

**Réunion inter-commissions
Milieux Naturels – Agriculture – Paysages – Santé
du 28 avril 2014
à Avelin**

Compte-rendu

Liste des participants en annexe de ce compte-rendu

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

La réunion démarre à 9h40.

Ouverture

Jean-Louis Carlier, directeur de projet RTE, accueille les participants. Il rappelle que la réunion inter-commissions rassemble les représentants des commissions Agriculture, Milieux Naturels, Paysage et Santé.

Claude Chardonnet, animatrice C&S Conseils, présente l'ordre du jour de la réunion. L'objectif est de contribuer à la hiérarchisation des fuseaux potentiels en vue du choix du fuseau de moindre impact. Pour cela, il est proposé de mettre en commun pour les discuter, les analyses des différents fuseaux effectuées par les Commissions thématiques.

Les conclusions de cette réunion seront prises en compte dans le dossier présenté à l'Instance Locale de Concertation du 2 juin 2014 qui devra se prononcer sur le choix du fuseau de moindre impact.

Rappel de la méthode d'analyse et de comparaison des fuseaux potentiels

Dominique Merlin, bureau d'études environnementales, rappelle la méthode retenue pour élaborer une grille d'analyse et de comparaison des fuseaux potentiels. Pour mémoire, celle-ci avait été travaillée dans chacune des commissions thématiques, puis lors de la précédente réunion inter-commissions, et enfin présentée à l'Instance locale de concertation en décembre de 2013.

Cf. Annexe 2 – Méthode et synthèse cotations

→ Echanges

Louis Dumon, Président de l'association Pévèle Environnement, estime que la présentation de Dominique Merlin correspond bien à ce qui a été dit dans les commissions. Il regrette néanmoins que les critères évaluent ce qui est plutôt favorable ou plutôt défavorable à la ligne. Il aurait souhaité que l'on se prononce par rapport aux impacts sur le territoire, ce qui aurait été plus respectueux selon lui.

Dominique Merlin reconnaît que l'approche s'est focalisée sur les enjeux pour le projet, mais elle indique que l'angle évoqué par Louis Dumon est précisé et pris en compte dans les rapports d'étude.

Etude agricole

Hélène Staelen, chargée de mission à la Chambre d'Agriculture du Nord-Pas-de-Calais, présente les conclusions de l'étude agricole.

Didier Helleboid, vice-président de la Chambre d'Agriculture du Nord-Pas-de-Calais, souligne que cette étude agricole menée par la Chambre d'Agriculture a été examinée puis validée par la commission Agriculture.

Cf. Annexe 3 – Thématique Agriculture

➔ Bilan de l'étude agricole

Dominique Merlin propose une cotation des différents fuseaux potentiels en fonction des critères agricoles.

Cf. Annexe 3 – Thématique Agriculture

➔ Echanges

En se fondant sur le plan figurant page 9 de la présentation de l'étude agricole, **Vianney Cappoen**, habitant de **Tourmignies**, signale qu'un bâtiment agricole situé à proximité de la ferme Rosart n'a pas été pris en compte. Il indique que la ferme se situe non loin de la limite de fuseau, dans le hameau de Drumez. Sa prise en compte est importante car elle pourrait faire évoluer le niveau d'enjeu attribué au fuseau Pévèle Ouest 1.

Didier Helleboid indique ne pas être en mesure de répondre à cette interrogation. Il fait l'hypothèse qu'il s'agit peut-être d'un refus de répondre à l'enquête, ou d'un oubli.

Jean-Louis Carlier précise que le bâtiment se trouve à environ cent mètres du fuseau mais que les prairies attenantes se trouvent à l'intérieur de ce dernier. Il propose de comptabiliser le bâtiment, en plus de la ferme Rosart, dans le fuseau Pévèle Ouest 1.

Eric Momont, maire de **Mons-en-Pévèle**, se dit surpris des critères qui s'appuient uniquement sur le nombre de pylônes. Il demande si des critères agronomiques – impact sur les sols, sur les productions agricoles – ont été pris en compte.

Didier Helleboid explique que la qualité des sols de l'aire d'étude a été mise en évidence et prise en compte dès les premières études, notamment au stade des corridors. Toutefois, pour les fuseaux, la commission agriculture a jugé que cet élément ne permettait pas de différencier les différentes possibilités à l'étude, aussi il n'a pas été retenu comme critère de comparaison pertinent pour cette phase.

Eric Momont demande confirmation que c'est donc bien la présence des pylônes qui constitue le critère principal pour les enjeux agricoles.

Didier Helleboid confirme que la présence de pylônes et leur nombre constituent le critère essentiel d'évaluation de l'impact de la ligne pour les exploitants. Il précise également que c'est pour mesurer cet impact que les bâtiments agricoles ont été recensés, et particulièrement les bâtiments d'élevage.

Eric Momont note que l'activité de sélection végétale n'est pas évoquée par la commission Agriculture. Il se dit surpris que ceci ne rentre pas en ligne de compte alors que cet aspect fait partie intégrante de la problématique agricole.

Didier Helleboid explique que les éléments remontés du terrain mettent principalement en avant la gêne liée à la présence de pylônes dans les parcelles, c'est pourquoi ce critère a été mis en avant dans l'étude.

Eric Momont s'étonne que les expérimentations dans certaines parcelles ne soient pas prises en compte, alors que le futur tracé pourrait les impacter.

Didier Helleboïd indique que les expérimentations ont été prises en compte dans l'étude agricole et retranscrites dans les cotations proposées par la commission agriculture à travers le critère des contrats de culture.

Claude Chardonnet invite donc à se reporter pour plus de détail à l'étude agricole qui traite notamment de ce point. Celui-ci n'a pas été repris dans la présentation d'aujourd'hui, qui s'attache essentiellement aux critères permettant de hiérarchiser les différents fuseaux.

Christophe Hildebrand, ingénieur écologue à la Direction de l'Environnement du Département du Nord, souhaite savoir pourquoi des fuseaux Ouest-Est ne sont pas envisagés dans la Pévèle, alors qu'il existe des variantes Est-Ouest. Par ailleurs, il demande pourquoi les prairies sont distinguées comme critère, et non d'autres espaces agricoles.

Didier Helleboïd explique que les fuseaux n'ont pas été définis par l'étude agricole mais ont été proposés par RTE et les parties prenantes. Il indique que la prise en compte particulière des prairies est une demande de la commission Agriculture.

Christine Lombard, chargée de concertation RTE, précise que des variantes Ouest-Est n'ont pas été étudiées car leur sinuosité est trop importante : elles n'ont donc pas été intégrées dans le cahier des charges de l'étude agricole.

Christophe Hildebrand estime que les variantes Est-Ouest ont une sinuosité moindre que les variantes Ouest-Est.

Jean-Louis Carlier commente la carte des variantes de fuseaux dans la Pévèle et montre que des variantes Ouest-Est ont été jugées trop sinueuses pour être retenues. Il ajoute que les différentes variantes de fuseaux ont été validées par les différentes commissions thématiques.

Didier Helleboïd explique que les prairies ont été distinguées des autres espaces agricoles car il s'agit de surfaces enherbées où des pylônes pourraient être installés sans gêner l'exploitation des parcelles cultivées.

Vincent Levive, CAUE¹ du Nord, souhaite comprendre pourquoi un virage dans le tracé de la ligne entraîne obligatoirement une concentration de pylônes. Il demande s'il n'est pas possible de faire autrement.

Jean-Louis Carlier indique qu'il n'est pas possible de s'affranchir d'une concentration de pylônes dans un virage. En effet, il explique que le concept du pylône Equilibre ne prévoit pas de pylônes d'ancrage, plus imposants, utilisés pour des virages. C'est pourquoi il est nécessaire de concentrer des pylônes pour pouvoir effectuer un virage important. Il précise que l'angle maximal permis par le pylône Equilibre est de 22 grades² : pour tourner de 66 grades, il faut donc trois pylônes Equilibre – soit trois fois 22 grades – qui seraient relativement rapprochés avec une distance d'environ 300 mètres entre deux pylônes au lieu des 400 à 420 mètres habituels.

Vincent Levive note que l'étude agricole contient la recommandation d'implanter le pylône Equilibre dans l'Arrageois. Il demande pourquoi le pylône Equilibre ne pourrait pas être utilisé aussi dans la Pévèle et le Bassin Minier.

¹ Conseil d'Architecture, de l'Urbanisme et de l'Environnement

² NDLR : 22 grades = 19,8 degrés

Didier Helleboïd répond que le pylône Equilibre est bien prévu d'être implanté dans la Pévèle et le Bassin Minier. En revanche, il souligne que RTE n'a pas prévu à ce stade d'équiper l'Arrageois en pylônes Equilibre, au regret de la commission Agriculture puisqu'il occasionne une moindre gêne par rapport au pylône classique : une recommandation d'étendre l'usage du pylône Equilibre à l'Arrageois a donc été ajoutée dans l'étude agricole.

Louis Dumon explique que son association est attentive à ce que la ligne pollue le moins possible le paysage de la Pévèle. Il souligne que la discussion tourne autour du nombre de pylônes et regrette qu'on ne parle pas davantage de la terre. Selon lui, Eric Momont a mis en avant que la terre est plus homogène à l'est qu'à l'ouest de Mons-en-Pévèle. Il estime qu'il faut regarder les choses en détail avant de prendre une décision aujourd'hui, et ce d'autant plus qu'on se rend compte qu'un bâtiment d'élevage n'a pas été pris en compte.

Jean-Louis Carlier indique avoir déjà apporté une réponse à propos du bâtiment d'élevage. Par ailleurs, il souligne que la qualité de la terre serait importante à prendre en compte dans le cas d'une liaison souterraine, notamment en phase de travaux, pour limiter les impacts. Conformément aux discussions menées au sein de la commission Agriculture, il considère que ce critère est un invariant pour tous les fuseaux.

Christophe Hildebrand remarque que l'étude agricole préconise les variantes Ouest et le passage dans les prairies et bandes enherbées : il attire l'attention sur la présence d'enjeux environnementaux importants dans ces espaces.

Didier Helleboïd souligne que l'étude a traité les fuseaux du point de vue agricole. Il dit ne pas ignorer que l'analyse et la comparaison des fuseaux se fera par le croisement de plusieurs thèmes.

Louis Dumon considère que l'enfouissement de la ligne en prairie ou en coteau reste envisageable. Il note que l'analyse ne prend en compte que les solutions aériennes et estime que les fuseaux Est-Ouest pourraient être jugés plus intéressants qu'actuellement en cas d'enfouissement.

Dominique Merlin signale qu'en comptabilisant un bâtiment supplémentaire pour le fuseau Ouest 1 de la Pévèle, la note ne change pas pour ce fuseau. Elle indique également que les fuseaux Ouest et Centre de l'Arrageois sont finalement notés en enjeux moyens.

