrageois, cet angle doit être divisé par deux (12°) car la trajectoire du regard est en contre-plongée par rapport à l'objet regardé et non parallèle au sol.

Claude Chardonnet propose d'explicitier ces éléments dans une légende.

A propos des critères de la catégorie « Perception de l'habitat », **Bernard Féry** suggère d'indiquer « confrontation visuelle forte à distance inférieure à 70 mètres (hauteur d'un pylône Equilibre) », sans séparer les éléments sur deux lignes.

¹ Cf. Compte-rendu de la Commission Paysage n°6 du 27 septembre 2013.

Hervé Barry et **Anne Braquet** signalent que l'observateur ne regardera pas un seul pylône mais une ligne constituée de plusieurs pylônes.

Christophe Hildebrand souligne que l'impact est mesuré par rapport au pylône le plus proche du point d'observation. Il est évident que les autres pylônes seront plus éloignés.

Alain-Claude Debombourg note le caractère subjectif de ces questions :

- Même si l'observateur regarde une ligne, la vue ne se focalise que sur un élément à la fois.
- Le caractère sinueux de la ligne peut impacter davantage le paysage que la distance entre les pylônes et les points d'observation.

Christophe Hildebrand suppose que la sinuosité d'une ligne est surtout visible d'une hauteur.

Anne Braquet estime que ces ondulations sont visibles depuis n'importe quel panorama.

Claude Chardonnet demande si l'aspect sinueux de la ligne peut être étudié à ce stade des études puisqu'il résultera des critères étudiés dans les grilles et du choix du fuseau.

Alain-Claude Debombourg propose que cela soit étudié en fonction de l'ensemble de la ligne.

Anne Braquet estime que la forme de la ligne, onduleuse ou non, constitue un critère primordial. Elle ajoute que, pour analyser la catégorie « Perception depuis l'habitat », il est nécessaire de mieux développer les différents critères et de qualifier les points de vue de chaque fuseau. Elle propose d'utiliser des exemples représentatifs, pour chaque fuseau.

Dominique Merlin indique que cela correspond au travail de cotation et de comparaison des fuseaux que réalisera la Commission Paysage.

Alain-Claude Debombourg signale que les mâts dessinés par les pylônes Equilibre forment des jalons dans le paysage accentuant la courbe de la ligne.

En outre, au moment du choix du tracé, l'étude paysagère devra faire attention à la nuance entre impact et insertion dans le paysage.

Jean-Louis Carlier précise qu'à partir de janvier 2014, la Commission Paysage étudiera l'insertion des pylônes dans les différents points de vue, à l'aide de photomontages. Ces outils permettront de coter les critères présentés aujourd'hui.

→ Echanges sur la thématique Milieux Naturels

Christophe Hildebrand estime que la grille est fidèle aux travaux de la Commission Milieux Naturels. Il conviendra ensuite d'attribuer de justes cotations aux critères.

Anne Braquet suggère que la grille intègre les mesures compensatoires et d'accompagnement qui pourraient agir sur le choix du fuseau de moindre impact.

Pour **Christophe Hildebrand**, il est prématuré de réfléchir aux mesures de réduction et de compensation des impacts tant que la réflexion sur la manière de les éviter, pour chaque thématique, n'est pas achevée.

Alain-Claude Debombourg indique que le préfet peut demander un avis spécifique sur la qualité du projet et sa prise en compte de l'environnement dans une notice environnementale. Dans ce cas, celle-ci doit être préparée dès maintenant.

Bernard Féry signale que cela correspond à la réflexion en cours sur le fuseau de moindre impact. L'étude des mesures compensatoires viendra dans un second temps.

Christine Lombard note qu'une réflexion sur les possibilités de réduction et de compensation des impacts permettrait de pondérer les différentes thématiques.

Didier Helleboid demande que les mesures compensatoires n'impactent pas les terres agricoles.

Christophe Hildebrand estime que s'il est prioritaire d'éviter les impacts sur l'être humain, par exemple en éloignant la ligne des habitations ou en préservant le cadre de vie, alors l'environnement, plus impacté, doit donc être privilégié pour mettre en œuvre des compensations. Il ajoute que certaines mesures de compensation, telles que l'enfouissement de lignes basse et moyenne tension n'impactent pas nécessairement les terres agricoles.

