

## Réunion de la commission Paysages n°9 du 27 mars 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 commence à 9 h.

### Ouverture de la réunion

**Jean-Louis Carlier, directeur de projet, RTE**, accueille les participants à la 9<sup>e</sup> réunion de la commission Paysages. Cette réunion a une vocation conclusive avant la réunion d'Inter-commissions du 28 avril 2014 et en vue de proposer le fuseau de moindre impact.

**Claude Chardonnet, animatrice, C&S Conseils** demande aux participants s'ils souhaitent faire des remarques sur le compte-rendu de la commission précédente<sup>1</sup>.

**Louis Dumon, Pévèle Environnement**, transmettra une proposition de rédaction à RTE<sup>2</sup>.

**Claude Chardonnet** présente l'ordre du jour de la réunion.

### Retour sur la proposition de l'atelier Pévèle

**Jean-Louis Carlier** revient sur la proposition de passage de la ligne par la forêt de Phalempin, dans le périmètre de la zone Natura 2000, suggérée par des participants de l'Atelier Pévèle. Il indique que cette proposition est en cours d'examen et qu'à ce titre, les gestionnaires des sites concernés ont été sollicités :

- . L'ONF<sup>3</sup>,
- . Le Conseil Général du Nord, en tant que pilote opérationnel du document d'objectifs de la Zone de Protection Spéciale pour les oiseaux du Bois des Cinq Tailles,
- . La Direction départementale du territoire et de la mer (DDTM), à propos des zones humides,
- . La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), au sujet des milieux naturels et du paysage.

Hormis l'ONF, aucun de ces organismes n'a transmis de réponse officielle à RTE.

RTE souhaite rassembler tous ces organismes avant mi-avril 2014 afin de synthétiser leurs avis et les présenter lors de la réunion d'Inter-commissions du 28 avril 2014.

---

<sup>1</sup> Cf. [Compte-rendu de la Commission Paysages du 24 janvier 2014](#).

<sup>2</sup> Non reçue le 14 avril 2014

<sup>3</sup> Office National des Forêts

**Bernard Féry, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)**, estime que la Concertation en cours a permis de dégager un certain nombre de possibilités de fuseaux :

- soit à partir des premiers travaux consécutifs au choix, en ILC du 10 juin 2013, du corridor Est
- soit dans différents Ateliers examinant les convergences entre notamment des alternatives de fuseaux et des formes de solutions les mieux adaptées (Atelier de l'Arrageois pour une option nord en droite ligne ; Atelier de la Pévèle pour une suggestion de passage à partir de l'Attargette et traversant la Forêt de Phalempin).

A la proposition du maître d'ouvrage, la Commission Milieux naturels et la Commission Paysages se sont naturellement saisies de ces formes de solution nouvelles pour les soumettre à leur première expertise.

S'agissant de cette suggestion de passage à partir de l'Attargette et traversant la Forêt de Phalempin, il faut noter le travail de pré-étude relativement important réalisé par des membres de l'Atelier de la Pévèle et aussi les échanges constructifs auxquels elle a donné lieu lors de la 3<sup>ème</sup> et de la 4<sup>ème</sup> réunion de cet Atelier. Le maître d'ouvrage a déclaré pour sa part que le passage dans une forêt ou à travers une zone Natura 2000 avait été écarté dans la définition des fuseaux en accord jusque-là avec les acteurs de la concertation, mais que cette suggestion méritait d'être examinée pour apprécier sa faisabilité et il a engagé immédiatement différentes démarches en ce sens auprès notamment des partenaires publics concernés par cette suggestion.

Lors de la 4<sup>ème</sup> réunion de l'Atelier de la Pévèle, ont été notés les nombreux avantages qu'elle pourrait apporter, avec aussi deux difficultés : au regard du classement de la Forêt domaniale de Phalempin et au regard de la zone protégée ZPS. La question étant de savoir si ces difficultés sont rédhibitoires.

Observant que cette suggestion est le fruit des travaux de la Concertation en cours, le Garant souhaite donc que les démarches officielles engagées auprès des partenaires publics concernés trouvent leur résultat d'ici à la prochaine réunion de l'ILC en mai-juin prochain, de façon à savoir si cette suggestion constitue une alternative de fuseau à part entière et s'ajoute par conséquent aux autres fuseaux déjà inscrits, ce en vue de la détermination du fuseau de moindre impact. Ces démarches permettront de clarifier :

- le statut administratif et juridique des sites traversés
- ainsi que les moyens et/ou les conséquences notamment économiques qu'occasionnerait cette suggestion pour le passage éventuel de la nouvelle ligne THT si elle devait être reconstruite à cet endroit.