Alain-Claude Debombourg, STAP 62, est favorable à l'implantation du pylône Equilibre et demande qu'il soit également utilisé dans l'Arrageois. Revenant sur l'affirmation selon laquelle un virage exige une concentration de pylônes Equilibre, il marque son désaccord en estimant que le tracé futur peut être anticipé afin de limiter les angles au maximum au sein du fuseau qui sera retenu. Il juge que la configuration du territoire permet d'avoir une ligne relativement continue sans virage appuyé.

Didier Helleboïd indique que les virages ont été considérés par rapport à la forme des fuseaux retenus. Il ajoute que le travail ultérieur de définition du tracé permettra de le corriger et d'en atténuer les sinuosités.

Jean-Louis Carlier confirme la réponse de Didier Helleboïd. Il précise néanmoins qu'on pourra difficilement s'affranchir de virages sur certaines parties du tracé, notamment dans la Pévèle, afin d'éviter de trop s'approcher des habitations.

Etude sur les champs magnétiques et le bruit

Hubert Isnard, médecin de santé publique, présente les travaux de la commission Santé. Il précise que ces travaux n'entrent pas directement dans la grille de cotation des fuseaux et qu'ils sont là pour éclairer la décision.

Cf. Annexe 4 – Travaux commission Santé

→ Echanges

Eric Momont demande de préciser ce qui est pris en compte dans le choix du tracé, puisqu'il n'y a pas de critère lié à la santé.

Jean-Louis Carlier explique que le critère pris en compte du point de vue de la santé est la distance de la ligne aux habitations qui sera présentée par la suite.

Eric Momont se dit perplexe, car il croyait avoir compris que les études santé - Bruit et Champs magnétiques - ne rentraient pas en compte dans le choix et demande qu'on explicite ce qui est pris en compte ou non dans le choix du fuseau.

Jean-Louis Carlier indique que la prise en compte du nombre d'habitations concernées par un tracé potentiel au sein de chaque fuseau répond notamment aux préoccupations exprimées par la commission Santé et les participants des ateliers locaux. Il explique que le tracé potentiel est imaginé à partir d'éléments techniques, mais aussi en tenant compte de la distance aux habitations. Si le fuseau passe entre deux secteurs habités, il a été décidé que la ligne passera au milieu de l'intervalle entre les deux habitations. Cela garantit qu'il n'y aura pas de surplomb d'habitation par la future ligne, conformément à son engagement. Il précise par ailleurs que d'autres distances ont été prises en compte – 70, 100 et 250 mètres, toujours à partir de l'axe de la future ligne – et qu'elles résultent d'interrogations et de craintes exprimées par la commission Santé et par les participants aux ateliers locaux. Il indique que la distance de 70 mètres est la distance à partir de laquelle l'exposition moyenne au champ magnétique sera inférieure, avec le pylône Equilibre, à 0,4 microtesla – seuil évoqué par plusieurs études –. Cette valeur a été vérifiée dans le cadre des études menées par des experts extérieurs à RTE, à partir de mesures et de modélisations, à la fois sur la ligne existante et pour la ligne future.

Eric Momont demande si une évaluation avec un code couleur sera employée, comme pour les autres critères.

Hubert Isnard souligne que les travaux menés par la commission Santé ont montré que la distance était le facteur déterminant de l'intensité des expositions des riverains au bruit et aux champs magnétiques. Il indique que c'est bien ce critère de la distance qui est directement pris en compte dans le choix du fuseau et qu'il est normal de ne pas voir apparaître les champs magnétiques ou le bruit en tant que critères.

Christine Lombard explique que les mesures de bruit sur la ligne existante, et la modélisation du bruit émis par la future ligne sont en cours. Leurs résultats seront présentés en commission santé le 22 mai prochain. Elle indique que cette modélisation relève de lois physiques.

Eric Momont estime que si le modèle physique est le même partout, la perception du bruit change selon les personnes. Il considère qu'il n'est pas possible de faire un choix sans disposer de la modélisation complète sur le plan acoustique pour l'ensemble des fuseaux ni recenser les habitations concernées.

Claude Chardonnet souligne que le critère de la distance aux habitations sera précisément abordé dans le cadre du point sur l'habitat et l'urbanisme qui sera traité ce matin.

Christine Lombard confirme que l'on dispose bien du recensement des habitations concernées par chaque fuseau.

Hélène Polak, Collectif non à la ligne THT, explique habiter le Bassin Minier, qui est l'endroit où la population est la plus dense. Elle indique être membre de la commission Santé. Evoquant la campagne de mesures, elle aborde le cas de Leforest qu'elle connaît le mieux, où elle réside et où elle estime qu'il y a le plus grand nombre de problèmes. Dans cette commune, elle indique que quinze à vingt maisons se trouvant près du rond-point Casimir Beugnet sont concernées par la ligne existante et que les plus proches d'entre elles se situeraient à 20 mètres et 18,5 mètres de la ligne. Elle regrette que RTE n'ait trouvé d'autre solution que de remettre la ligne au

même endroit, alors que des maisons sont aussi proches. Par ailleurs, elle estime que rien ne permet à ce jour de se faire une idée juste et objective des effets des intensités transportées par la ligne sur la santé, car elle considère que le nombre de relevés est très insuffisant. Elle cite en exemple le pâté de maisons situé près du rond-point et de la ligne, où deux relevés ont été effectués, à 55 mètres et 130 mètres de la ligne. Elle signale qu'il s'agit des deux seules mesures dont on dispose sur Leforest, en y ajoutant les trois mesures effectuées par l'Apave. Elle juge que les résultats extrêmement bas, allant de 0,5 à 0,7 microtesla, ne sont pas suffisants pour se faire une idée objective. En tant que représentante du secteur du rond-point, elle souligne avoir demandé trois choses qui lui ont été refusées :

- Elle a souhaité que des mesures soient effectuées dans la maison la plus proche de la ligne, ce qui lui a été refusé ;
- Elle a demandé des mesures en continu pendant toute l'année ou au moins réaliser un relevé par saison, ce qui n'a pas été retenu ;
- Elle a enfin demandé qu'il y ait des mesures par temps froid, de -10°C à -12°C ; reconnaissant l'absence de telles températures durant l'hiver, elle signale qu'il y a eu une période d'une semaine à quinze jours qui s'est caractérisée par la survenue de gelées blanches matinales et qu'il aurait fallu faire preuve de réactivité pour effectuer des mesures dans cette période.

Au total, elle considère qu'on dispose de mesures en-deçà de la normale et qui montrent selon elle que RTE a pour objectif d'obtenir les résultats les plus bas possibles, et si possible en-dessous des 0,4 microtesla au-delà desquels elle indique que des enfants peuvent contracter des leucémies. Elle estime que si on la mettait dans les mêmes conditions que Jean-Louis Carlier, à savoir le choix des lieux, des dates et des fréquences, elle obtiendrait des résultats qui montreraient l'effet inverse que ce qui a été trouvé. Elle juge qu'on peut s'interroger dans la mesure où RTE est à la fois maître d'ouvrage et donneur d'ordre.

Bernard Féry, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), relève qu'il y a deux catégories d'observations faites par Mme Polak : celles relatives aux mesures et celle qui porte sur l'objectif de RTE dans cette campagne. Bernard Féry laisse le soin à RTE et aux autres membres de la commission Santé de répondre à la première catégorie. Mais vis-à-vis de la deuxième, il ne peut accepter ce type de propos et dénonce cette atteinte à l'honnêteté du maître d'ouvrage alors que la commission Santé a été souveraine dans ses choix, comme cela a été rapporté par M. Isnard, pour déterminer la méthodologie, élaborer le cahier des charges, préparer le choix des prestataires, désigner des volontaires pour accueillir des points de mesures. Il souligne que RTE n'est pas le seul agissant dans le domaine.

Hubert Isnard précise que le protocole des mesures employé s'appuie à la fois sur les échanges au sein de la commission Santé et sur des protocoles de référence internationaux, utilisés pour mesurer le champ magnétique à proximité des lignes à très haute tension dans le monde entier. Il indique que ces protocoles ont été cités en référence dans le cahier des charges pour qu'ils soient appliqués par le prestataire retenu. En ce qui concerne le choix des lieux de mesures, il témoigne que la commission Santé a demandé que les élus et les associations soient sollicités pour proposer des points de mesure ; il souligne que tous les points proposés ont été retenus et que RTE a complété cette liste initiale afin de mieux couvrir la ligne existante. Il précise que c'est également le cas pour les mesures à l'intérieur des habitations. Il ajoute que des mesures ont même été effectuées dans quelques habitations éloignées de la ligne, dans lesquelles RTE savait que le champ magnétique lié à la ligne existante ne pourrait être mesuré, pour répondre à certaines interrogations de riverains. Par rapport aux dates des mesures, qui ont eu lieu en hiver, il souligne qu'on ne peut pas prévoir à l'avance les températures ou les conditions météorologiques. Il souhaite insister sur le fait qu'il est impossible de disposer de mesures sur la ligne en tout point à tout moment : il rappelle que le calcul constitue la seule façon de connaître le champ magnétique en tout point à tout moment. Il explique qu'il était important pour la commission Santé de pouvoir vérifier que les calculs étaient fiables et donnaient les mêmes résultats que les mesures effectuées sur le territoire, ce qui a pu être vérifié par la commission Santé. Il indique que la validation

de la modélisation permet de disposer d'un outil éclairant l'importance de la distance à la ligne comme critère pour déterminer le fuseau de moindre impact.

En réponse au garant, **Hélène Polak** affirme que les fréquences de la ligne, les dates et les lieux des mesures ont été imposés par RTE. Elle indique que lorsque les premières mesures ont été faites en juin 2013, plusieurs membres de la commission Santé se sont portés volontaires, dont elle, et que RTE n'a prévenu personne pour savoir si les volontaires étaient retenus. Elle déclare avoir découvert en septembre 2013 que les mesures avaient été faites par RTE sans qu'on sache chez qui elles avaient été effectuées.

Louis Dumon estime que des informations supplémentaires sont nécessaires pour déterminer le fuseau de moindre impact. Si les études en matière de santé fournissent des éléments par rapport aux habitations, des données manquent encore selon lui. Il comprend donc les arguments de Mme Polak. Ayant compris des propos de RTE que l'évaluation des préjudices sera réalisée après le choix du fuseau, il appelle à aller plus loin dans l'analyse avant de choisir. Comme pour l'étude agricole, il souhaite également traiter avant tout du territoire de façon globale, sur l'ensemble des fuseaux, pour bien déterminer là où il y aura le moins d'impact sanitaire.