Didier Helleboid souligne que ces lignes sont souvent enfouies dans des terres agricoles.

Christophe Hildebrand note que la peine est partagée entre l'environnement et l'agriculture. Il sera nécessaire de pondérer les thématiques.

Jean-Louis Carlier indique que si des compensations du type « restitution de surface d'habitat de l'espèce » sont nécessaires, elles seront réalisées, en tâchant d'éviter les terrains agricoles.

→ Echanges sur la méthode de choix du fuseau de moindre impact

Dominique Merlin souligne que les impacts liés à la thématique Milieux Naturels et en particulier pour l'avifaune peuvent être réduits et compensés, par exemple grâce au balisage.

Bernard Féry demande pourquoi les thématiques sont hiérarchisées.

Dominique Merlin précise que cela ne signifie pas que le fuseau le plus impactant pour l'habitat prime sur les autres mais que si cela est nécessaire à l'issue des études, un poids plus important pourra être donné à cette thématique.

Sandrine Belland demande pourquoi placer les activités agricoles en deuxième rang alors qu'elles seront nécessairement impactées.

Anne Braquet répond que sont ici pris en compte les critères proposés pour limiter les impacts.

Sandrine Belland demande si les agriculteurs impactés par un pylône recevront une compensation.

Christine Lombard indique qu'ils recevront une indemnisation fixée par un protocole.

Sandrine Belland demande si l'indemnisation du préjudice compense l'impact.

Didier Helleboid souligne que les pylônes gênent fortement le travail agricole au quotidien. C'est pourquoi les possibilités d'implanter les pylônes dans des délaissés ou des parcelles enherbées seront étudiées.

Christophe Hildebrand déplore le caractère anthropocentriste de cette classification. Selon lui, les êtres humains n'ont pas la priorité sur les autres espèces car rien n'existe sans les milieux naturels. Il propose de donner le même poids à toutes les thématiques.

Jean-Louis Carlier souligne que les études sur le projet Avelin-Gavrelle accordent un poids important aux milieux naturels. Il ajoute aussi que les thématiques doivent avoir la même valeur. Mais, en tant que de besoin, la classification des thématiques permettra de discriminer des fuseaux de même valeur. Il rappelle que la Santé est une préoccupation rappelée constamment dans la concertation et que la profession agricole subit aujourd'hui de nombreuses contraintes.

Il souligne enfin l'importance de la rigueur et des cotations mathématiques pour justifier les choix devant l'administration ou les tribunaux, le cas échéant.

Christine Lombard précise que la hiérarchie découle des possibilités offertes par les compensations pour chaque thématique.

Jean-Louis Carlier propose de ne pas hiérarchiser les thématiques. Toutefois, pour choisir entre deux fuseaux de même valeur, il propose de considérer que :

- il est possible de réduire et de compenser les impacts liés aux Milieux Naturels ou Paysage ;
- le critère Habitat et Santé est fondé sur les préoccupations récurrentes.

Par conséquent, en dernier recours, le critère Santé pourrait avoir un poids plus important.

Christophe Hildebrand demande s'il est prévu de hiérarchiser les sommes accordées aux mesures compensatoires et d'accompagnement. Il suggère de favoriser les thématiques pour lesquelles des impacts n'ont pas été évités.

Jean-Louis Carlier est d'accord sur ce principe.

Claude Chardonnet conclut que la hiérarchisation n'a pas vocation à s'appliquer, hormis pour trancher entre certains secteurs de sensibilité équivalente des différents fuseaux.

Didier Helleboid estime que cette proposition est raisonnable et logique.

Hervé Barry note aussi que, s'agissant d'une reconstruction et non d'une construction de ligne, l'environnement est déjà impacté. La situation devrait même s'améliorer dans de nombreux endroits. Il ajoute que les Milieux Naturels seront aussi protégés par la réglementation.

Christophe Hildebrand demande quelle solution sera choisie si parmi deux fuseaux subsistant après les comparaisons, l'un impacte fortement les espèces naturelles, l'autre conduirait à surplomber une maison.

Jean-Louis Carlier répond que ce cas de figure ne devrait pas exister eu égard à l'engagement de RTE de ne surplomber aucune habitation.

Bernard Féry demande que, sur la présentation, « Hiérarchie proposée, en fonction des potentialités en matière de réduction et de compensation des impacts » ne soit pas inscrit en caractères gras.

