

**Réunion inter-commissions
Milieux Naturels – Agriculture – Paysages – Santé
du 11 mai 2015
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 9h45

Ouverture

Jean-Louis Carlier, directeur de projet RTE, ouvre la réunion et remercie les participants de leur présence. Il excuse l'absence de Christian Sterckemann et de Jean-Paul Houzé. Jean-Claude Delchambre devrait arriver en fin de matinée. Didier Hellebois vice-président de la Chambre d'Agriculture sera là cet après-midi ; la Chambre d'Agriculture est représentée dès ce matin par Maryse Moreau.

Il revient sur l'actualité du projet : le ministère a validé le FMI suite à l'ILC du 14 octobre 2014. RTE doit désormais finaliser l'étude d'impact en vue de l'enquête publique. Cette étude sera adressée à l'Autorité environnementale du CGEDD cet été 2015, qui formulera un avis à l'automne. Une consultation des maires et des services sera lancée fin août. L'enquête publique organisée par la préfecture, se tiendra en 2016, pour une déclaration d'utilité publique (DUP) fin 2016. Le chantier de la nouvelle ligne pourrait alors intervenir à partir de l'automne 2017 jusqu'en 2019 ; le démontage de la ligne existante sera entamé après la mise en service de la future ligne. Les mesures compensatoires seront réalisées en parallèle des travaux de la future ligne.

M. Carlier indique qu'après l'ILC d'octobre 2014, les travaux de recherche du tracé ont été poursuivis dans les ateliers de proximité (Arrageois, Auby-Courcelles-Flers, Evin-Leforest, Moncheaux) et les commissions thématiques. Un atelier proximité dans la Pévèle est envisagé en juin.

Par ailleurs, il annonce la tenue d'une exposition itinérante sur le territoire de la future ligne, pour répondre aux questions des habitants sur les raisons du projet, ses impacts sur le cadre de vie, sur la santé, le non-recours au souterrain... Cette exposition se tiendra entre fin août et début octobre.

Claude Chardonnet, animatrice C&S Conseils, présente l'ordre du jour de la réunion. Elle rappelle que l'objectif est d'alimenter la réflexion sur la recherche du tracé de moindre impact en vue de la DUP, ainsi que sur les mesures de réduction et de compensation. Elle souligne que la réunion intercommissions constitue un lieu de confrontation des points de vues des commissions thématiques permettant de faire ressortir des points d'attention pour RTE. Il ne s'agit pas d'un lieu de décision.

Présentation globale du tracé pris pour hypothèse à ce jour

Christine Lombard, chargée de concertation RTE présente le tracé pris pour hypothèse à ce jour.

(Cf. diaporama et cartes)

→ Echanges

Claude Chardonnet propose un tour de table introductif pour que chacun exprime les points d'alerte qui lui semblent importants.

Christophe Hildebrand, ingénieur écologue à la Direction de l'Environnement du Département du Nord (commission Milieux naturels), souhaite rappeler qu'à l'issue de la dernière réunion intercommissions, le fuseau dans la Pévèle a été choisi en cohérence avec les points de vue de trois commissions thématiques, contre celui de la commission Milieux naturels puisqu'il se rapproche du site des Cinq-Tailles. Selon lui, le passage à l'ouest correspond certes à un point de vue majoritaire; mais il demande toutefois que les mesures compensatoires soient davantage axées sur les milieux naturels.

Jean-Marie Thibault, citoyen retraité de Tourmignies (commissions Energie-économie et Santé), indique ne pas savoir combien de participants sont concernés directement par la future ligne. Il souligne que dans son secteur d'habitation, une quinzaine d'enfants de moins de dix ans se trouvent à moins de 200 mètres de la ligne. Selon lui, le point d'alerte principal relève de la santé et de la proximité de la ligne aux habitations. Il dit douter que des compensations soient mises en place dans ce domaine.

Louis Dumon, Président de l'association Pévèle Environnement (commission Paysages), souhaite profiter de la réunion intercommissions pour que le projet apporte un plus au territoire, en respectant la Pévèle. Il considère que le projet Avelin-Gavrelle relève du gigantisme dans un territoire où passent déjà le TGV et l'autoroute – cette dernière dans la forêt de Phalempin, seul espace arboré de la métropole. Il sera très attentif à ce que le projet soit réalisé avec le plus grand soin.

Vincent Leveve, CAUE du Nord (commission Milieux naturels), partage l'avis de Christophe Hildebrand. Pour lui, l'important est d'améliorer la situation actuelle : pour cela, il faut déterminer s'il y a un mieux par rapport à l'existant. Dans le cadre de la commission Milieux naturels, une étude sur la biodiversité a permis d'évaluer l'impact de la ligne existante sur la biodiversité ; des propositions ont été faites pour réduire l'impact de la ligne future. Il attend de cette réunion qu'elle permette de déterminer si c'est vrai pour d'autres critères, afin d'aboutir à une ligne future moins impactante que la ligne actuelle. Il appelle à trouver des solutions pour cela.

Maryse Moreau, Chambre d'Agriculture du Nord-Pas-de-Calais (commission Agriculture), estime qu'il faudra prendre en compte des activités économiques agricoles qu'on a tendance à oublier. Elle considère que le recours au pylône Equilibre et les discussions autour du positionnement des pylônes avec la profession agricole constituent une prise en compte de cette activité car cela permet de minimiser la gêne. Cependant, si certains développements ou projets sont pris en compte, d'autres – qui pourraient émerger - ne sont pas encore identifiés et il faudra aussi en tenir compte au moment des travaux.

Patrick Doby, habitant d'Attiches (membres de plusieurs commissions), souligne que les travaux ne vont pas débuter avant 2 ans. Il juge que plusieurs technologies vont évoluer et suggère de prendre en compte cette évolution pour améliorer la situation pour l'habitat, l'environnement ou l'agriculture. Il jugerait intéressant de refaire un point dans deux ans, avant de démarrer les travaux.

Anne Braquet, CAUE du Nord (commission Paysages), relève le travail itératif important, notamment dans les différents ateliers de proximité, pour travailler le moindre impact et parvenir à des compromis. Elle invite à toujours garder le cap de la valorisation du territoire traversé par la ligne et juge dommage de ne pas recourir au pylône Equilibre dans l'Arrageois : elle estime qu'il y aurait pourtant un intérêt pour le paysage, mais aussi pour l'agriculture. Elle juge que la transition entre les deux types de pylônes n'est pas la plus heureuse pour l'instant. Elle souligne que la valorisation doit se travailler à tous les niveaux et pas uniquement en termes de mesures compensatoires. A l'échelle de chaque séquence, la future ligne peut-elle générer ou soutenir des projets qui valorisent le territoire tels que des projets agricoles ou le sentier de l'énergie imaginé par les étudiantes de l'ENSP.

Sandrine Belland, Mission Bassin Minier (commission Paysages), rejoint Anne Braquet à propos du pylône Equilibre dans l'Arrageois. Elle considère que prendre en compte l'aspect patrimoine rejoint la préoccupation sur la santé ; elle estime que le tracé semble bien s'éloigner du patrimoine remarquable.