Jean-Louis Carlier s'étonne que Louis Dumon semble savoir où la ligne passera. Il remarque que Mme Polak jette à nouveau l'opprobre sur RTE et sur lui-même et demande à ce que cela cesse. Il indique s'être exprimé lors du dernier groupe de travail Santé sur les demandes de Mme Polak : les mesures complémentaires qu'elle a demandées n'ont pas lieu d'être selon lui, car il estime que les vingt mesures effectuées par l'Apave ainsi que celles réalisées dans les habitations par Radiocem suffisent amplement. Il souligne également que les mesures de septembre 2013 évoquées par Mme Polak ont été faites chez trois volontaires : Messieurs Fermaut et Delchambre et Madame Marousez. Quant à l'affirmation de Mme Polak selon laquelle les chiffres sont bas, il cite une mesure effectuée chez Madame Marousez le 16 décembre 2013 alors que l'intensité du courant traversant la ligne au moment de la mesure était de 1863 ampères : le champ magnétique mesuré était de 0,3 microtesla. Il rappelle que la valeur du champ magnétique dépend directement de l'intensité du courant de la ligne, qui varie beaucoup à la journée, au mois, à l'année. Il souligne que le champ magnétique ne dépend pas de la température et rappelle avoir accepté d'effectuer des mesures par temps froid, ce qui n'a pas été possible cet hiver au vu de la douceur des températures. Si des demandes de mesures complémentaires persistaient, il propose que le Syndicat intercommunal à vocation unique en projet consacre un budget à des campagnes de mesures collectives.

Jean-Marie Thibault, citoyen retraité de Tourmignies, estime que les variations de température et d'intensité dans la ligne ne relèvent pas de RTE. Il souligne néanmoins que la future ligne sera trois fois plus puissante que la ligne existante ; il juge que cela revient à multiplier les valeurs présentées par neuf.

Christophe Hildebrand partage l'interrogation de Monsieur Thibault : il demande comment peut être calculé le champ magnétique d'une ligne à 800 kV. Il souhaite également une explication des distances retenues de 70, 100, 250 mètres.

Jean-Louis Carlier confirme que l'intensité fluctue dans la ligne et qu'il arrive même parfois qu'elle atteigne sa valeur maximale ; il renvoie aux rapports de l'étude³. Il explique que la nouvelle ligne, d'une puissance maximale de 4 500 MW, a été conçue pour limiter le champ magnétique, en ajustant la géométrie et les câblages. Cette réduction a été confirmée par la modélisation de la future ligne mise en œuvre par Radiocem. Il indique ainsi que le champ magnétique de la future ligne avec une intensité de 2 fois 1 000 ampères – 1 000 ampères par circuit, soit 2 000 ampères – sera de 30 % inférieur à celui émis par la ligne existante pour une intensité de 1 000 ampères. Il rappelle que RTE n'exploite pas en permanence son réseau THT à capacité maximale, pour des raisons de sécurité.

³ Ces rapports peuvent être consultés sur le site Internet du projet : <http://www.rte-ligne-avelingavrelle.com/documentation-du-projet/les-etudes/les-etudes-sante/>

Jean-Marie Thibault demande pourquoi RTE souhaite construire une ligne d'une telle puissance dans ces conditions.

Jean-Louis Carlier indique que le fonctionnement optimal d'une ligne THT se caractérise par une exploitation à 60 % en moyenne de sa puissance maximale. Il souligne qu'il peut arriver que RTE exploite une ligne à plus de 60 % lorsque les circonstances l'exigent, mais de manière uniquement temporaire, car une exploitation à 100 % présente des risques importants pour la sécurité d'alimentation électrique.

En réponse à Monsieur Hildebrand, il explique qu'une ligne à double circuit 400 kV ne signifie pas que la tension totale de la ligne est égale à 800 kV : il convient de prendre chaque circuit séparément. Il souligne que l'intensité du courant (mesurée en ampères) est divisée par deux, se répartissant dans chaque circuit de manière égale : cela pourrait signifier que le champ magnétique serait également divisé par deux, mais la configuration des pylônes permet de réduire encore davantage le champ magnétique émis.

Habitat

Dominique Merlin présente le recensement des habitations en fonction des différents seuils de distances retenus.

Cf. Annexe 2 – Méthode et synthèse cotations

→ Echanges

Louis Dumon demande si les maisons qui étaient impactées mais qui ne le seront plus ont été comptabilisées.

Dominique Merlin indique qu'elles ne sont pas prises en compte. Elle précise qu'on dispose des proximités existantes et nouvelles.

Louis Dumon estime qu'il faut prendre en compte les améliorations.

Dominique Merlin explique qu'il est possible de prendre en compte ces améliorations en se référant à l'état des lieux.

Louis Dumon juge que cela prouve que RTE ne réfléchit que par rapport à la future ligne.

Christine Lombard souligne que c'est la raison pour laquelle les proximités avec la ligne existante ont été rappelées en préambule de l'exposé. Elle indique que le recensement des proximités existantes et nouvelles permet d'identifier les améliorations, par exemple dans le Bassin Minier où les proximités diminueront de plus de moitié.

→ Bilan de l'étude Habitat et urbanisme

Dominique Merlin propose une cotation des différents fuseaux potentiels en fonction des critères de proximité d'habitations.

Cf. Annexe 2 – Méthode et synthèse cotations

→ Echanges

Louis Dumon estime que si l'évaluation s'appliquait à l'ensemble des maisons sur le territoire, les fuseaux Pévèle Ouest 1 et 2 seraient classés en jaune voire en orange. Il lui semble évident que les fuseaux non retenus ne seront pas impactés. Il considère que le raisonnement est fait à l'envers et juge que la pollution paysagère de la ligne sera moindre en épargnant l'ouest de la Pévèle, où sont impactées un grand nombre de maisons.

Christophe Hildebrand considère que l'important n'est pas tellement la diminution des proximités mais bien la différence entre cette diminution et la création de nouvelles proximités.

Louis Dumon rappelle que les diminutions n'ont pas été comptabilisées.

Vincent Leville dit avoir compris que RTE distinguait les différents seuils de distance, avec une distance de 70 mètres justifiée par des préoccupations sanitaires exprimées, et des distances de 100 et 250 mètres correspondant à la préservation du cadre de vie. Il estime que la première distance (70 m) est plus importante et que son poids doit être renforcé.

Dominique Merlin explique qu'il est possible d'en débattre et de pondérer les critères et attribuer un coefficient plus important à la distance de 70 mètres.

Eric Momont partage les propos de Vincent Leville. Il souhaite avoir la confirmation qu'aucune habitation ne sera située entre 0 et 30 mètres de l'axe de la future ligne, car il lui semble que de tels chiffres n'ont pas été présentés lors des ateliers locaux « Pévèle ».

Jean-Louis Carlier confirme que la future ligne ne surplombera aucune habitation. Il précise qu'on aurait pu se contenter d'une distance de 17,5 mètres par rapport à l'axe de la ligne pour éviter tout surplomb, mais RTE a préféré agrandir ce périmètre. Il ajoute que les distances sont calculées entre l'axe de la ligne et le barycentre des habitations. Il précise que l'affirmation de Mme Polak selon laquelle deux habitations du rond-point de Leforest se trouveraient à 20 mètres de la ligne signifie que ces maisons se situent à 20 mètres du dernier câble de la ligne.

Eric Momont rappelle que la distance de 70 mètres n'est valable que pour la Pévèle et le Bassin Minier, car elle correspond au pylône Equilibre qui sera implanté sur ces deux territoires ; il souligne qu'il faut garder une distance de 100 mètres dans l'Arrageois, pour lequel le pylône classique est prévu.

Hélène Polak souhaite savoir qui a décidé de cette distance de 30 mètres. Elle indique avoir effectué plusieurs mesures grâce à l'appareil prêté par RTE et dit avoir constaté un champ magnétique de 4 microtesla à 50 mètres de la ligne, ce qu'elle juge important. Elle considère qu'il faudrait envisager une distance minimale de 70 mètres d'éloignement des habitations à la ligne, affirmant que des champs magnétiques de 0,30 microtesla sont mesurés à 100 mètres. Elle juge que RTE a retenu une distance extrêmement minimale.

Eric Momont souligne que son entreprise d'une centaine de personnes n'a pas été prise en compte dans le recensement des proximités, alors qu'elle se trouve à moins de 100 mètres. Il juge qu'il a une responsabilité vis-à-vis de son personnel.

Jean-Louis Carlier répond que l'entreprise de M. Momont va être ajoutée à l'étude. En réponse à Madame Polak, il rappelle que l'appareil mesure des valeurs instantanées et que l'exposition au champ magnétique prend en compte les valeurs moyennes. Ainsi, en considérant une valeur moyenne sur l'année, la distance de 70 mètres correspond au seuil moyen de 0,4 microtesla. Pour répondre à une autre remarque de Madame Polak, il indique que RTE a cherché des solutions permettant de ne pas passer dans le secteur du rond-point de Leforest mais qu'elles n'ont pas été retenues car elles auraient causé des surplombs d'habitations.

Sandrine Belland, Mission Bassin Minier, relève que la valeur de 0,4 microtesla à 70 mètres est beaucoup évoquée et demande la valeur du champ magnétique à 30 mètres.

Jean-Louis Carlier rappelle que le seuil de 0,4 microtesla n'est pas une valeur réglementaire mais qu'il apparaît dans certaines études épidémiologiques. Il précise que des études récentes, présentées à la commission Santé de mars 2014, mettent en avant un risque relatif de 1,1 alors qu'une étude de 2006 parlait d'un risque relatif de 1,6. Il explique que pour connaître la valeur moyenne sur l'année du champ magnétique à 30 mètres de la ligne, il suffit de disposer de l'intensité moyenne annuelle de la ligne et d'appliquer une formule résultant de

lois physiques. Ainsi, il estime (en se référant à la courbe du rapport de Radiocem) qu'à 30 mètres, le champ magnétique devrait être compris entre 1,5 et 2 microteslas si le champ magnétique est de 0,4 microtesla à 70 mètres – sous réserve de vérification.

Eric Momont estime que cette précision est importante car des habitations se trouvent entre 30 et 70 mètres. Il demande de préciser l'évolution du champ magnétique au sein de cette distance.

Jean-Louis Carlier présente les courbes de champ magnétique présentes dans le rapport Radiocem, pages 10 et 11 (figures 11 puis 9).

Cf. Rapport final (partie 2 – modélisation) de Radiocem⁴

La courbe de la figure 11 (page 11) montre que le champ magnétique instantané est de 11,5 microteslas sous une ligne à double circuit avec un transit de 1 000 ampères sur chacun des circuits. Ce champ magnétique instantané tombe à 3 microteslas à 30 mètres. Il rappelle qu'il faut ramener cette valeur instantanée à l'intensité moyenne de la ligne pour disposer d'une valeur moyenne de champ magnétique, c'est-à-dire la valeur prise en compte par les études épidémiologiques. Il souligne que des mesures seront réalisées après la mise en service de la future ligne pour vérifier les engagements de RTE en matière de réduction des champs magnétiques émis.