A ce titre, le Garant, si les parties le souhaitent, pourra participer aux travaux ou rencontres susceptibles de faire la lumière sur ces questions.

**Jean-Louis Carlier** propose au garant d'assister à la réunion organisée avec les services concernés.

**Patrick Doby, habitant d'Attiches**, remercie RTE d'examiner cette proposition de passage. Il regrette qu'aucun photomontage ne permette de rendre compte de ses avantages et de ses inconvénients.

**Jean-Louis Carlier** propose de réaliser trois photomontages sur cette proposition :

- depuis l'entrée de la rue de la Cheminée vers la forêt de Phalempin ;
- dans la plaine de Drumetz vers la forêt ;
- à la sortie du bassin des Cinq Tailles.

**Bruno Rabin, Agence Bocage**, indique qu'il pourra présenter prochainement ces photomontages.

**Patrick Doby** souligne qu'il ne sera pas forcément utile d'installer des pylônes Equilibre dans le bois, afin de réduire les coûts de ce passage. Le recours à des pylônes classiques semble plus adapté dans ce secteur.

**Jean-Louis Carlier** précise que le nouveau concept de ligne aérienne Equilibre ne correspond pas seulement aux pylônes, mais à la ligne, dans son ensemble. Il est donc difficile de mélanger les types de pylônes.

**Laurence Morice, Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement du Pas-de-Calais**, juge important que la ligne ait une identité globale.

**Sandrine Belland, Chargée de mission Environnement à la Mission Bassin Minier**, demande si la proposition a été présentée à la Commission Milieux Naturels.

**Jean-Louis Carlier** répond que la proposition a effectivement été présentée à la Commission Milieux Naturels et n'a pas paru souhaitable aux experts. Il ajoute que l'AMBE a rédigé un état des lieux des enjeux écologiques de la zone concernée par la proposition.

### L'étude paysagère : points de vue à retenir et cotation des critères de comparaison des fuseaux

**Bruno Rabin** présente les photomontages réalisés en complément de l'étude paysagère et les cotations par critères attribuées à chaque fuseau.

*Cf. Annexe 2 – Réalisation des photomontages*

**Patrick Doby** demande combien de câbles constitueront la ligne.

**Jean-Louis Carlier** précise qu'avec le pylône Equilibre la ligne comportera 18 câbles conducteurs répartis en deux (c'est-à-dire deux circuits) fois trois phases de trois conducteurs. Par contre, avec le pylône F44 la ligne comportera 24 conducteurs, répartis en six phases de quatre conducteurs.

### → Echanges

#### Sur les photomontages

**Pierre-François Duriez, agriculteur à Bersée**, demande si la représentation des pylônes sur les photomontages correspond à leur position exacte future.

**Bruno Rabin** précise que les pylônes sont positionnés de manière hypothétique et non définitive, de façon à gêner le moins possible le paysage, en suivant des tracés techniquement vraisemblables.

**Pierre-François Duriez** signale que les pylônes sont souvent placés au milieu des champs.

**Jean-Louis Carlier** souligne que les parcelles des fuseaux Ouest sont souvent plus petites qu'à l'Est, ce qui permettrait de mieux répartir les pylônes et de les positionner plus facilement en bordure de parcelle, comme l'a demandé la commission Agriculture. En revanche, pour un passage à l'est, certains pylônes seront en pleine parcelle.

**Patrick Doby** regrette l'absence de points de vue :

- du Petit Attiches vers Mons-en-Pévèle, le long de la rue la Cheminée.
- de l'Offrande vers le bassin des Cinq Tailles alors qu'un point de vue existe dans l'autre sens, sans concerner d'habitations.

**Bruno Rabin** indique la difficulté de répondre à toutes les demandes de photomontages.

**Christine Lombard, chargée de concertation, RTE**, ajoute que de nombreux photomontages ont déjà été réalisés, en choisissant des points de vue types. Il n'est pas envisageable de représenter le paysage de manière exhaustive. Elle suggère à Monsieur Doby de consulter le point de vue 9 qui

présente une vue de la vallée de la Marque et pourrait ressembler à la vue des Cinq Tailles depuis l'Offrande.