Jean-Pierre Delencre, adjoint au maire de Moncheaux, souligne que l'atelier de Moncheaux a demandé de décaler la ligne à l'ouest pour se situer à équidistance entre des habitations et le golf de Thumeries-Moncheaux.

Claude Chardonnet retient les points transversaux suivants :

- Le plus grand soin doit être apporté à la recherche de solutions qui réduisent le plus possible les impacts de la ligne
- La future ligne devrait générer ou soutenir des actions qui valorisent le territoire

Analyse thématique des impacts du tracé, et mesures de réduction et de compensation envisagées

NB : Pour chaque thème, la présentation progresse selon la démarche Eviter-Réduire Compenser : une analyse des impacts dans un premier temps, puis les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

AGRICULTURE

Dominique Merlin, bureau d'études environnementales, présente l'analyse thématique agricole.

Cf. diaporama en annexe

→ Echanges

Maryse Moreau estime que la présentation identifie bien les effets potentiels sur le drainage et l'irrigation. Elle souligne que la semence n'est pas la seule concernée : toute culture peut être impactée. Elle ajoute que dans le cas de la betterave, la problématique réside dans l'emplacement des silos et de leur ramassage. Elle demande que le suivi agricole de l'ouvrage soit intégré dans la convention locale qui sera passée entre RTE et les agriculteurs, car elle juge nécessaire de mesurer l'impact de l'ouvrage dans le temps.

Christine Lombard confirme l'élaboration d'une convention locale entre la profession agricole et RTE, qui sera une déclinaison locale des protocoles nationaux conclus entre RTE et la profession pour aller plus loin dans la réduction des nuisances aux exploitations. L'enjeu est de préserver les sols et de faire en sorte qu'ils retrouvent leur potentiel agronomique le plus rapidement possible. Cette convention concernera aussi bien les pistes des chantiers que les plateformes de montage de la future ligne ou les sites de démontage de la ligne actuelle.

Christophe Hildebrand indique ne pas comprendre en quoi l'enfouissement est une compensation pour l'agriculture, car la mise en souterrain se fait par décaissement, avec un mélange des terres, préjudiciable à l'activité agricole.

Christine Lombard explique qu'on supprime la présence de lignes, donc de pylônes qui gênent l'exploitation. La convention encadrera les travaux en imposant le tri des terres et en fixant les conditions de réalisation de la mise en souterrain, qui pourra être suspendue en cas de phase délicate pour l'exploitation agricole. Elle précise que ce travail de recommandations est en cours de réalisation, en partenariat avec la FDSEA et la Chambre d'Agriculture.

Maryse Moreau confirme que la convention va encadrer les enfouissements. Elle souligne que certains agriculteurs y verront un moindre mal, car certaines parcelles sont quadrillées de pylônes. Elle dit avoir conscience que ces mises en souterrain sont des mesures compensatoires que la convention devra bien encadrer et auxquelles les agriculteurs seront extrêmement attentifs.

Christine Lombard explique que l'enfouissement constitue également une mesure compensatoire pour le paysage. Elle précise que RTE dispose de retours d'expérience sur des enfouissements en domaine agricole et que le gestionnaire du réseau de transport a bien en tête l'alerte forte de la profession agricole sur la séparation des terres. Le travail en cours permettra de prendre des précautions en amont et de mettre en place un suivi du projet et de l'infrastructure, avec l'objectif de restaurer le sol en 2 à 3 ans. Elle ajoute que si le pylône Equilibre n'est pas retenu dans l'Arrageois, RTE s'est engagé à démonter plus de 80 pylônes, notamment en domaine agricole.

Bernard Féry, garant de la concertation, souligne que l'intérêt de la réunion réside dans le fait que les mesures compensatoires ne sont pas monothématiques, mais peuvent concerner plusieurs sujets. Il invite les participants à faire preuve d'imagination sur les mesures compensatoires.

Claude Chardonnet revient sur le point d'alerte évoqué par Maryse Moreau : comment faire pour identifier des projets qui ne sont pas encore sortis voire même pas encore conçus ?

Maryse Moreau reconnaît la difficulté de la tâche. Mais en deux ans, elle estime que de nouveaux projets peuvent émerger : ce sera à la Chambre d'Agriculture de transmettre les informations à RTE, selon un mode de fonctionnement et des outils à déterminer. Elle appelle à être vigilant.

Jean-Louis Carlier souligne que RTE et les différentes parties prenantes conduisent ensemble plusieurs itérations amenant au tracé de moindre impact qui sera soumis à l'enquête publique. A Avelin, il indique qu'une solution a été trouvée pour un exploitant qui souhaitait développer un élevage de canards. Il souhaite anticiper au maximum, car la ligne sera présente pendant plusieurs décennies. Il juge qu'il faudra faire la part des choses entre certains projets et d'autres. Il insiste sur le travail très concret mené avec les agriculteurs, tant pour les travaux que pour la gêne permanente. Il rappelle que dans ce cadre, RTE s'est engagé à construire la ligne en tenant compte d'une hauteur minimale de 11 mètres en surplomb de parcelles agricoles ; cette disposition nécessite quelques pylônes supplémentaires, ce qui permet d'aboutir à un compromis.

Anne Braquet suggère de mettre en place une veille par la Chambre d'agriculture, par contractualisation avec les exploitants pour favoriser la diversification. Cela permettrait d'anticiper en suscitant des projets jugés intéressants. Elle estime qu'on peut reconduire cette démarche pour toutes les thématiques et invite à remonter d'un cran, pour identifier les différents types de projets des grands acteurs du territoire.

Vincent Leve estime que l'intérêt de ces réunions intercommissions permet de déterminer s'il n'y a pas de contradictions entre volonté des uns et volonté des autres. Par exemple, les bandes enherbées où la profession agricole propose d'implanter les pylônes, sont au contraire à préserver, pour les membres de la commission Milieux naturels. Il appelle à trouver des solutions qui prennent en compte l'intérêt agricole et l'intérêt environnemental. Il se dit assez vigilant sur l'enfouissement à intérêt agricole, car cela présente le risque d'enfourir dans un secteur où on essaie de favoriser la biodiversité (haies, mares, fossés...). Il souhaiterait pouvoir consulter la convention lorsqu'elle sera finalisée.

Jean-Louis Carlier acquiesce et indique que l'enfouissement de lignes fait à chaque fois l'objet d'un examen des impacts environnementaux : le tracé peut donc varier par rapport à l'aérien. Par

exemple, si une ligne aérienne passe au-dessus d'une mare, le tracé souterrain contournera le plan d'eau.

Christophe Hildebrand fait remarquer qu'il y a aussi des échanges en souterrain qu'il ne faut pas perturber.

Patrick Doby demande si les nouveaux pylônes sont capables de supporter des câbles électriques supplémentaires, pour mutualiser les pylônes et ainsi supprimer d'autres lignes.