Il précise que la valeur du champ magnétique dépend aussi de la hauteur de la ligne : la courbe en trois dimensions présentée par la figure 9 (page 10) montre que le champ magnétique est le plus important en milieu de portée entre deux pylônes, là où les câbles sont les plus proches du sol. Cette figure illustre également l'importance de la décroissance du champ magnétique en s'éloignant de l'axe de la ligne.

Jean-Louis Carlier attire l'attention des participants sur l'arbitrage entre éloignement (par rapport aux habitations) des pylônes - où le champ magnétique est le moins important, puisque les câbles sont le plus haut - des habitations et limitation des champs magnétiques. Il insiste sur la nécessité de poursuivre un processus itératif d'optimisation du futur tracé, au-delà du fuseau de moindre impact. Il ajoute que le raisonnement sera le même pour le bruit.

Sandrine Belland considère que prendre en compte des coefficients selon la distance permettrait de mieux évaluer le choix du fuseau.

Claude Chardonnet rappelle que dans la mesure où l'emplacement des pylônes n'est pas connu à ce stade, cela paraît difficile.

Sandrine Belland demande si RTE prévoit d'indemniser les personnes habitant le plus près de la future ligne.

Jean-Marie Thibault note que RTE prend souvent la valeur de 1 000 ampères comme référence dans ses études, ce qui correspond à une puissance de 1 400 MW. Il s'interroge sur le choix de cette valeur alors que la ligne future sera plus puissante.

Vincent Levive note que la commission agricole a recommandé de ne pas impacter de nouvelles exploitations et appelle les participants à se demander si la création de proximités nouvelles ne doit pas peser plus lourd dans la pondération que le maintien de proximités existantes.

Hélène Polak souhaite répondre à Monsieur Thibault. Elle indique avoir rencontré l'Apave les 14 et 15 janvier 2014, alors que la puissance transitée par la ligne était comprise entre 39 et 300 MW – soit respectivement 3 % et 23,3 % de la puissance maximale. Rappelant avoir disposé d'un appareil de mesure du champ magnétique, elle explique avoir effectué des mesures pendant 24h par -3 °C (en période de gelée blanche) à l'intérieur d'une habitation distante de 40 à 50 mètres de la ligne. Elle affirme y avoir mesuré des champs magnétiques compris

⁴ Ce rapport peut être consulté sur le site internet du projet : <http://www.rte-ligne-avelin-gavrelle.com/documentation-du-projet/les-etudes/les-etudes-sante/>

entre 3 et 66 microteslas, soit 22 microteslas en moyenne. Elle déplore que ces mesures aléatoires ne soient pas prises en considération par RTE, puisqu'elle les a réalisées seule.

Jean-Louis Carlier affirme qu'il est impossible de trouver une valeur de 66 microteslas à moins de se trouver à 5 mètres du câble électrique. Il propose de vérifier cette mesure en cherchant l'intensité de la ligne au niveau du point de mesure choisi par Mme Polak. Si nécessaire, il pourra être fait par un géomètre pour bien évaluer la distance à la ligne.

Hélène Polak ne souhaite pas divulguer l'identité et l'adresse de la personne chez qui elle a effectué sa mesure.

Jean-Louis Carlier constate qu'il est impossible de vérifier les chiffres affichés par Madame Polak. Il indique que le 16 décembre 2013, il a transité 1 683 ampères dans la ligne existante, ce qui explique la valeur trouvée chez Madame Marousez. Revenant à l'intervention de Monsieur Thibault, il estime que ce dernier a raison de soulever la question de l'intensité maximale de la future ligne. Il explique que l'intensité maximale de la ligne existante – à simple circuit – est de 2 000 ampères, ce qui donne pour la future ligne – à double circuit –, 1 000 ampères par circuit. C'est pourquoi cette valeur a été choisie pour les études. Il se dit prêt à présenter des courbes à 1 500 ampères ou 2 fois 1 500 ampères dans une perspective pédagogique.

Concernant l'indemnisation des riverains, il indique qu'il est prévu d'indemniser le préjudice visuel, sur la base d'une évaluation menée par une commission indépendante nommée par le préfet. Il signale que, dans le cas où le propriétaire souhaite vendre sa maison, RTE peut aussi verser la différence entre le prix du marché sans la ligne et celui avec la ligne. Des réflexions sont en cours chez RTE sur ce sujet, mais il ne sera possible d'identifier clairement les maisons concernées qu'au stade du tracé. Il se dit prêt à engager la discussion avec les élus.

Il s'interroge sur la pertinence d'une distinction entre proximités existantes et proximités nouvelles, et aussi sur une distinction entre les habitations construites avant la construction de la ligne et les maisons construites depuis.

Eric Momont indique que cette remarque est importante et souligne que sa commune a évoqué une hiérarchisation conduisant à prendre en compte, en premier lieu, la santé, puis la dévalorisation patrimoniale et enfin l'environnement. Les 70 mètres retenus par RTE le satisfont peu car il y a beaucoup d'habitations à cette distance de la future ligne. Concernant la valorisation patrimoniale, critère très important selon lui, il souligne que sur les 9 fuseaux de la Pévèle, il ne se vend actuellement quasiment rien. Il se fait le relais de propriétaires inquiets de savoir où la ligne va passer alors que les prix des maisons diminuent à Mons-en-Pévèle en raison du possible passage de la future ligne Avelin-Gavrelle.

Jean-Marie Thibault indique qu'à Tourmignies, qui compte 800 habitants, 14 maisons sont à vendre pour des prix de 40 % inférieurs à ceux du marché.

Eric Momont estime que la notion d'impact visuel est largement insuffisante pour indemniser correctement les riverains, car certains peuvent en être très proches tout en ne voyant pas la ligne. Il relève qu'il est seulement question de l'habitat existant alors que la valeur de terrains à bâtir impactés va chuter. Tant que ces aspects ne seront pas résolus avant tout choix, il affirme que sa position vis-à-vis du projet ne changera pas.

Claude Chardonnet souligne que Monsieur Levive a suggéré qu'un tracé engendrant beaucoup de nouvelles proximités serait plus impactant qu'un tracé qui maintient des proximités existantes.

Christophe Hildebrand note que le fuseau de moindre impact ne sera pas nécessairement celui qui améliorera le plus la situation.

Dominique Merlin souligne que la comparaison des fuseaux distingue les proximités nouvelles des proximités existantes. Elle propose d'attribuer différents coefficients en fonction du caractère nouveau ou existant de la proximité et en fonction des seuils de distance. Par exemple, un coefficient 5 pourrait être attribué à une

distance de 70 mètres et un coefficient 3 à une distance de 100 mètres. Ceci permettrait d'identifier les proximités nouvelles les plus proches et d'accroître leur poids dans la notation finale.

Christophe Hildebrand estime important de déterminer l'impact de la ligne future et de rechercher le fuseau de moindre impact. Il juge que la quantité d'améliorations possibles n'est pas directement liée à l'impact de la ligne future. Ainsi le fuseau de moindre impact pourrait présenter une moindre amélioration par rapport à la situation existante, car cela dépendra de la comparaison et de la tendance qui se dégagera de l'analyse des critères.

Louis Dumon demande de comparer ce qui est comparable, dans la globalité, pour choisir en toute connaissance de cause. Sans cela, il estime qu'on risque de fermer les yeux sur certains éléments.

Claude Chardonnet demande si la proposition de Dominique Merlin convient aux participants.

Christophe Hildebrand est d'accord et estime que la réflexion de Louis Dumon est intéressante. Il considère qu'un coefficient moindre peut être attribué aux proximités existantes, même si cet arbitrage n'est pas évident : décider de limiter les proximités nouvelles en privilégiant les proximités existantes pourrait mettre en cause les critères d'éloignement des bâtiments agricoles avec la ligne.

Sandrine Belland relève que les agriculteurs ont accepté de conserver la ligne sur un tracé proche de l'existant si cela se justifiait.

Christophe Hildebrand demande si cette question a été posée dans d'autres commissions.

Sandrine Belland estime que c'est le cas.

Christine Lombard précise que le tableau de Dominique Merlin comptabilise les proximités nouvelles ainsi que les proximités existantes, ce qui répond à Monsieur Levive.

Vincent Levive confirme que c'est ce qu'il avait cru comprendre.

Eric Momont n'est pas d'accord avec ce qui vient d'être dit car du point de vue de la santé, il lui semble indispensable de prendre en compte les personnes déjà impactées par la ligne existante en plus des personnes qui seront impactées par la future ligne.

Dominique Merlin explique que la grille de cotation permet de prendre en compte à la fois les proximités nouvelles et les proximités existantes.

A propos de la pondération à attribuer aux distances, **Hubert Isnard** indique que :

- La gêne provoquée par le bruit a un impact sur la santé des personnes. Or, le bruit décroît fortement lorsqu'on s'éloigne de la ligne.
- S'agissant des champs magnétiques, il relève que le risque de leucémie infantile constitue un sujet d'interrogation pour les participants et que les études scientifiques y ont apporté des conclusions partielles. Il comprend également que selon les participants, la gêne et les symptômes néfastes peuvent être avant tout liés à la perception du danger en présence de la ligne, et non directement aux champs magnétiques. Dans ce cas, il propose qu'un poids important soit porté à la vue de l'équipement.

Guy Desbiens, président de l'association des amis du PP⁵, explique que l'ancienne voie de chemin de fer est devenue la Voie Verte de la Pévèle. Il regrette que ne soit pas prise en compte la proximité de cette Voie Verte avec la ligne alors qu'elle connaît un très grand succès et une fréquentation importante, avec des centaines de touristes.

⁵ Ancienne voie de chemin de fer qui reliait Pont-de-la-Deûle (dans le Douaisis) à Pont-à-Marcq.

Hélène Polak demande si une estimation des personnes impactées actuellement est prévue. Elle indique qu'il y a eu des cancers et d'autres problèmes de santé autour de chez elle et que ces malades ont tous déménagé. Elle cite l'exemple d'une personne qui avait acheté une maison neuve qui n'est restée que trois ans avant de revendre sa maison. Elle estime que la question se pose. En réponse à l'intervention d'Hubert Isnard sur les champs magnétiques, elle souhaite citer Annie Sasco, une chercheuse reconnue dans le domaine des effets sanitaires liés aux champs magnétiques : Annie Sasco « *regrette ainsi un certain nombre de conclusions d'études qui, n'ayant pas identifié comment les champs électromagnétiques peuvent augmenter le nombre de cancers, se contentent de dire que le mécanisme d'action n'est pas prouvé ; or, elle explique que cela ne signifie pas que ça n'existe pas, et que c'est une façon d'attendre 20 ans de plus avant d'agir* »⁶.