Selon lui, avant tout, la méthode consistera à trouver un fuseau de moindre impact, lequel fera ensuite l'objet de mesures de réduction et de compensation.

Il rappelle que le maître d'ouvrage se devra d'étudier tous les moyens de réduire et de compenser les impacts : il ne s'agira pas de répartir une enveloppe budgétaire en fonction des thématiques.

Jean-Louis Carlier accepte de modifier la présentation en ce sens et ajoute que la démarche ne suivra pas l'ordre proposé. L'idée est d'éviter de choisir un fuseau qui, certes, évite le plus d'impacts, mais permette aussi de réduire les impacts ne pouvant être évités.

Claude Chardonnet note la méthode suivante :

- les fuseaux sont comparés eu égard aux différentes thématiques ;
- la comparaison sera complétée par l'étude des mesures de réduction et de compensation possibles, toutes catégories confondues ;
- la hiérarchisation s'appliquera éventuellement, pour discriminer des fuseaux de qualité équivalente dans certains secteurs ;
- après seulement, il sera possible de proposer un fuseau de moindre impact.

Christophe Hildebrand estime que les milieux naturels doivent être considérés au même titre que les paysages.

Présentation de la vision du paysage des étudiants de l'ENSP

Les **étudiants de l'ENSP** présentent les premiers enseignements des travaux qu'ils réalisent dans le cadre d'un atelier pédagogique régional.

Cf. Annexe 3 – Présentation ENSP.

Christophe Hildebrand demande pourquoi les étudiants présentent le projet en tant que « Gavrelle-Avelin » et non « Avelin-Gavrelle ».

Antoine Baguennier-Desormeaux explique que, venant de Paris, les étudiants ont suivi la ligne depuis Gavrelle vers Avelin.

Jean-Louis Carlier remercie les étudiants pour ce travail de qualité sur la future ligne.

Point d'avancement des études menées sur chaque thème

Dominique Merlin présente l'avancement des études sur l'habitat, l'agriculture, les milieux naturels et le paysage.

Cf. Annexe 4 – Point études.

Olivier Lacoste présente l'avancement des travaux de la Commission Santé.

Cf. Annexe 4 – Point études.

→ Echanges

Hervé Barry demande comment les volontaires de l'étude sur les mesures de champs magnétiques noteront les lieux où ils se trouveront.

Olivier Lacoste précise qu'ils noteront chaque changement de lieu au cours des 24 heures pendant lesquelles les champs magnétiques seront enregistrés.

Jean-Louis Carlier souligne que cette méthode permettra d'interpréter la courbe d'exposition aux champs magnétiques pendant la journée, car certaines expositions ne sont pas liées à la ligne mais à toute autre utilisation de l'électricité rencontrée dans la vie quotidienne (appareil de cuisson, train, métro, portique de magasin etc...).

Claude Chardonnet indique que ce type d'études a déjà été réalisé ailleurs en France.

Jean-Louis Carlier explique que l'étude sera réalisée avec des volontaires habitant à proximité de la ligne existante.

Alain-Claude Debombourg demande, à propos de l'étude de mesure du bruit émis par la ligne, comment seront étudiés les impacts des infra-bruits persistants, souvent plus gênants que des bruits forts mais temporaires.

Jean-Louis Carlier indique que, même s'il est généralement négligeable, le bruit émis par la ligne électrique fera l'objet de mesures. Il est surtout perceptible lorsqu'il résulte d'un effet couronne, par temps humide. Des études ont été réalisées, notamment par Jacques Châtillon², sur les sons variant entre 20 Hz et 20 kHz. Lorsque les lignes ont des isolateurs fêlés, la fréquence peut être perceptible par certaines personnes à 300 mètres. Des réponses devront être apportées sur la question, s'agissant d'un problème de maintenance facilement résorbable.

² Responsable du laboratoire Réduction du bruit au travail à l'Institut de National de Recherche et de Sécurité (INRS) Centre de Lorraine.

Alain-Claude Debombourg souligne que, par exemple, les personnes habitant à proximité de l'autoroute A6 entre Lyon et Dardilly, sont davantage gênées par le susurrement permanent du trafic que par les bruits forts et ponctuels des camions.