Jean-Louis Carlier explique que le pylône Equilibre n'est pas conçu pour avoir 3 ou 4 circuits. Il précise que les pylônes F44 utilisés dans l'Arrageois seraient compatibles, mais cela nécessiterait de les rehausser à 65 m minimum au lieu de 50, ce qui aurait un impact plus important sur le paysage. La hauteur et le nombre de circuits constituent ainsi un compromis. Il ajoute que les enfouissements se situent surtout sous ou le long des chemins d'exploitation : la gêne sera ponctuelle et offrira en même temps la possibilité d'améliorer la praticabilité de ces chemins.

Jean-Marie Thibault relève que l'enfouissement 400 kV est techniquement faisable, mais que RTE s'y refuse pour des raisons financières et de déstructuration de l'environnement. Dans le même temps, il note que la première compensation proposée par RTE consiste à enfouir des lignes, opérations sur lesquelles RTE affirme disposer d'un bon retour d'expérience. Il juge cette situation paradoxale.

Fabrice Luchier, chef de projet RTE, précise que ce retour d'expérience porte sur l'enfouissement des lignes de moindre tension, non pas sur le 400 kV.

Jean-Marie Thibault juge que la puissance et le voltage ne jouent pas sur la largeur de la tranchée.

Christine Lombard indique que c'est pourtant bien le cas : la tranchée est plus large si la puissance est plus importante. Si RTE parvient à maîtriser les impacts (hydrologique, agricole...) sur 80 cm à 1 m, une tranchée d'une dizaine de mètres est bien plus complexe à réaliser.

Fabrice Luchier confirme les propos de Christine Lombard : pour une ligne 90 kV, la tranchée fera 80 cm pour un chantier de 4 m de large ; pour une ligne 400 kV comme Avelin-Gavrelle, la tranchée serait de 10 m pour un chantier de 30 m de large.

Jean-Marie Thibault n'est pas d'accord avec ce qui vient d'être dit, citant des cas d'enfouissement à 225 kV dans le Verdon et à 400 kV entre la France et l'Espagne. Il estime par ailleurs que l'évolution des techniques permettra d'enfouir les lignes 400 kV sous 15 ans.

Jean-Louis Carlier explique que pour de nouvelles constructions de lignes 400 kV en Europe, les enfouissements se font dans des territoires fortement urbanisés. Il confirme que la puissance dimensionne la tranchée. Il rappelle que RTE a toujours dit que l'enfouissement était techniquement faisable, mais que la tranchée de plus de 10 mètres de large était de nature à impacter fortement les milieux traversés. Il souligne que RTE a fait appel à des cabinets experts, et a travaillé sur les aspects pédologiques avec la Chambre d'Agriculture.

M. Carlier convient que l'interconnexion France-Espagne est une ligne 400 kV enfouie, mais il rappelle que cette ligne, en courant continu, est beaucoup moins puissante que la ligne Avelin-

Gavrelle. Il mentionne également le Filet de sécurité PACA à 225 kV, également en souterrain, mais qui pourrait vite devenir insuffisant si l'efficacité énergétique ne s'améliore pas sensiblement dans la région. Il indique que RTE étudie déjà des solutions de substitution.

Enfin, il souligne que la raison majeure du non-enfouissement d'Avelin-Gavrelle réside dans son impact environnemental rédhibitoire, sans oublier le surcoût prohibitif. Il ajoute que la technique CIG (isolation gazeuse) pour des liaisons 400 kV est possible en aérien (pose des « tubes » CIG sur des plots), mais pas en technique souterraine pour une puissance de 4 600 MW. Il souligne qu'il s'agit de l'état de l'art en matière d'enfouissement.

Jean-Marie Thibault juge que RTE tenait exactement le même discours il y a quinze ans pour France-Espagne ou dans le Verdon.

Jean-Louis Carlier répond qu'à l'époque c'était le coût qui était rédhibitoire pour RTE, au-delà de l'impact environnemental.

Claude Chardonnet retient les points suivants sur le thème de l'agriculture :

- L'élaboration d'une convention avec la profession agricole doit aussi veiller à préserver la biodiversité ; la convention doit couvrir les chantiers relatifs à Avelin-Gavrelle (construction nouvelle ligne/démontage de la ligne actuelle) et à l'enfouissement des lignes de moindre tension ;
- La mise en place d'un suivi des impacts de la ligne devra être effectué de manière rigoureuse et sur plusieurs années ;
- L'anticipation des projets agricoles, notamment dans la Pévèle : grâce à une veille de la Chambre avec renvoi à RTE.

Elle reprend également les propos de plusieurs participants ayant fait remarquer que les mesures compensatoires concernent souvent plusieurs thématiques à la fois.

MILIEUX NATURELS

Dominique Merlin et Daniel Petit (bureau d'étude AMBE), présentent l'analyse thématique relative aux milieux naturels.

Cf. Diaporama en annexe

Jean-Luc Vago, AMBE, souligne que la présentation insiste beaucoup sur les amphibiens et les chiroptères, en été et en hiver, car il y a un risque de pollution aquatique pendant les travaux. Dans le bois de l'Offlarde notamment –, les naturalistes ont trouvé un très grand nombre d'espèces d'insectes, dont certaines très rares. Il rappelle que dans le Nord-Pas-de-Calais, il n'y a pas d'espèces protégées nationalement d'un point de vue réglementaire. En revanche des espèces présentes dans le secteur du projet justifient la présence de la zone d'inventaire ZNIEFF. Il mentionne une espèce dont l'autochtonie n'est pas établie, même si elle a été observée à Thumeries.

→ Echanges

Christophe Hildebrand revient sur sa volonté de définir des mesures compensatoires dignes de l'impact. Il note qu'on arrive à réduire 85 % de l'impact sur les oiseaux grâce au balisage et se demande ce que RTE prévoit pour compenser les 15 % restants. Il suggère de faire de la restauration de milieux ou de l'aide à la restauration de milieux.

Daniel Petit indique que les 85 % correspondent à une moyenne nationale, toutes espèces confondues, sur des lignes 400 kV : pour certaines espèces, le balisage est efficace à 100 %.

Jean-Luc Mériaux, expert sur les impacts environnementaux à la Cour administrative d'appel de Douai, souligne que le balisage avifaune est un système de réduction d'impact. Il a travaillé sur des lignes 400 kV avec des experts pour vérifier l'efficacité de ce dispositif. Il confirme que la sensibilité aux lignes varie beaucoup selon les espèces d'oiseaux : cela tient à leur façon de voler, mais aussi à la disposition des câbles – si un même circuit est composé de plusieurs conducteurs, les câbles sont davantage visibles et causent peu d'accidents. Il explique que 19 lignes sont suivies, comme la ligne Cotentin-Maine. Les experts étudient ces lignes existantes avant et après balisage ; quand la ligne est neuve, on regarde les lignes semblables dans des milieux semblables. Les résultats montrent que de nombreuses espèces ne devraient plus avoir d'accident du tout (en rapport avec ce qui est observé avec la ligne existante). Certains rapaces (busards cendrés, par exemple), en revanche, pourraient continuer d'en avoir. Il souligne que les résultats sont très fiables, au vu des nombreux acteurs mobilisés et des lignes étudiées.