Hubert Isnard explique qu'un travail va être mené sur la perception des riverains de la ligne actuelle et de leur environnement en général, pour identifier la gêne et son impact sur la santé. Il insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une étude épidémiologique -généralement menée à l'international sur un grand nombre de personnes - mais d'une enquête sociologique de perception. Il indique également que la commission Santé s'interroge sur la manière d'interpeler les autorités sanitaires pour mener une étude au niveau national visant à étudier les affections liées aux lignes THT. Citant Annie Sasco, il indique qu'il s'agit d'une épidémiologiste de renom qui appelle à prendre des précautions au vu des incertitudes scientifiques. Il souligne que les études les plus récentes ont tendance à atténuer voire annuler l'alerte sanitaire liée aux champs magnétiques.

Bernard Féry juge l'échange intéressant et salue la volonté des participants de chercher à identifier les critères de discrimination. Il estime que soit on recherche un fuseau de moindre impact en partant de l'existant, soit on regarde les choses par rapport à une vision du territoire dans son ensemble comme le suggère Louis Dumon. Rappelant qu'il n'a pas à avoir d'avis sur ces deux orientations, il souhaite cependant faire deux suggestions de méthode :

- D'une part certains critères peuvent s'opposer et il convient de bien décider quelle place accorder à chacun ;
- D'autre part la commission Santé étudie l'existant pour se projeter sur ce qui pourra se passer après.

L'objectif des travaux actuels est de circonscrire le futur au mieux en fonction des outils et des informations dont on dispose aujourd'hui.

Jean-Marie Thibault demande la source du fond de carte utilisé pour réaliser les comptages d'habitations.

Dominique Merlin indique qu'il s'agit d'une source très récente : des planches cadastrales datant de 2012-2013.

Jean-Marie Thibault relève que certaines photos présentes dans les rapports ne sont pas du tout récentes et qu'il manque certaines habitations.

Dominique Merlin juge possible de hiérarchiser des distances grâce à des coefficients, en fonction des distances et du caractère nouveau ou existant des proximités.

Jean-Louis Carlier demande à Monsieur Thibault de signaler les habitations manquantes. Il précise que RTE est certain de ne pas avoir oublié d'habitations en-deçà de 70 mètres et que les manques identifiés doivent être marginaux. Il estime nécessaire de réfléchir à la pondération des proximités nouvelles et existantes, et à la manière de prendre en compte la vue de la ligne et la distance à cette dernière. Il juge que les chiffres à disposition devraient permettre de mener cette réflexion sur le cadre de vie.

⁶ [Compte-rendu de la commission Santé du 25 avril 2013, page 6](#)

Françoise Drecq, conseillère municipale de Mérignies, est d'accord avec Jean-Louis Carlier et souhaite que les proximités existantes soient prises en compte aussi bien que les proximités futures, tout en accordant une plus grande importance aux proximités nouvelles.

Claude Chardonnet retient qu'il s'agit d'appliquer un coefficient plus important sur les proximités les plus grandes (70 et 100 mètres) et sur les proximités nouvelles.

Urbanisme

Dominique Merlin présente les études menées sur l'urbanisme.

Cf. Annexe 2 – Méthode et synthèse cotations

→Echanges

Jeannette Willocq, maire de Moncheaux, souligne qu'autour de Moncheaux, des terrains sont à construire. Il lui semble que quel que soit le fuseau, il faudra avoir le courage d'interdire les constructions autour de la ligne.

Jean-Louis Carlier estime que Madame Willocq a raison de rappeler la situation de sa commune et rappelle que RTE a pris en compte les terrains à bâtir inscrits dans les documents d'urbanisme. Concernant l'interdiction de construire à proximité de la ligne, il précise que le préfet peut mettre en place des zones *non aedificandi* autour des lignes à 400 kV.

Vincent Levive craint que les points de vue exprimés ce matin sur l'habitat, la santé et l'agriculture fassent oublier les aspects environnementaux.

Pause méridienne

Reprise de la réunion : 14h10

Conclusions des travaux de la commission Milieux Naturels

Daniel Petit, AMBE⁷, présente les conclusions de l'étude menée sur les Milieux Naturels du printemps 2011 à l'hiver 2013, qui permet de couvrir un cycle annuel complet de végétation.

Les fuseaux ont été évalués en fonction de :

- i. L'intérêt patrimonial des milieux naturels traversés, soit l'appartenance des espèces concernées à des listes réglementaires de protection nationale ou régionale, à leur niveau de vulnérabilité (Liste rouge) et à leur niveau de rareté.
- ii. La distance des fuseaux avec les zones d'intérêt ornithologique : le Bois des Cinq Tailles et la butte de Mons-en-Pévèle.

Il présente les résultats de l'étude, synthétisés par les cotations des fuseaux étudiés.

Cf. Annexe 5 – Thématique Milieux naturels

⁷ Association Multidisciplinaire des Biologistes de l'Environnement

→ Echanges

Guy Desbiens demande que l'étude tienne compte de la Voie Verte qui est un Espace Naturel Sensible, propriété du Département, au même titre que le Bois des Cinq Tailles.

Daniel Petit indique que le Bois des Cinq Tailles est un Espace Naturel Sensible du fait du caractère patrimonial de ses espèces naturelles tandis que la Voie Verte est classée pour des motifs touristiques.

Dominique Merlin signale que la Voie Verte a été prise en compte dans l'étude paysagère.

Christophe Hildebrand précise que la Voie Verte est une propriété du département, car il s'agit d'un Espace Naturel Sensible, comme le Bois des Cinq Tailles. Cependant, les Espaces Naturels Sensibles reconnaissent deux types de sites :

- Des sites intéressants pour leur biodiversité, tels que le Bois des Cinq Tailles ;
- Des sites présentant un intérêt touristique, tels que la Voie Verte.

Aussi, si la Voie Verte est un corridor naturel favorisant le déplacement des espèces, son environnement et sa biodiversité ne sont pas aussi importants que ceux du Bois des Cinq Tailles qui, par ailleurs, est classé à l'échelle européenne au réseau Natura 2000.

En outre, la Commission Milieux Naturels a pris en compte la faune, la flore et les habitats de la Voie Verte car celle-ci est traversée par des fuseaux potentiels.

Françoise Drecq demande si la Commission Milieux Naturels a étudié d'autres espèces que les oiseaux.

Daniel Petit et Christophe Hildebrand répondent que toutes les espèces floristiques, faunistiques et tous les habitats naturels ont été pris en compte, même si ces éléments ne sont pas restitués dans les tableaux intégrés au diaporama. Les oiseaux ont été étudiés de manière plus précise car ils représentent le groupe d'espèces le plus impacté par la ligne.

Joël Raton, conseiller municipal de Faumont, signale la présence d'habitats permanents à La Catoire à Faumont, à proximité des fuseaux Est 2 et Est 4. Il s'agit de pépinières abritant des mammifères et le Hibou Moyen-Duc. Selon lui, personne n'est venu étudier ces espèces sur le site.

Daniel Petit indique que l'étude prend en compte le hérisson et le Hibou Moyen-Duc, présents dans ces pépinières.

Christophe Hildebrand explique que peu de mammifères sont protégés et que ces espèces sont peu impactées par le projet car elles ne risquent pas de percuter la ligne. A l'inverse, la plupart des oiseaux sont protégés aux niveaux national ou européen.

Daniel Petit ajoute que la faune a été évaluée et quantifiée quels que soient ses abris.

Christophe Hildebrand précise que les espèces attirées par les pépinières sont prises en compte si elles sont situées sur un fuseau.

Vincent Levive estime que les résultats de l'étude sur le risque de percussion des oiseaux sont cohérents avec l'évaluation patrimoniale des fuseaux : plus les fuseaux sont proches du Bassin des Cinq Tailles, plus le risque de percussion est grand.

Christophe Hildebrand ajoute que les oiseaux migratoires se dirigent du Sud-Ouest vers le Nord-Est. Mais, dans la Pèvèle, les oiseaux, attirés par le Bassin des Cinq Tailles, se dirigent aussi du Nord-Ouest vers le Sud-Est, perpendiculairement aux fuseaux, et risquent davantage de percuter la ligne.

Dominique Merlin présente des cartes repérant les espèces floristiques et faunistiques étudiées par la thématique Milieux Naturels.

→ Bilan des études sur les Milieux Naturels

Dominique Merlin expose la comparaison des fuseaux de la Pévèle selon la thématique Milieux Naturels. La Commission n'a pas pris position sur les fuseaux de l'Arrageois car ils présentent des impacts homogènes.

Cf. Annexe 5 – Thématique Milieux naturels

→ Echanges sur le bilan

Jean-Louis Carlier signale que l'étude de l'AMBE peut être téléchargée sur le site internet du projet⁸. Il signale par ailleurs que les espèces présentes dans les pépinières proches de la rue de La Catoire y sont bien recensées. Il propose d'ajouter à l'étude que les pépinières sont des refuges pour ces espèces.

Louis Dumon demande qu'une carte représente les impacts des différents fuseaux sur les milieux naturels grâce aux couleurs utilisées dans l'étude. Il demande d'explicitier les résultats présentés.

Claude Chardonnet indique que ces résultats sont fondés sur une méthode de cotation des fuseaux en fonction de leurs impacts sur des espèces recensées. Elle souligne que la méthode de l'étude a fait l'objet de nombreuses discussions entre les bureaux d'études et les experts de la commission Milieux Naturels.

Vincent Levive précise que ces résultats sont explicités par le tableau de cotations des fuseaux⁹.

Christine Lombard souligne que les fuseaux évalués en orange sont les plus proches du Bois des Cinq Tailles.

Jeannette Willocq demande si l'étude prend en compte le Domaine d'Assignies.

Dominique Merlin indique que l'ensemble du territoire entre Gavrelle et Avelin a été étudié.

Christophe Hildebrand ajoute que si le Domaine d'Assignies est situé dans un des fuseaux, il a été intégré à l'étude. Il précise qu'il ne s'agit pas d'un site remarquable pour sa biodiversité car ses milieux naturels sont pour la plupart artificiels, sans espèces locales.

Etude paysagère

Bruno Rabin, Agence Bocage, présente les résultats de l'étude paysagère.

Cf. Annexe 6 – Thématique paysages

→ Echanges

Les fuseaux de la Pévèle

Patrick Doby, habitant d'Attiches, demande si le Pavillon du Petit Rouge est classé aux Monuments Historiques.

⁸ <http://www.rte-ligne-avelingavrelle.com/documentation-du-projet/les-etudes/les-etudes-milieux-naturels/>

⁹ Cf. Annexe 5 – Thématique Milieux naturels, page 6

Anne Coppin, STAP¹⁰ du Nord, indique qu'il s'agit d'un bâtiment inscrit aux Monuments Historiques. Par ailleurs, le parc est en cours d'inscription.