Jean-Louis Carlier signale que le bruit des lignes électriques est ponctuel : il est émis par temps humide. Exceptionnellement, il pourra être plus important si un boulon de la structure métallique du pylône est desserré ou qu'un isolateur est fêlé.

Alain-Claude Debombourg s'interroge sur le risque de résonance de la ligne³.

Jean-Louis Carlier répond que, pour qu'il y ait résonance, l'environnement doit être neutre, ce qui n'est pas le cas autour de la ligne électrique.

Hervé Barry demande comment le bruit peut être réduit.

Jean-Louis Carlier rappelle que de par la disposition géométrique des nouveaux câbles, la future ligne émettra moins de bruit que la ligne existante. Si le bruit subsistant reste gênant, RTE peut proposer d'installer des sur-isolations phoniques aux fenêtres.

Sandrine Belland demande si le groupe de travail Santé a accepté de réaliser des modélisations.

Claude Chardonnet précise que le groupe de travail et la Commission ne réalisent pas les modélisations mais ont demandé à RTE que soient réalisées ces études :

- mesurer en réel les champs magnétiques autour de la ligne existante et les modéliser ;
- reprendre le même protocole autour de la future ligne ;
- comparer ces deux étapes pour vérifier la promesse de RTE selon laquelle les champs magnétiques de la future ligne seront inférieurs à ceux d'aujourd'hui.

Sandrine Belland demande si les résultats de ces études pourront être comparés avec ceux d'autres lignes existantes.

Jean-Louis Carlier indique qu'il n'y a nulle part d'autres pylônes Equilibre. Pour garantir les résultats, qui résultent de lois physiques de l'électromagnétisme, les études seront effectuées par un cabinet indépendant.

Sandrine Belland demande ce qu'il en est des mesures sur le bruit.

Jean-Louis Carlier répond que le bruit émis par le type de câble utilisé est connu mais que le calcul est plus compliqué. La modélisation prendra en compte la situation existante, transposée aux éléments de la future ligne, à partir d'exemples connus et en tenant compte des variables liées à l'environnement (vent, humidité,...).

Claude Chardonnet relève les points clés des échanges :

[Méthode de comparaison des fuseaux potentiels](#)

- Thématique Habitat :
 - .introduire dans le critère « Nombre de passages inévitables » la notion d'habitation et l'expliciter par des exemples ;
 - .mieux distinguer les critères « Habitat existant – comptage » et « Habitat existant par rapport aux fuseaux » ;
 - .pour ces deux catégories, introduire un intervalle « entre 0 et 30 mètres » ;

³ Effet des vibrations provoquées par des sons, connu notamment pour pouvoir briser le verre.

- Thématique Agriculture : la grille proposée n'a pas fait l'objet de demande de modification.
.Les indemnités versées à la profession agricole ont un caractère compensatoire.
- Thématique Paysage :
.l'échelle des impacts doit être plus explicite ;
.identifier les « Points de vue et belvédères remarquables » à l'aide de visuels.
- Thématique Milieux Naturels :
.la grille n'a pas fait l'objet de demande de modification ;
.la méthode « Eviter, réduire et compenser » a été rappelée ;
.la Chambre d'Agriculture et la Commission Milieux Naturels ont rappelé leurs contraintes à concilier ;
.RTE s'est engagé à ce que les compensations autres que l'enfouissement de lignes électriques moyenne tension, 90 et 225 kV ne soient pas faites sur les terres agricoles.

Méthode de choix du fuseau de moindre impact

- . Les différentes thématiques seront appliquées à égalité, dans un premier temps, pour comparer les fuseaux ; le critère de proximité des habitations primera en cas de difficulté à départager des secteurs de fuseaux équivalents par ailleurs.
- . Les compensations possibles pour chaque thématique seront comparées, en tant que de besoin.
- . La proposition d'un fuseau de moindre impact résultera de ces deux étapes successives.

Jean-Louis Carlier précise que l'impossibilité de compenser les impacts d'un fuseau peut être rédhibitoire. Il ajoute que les compensations seront aussi comparées au regard de l'économie du projet.

Claude Chardonnet clôt la réunion et rappelle que **l'Instance Locale de Concertation se réunira le 16 décembre 2013 à 18h à la Salle polyvalente de Thumeries, sur invitation de la Préfecture.**

Fin de la réunion : 13h05