**Patrick Doby** signale qu'au point de vue n°6, le pylône est situé dans le bois, sans représenter la tranchée qui devrait être déboisée.

**Bruno Rabin** précise que le pylône est situé derrière le bois, mais que ce n'est pas visible sur le photomontage.

**Jean-Louis Carlier** ajoute qu'il faut déboiser en partie lorsque la ligne passe au-dessus d'une canopée de 25 mètres. Celle-ci doit, au minimum, être surplombée de 5 mètres par les conducteurs les plus bas (généralement en milieu de portée). Un déboisement pourrait être suivi d'une plantation d'espèces poussant entre 5 et 7 mètres, à âge mature.

**Patrick Doby** indique qu'il lui semblait que le fuseau traversant la butte de Mons-en-Pévèle avait été abandonné.

**Jean-Louis Carlier** rappelle que ce tronçon a été ajouté suite au premier atelier local de Moncheaux pour intégrer l'hypothèse d'une nouvelle ligne en lieu et place en totalité de l'existante.

**Louis Dumon** demande si le passage de 4 câbles conducteurs par phase pour les pylônes F44 à 3 câbles pour les pylônes Equilibre est techniquement réalisable.

**Jean-Louis Carlier** indique que ce type de jonction est faisable.

**Guy Desbiens, Association Les Amis du P.P.**, demande d'ajouter un point de vue depuis le siège social de l'association, vers la Voie Verte.

**Christine Lombard** répond que le point de vue 19 présente une vue de la Voie Verte.

**Sandrine Belland** souligne que certains points de vue, tels que le point de vue 12, concernent plusieurs fuseaux. Elle suggère que ces photomontages prennent en compte chacun des fuseaux afin de les comparer.

**Bruno Rabin** rappelle qu'il a choisi les photomontages à réaliser en fonction des scénarios de moindre impact potentiels.

**Louis Dumon** présente sa réflexion sur ce que la ligne peut apporter au territoire. Il s'agit d'une étude sur l'impact de la ligne sur le développement durable dans laquelle il s'interroge sur les éventuels bénéfices de la ligne pour l'aménagement du territoire, la nature, le paysage, le bien-être des personnes... Il a dénombré 146 habitations situées à moins de 100 mètres de la ligne actuelle et a étudié les possibilités de réduire le nombre d'habitations concernées par la future ligne.

Il insiste sur la nécessité de préserver la Pévèle et de considérer le développement durable, c'est-à-dire de laisser aux générations futures la possibilité d'en bénéficier.

Il demande d'enfouir la ligne sur trois kilomètres afin d'impacter 35 habitations en moins.

*Cf. Annexe 3 - Cartes de Louis Dumon*

**Jean-Louis Carlier** rappelle les difficultés liées à l'enfouissement d'une ligne 400 000 volts :

- Des pylônes faisant la jonction entre partie aérienne et partie souterraine d'environ 100 tonnes devront être construits de chaque côté de la ligne enfouie, autour d'un poste intermédiaire de 2 hectares.
- Enfouir 3 kilomètres de ligne à deux circuits coûterait environ 30 millions d'euros.

Il rappelle que RTE, conformément à sa mission de service public, voit son activité régulée, dépendant de tarifs qui sont souvent revus et qui suivent un impératif national de réciprocité et de non-discrimination.

Les résultats financiers de RTE sont apparus dans la presse dernièrement ; il est à noter qu'une partie du bénéfice lié à des recettes supplémentaires (période de froid) vont être reversées aux clients<sup>4</sup> comme le prévoit le tarif.

Une autre solution serait de conserver la ligne existante et d'enfourer une seconde ligne, nécessaire à la sécurité d'alimentation électrique. Cette solution coûterait 18 millions d'euros environ et impliquerait un cofinancement.