M. Mériaux revient sur la compensation : il indique que le Conseil national de la protection de la nature (CNPN) demande que la compensation porte d'abord sur les espèces qui sont concernées. A titre personnel, il refuse qu'on donne de l'argent pour compenser la disparition d'espèces, car cela n'enraye pas cette disparition. Il juge nécessaire que la compensation porte sur la préservation des espèces concernées.

Jean-Louis Carlier indique que le Code de l'environnement prévoit une compensation lorsqu'il y a un impact résiduel. Il explique ne pas connaître tous les impacts non couverts par le balisage et ajoute qu'il n'est pas toujours possible de compenser à proximité du projet, si on souhaite préserver l'habitat d'une espèce, par exemple.

Vincent Leville juge logique qu'on essaie de compenser en fonction des espèces touchées. Il comprend aussi que cela puisse être discuté, car détruire un habitat c'est aussi menacer l'espèce. Il n'est pas vraiment favorable à des compensations locales et suggère de regarder à l'échelle du Schéma régional de cohérence écologique, par exemple.

Claude Chardonnet retient qu'il y a une évaluation plus fine à mener des effets sur l'avifaune. Elle note un appel à un ciblage des mesures compensatoires, sans exclure un élargissement du périmètre au-delà de la ligne.

Patrick Doby estime que ce sont aussi les gens qui subissent l'impact qui doivent être compensés, et pas ailleurs.

Vincent Leville juge que ce raisonnement tient pour les milieux naturels, mais pas nécessairement pour les autres critères.

Patrick Doby souhaite que les serpentins soient éloignés des habitations, surtout s'il y a un sifflement.

Christophe Hildebrand indique n'être pas certain que ces serpentins soient perceptibles, y compris sur le plan visuel.

Dominique Merlin précise que le balisage prévu entre la vallée de la Marque et le bois de l'Offlarde. Deux secteurs habités sont concernés : le Riez et la Navette-Pétrie.

Jean-Luc Mériaux explique qu'il n'y a pas d'impact sonore ; les balises (dont les serpentins sont une version) émettent une simple vibration uniquement perceptible par les oiseaux. Il ajoute que les balises blanches ont un effet sur les espèces nocturnes, car elles réfléchissent la lumière ; les balises rouges aussi. Il précise que ces serpentins sont écartés de 48 à 72 mètres et sont difficilement visibles. Leur diamètre est de 30 cm pour une longueur de 80 cm ; elles sont positionnées sur le câble de garde donc à une altitude importante.

Patrick Doby relève la présence d'un dépôt de munition à Moncheaux. Il demande si cela a été pris en compte par RTE.

Jean-Louis Carlier indique que le projet est compatible avec le plan de prévention des risques technologiques du secteur. Il n'y a donc pas de risque de rapprocher la ligne des habitations pour s'éloigner de ce dépôt.

Louis Dumon souhaite savoir si les incidences changent pour une ligne qui passe à 400 m du site des Cinq-Tailles au lieu d'1,5 km, pour déterminer s'il s'agit toujours d'une efficacité de 85 %.

Daniel Petit rappelle que ce chiffre de 85 % est une moyenne de toutes les lignes étudiées sur tout le territoire, il a été cité pour donner une idée de l'efficacité.

Louis Dumon souligne que ce territoire doit être traité avec soin ; c'est pour cela qu'il souhaite connaître l'impact d'une ligne se rapprochant d'un site ornithologique.

Jean-Luc Mériaux cite des exemples de lignes balisées qui traversant la vallée de la Durance et sur lesquelles on ne relève pas d'accidents pour les oiseaux.

Louis Dumon indique parler du site des Cinq-Tailles et non d'autres territoires.

Christine Lombard explique que la ligne actuelle, plus éloignée du bois des Cinq-Tailles n'est pas balisée. Une étude de mortalité des oiseaux a été réalisée sur une année : ce secteur de la Pévèle a été identifié comme sensible, c'est pour cela que le balisage de la future ligne a été proposé dans ce secteur.

Daniel Petit indique que la mortalité annuelle par km est de 100 à 150 oiseaux sur la ligne existante (Arrageois : 100 oiseaux par an et par km ; Pévèle : 150 oiseaux par an et par km).

Jean-Luc Mériaux indique que le nombre n'est pas suffisant pour évaluer l'impact, la qualité compte également. Il explique qu'on cote les espèces pour leur donner une qualité : cela se fait pour les oiseaux dans le cadre de la directive européenne du même nom. La compensation sera effectuée à l'aune de la menace qui pèse sur l'espèce. Il précise que la tendance est de compenser à hauteur de 3 pour 1.

Christophe Hildebrand souligne qu'une mesure compensatoire ne peut être détruite. Il se dit favorable à des compensations locales, par exemple pour préserver les itinéraires migratoires. Aux Cinq-Tailles, on ne relève pas d'espèce cible rare qui serait impactée directement par la ligne : l'impact est plus diffus, sur un grand nombre d'espèces. Il insiste sur le fait que ce site est une ZPS intéressante par le grand nombre d'espèces présentes et les possibilités d'éducation à l'environnement, pour que les gens préservent toutes les espèces. Il n'est pas d'accord pour cibler les espèces à compenser, car ce ne sera pas forcément possible.

Vincent Leville juge que le choix ne sera peut-être pas possible.

Jean-Luc Mériaux indique que le CNPN examinera en priorité ce qui relève du local.

Christophe Hildebrand estime que les groupes de travail et commissions peuvent émettre des propositions en faveur de l'environnement local.

Louis Dumon avance qu'il y a 3 km de plus par rapport à la ligne actuelle, donc 300 oiseaux à compenser.

Daniel Petit explique qu'il ne faut pas calculer comme cela, car la ligne existante – sur laquelle ont été évalués la mortalité des oiseaux – ne sera plus là ; comme la ligne future sera balisée, ce ne seront donc pas 300 oiseaux qui seront concernés, mais beaucoup moins.

Dominique Merlin indique qu'il existe d'autres mesures pour compenser cet impact, comme la renaturation de corridors écologiques.

Christine Lombard ajoute que l'enfouissement des lignes de moindre tension va également constituer une compensation.

Claude Chardonnet indique avoir compris de l'intervention de Jean-Luc Mériaux qu'il y avait un rapport de 3 pour 1 à respecter dans la compensation et qu'il était aussi possible de rechercher des mesures en faveur de l'éducation à l'environnement.

Jean-Louis Carlier est d'accord pour ne pas acheter la compensation, car il juge que les territoires et sites concernés méritent d'être préservés. Il est également d'accord pour accompagner l'éducation à l'environnement, par exemple aux Cinq-Tailles. RTE est disposé à mettre en place un suivi des mesures compensatoires ; il appelle à l'intelligence collective pour conclure des partenariats.

Bernard Féry souscrit aux propos de Jean-Louis Carlier ; il souhaiterait qu'à la fin de la journée, on puisse distinguer ce qui relève de l'obligation de l'étude d'impact et ce qui est additionnel.

Jean-Louis Carlier propose d'inscrire ces mesures additionnelles dans l'étude d'impact sous réserve de compléments d'études.