Patrick Doby demande quelle est la distance entre la ligne existante et le Pavillon du « Petit Rouge ». Par ailleurs, si un fuseau de l'Est de la Pévèle est choisi, il suggère de remplacer les pylônes Equilibre par des pylônes treillis le long de la ligne la ligne Avelin-Mastaing, entre Tourmignies et Mérignies. Cela permettrait d'éviter la confrontation visuelle entre les deux types de pylônes.

Anne Coppin indique que le Pavillon du Petit Rouge est situé à 500 mètres de la ligne.

Jean-Louis Carlier rappelle que Monsieur Debombourg avait prôné l'installation du concept Equilibre sur l'ensemble de la ligne. Si le choix porte sur l'un des fuseaux Est de la Pévèle, des pylônes Equilibre pourraient être installés près des pylônes Anjou de la ligne Avelin-Mastaing. Des membres de la Commission Paysages ont proposé plusieurs solutions pour limiter l'impact de cette confrontation visuelle mais celles-ci ont dû être écartées au nom de la sécurité d'alimentation électrique. Il s'agissait par exemple de regrouper les deux lignes à 2 circuits chacune sur un même pylône, plus imposant.

Selon **Anne Braquet, CAUE¹¹ du Nord**, la confrontation visuelle entre les deux lignes présente un impact fort et rendrait inutiles les nombreuses études réalisées sur le concept Equilibre.

Bruno Rabin confirme que l'esthétique du pylône Equilibre ne sera valorisée que s'il est seul. Ces distances sont déjà prises en compte en partie suivant des critères d'impact visuels et pas seulement quantitatifs. Une distance inférieure à 70 mètres correspond à une forte pression psychologique liée à la présence dans le périmètre de chute potentielle du pylône (effet Damoclès). Le seuil de 280 mètres correspond au moment où l'observateur ne doit plus lever les yeux pour voir le pylône dans son ensemble.

Vincent Levive estime que, quel que soit le type de pylône, choisir un fuseau de l'Est de la Pévèle provoquera une confrontation visuelle.

A propos du critère « Impact sur les activités culturelles et de loisirs », il signale que la forêt de Phalempin et le Bois des Cinq Tailles accueillent des promeneurs. L'impact est donc plus fort pour le fuseau Ouest 1.

Il demande que la présentation du critère « Perception depuis l'habitat » reprenne les distances utilisées pour l'étude Habitat et Urbanisme.

Bruno Rabin acquiesce.

Anne Braquet propose d'ajouter un glossaire explicitant les différents critères.

Louis Dumon estime que ses demandes formulées lors de la dernière réunion de la Commission Paysages¹² n'ont pas été prises en compte :

- Pour les fuseaux Pévèle Ouest 2 et 3, et le critère « Impact sur les éléments structurants du paysage », le qualificatif « Largement » est excessif et la couleur verte n'est pas justifiée.
- Pour les fuseaux Pévèle Ouest 1 et 2, le critère « Impacts sur les points de vue et belvédères remarquables » devrait être évalué par du orange clair et non du vert car la butte de Mons-en-Pévèle présente de superbes vues.

Bruno Rabin indique que les fuseaux Pévèle Ouest 2 et 3 permettent de s'écarter suffisamment de la forêt.

Jean-Louis Carlier accepte que soit retiré le qualificatif « largement » pour le fuseau Pévèle Ouest 2 mais le bureau d'études paysagères estime que la couleur verte est à conserver.

¹⁰ Service territorial de l'architecture et du patrimoine

¹¹ Conseil d'Architecture, de l'Urbanisme et de l'Environnement

¹² Cf. Compte-rendu de la Commission Paysages du 27 mars 2014.

Alain-Claude Debombourg, STAP¹³ du Pas-de-Calais, considère que choisir les fuseaux Ouest 2 ou 3 génèrera une vue industrielle à fort impact, depuis Mons-en-Pévèle vers le Nord.

Louis Dumon rappelle que le paysage, à l'Est de Mons-en-Pévèle, est une grande plaine. A l'Ouest, la vue depuis les Cinq Tailles est plus intéressante parce qu'elle est diversifiée et parsemée de bocages, de fermes, de vergers et de coteaux.

Christophe Hildebrand, estime que :

- Pour les fuseaux Pévèle Ouest 1 et 2 et le critère « Impact sur les points de vue et belvédères remarquables », la couleur verte est effectivement limite.
- Pour les fuseaux Pévèle 2 et 3 et le critère « Impact sur les éléments structurants du paysage », l'usage de la couleur verte est correct car les fuseaux s'écartent de la lisière de la forêt.
- Il confirme que l'« Impact sur les activités culturelles et de loisirs » n'est pas le même pour les fuseaux Pévèle Ouest 1, 2 et 3 : le fuseau Pévèle Ouest 1 est très proche de la forêt domaniale, du Bois des Cinq Tailles et de l'étang de pêche de Thumeries.

Patrick Doby partage les propos de Monsieur Debombourg concernant la vue du fuseau Pévèle Ouest 3 depuis Mons-en-Pévèle. S'agissant des fuseaux Pévèle Ouest 1 et 2, et le critère « Perception depuis l'habitat », il demande pourquoi l'évaluation est divisée en deux cases. Il ajoute que la perception visuelle sera très forte au Nord de ces fuseaux, notamment depuis la rue de la Cheminée.

Bruno Rabin indique que la case supérieure, en vert, concerne la partie Nord des fuseaux.

Vianney Cappoen estime que tous les fuseaux comportent des écrans visuels tels que des petits bois ou des haies et qu'il s'agit d'un critère subjectif.

Bruno Rabin répond que le nombre d'écrans visuels n'est pas le même selon les fuseaux. Ainsi, ils permettent d'atténuer fortement l'impact du Nord de la ligne existante.

Jean-Louis Carlier indique que le photomontage 6 bis représente la rue de la Cheminée, à l'entrée de la ferme d'Hergnies, vers l'Attargette. Si la ligne traverse cette rue, un pylône sera visible et le suivant sera caché par la forêt. Des massifs de 10 mètres de haut pourront aussi être plantés sous la ligne.

Il rappelle que la Commission et le groupe de travail Paysages se sont accordés sur des points de vue « Belvédères » et des points de vue « de proximité » pour étudier et qualifier les impacts des fuseaux, à l'appui de photomontages.

Ainsi, si les fuseaux Ouest 2 ou 3 sont choisis, le photomontage n°8 montre les vues sur la ligne au Nord, depuis les routes de l'Offrande et de la Jonquièrre à Mons-en-Pévèle. Ces vues seront atténuées par des écrans visuels.

Anne Coppin rappelle que l'incidence de la disparition de la ligne existante sur le Paysage et l'Habitat avait été discutée à la dernière réunion de la Commission Paysages¹⁴ mais n'apparaît pas dans les tableaux récapitulatifs.

Bruno Rabin indique que cette information est intégrée au « Bilan global des fuseaux Ouest » mais que supprimer des impacts dans un fuseau en crée de nouveaux dans un autre fuseau et inversement. Aussi, ce critère n'est pas déterminant dans le choix dans fuseau.

Jean-Marie Thibault craint que les discussions portent sur la défense d'intérêts personnels. Il souligne que les deux tiers des habitations de Tourmignies, depuis le sud du village jusqu'au bois des Corbeaux seront orientés vers la future ligne.

¹³ Service territorial de l'architecture et du patrimoine

¹⁴ [Cf. Compte-rendu de la Commission Paysages du 27 mars 2014](#)

Christophe Hildebrand souligne que la discussion ne porte que sur quelques critères précis de la thématique Paysages. La décision sera prise à l'issue de la réunion à partir de la cotation générale des fuseaux selon les critères de toutes les thématiques.

Bruno Rabin indique que la couleur verte discutée précédemment par Louis Dumon porte sur le critère « Impact visuel depuis les points de vue et belvédères remarquables », c'est-à-dire depuis les panoramas. Selon lui, les fuseaux Ouest permettent d'éviter l'impact sur les vues remarquables à partir du Pas Roland et plus généralement de la butte de Mons-en-Pévèle vers les plaines de Faumont et Bersée, traversées par les fuseaux Est.

Au nom des générations futures, **Louis Dumon** demande d'éviter de créer de nouveaux impacts. Il considère que l'étude prend seulement en compte les points de vue depuis la butte de Mons-en-Pévèle vers le sud, et non vers le nord. Il souligne le cachet de l'Ouest de la butte dont la diversité accroche le regard.

Bruno Rabin estime que tout le territoire présente des points de vue intéressants mais rappelle que certains ont été choisis par la Commission Paysages pour être étudiés en particulier par des photomontages, depuis les grands axes vers la butte.

S'agissant de la vue en enfilade depuis Mons-en-Pévèle vers Thumeries cité par Monsieur Debombourg, il indique qu'il s'agirait d'un tracé en lieu et place de la ligne existante, laquelle n'est pas visible vers le Nord car elle est perçue à partir d'une route en tranchée. Toutefois, des vues en enfilade seront visibles depuis la plaine.

Alain-Claude Debombourg signale que le sommet des pylônes Equilibre, à 70 mètres de haut, sera nécessairement visible, a minima depuis la petite butte située au nord-ouest de Mons-en-Pévèle. Il ajoute qu'il serait pertinent de mixer différents types de pylônes afin de réduire les coûts voire d'enfouir la ligne dans certaines zones. Cela résoudrait selon lui les problèmes paysagers, économiques et sanitaires.

Jean-Louis-Carliier indique qu'économiser en utilisant un autre type de pylône est loin d'être suffisant pour financer l'enfouissement d'un tronçon de la ligne. Il rappelle que le souterrain ne permet pas d'améliorer le paysage puisqu'il implique la construction de deux postes aéro-souterrains d'environ deux hectares, accompagnés de pylônes d'ancrage métalliques à 4 pieds pesant de l'ordre de 150 tonnes.

Il conclut, à propos des critères de l'étude Paysages :

i. Pour les fuseaux Pévèle Ouest :

- Pour les fuseaux Pévèle Ouest 2 et 3, et le critère « Impact sur les éléments structurants du paysage » : ceux-ci permettent bien de s'écarter de la lisière de la forêt de Phalempin. Cet avantage a été nettement souligné par les experts de la commission.
- Il rappelle la différence entre les *belvédères* et les points de vue de *proximité*. Les *belvédères* sont des vues reconnues comme remarquables par l'usage du territoire. A l'image de la vue depuis le Pas Roland vers Notre-Dame de Lorette, elles sont visibles depuis des chemins ou des routes accessibles à la promenade et non depuis des champs inaccessibles au promeneur.
- Pour les fuseaux Pévèle Ouest 1 et 2, et le critère « Perception depuis l'habitat », le commentaire sur les *écrans visuels* doit être qualifié en orange clair.
- Pour le fuseau Pévèle Ouest 1, le critère « Impact sur les activités culturelles et de loisirs », doit être évalué par du orange foncé en y mentionnant la proximité avec la forêt domaniale de Phalempin, le Bois des Cinq Tailles et l'étang de pêche de Thumeries. Les fuseaux Pévèle Ouest 2 et Ouest 3 restent en orange clair.

ii. Pour les fuseaux Pévèle Est :

- Le critère « Interactions visuelles avec d'autres lignes THT » est qualifié par du orange foncé, à moins de revenir sur le nouveau concept de ligne aérienne.