**Patrick Doby** demande la variation de coût entre les différentes solutions présentées.

**Jean-Louis Carlier** indique que :

- Le projet actuel – construction d'une ligne aérienne 2 circuits 400 000 volts en pylône Equilibre sur 16 km et le reste en pylône F44 - coûte entre 125 et 135 millions d'euros, en coût complet. La ligne coûte à elle-seule 55 à 60 millions d'euros, le pylône Equilibre coûte entre 1,8 et 1,9 millions d'euros par kilomètre et le pylône F44, environ 1,4 million d'euros. Sont également pris en compte les coûts des travaux dans les postes et des mesures compensatoires.
- Conserver la ligne existante et enfourer 3 kilomètres pour le deuxième circuit coûterait environ 18 millions d'euros pour les 3 kilomètres, incluant les deux postes permettant la jonction aéro-souterraine.
- Enfouir les deux circuits sur ces trois kilomètres coûterait 30 millions d'euros.

**Louis Dumon** demande quelle est la valeur des mesures compensatoires.

**Jean-Louis Carlier** répond que, dans la Pévèle (de Moncheaux à Avelin), les mesures compensatoires sont évaluées à environ quatre millions d'euros. Il s'agirait essentiellement de l'enfouissement de 20 à 30 kilomètres de lignes moyenne tension.

**Vianney Cappoen, habitant d'Attiches**, demande pourquoi une ligne 400 000 volts est enfouie à Bouchain.

**Jean-Louis Carlier** indique que cette ligne a été construite pour raccorder au poste de Mastaing la centrale à cycle combiné au gaz de Bouchain, réalisée par EDF. Il s'agit d'une ligne 400 000 volts à 500 MW (la future ligne Avelin-Gavrelle aura quant à elle une puissance de 4600 MW). Le producteur n'a pas accepté la solution de ligne aérienne proposée par RTE pour des raisons de délai et a demandé l'enfouissement en acceptant de prendre le coût à sa charge. L'enfouissement est possible dans le cas d'une liaison à 400 000 volts d'une puissance de 500 MW, mais coûte très cher.

**Anne Coppin, Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (STAP) du Nord**, demande s'il existe un plan présentant les tracés supposés, utilisés pour concevoir les photomontages. Elle estime que les tracés s'approchent trop de la butte de Mons-en-Pévèle.

**Bruno Rabin** indique que ces plans existent et peuvent être transmis. Il ajoute que plusieurs scénarios de passage sont envisageables autour de la butte de Mons-en-Pévèle.

### Sur la cotation des critères pour chaque fuseau

**Louis Dumon** demande de juger les fuseaux en fonction de leur impact sur l'ensemble du territoire car impacter certaines maisons permet d'en libérer d'autres.

**Bruno Rabin** souligne qu'il s'agit de comparer les fuseaux entre eux. De nouveaux impacts seront nécessairement créés.

<sup>4</sup> <http://www.rte-france.com/fr/actualites-dossiers/a-la-une/resultats-financiers-de-rte-de-solides-resultats-financiers-qui-confirment-la-robustesse-du-modele-economique-de-rte-1>

## → La Pévèle

**Vianney Cappaen** propose les corrections suivantes au tableau de comparaison des fuseaux de la Pévèle Ouest :

- Pévèle Ouest 1 – Critère « *Impact sur les éléments structurants du paysage* » : Il estime que le pylône crée une visibilité forte. Ce fuseau ne peut être considéré comme sans impact (blanc). Il demande de qualifier ce critère en jaune.
- Pévèle Ouest 1 et Ouest 2 - Critère « *Perception depuis l'habitat* » : Les deux fuseaux ne sont pas différenciés alors que le fuseau Pévèle Ouest 2 n'impacte que les habitants de Tourmignies et non ceux de l'Attargette, de Wattines et de Drumetz, comme le fuseau Pévèle Ouest 1. Par ailleurs :
- Pévèle Ouest 1 : Parmi les deux zones résidentielles citées, les hameaux de l'Attargette et de Wattines ne sont pas mentionnés.
- Pévèle Ouest 2 : Les zones résidentielles citées sont déjà impactées par la ligne existante.
- Pévèle Ouest et Pévèle Est – Critère « *Impact sur les activités culturelles et de loisirs* » : Les impacts des deux secteurs devraient être évalués de la même manière car chacun d'eux est traversé par de nombreux chemins de promenade.

Il ajoute qu'il mettra à disposition de Monsieur Rabin des documents illustrant ces remarques.

**Patrick Doby** demande de revoir les couleurs des fuseaux de la Pévèle. Selon lui, le fuseau Ouest 1 est sensiblement plus impacté que le secteur Ouest 2.