Les points suivants sont à retenir sur le thème des milieux naturels :

- Le balisage de certaines parties de la ligne est un dispositif efficace pour réduire le risque de collision entre oiseaux et ligne électrique ;
- Les mesures en faveur de l'éducation à l'environnement peuvent être envisagées comme des mesures compensatoires ;
- S'il semble préférable de compenser localement selon les participants, il ne faut pas s'interdire de regarder au niveau régional ;
- RTE s'engage à mettre en place un suivi des mesures compensatoires.

Pause méridienne

Reprise de la réunion à 14h20.

Didier Helleboid, vice-président de la Chambre d'Agriculture du Nord-Pas-de-Calais, revient sur les mesures d'enfouissement. Il souligne qu'elles ont été bien accueillies par la profession agricole, car elles concernent un grand linéaire et sont définies en concertation avec la profession afin de minimiser la gêne.

PAYSAGES

Dominique Merlin présente l'analyse thématique paysagère.

Cf. diaporama en annexe

Jérémie Gauberti, RTE, détaille les lignes de moindre tension qui seront enfouies.

Cf. cartes

→ Echanges

Claude Chardonnet rappelle les points relevés par les participants ce matin qui ont trait à la thématique paysagère :

- Les possibilités de prise en compte des dernières évolutions technologiques pour améliorer l'insertion de la future ligne sur le territoire
- La demande du pylône Equilibre dans l'Arrageois
- Le soin particulier à apporter dans l'insertion paysagère du projet
- Le sentier GR de l'énergie proposé par les étudiantes de l'ENSP

Anne Braquet estime qu'il faut travailler la conjugaison des projets d'accompagnement avec les mesures compensatoires, que ce soit sur les plantations, sur la gestion des zones à enjeu environnemental... Elle appelle à croiser l'accompagnement et la compensation pour obtenir une bonne synergie entre les différents niveaux de projet. Elle relaie l'idée d'installer le pylône Equilibre dans l'Arrageois pour une raison de mise en valeur du secteur.

Jean-Louis Carlier explique que le fuseau de moindre impact retenu le 2 juin dans l'Arrageois comporte des angles forts, ce qui ne permet pas le recours au pylône Equilibre. RTE a alors proposé que les riverains et les agriculteurs définissent les mesures compensatoires : les enfouissements proposés ont semblé convenir aux participants.

Sandrine Belland demande pourquoi le pylône situé à Flers-en-Escrebieux dans le parc éolien, n'est plus un pylône Equilibre alors que cela avait été proposé par la commission Paysages ?

Jean-Louis Carlier indique que dans ce secteur, la ligne Avelin-Gavrelle croise une ligne 90 kV qui nécessite un pylône d'ancrage plus haut, incompatible avec le concept Equilibre.

Patrick Doby estime que sur un projet d'une durée de vie de 50 ans, il est très important de faire un état de l'art pour identifier les solutions possibles pour régler les problèmes posés aujourd'hui, et ce avant les travaux. Par exemple, pour la santé, certaines évolutions pourraient permettre de réduire les champs magnétiques. D'un point de vue paysager, il estime que le pylône Equilibre est beaucoup plus visuel et ne gênerait pas beaucoup plus si on le plaçait sur la butte de Mons-en-Pévèle, en lieu et place du pylône existant. Il ne se dit pas convaincu par la boucle proposée sur le plan visuel, bien qu'il soit peut-être trop tard pour changer de tracé.

Jean-Louis Carlier explique avoir entendu les agriculteurs demander à ce que la ligne passe en lieu et place à Mons en Pévèle, pour ne pas créer de nouveaux impacts ; mais la commission Paysages a demandé à ce qu'on ne répète pas la même erreur. En ce qui concerne l'évolution technologique et les champs magnétiques, il souligne que le champ magnétique relève des lois de l'électricité et que la technologie ne pourra que marginalement permettre de réduire encore ce champ émis par la ligne, au-delà des réductions permises par le concept Equilibre (disposition des câbles dans l'espace notamment).

Patrick Doby précise que sa question n'est pas forcément de remettre en cause le principe d'une ligne aérienne, mais de déterminer si on peut améliorer les choses avant les travaux.

Fabrice Luchier indique que le pylône Equilibre a été défini en collaboration avec le Centre national d'expertise du réseau RTE : si des évolutions technologiques voyaient le jour, l'équipe projet en sera informée. Par exemple, si un nouveau type de câble plus efficace venait à être développé, il serait possible de l'intégrer au projet. Néanmoins, il estime que dans un temps aussi court (2 ans), il paraît peu probable qu'une nouvelle technologie puisse être validée avant le début des travaux.

Bernard Féry demande si le maître d'ouvrage peut s'engager à mettre en œuvre une nouvelle solution technologique si elle était viable, à horizon 20 ans.

Jean-Louis Carlier précise qu'il y a une double temporalité : à l'horizon 2016-2017, les améliorations peuvent porter sur la limitation de l'effet Joule ; à l'horizon 20 ans, si on mettait au point un câble qui diminue par deux le champ magnétique, RTE se poserait la question de remplacer certaines portions. Toute modification sera toujours examinée au regard des coûts et avantages pour la collectivité.

Patrick Doby juge que pour les habitations sous les lignes, il peut y avoir d'autres innovations, en travaillant sur d'autres fonctions que les câbles.

Louis Dumon insiste sur l'importance de préserver l'authenticité des lieux dans La Pévèle : pour cela, comme l'a dit le garant, il appelle à ne s'interdire aucune mesure. Pour pouvoir y réfléchir dans de bonnes conditions, il demande à RTE d'adresser par mail à tous les participants, l'ensemble des documents présentés aujourd'hui et de veiller à le faire en amont des réunions.

Vincent Leville estime que la finalité ici est de limiter au maximum l'impact sur les riverains. Hors, quand on s'éloigne de l'habitat, il fait remarquer qu'on se rapproche des milieux naturels, d'où sa préoccupation. Il estime que cet objectif de s'éloigner des habitations autant que faire se peut est atteint. Il demande s'il y aura des interdictions d'urbanisation à proximité de la nouvelle ligne.

Jean-Marie Thibault relève que la ligne s'éloigne des habitations un peu partout, sauf à Tourmignies.

Jean-Louis Carlier explique qu'à Tourmignies, la ligne ne sera pas à forte proximité des habitations (*cf. carte*), à l'exception de celles existantes à proximité immédiate de la ligne existante ; c'est pour cette raison que le passage rue du Mal Foch est proposé en lieu et place. Certes, la ligne se rapproche par rapport aux habitations de la rue de la Bourlière, mais sera bien plus loin (à plus de 250 m) que les 100 mètres voire les 70 mètres des habitations. C'est aussi le cas à Moncheaux, où la ligne passe en lieu et place. A Leforest enfin, RTE cherche à passer en biais pour s'éloigner un peu plus des habitations.