Claude Chardonnet ajoute que des participants ont demandé :

- D'ajouter un glossaire pour expliquer les critères ;
- De lier le critère « Perception depuis l'habitat » avec les distances évoquées pour la thématique Habitat-Urbanisme-Santé.

Le Bassin Minier

Hélène Polak demande si un pylône sera implanté sur le rond-point de Leforest.

Jean-Louis Carlier indique que, pour répondre aux préoccupations sur la santé, il est préférable que le pylône futur soit le plus près du rond-point. Il ajoute que la disposition du tracé et de chaque pylône sera discutée à la prochaine étape du processus de concertation.

Hélène Polak demande pourquoi la ligne est censée être déplacée après le rond-point.

Jean-Louis Carlier répond que la ligne pourrait seulement être déplacée de quelques mètres. A ce stade, la réflexion doit conduire à identifier les tracés potentiels dont les distances avec les habitations seront optimales.

Christine Lombard ajoute qu'il est effectivement envisagé d'éloigner la ligne de la Cité du Bois vers l'Ouest en passant dans le Bois de l'Offlarde. Cette solution permettrait également de renforcer l'effet de lisière du bois.

Hélène Polak précise que sa question portait sur le passage de la ligne au rond-point de Leforest vers Courcelles.

Jean-Louis Carlier indique qu'entre ce rond-point et l'est d'Evin, la ligne devrait être légèrement déplacée pour passer de l'autre côté de la route départementale et s'éloigner des habitations existantes et d'un projet de nouveau lotissement.

L'Arrageois

A propos du fuseau Arrageois Est, **Vincent Levive** estime que la possibilité d'exploiter les délaissés RFF ou SANEF n'est pas un critère paysager. Il lui semble par ailleurs important de s'éloigner de l'autoroute ou de la ligne à grande vitesse, pour éviter que la vue sur les pylônes soit une vitrine négative sur le paysage.

Bruno Rabin considère que le pylône Equilibre sera un bel objet pouvant être valorisé s'il est isolé dans le paysage et non en concurrence visuelle avec d'autres éléments verticaux.

Jean-Louis Carlier souligne qu'une ligne électrique 400 000 volts conduit à changer le paysage, et non nécessairement à s'y intégrer. L'École Nationale Supérieure du Paysage, dans son rapport d'étude, avait considéré comme valorisant de longer l'autoroute et la ligne à grande vitesse avec le pylône Equilibre. Cette solution a été plébiscitée par l'atelier « Arrageois ».

La proposition de passage par la forêt de Phalempin

Patrick Doby demande quelle est la réponse officielle sur la proposition de passage par la forêt de Phalempin.

Jean-Louis Carlier indique avoir reçu trois avis parmi les quatre organismes sollicités: l'ONF¹⁵, la DREAL¹⁶ du Nord-Pas-de-Calais, et le Conseil Général, en qualité d'expert et de gestionnaire de la zone Natura 2000 des Cinq Tailles. Une analyse juridique a aussi été réalisée.

Certes, la proposition permet de s'écarter de certaines habitations mais elle comporte plusieurs inconvénients administratifs et juridiques :

¹⁵ Office National des Forêts

¹⁶ Direction Régionale de l'Energie, de l'Aménagement et du Logement

- S'agissant d'une zone Natura 2000, un dossier d'évaluation d'incidence doit être présenté à la Commission européenne pour démontrer que cette solution ne pouvait être évitée. Bien qu'elle permette de réduire les proximités entre la ligne et les habitations et certains impacts paysagers, les arguments ne sont pas suffisants pour démontrer que les impacts sur les milieux naturels de cette nature (ZPS) ne pouvaient être évités.
- D'après l'ONF, gestionnaire de l'Espace Boisé Classé, le déboisement d'une tranchée conduirait à déstructurer une partie de la forêt de Phalempin. Par conséquent, à minima quatre arbres devront être plantés pour tout arbre coupé, au titre des mesures compensatoires. Ce reboisement aura lieu sur des parcelles agricoles.
- Parce que la ligne contournera de façon très proche le bassin des Cinq Tailles, le taux de percussion des oiseaux avec la ligne sera considérablement augmenté et les balises avifaunes ne suffiront pas à éviter de forts impacts.

Un dossier de synthèse complet sur cette proposition sera transmis à Monsieur Doby et mis à disposition des acteurs de la concertation, présentant cette proposition comme examinée mais écartée.

→ Bilan de l'étude Paysages

Dominique Merlin présente la synthèse de l'évaluation des fuseaux, d'après la thématique Paysages, en tenant compte des modifications demandées dans la discussion.

Cf. Annexe 2 – Méthode et synthèse cotations

Jean-Louis Carlier indique que ces résultats seront corrigés pour intégrer les corrections demandées pendant la réunion.

Louis Dumon présente une cartographie de la sensibilité du paysage, de la nature et du bien-être de la Pévèle à la ligne. Il a cherché à valoriser l'aspect positif du projet.

Cf. Annexe 7 – Propositions de Louis Dumon

Hélène Polak souligne que sa remarque concernant le giratoire de Leforest n'a pas été prise en compte : elle demande de mettre en orange foncé le critère « Perception depuis l'habitat » mentionnant le « *Passage obligé au niveau du giratoire de la RD 161 entre Leforest et Evin-Malmaison* » pour le fuseau du Sillon Minier.

Jean-Louis Carlier accepte sa proposition.

Claude Chardonnet relève que les travaux de l'Inter-Commissions ont permis d'identifier les points suivants :

1/ Des vérifications et des compléments sont à apporter aux études :

- A propos des bâtiments d'élevage, des habitations, des sièges d'entreprises (Etudes Agricole, Habitat et Urbanisme et Paysage).
- A propos des simulations des champs magnétiques émis par la ligne (Etudes de mesure des champs magnétiques).

2/ Quelques évolutions dans la pondération des proximités d'habitations (Etude Habitat et Urbanisme) doivent être apportées :

- En fonction de la distance des habitations à la ligne.
- Aux proximités nouvelles entre la ligne et les habitations.

3/ Des réponses sont à apporter à propos :

- i. De la prise en compte de l'impact de la ligne sur le patrimoine,
- ii. Des indemnisations pour les habitations situées à proximité de la future ligne,

4/ Des évaluations au titre du Paysage ont été revues et amèneront à corriger l'appréciation globale et comparative des fuseaux.

Les tableaux de cotations seront donc ajustés dans le dossier final pour tenir compte des échanges de la réunion Inter-commissions.

Bernard Féry évoque l'intérêt d'un quota différentiel :

- . Avec un coefficient plus important attribué aux nouvelles proximités entre la ligne et les habitations par rapport aux proximités existantes ;
- . Avec une cotation différente selon la distance entre la ligne et les habitations ;
- . Anticipant davantage les courbures de la ligne.

Jean-Louis Carlier ajoute que le maire de Mons-en-Pévèle a considéré qu'il était gênant que les études de mesures du bruit autour de la ligne ne soient pas encore terminées. Les dernières mesures ont lieu pendant la semaine du 28 avril 2014 à Tourmignies et Mons-en-Pévèle. Par ailleurs, la modélisation réalisée par le cabinet IAC Acoustics, sera finalisée en juin 2014 et sera évoquée à la commission Santé du 22 mai 2014.

Ces mesures et cette modélisation permettront de comparer le bruit ambiant de la ligne existante à celui de la ligne future. Il s'agit donc d'un invariant dans le choix du fuseau de moindre impact car le bruit produit par le pylône Equilibre est déjà connu.

Synthèse des cotations thématiques :

Dominique Merlin présente la synthèse provisoire des cotations des fuseaux par thématiques.

Cf. Annexe 2 – Méthode et synthèse cotations

→ Pévèle

Jean-Louis Carlier indique que RTE demande de prendre en considération l'économie du projet dans le choix du fuseau de moindre impact :

- i. Le fuseau le moins cher est le fuseau Ouest 3 car il correspond à l'installation de la nouvelle ligne en lieu et place de l'existante ;
- ii. Le fuseau Ouest 1 coûte 4 millions d'euros de plus que le fuseau Ouest 3 ;
- iii. Le fuseau Ouest 2 : 4,5 millions d'euros supplémentaires ;
- iv. Le fuseau Est-Ouest 2 : 5,5 millions d'euros supplémentaires ;
- v. Le fuseau Est-Ouest 1 : 6,5 millions d'euros supplémentaires ;
- vi. Le fuseau Est 1 : 6,5 millions d'euros supplémentaires ;
- vii. Le fuseau Est 2 : 7,2 millions d'euros supplémentaires ;
- viii. Le fuseau Est : 9,5 millions d'euros supplémentaires ;
- ix. Le fuseau Est 4 : 12,2 millions d'euros supplémentaires.

Hélène Polak demande si ces prix sont estimés en fonction du tracé.

Jean-Louis Carlier précise que ces estimations sont réalisées en fonction des tracés pris pour hypothèse dans chaque fuseau, comme pour le comptage de l'habitat et les photomontages.

Selon **Christophe Hildebrand et Anne Braquet**, il était prévu d'éviter la butte de Mons-en-Pévèle. Or ce critère a peu d'impact sur la cotation des fuseaux Est-Ouest 2 et Ouest 3. Ils estiment par ailleurs que le coût devrait être plus élevé pour les fuseaux présentant de nombreux virages.

Louis Dumon demande que, si un fuseau coûtant un million d'euros supplémentaire permet de préserver quelques maisons, cette solution soit privilégiée.

Bernard Féry indique que les fuseaux qui traversent la butte de Mons-en-Pévèle ont été ajoutés à la demande d'ateliers locaux.

Christine Lombard ajoute que les impacts sur le paysage de ces deux fuseaux seront de nouveau évalués.

Louis Dumon propose que l'impact du fuseau Ouest 3 serve de base pour évaluer les autres fuseaux.

Vincent Levive demande si l'économie du projet sera intégrée au tableau de synthèse des évaluations des fuseaux.