Il précise que les permis de construire sont encore délivrés par certains élus, alors que d'autres se déclarent impuissants : tant qu'un propriétaire se conforme aux prescriptions des documents d'urbanisme en vigueur, rien ne peut l'empêcher de construire, y compris sous une ligne. La pression peut devenir telle que de nouvelles habitations peuvent sortir de terre, y compris dans la Pévèle. Il précise que l'association Chlorophylle Environnement a entamé une démarche auprès du préfet pour qu'il définisse une zone *non aedificandi* sous la future ligne, lequel a répondu qu'il était encore trop tôt pour définir un tel périmètre, qu'il ne pourra créer que dans le cadre d'une DUP. M. Carlier indique que ce sera dans le cadre de l'enquête publique que ce sujet pourra être abordé.

Christine Lombard rappelle la proposition de l'atelier de Moncheaux (*cf. carte*) : afin de placer la ligne à équidistance des habitations de la rue de Thumeries et du Château Saint-Pierre, les participants ont proposé de déplacer la ligne d'une quarantaine de mètres en surplombant deux trous du golf de Thumeries-Moncheaux. Pour réparer le préjudice subi, ils avaient suggéré au golf de déplacer ces trous sur une parcelle inutilisée de la cité du Domaine.

Jean-Louis Carlier indique que cette proposition a été transmise au conseil d'administration du golf et au propriétaire du château Saint-Pierre. Ce dernier est contre la proposition. Le golf a répondu par courrier (*cf. courrier en annexe*), et n'est pas favorable non plus à cette proposition, car le

déplacement de deux trous risquerait de lui faire perdre son agrément auprès de la Fédération française de golf.

Louis Dumon demande si RTE ne va pas être obligé de décaler légèrement la future ligne, puisqu'elle est censée passer en lieu et place de la ligne actuelle, qui sera démontée ultérieurement.

Fabrice Luchier explique qu'il est possible de reconstruire en lieu et place car RTE peut profiter des trois semaines de consignation de la ligne, période pendant laquelle elle n'est pas en fonctionnement.

Sandrine Belland relève que certains sites sensibles n'ont pas été identifiés : à Courcelles, l'impact paysager sera important, bien qu'on s'éloigne de la cité de la Justice. Elle considère que le secteur des éoliennes sera aussi impacté, en raison de la présence du parc éolien et de la future ligne qui s'en rapproche. Elle évoque également le cas de Leforest, où les habitations sont très proches de la ligne ; elle souhaite savoir comment elles seront traitées – une procédure d'achat avait été évoquée.

Jean-Louis Carlier précise qu'à Courcelles, le travail est déjà lancé avec la commune et l'intercommunalité pour retravailler l'insertion paysagère du passage de l'A21 et de la route entre Courcelles et Aubry d'une part, et de créer des voies douces le long du canal et autour de la base de loisirs de la gare d'eau. RTE prévoit de s'écarter du marais Lenglet. Il ajoute qu'à la cité du Villers un pré-projet a été défini par RTE pour améliorer la qualité paysagère ; cela sera débattu avec la municipalité de Flers et les habitants concernés. La commune de Leforest fait également l'objet d'une recherche paysagère concernant son entrée de ville, l'intégration de la future ligne ainsi que la problématique de circulation douce.

Didier Hellebois suggère d'effacer la ligne 90 kV dans le secteur de Flers.

Jean-Louis Carlier indique que la solution la plus économique et efficace serait de travailler sur des aménagements paysagers.

Il précise que l'achat de maisons – à Leforest comme ailleurs – est une option qui ne peut être décidée que par le ministère, et non par RTE. Par ailleurs, il souligne que la ligne moyenne tension sera enfouie, le maire de Leforest ayant alerté RTE sur son entrée de ville ; une étude sera conduite pour mieux préserver l'entrée de ville et créer une voie douce, comme à Avelin.

Sandrine Belland demande dans quel volet ces mesures sont intégrées.

Jean-Louis Carlier répond qu'il s'agit de mesures compensatoires.

Christine Lombard précise que tout ne sera pas à la main de RTE pour réaliser ces mesures : RTE propose des partenariats avec les collectivités, qui ont leur mot à dire sur le devenir des territoires concernés.

Jean-Louis Carlier indique être conscient que dans la Pévèle, les mesures portent avant tout sur l'enfouissement de lignes de moindre tension, mais pas uniquement : à Avelin, il a déjà été décidé de créer une voie douce et des aménagements paysagers. Cela permettra de répondre à l'enjeu d'amélioration du cadre de vie mais aussi à l'utilité et à l'aménagement du territoire.

Anne Braquet souligne que la question est plutôt d'identifier ce qu'on met dans les mesures compensatoires, pour répondre à plusieurs objectifs en même temps.

Jean-Louis Carlier acquiesce en soulignant le fait qu'il faut toutefois garantir la solidité juridique de l'ensemble de ces mesures.

Louis Dumon déplore de ne rien entendre sur la Pévèle en matière de mesures compensatoires. Il demande à RTE de proposer des choses, du même niveau de ce qu'il se passe ailleurs sur le territoire du projet, comme l'animation de l'espace forestier, par exemple. Il aimerait qu'on parle de la Marque, le long de laquelle un cheminement doux pourrait être aménagé. Si ces sujets ne sont pas évoqués lors de la prochaine réunion, il quittera la concertation.

Bernard Féry rappelle que l'atelier du 3 juillet 2014 dans la Pévèle n'avait pu aller à son terme en raison de la présence de personnes voulant empêcher la tenue de la concertation. Il en a résulté un décalage dans l'avancement du travail, par rapport aux autres secteurs concernés par le projet. Il appelle de ses vœux la tenue de cet atelier pour parvenir au même niveau de détail que dans les autres ateliers de proximité.

Jean-Louis Carlier ajoute que ce n'est pas parce que RTE ne parle pas des propositions que les équipes ne travaillent pas. Il souligne que même en période pré-électorale, des ateliers de proximité ont pu se tenir. La phase actuelle porte sur les améliorations de détail, au stade du positionnement potentiel des pylônes. Il présente Mathilde Derancourt, missionnée par RTE pour recenser les enjeux environnementaux et les interlocuteurs pour la mise en œuvre des mesures d'accompagnement et de compensation autour de la biodiversité. Il juge évident qu'il faut reprendre le dialogue sur le territoire.

Mathilde Derancourt, RTE, explique qu'elle contacte différents partenaires pour lancer des projets de revalorisation de la biodiversité le long de la Marque, dans le bois de l'Offlarde, sur le Filet Morand...

Jean-Louis Carlier précise qu'au-delà de ce que RTE met en œuvre avec les collectivités à Avelin, Gavrelle, Courcelles et Leforest, ajouter un volet « déplacements doux », qui valorise les territoires traversés, serait particulièrement intéressant.

Didier Helleboid rappelle que les agriculteurs ont émis beaucoup de réserves sur ces projets qui risquent de grignoter du foncier agricole. Selon lui, il y a un vrai risque de fronde.

Jean-Louis Carlier explique qu'à Leforest, les aménagements projetés n'impacteront pas la profession agricole. Plus généralement, il confirme que RTE ne fera rien sans l'accord des agriculteurs, notamment ceux qui sont concernés.

Didier Helleboid souhaite qu'on évite la double peine aux agriculteurs, car cela ne serait pas acceptable : si les agriculteurs déjà impactés par les pylônes voient leurs parcelles réduites par des mesures compensatoires, cela posera problème.

Vincent Levive souligne que la responsabilité ne relève pas nécessairement de RTE, qui ne ferait qu'accompagner des politiques déjà en place : sur les cheminements, il y aura la volonté de partir de

l'existant, de projets déjà portés par des collectivités. La trame verte et bleue, par exemple, ne pourra se faire qu'avec les acteurs locaux, en prenant en compte tous les impératifs, dont ceux de l'agriculture.

Claude Chardonnet retient les points suivants sur le thème des paysages :

- L'identification de secteurs sensibles : Courcelles, Leforest, Moncheaux, Navette-Pétrie, Riez
- La demande du pylône Equilibre dans l'Arrageois
- La prise en compte - dans le projet - des éventuelles évolutions technologiques
- L'achat de maisons : décision éventuelle après l'enquête publique
- N'exclure aucune solution d'intégration de la ligne dans le territoire
- Rechercher une combinaison, une optimisation, des mesures compensatoires d'une thématique à l'autre
- Partir de projets existants de valorisation, sans rien s'interdire et sans hésiter à innover (exemple du GR de l'énergie).

Jean-Louis Carlier ajoute une demande d'habitants de l'association « Haute Tension en Pévèle » d'enfouir une ligne 225 kV au nord-ouest du poste, avec 68 habitations surplombées. Cette demande est en cours d'examen avec l' élu concerné.

HABITAT ET SANTE

Dominique Merlin présente l'analyse thématique relative à l'habitat et la santé

Cf. Diaporama en annexe

Olivier Lacoste, directeur de l'Observatoire régional de la santé (ORS) du Nord-Pas-de-Calais, ajoute que dans le cadre de la commission Santé, le Conseil régional de l'ordre des médecins et l'ORS ont écrit pour demander au ministère de lancer une étude nationale sur les champs magnétiques et la santé. Il a été répondu que l'ANSES va publier un état des lieux actualisé d'ici la fin de l'année 2015 – le précédent rapport date de quatre à cinq ans. Il précise qu'une étude qualitative démarrera à l'automne auprès de riverains de la ligne Avelin-Gavrelle et de voisins d'une autre ligne-témoin de la région pour évaluer la perception de la future ligne et de son influence sur la santé perçue.

→ Echanges

Didier Helleboid remarque que le pylône Equilibre réduit le champ magnétique. Par conséquent, il demande que ce pylône soit installé sur l'intégralité de la ligne.

Jean-Louis Carlier explique que l'absence de proximités d'habitations dans l'Arrageois évite d'avoir à recourir au pylône Equilibre, qui coûte plus cher à produire. Il ajoute que RTE a privilégié les enfouissements de lignes dans l'Arrageois, car il y a là un véritable enjeu de cadre de vie et pour l'agriculture.

Didier Helleboid souligne que les agriculteurs sont eux aussi concernés par la question du patrimoine et de sa valeur. Il revient sur la demande d'identification de projets nouveaux d'ici le

début des travaux et propose d'inclure un dispositif de coordination entre RTE et la profession agricole dans la convention en cours d'élaboration.

Vincent Leville indique qu'il est possible de prévoir des espaces réservés à l'agriculture dans les documents d'urbanisme, pour préserver le patrimoine agricole.

Didier Helleboid estime que ce n'est pas le sujet : il craint plutôt que le projet empêche certains projets agricoles de voir le jour.

Vincent Leville se demande comment RTE peut compenser les aspects liés à la santé, à part faire partir les riverains.

Jean-Louis Carlier confirme qu'on ne peut que chercher à éviter les éventuels effets sur la santé humaine, car il voit mal comment compenser cet aspect. Aujourd'hui, il note que tout le monde – instances sanitaires en tête – est conscient que quand un projet de ligne arrive, cela crée des émois voire des inquiétudes. Il souhaite qu'une information claire et complète sur le sujet soit diffusée pour apaiser les craintes. Il rappelle que le critère prépondérant pour le choix du fuseau de moindre impact était bien celui des proximités existantes d'habitations, mais aussi les nouvelles proximités qui pourraient être générées par un fuseau. Il souhaite que les personnes inquiètes puissent rencontrer des experts indépendants, qui puissent leur expliquer qu'on peut mesurer le champ magnétique, le calculer à partir de l'intensité du courant dans la ligne, faire des simulations grâce aux lois physiques de l'électricité, mettre en place un suivi des champs magnétiques liés à la ligne... Pour lui, la vraie réponse à cette inquiétude est là. Il appelle à ne pas entretenir un climat de doute et de suspicion, tout en comprenant les inquiétudes exprimées. Il rappelle qu'au-delà de 100 m, on ne trouve quasiment plus de champ magnétique lié à la ligne dans une habitation – le champ magnétique qu'on y mesure étant alors essentiellement dû aux appareils électriques installés.

Jean-Marie Thibault indique avoir 4 petits-enfants concernés par la ligne, tout en rappelant qu'il y a en tout 15 enfants habitant à moins de 200 mètres selon lui. Il souligne que des rapports sont sortis, que des experts existent. Il souligne que lors de la réunion publique qui s'est tenue à Attiches le 26 mars dernier à l'initiative d'élus et d'associations, certaines vérités ont été dites en matière de valeur de champs magnétiques. Il note par ailleurs que certaines idées reçues perdurent chez des acteurs clés du projet. Il cite l'exemple de M. Barsacq, qui considère que le souterrain émet plus de champ magnétique que l'aérien alors que le champ magnétique moyen est 15 fois moins puissant en souterrain qu'en aérien, selon lui.

Jean-Louis Carlier fait remarquer que les intervenants de la réunion d'Attiches ont cité uniquement certains des nombreux rapports existants sur la santé et ont montré des câbles 225 kV pour illustrer un propos sur une ligne 400 kV

Jean-Marie Thibault juge qu'il y a un paradoxe : apparemment, il n'y a aucun souci de santé selon RTE, et pourtant il y a une commission Santé. Il se demande à quoi sert la concertation et pourquoi RTE s'y est engagé.

Bernard Féry indique que la commission Santé a travaillé et lancé des actions sous son contrôle : des mesures, des études, une fiche pédagogique. Il rappelle que dès la fin du débat public, RTE a

manifesté sa volonté de répondre aux préoccupations en créant une commission dédiée, avec des engagements en matière de suivi.

Jean-Louis Carlier indique n'avoir jamais déclaré qu'il n'y avait aucun problème de santé.

Jean-Marie Thibault souligne que le doute des populations conduit à cette inquiétude. Il estime que si M. Carlier était à sa place, il se comporterait de la même manière. Il évoque également la question de l'hypersensibilité électrique, amenée à se développer à l'avenir.

Louis Dumon demande s'il y aura une augmentation du champ magnétique avec la nouvelle ligne.