Jean-Louis Carlier indique que cette information et les principes des mesures compensatoires seront intégrés au dossier présenté à l'Instance Locale de Concertation. Il ajoute que les coûts annoncés ont été calculés par kilomètre en prenant en compte les pylônes d'angle :

- 11 pylônes d'angle pour les fuseaux Est-Ouest 1 et Est-Ouest 2
- 8 pylônes d'angle pour les fuseaux Ouest 2 et Ouest 1.

La silhouette de ces pylônes d'angle ne sera pas modifiée mais leur structure en acier sera plus dense et leurs fondations plus importantes. De ce fait, les fuseaux Est-Ouest coûteront 1 à 2 millions d'euros de plus que les fuseaux Ouest.

Patrick Doby demande quel est le budget global de la ligne.

Jean-Louis Carlier indique que le projet devrait coûter entre 125 et 135 millions d'euros qui comprennent notamment :

- 55 millions d'euros pour la ligne seule ;
- 25 millions d'euros pour les mesures compensatoires.

Au titre des mesures compensatoires, il est prévu :

- D'enfouir des lignes 90 000 volts dans l'Arrageois.
- D'enfouir une ligne 225 000 volts dans le Bassin Minier sur 4 kilomètres, dans une zone urbaine dense où 157 habitations sont actuellement surplombées.
- D'enfouir des lignes moyenne tension sur une vingtaine de kilomètres si un fuseau Ouest est choisi ou 17 à 18 kilomètres si un fuseau Est est choisi, dans la Pévèle.

Le solde du coût incorpore les travaux « postes » et le démontage de lignes.

Louis Dumon demande à RTE de confirmer si un pylône d'angle coûte 500 000 euros.

Sébastien Ruffin, chargé de projet RTE, acquiesce.

Jean-Louis Carlier conclut que l'évaluation des impacts des fuseaux Est-Ouest 2 et Ouest 3 sera vérifiée ainsi que les coûts de ces fuseaux en tenant compte du nombre de pylônes.

Louis Dumon exige que les informations sur le coût du projet soient mises à disposition de manière transparente s'il faut choisir le fuseau au moindre coût supplémentaire par rapport au fuseau Ouest 3.

Jean-Louis Carlier précise avoir dit qu'à moindre surcoût, le fuseau le moins impactant sera privilégié. Si la différence est importante, ce choix sera soumis à discussion.

Louis Dumon demande de chiffrer exactement les mesures compensatoires.

Dominique Merlin signale que les résultats de l'évaluation des fuseaux de la Pévèle doit être modifiée car elle n'avait pas intégrée la demande faite dans l'après-midi de qualifier en orange foncé le critère « Interactions visuelles avec d'autres lignes THT » aux fuseaux Est-Ouest 1 et Est-Ouest 2. Par conséquent, le bilan de la cotation des fuseaux de la thématique Paysages doit être modifié : le fuseau Est-Ouest 1 est jaune tandis que le fuseau Est-Ouest 2 est orange.

Louis Dumon conteste cette modification car selon lui l'impact de la confrontation entre les deux lignes devrait être équivalent à celui de la confrontation entre la ligne et l'église Saint-Pierre à Antioche. Il demande de qualifier ces deux critères en orange clair.

Bernard Féry demande à l'Inter-commissions de prendre position sur ce critère.

Françoise Drecq considère que ces deux critères devraient être évalués en orange foncé.

Jean-Louis Carlier souligne que l'interaction entre les deux types de pylônes se poursuit sur trois kilomètres tandis que l'impact sur l'église Saint-Pierre à Antioche est ponctuel. Il maintient donc l'évaluation de ces critères.

Françoise Drecq ajoute que les tronçons des fuseaux Est concernés par ce critère suivent sur plusieurs kilomètres une partie du « Chemin du PP » (Voie Verte).

Anne Braquet rappelle que la Commission Paysages avait identifié la plaine de la Marque et la plaine de Tourmignies parmi les « Eléments structurants du paysage ». Suivre la ligne Avelin-Mastaing serait très impactant pour les paysages de ces deux plaines, très représentatives de ce secteur de la Pévèle.

Louis Dumon estime que ces impacts ne doivent pas uniquement être considérés d'un point de vue particulier. Installer la ligne à l'Est permettra selon lui de dégager l'église Saint-Pierre à Antioche ainsi que tout le sud de Tourmignies et la plaine de la Marque.

Jean-Louis Carlier demande :

- Pour les fuseaux Pévèle Est et le critère « Interactions visuelles avec d'autres lignes THT » : de maintenir la couleur orange foncé
- Pour les fuseaux Pévèle Ouest et le critère « Interactions avec le patrimoine protégé » : de conserver la couleur orange clair pour l'impact de la covisibilité avec l'église Saint-Pierre à Antioche.

Il indique que construire la nouvelle ligne de façon plus éloignée qu'actuellement de l'église Saint-Pierre à Antioche, permettra de supprimer l'actuel pylône d'angle très impactant et d'améliorer la situation existante.

Vincent Levive estime que cette question relevait plutôt de la commission Paysages que de l'Inter-commissions.

Claude Chardonnet indique que cette question avait été abordée par la Commission Paysages.

Jean-Pierre Delencre, Adjoint au maire de Moncheaux, demande si des coefficients ont été affectés en fonction de l'importance des différents critères affectés à chaque thématique.

Patrick Doby considère que l'étude agricole doit porter une attention particulière aux élevages et pas uniquement aux espaces cultivés.

Jean-Louis Carlier répond que l'étude agricole prend en compte la proximité entre la ligne et les bâtiments d'élevage.

Concernant la hiérarchisation entre les différentes thématiques, il souligne que la concertation a révélé le caractère prioritaire des thématiques Habitats et Agriculture.

Christophe Hildebrand estime qu'il est impossible de hiérarchiser ces thématiques notamment parce que l'agriculture et les milieux naturels sont aussi nécessaires à la santé.

Bernard Féry rappelle que cette discussion a eu lieu lors de la réunion de l'Inter-commissions du 24 mai 2013 visant à préparer le choix entre les deux corridors.

Vincent Levive considère que cette question sera tranchée par l'Instance Locale de Concertation, en se fondant sur les éléments objectifs fournis par les commissions.

Parce que la synthèse ne permet pas de conclure en faveur d'un fuseau, **Jean-Louis Carlier** considère comme nécessaire de présenter au préfet un critère prioritaire. Lors de l'Instance Locale de Concertation, les fuseaux seront distingués selon un processus itératif, en fonction de leurs impacts pour chaque thématique. Il retient cependant la proposition de Monsieur Hildebrand de ne pas hiérarchiser les thématiques.

Patrick Doby signale que la vie et la santé ne peuvent s'acheter, au contraire d'un terrain ou d'un arbre.

Jean-Louis Carlier indique que l'Instance Locale de Concertation se réunira le 2 juin 2014, à l'invitation du sous-préfet et secrétaire général de la Préfecture, Marc-Etienne Pinaudt.

Il note que Jean-Pierre Delencre assistera à la réunion, en tant que membre de l'atelier « Moncheaux ».

Louis Dumon rappelle que certaines études doivent être complétées, en particulier :

- Un bâtiment d'élevage a été signalé pendant la présentation de l'étude Agricole ;
- Les mesures de bruit doivent être intégrées à l'étude Santé ;
- Des cartes doivent être ajoutées à l'étude sur les Milieux Naturels pour visualiser les impacts des différents fuseaux.

Selon lui, il s'agira essentiellement de décider si la ligne passera à l'Ouest ou à l'Est de Tourmignies.

Jean-Louis Carlier indique que RTE transmettra aux membres de l'Instance Locale de Concertation un dossier de synthèse. Il sera aussi disponible sur le site internet du projet. En réponse à Monsieur Dumon, il indique que :

- L'information manquante sera ajoutée à l'étude Agriculture ;
- Les études sur les Milieux Naturels et leurs cartes sont disponibles sur le site internet du projet ;
- Même si la simulation du bruit autour de la ligne future ne sera pas finalisée pour l'Instance Locale de Concertation, elle sera présentée le 22 mai à la réunion de la Commission Santé et n'aura pas de conséquence sur le choix du fuseau de moindre impact. L'impact du bruit est intégré dans le critère de distance entre la ligne et les habitations.

Bernard Féry signale à Monsieur Dumon que dans toute concertation, des analyses plus fines doivent être ajoutées aux études finales, malgré les travaux préparatoires des commissions. Toutefois, il considère que les informations au stade actuel restent suffisantes pour inventorier les neuf fuseaux et prendre une décision. Il observe alors qu'aucun fuseau ne prévaut clairement sur les autres, au regard du tableau de synthèse des évaluations, même si, lors de la dernière réunion d'atelier, un système de consultation par papier avait montré qu'un avis apparaissait nettement en faveur d'un des fuseaux.

Il salue l'important travail d'inventaire réalisé par les commissions et l'écoute qui a prévalu ce jour entre les différents représentants des Commissions, évoquant le caractère prioritaire des préoccupations sur la Santé.

S'agissant de la proposition de passage de Monsieur Doby, il regrette que les démarches entreprises par RTE n'aient pas permis d'organiser la réunion qu'il avait sollicitée.

Jean-Louis Carlier indique que les tableaux de synthèse mis à jour seront transmis aux membres de l'Inter-Commissions.

Christophe Hildebrand signale que la Commission Milieux Naturels avait conclu que les impacts sur l'environnement sont beaucoup plus importants dans les fuseaux Ouest que les fuseaux Est. Pourtant il

semblerait qu'un fuseau Ouest soit choisi malgré son fort impact sur les milieux naturels. Il souligne que la demande de la Commission Agriculture de favoriser l'installation des pylônes dans les prairies et les bandes enherbées, impacterait davantage encore les milieux naturels.

Hélène Polak demande ce que RTE prévoit pour les maisons très fortement impactées du rond-point de Leforest et qui ne pourront plus être habitées. Il s'agit selon elle du principal problème du projet.

Jean-Louis Carlier rappelle que ces maisons sont déjà concernées par la ligne existante. Il indique qu'une réponse doit être apportée à ce sujet qui sera évoqué lors de la Commission Santé du 22 mai 2014 et probablement à la réunion de l'Instance Locale de Concertation.

Hélène Polak demande de participer à l'Instance Locale de Concertation.

Bernard Féry indique que la démarche pour la désignation de représentants locaux a été initiée auprès d'Eric Azoulay, ancien secrétaire général adjoint de la Préfecture du Nord, qui présidait l'Instance Locale de Concertation jusqu'à la fin de l'année 2013. Il autorisait qu'un représentant par atelier local participe à l'Instance Locale de Concertation. Or, ces représentants ont déjà été désignés. Il s'excuse auprès de Madame Polak de ne pas pouvoir faire suite à cette demande.

Claude Chardonnet clôt la réunion.

Fin de la réunion.

Durée de la réunion : 6h30.