Jean-Louis Carlier indique que le champ magnétique va diminuer en moyenne avec la nouvelle ligne, d'une part car elle sera à deux circuits de 2300 MW chacun : le champ magnétique est à considérer pour chaque circuit et non sur l'ensemble, car les champs ne s'additionnent pas entre eux. D'autre part, la disposition des câbles et l'opposition de phase peuvent même conduire à une neutralisation partielle des champs magnétiques entre eux. Il précise que ceci a été simulé par un professeur de Supélec : cette simulation, pour un doublement de la puissance transitée, aboutit à une diminution de l'ordre de 30 % du champ magnétique moyen sur la nouvelle ligne par rapport à la ligne actuelle.

Jean-Marie Thibault estime qu'il ne faut pas oublier de rappeler que le transit triple avec la nouvelle ligne.

Jean-Louis Carlier corrige : le transit est multiplié par 1,5, car il y a deux circuits.

Jean-Marie Thibault considère que le pylône Equilibre a été choisi par des personnes qui ne connaissent rien aux champs magnétiques ; il relève que comme par hasard, ce concept retenu est celui qui émet le moins de champ magnétique.

Christine Lombard explique que cet objectif de réduction du champ magnétique était dans le cahier des charges.

Louis Dumon demande l'ampleur de la réduction du champ magnétique si la ligne était enfouie. Il dit calculer une diminution de 1 000 %.

Jean-Louis Carlier explique que cette comparaison n'a pas de sens et ne s'engage pas sur le chiffre avancé par M. Dumon.

Louis Dumon relève qu'on ne doit pas se limiter dans les solutions, comme l'a souligné le garant.

Jean-Louis Carlier rappelle que le projet respecte largement la réglementation. Il souligne que les études récentes (Bunch, Pedersen, Schütz) montrent qu'on se trouve dans une phase où les scientifiques constatent qu'il n'y a pas d'évidence sur l'augmentation du facteur de risque pour la leucémie infantile.

En réponse à une question précédente de Jean-Pierre Delencre et de Jean-Marie Thibault, **Christine Lombard** explique que le préjudice visuel fait l'objet d'un dispositif d'indemnisation. En premier lieu, on procède au recensement des habitations concernées dans une bande de 200 m de part et d'autre de la ligne. Une commission d'experts immobilier est constituée sous l'égide du préfet pour évaluer

le préjudice avant les travaux de construction, et une fois la ligne mise en service. En fonction de cette évaluation, les propriétaires sont indemnisés.

Claude Chardonnet ajoute que c'est au travers du préjudice visuel qu'on évalue le préjudice patrimonial.

Louis Dumon demande qui définit la bande de 200 mètres de part et d'autre.

Christine Lombard explique que le contrat de service public fixe cette distance. Elle précise que si des habitations sont situées au-delà mais en co-visibilité de la ligne, il est possible de les inclure dans ce dispositif.

Louis Dumon demande à disposer de la répartition des proximités nouvelles et des proximités existantes.

Les chiffres sont les suivants :

Moins de 70 m :

- *Existantes : 8 (3 au rond-point de Leforest, 2 à la Navette-Pétrie, 2 au Riez, 1 au poste d'Avelin)*
- *Nouvelles : 0*

Moins de 100 m :

- *Existantes : 26 (8 au rond-point de Leforest, 14 à la Navette-Pétrie, 3 au Riez, 1 au poste d'Avelin)*
- *Nouvelles : 1 (rue Basly)*

Moins de 250 m :

- *Existantes : 173*
- *Nouvelles : 100*

Jean-Marie Thibault demande si un budget est dédié à cette indemnisation du préjudice patrimonial et visuel ou si elle fait partie des mesures compensatoires.

Jean-Louis Carlier indique que cette indemnisation est incluse dans le budget total du projet, sans fléchage pour l'instant.

Vincent Leville demande si RTE a la possibilité d'exproprier.

Jean-Louis Carlier répond que RTE ne peut pas exproprier, même avec une DUP pour une ligne aérienne.

Louis Dumon relève qu'il y a davantage de proximités d'habitations à la Pétrie. Il estime qu'il suffit d'indemniser trois maisons pour épargner une quinzaine d'habitations.

Jean-Louis Carlier explique qu'aujourd'hui, la solution sur certains secteurs est de passer en lieu et place. C'est le cas à la Pétrie. Il ajoute que RTE n'a pas le pouvoir de racheter des maisons pour épargner d'autres habitations sans autorisation préalable.

Louis Dumon propose alors d'enfouir la ligne à la Navette-Pétrie.

Jean-Marie Thibault indique que dans la Pévèle, il y a de la place au Riez pour y implanter un poste aérosouterrain.

Louis Dumon demande à combien se chiffre le coût de la compensation du préjudice visuel.

Fabrice Luchier indique que ce montant ne sera connu qu'après la mise en service, lorsque le préjudice sera identifié.

Bernard Féry demande s'il existe un retour d'expérience, sur le projet Cotentin-Maine par exemple.

Jean-Louis Carlier confirme qu'un tel retour d'expérience existe. RTE fournira le chiffre, la donnée étant non connue à ce jour.

Jean-Marie Thibault demande si le cas de Coutiches relève de cette indemnisation.

Jean-Louis Carlier indique que l'indemnisation ne relevait pas du Contrat de service public, qui a été conclu après la construction de la ligne 400 kV Avelin-Lonny (passant à Coutiches).

Claude Chardonnet retient les points suivants sur le thème habitat et santé :

- La nécessité d'un travail dans la Pévèle sur le tracé et les mesures d'accompagnement et de compensation.
- La mise en place d'un dispositif de contrôle et de suivi sur l'engagement de réduction du champ magnétique pris par RTE
- La communication des chiffres des proximités nouvelles et existantes (*fait, cf. encadré ci-avant*)
- Une évaluation du montant du préjudice visuel (REX d'autres projets)

Conclusions

Jean-Louis Carlier retient plusieurs idées pour les mesures d'accompagnement ou compensatoires : les mesures en faveur de la biodiversité, l'éducation à l'environnement, l'utilisation de chemins existants pour valoriser le territoire, l'étude sur un GR énergétique.

Sandrine Belland demande si une étude est disponible sur le GR.

Jean-Louis Carlier indique que c'est le cas. Il a également noté qu'un travail reste à mener dans la Pévèle pour préciser le projet. Il faudra également regarder avec les habitants pour que les compensations concernent le territoire. Les études vont se prolonger, sur plusieurs sujets. En matière de santé, il considère qu'il faut dialoguer sur la base d'informations fiables, vérifiables, mesurables, et surtout mettre en place un dispositif de suivi.

Jean-Marie Thibault juge que ce suivi servira surtout aux générations futures.

Jean-Louis Carlier indique qu'en tant que technicien, RTE prend l'engagement de réduction du champ magnétique, mais n'est pas en mesure d'effectuer un suivi médical. Il souligne que des spécialistes seraient plus habilités pour mener ce travail.

Bernard Féry souhaite qu'au sein du compte-rendu, pour chaque thématique, un récapitulatif des échanges et points à retenir pour le travail de RTE soit effectué (*ndlr. fait à la fin de chaque séquence*)

Fin de la réunion.

Durée de la réunion : 6h20.