**Louis Brin, Habitant de Faumont**, souligne la présence de plusieurs habitations à Faumont, à la Cité Verte, la rue de la Catoire et la rue Colette, qui ne sont pas relevées dans le critère « *Perception et habitat* » pour le fuseau Pévèle Est 2.

**François-Antoine Debski, conseiller municipal de Faumont**, partage cette remarque.

**Bruno Rabin** prend note de ces informations et indique que, dans ce secteur, les marges de manœuvre permettront d'ajuster le tracé.

**Pierre-François Duriez** demande que le fuseau Pévèle Est 4 – Critère « *Interactions visuelles avec d'autres lignes THT* » soit évalué en critère défavorable (orange foncé), à cause de la confrontation des pylônes Equilibre avec la ligne treillis Avelin-Mastaing.

**Bruno Rabin** indique que la couleur orange foncé est utilisée lorsque deux « points durs » sont identifiés.

**Anne Coppin** demande qu'un photomontage représente la co-visibilité de la ligne avec le domaine d'Assignies car elle est indiquée dans le tableau.

**Christian Sterckeman, collectif des riverains du Hameau de la Becque**, estime que le poste d'Avelin n'a jamais été traité en Commission Paysages, probablement car la tâche serait ardue. Ce poste est une outrance car il est entouré de 98 pylônes.

Il salue les travaux de l'agence Bocage ; les interventions enrichissantes de Monsieur Debombourg qui a révélé des manières de regarder et d'aligner les pylônes ; ainsi que les remarques de Madame Braquet qui a insisté sur la nécessité d'aider à concevoir un paysage emblématique de l'époque contemporaine.

Il remercie Monsieur Rabin d'avoir évoqué l'atmosphère du paysage. Selon lui, aider RTE à constituer cette atmosphère, n'implique pas nécessairement d'agir contre RTE.

Il salue par ailleurs les interventions picturales et philanthropiques de Monsieur Dumon sur le regard à porter sur la Pévèle.

Il souligne le risque que la ligne suive des zigzags très coûteux pour éviter des points de vue.

Il ajoute que les fuseaux Est et Ouest convergent au poste d'Avelin, au Hameau de la Becque, et demande à RTE d'alléger l'enchevêtrement des lignes autour du poste. Il propose d'enfourer les lignes 225 000 volts qui croisent le fuseau Ouest à la sortie d'Attiches.

**Jean-Louis Carlier** indique qu'enterrer des lignes 225 000 volts relèverait des mesures compensatoires. Il rappelle qu'un groupe de travail a été organisé au sujet d'Avelin et propose que l'étude sur le poste soit approfondie en sollicitant l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage, comme cela avait été fait pour le poste de Gavrelle.

Il souligne que les mesures compensatoires relèvent du code de l'environnement. C'est pourquoi, il sera juridiquement peu justifiable de prévoir des compensations dans le corridor Ouest alors que c'est le corridor Est qui a été retenu. Des solutions sont peut-être possibles au titre du Programme d'Accompagnement de Projet.

Il propose que RTE étudie les améliorations possibles et leurs coûts pour présenter une première réponse à la réunion d'Inter-commissions du 28 avril 2014. Cette étude pourra se prolonger au-delà du fuseau du choix du moindre impact car c'est un invariant.

**Louis Dumon** salue le travail de Bruno Rabin. Il estime qu'installer la ligne Avelin-Gavrelle à proximité de la ligne Avelin-Mastaing permet de concentrer les impacts en un endroit. Sur ce tronçon commun, les deux lignes pourraient être reconstruites en pylônes Equilibre.

Il propose les modifications suivantes au tableau de comparaison des fuseaux :

- Secteurs Ouest et Est de la Pévèle – Critères « *Impact sur un élément paysager emblématique* » et « *Impact sur les éléments structurants du paysage* » : Il estime que les impacts sont les mêmes pour les deux secteurs.
- Pévèle Ouest - Critère « *Points de vue et belvédères remarquables* » : Il demande d'évaluer l'impact en orange clair et non en vert à l'ouest.
- Pévèle Ouest 1 et Ouest 2 - Critère « *Perception depuis l'habitat* » : Selon lui, le contraste n'est pas atténué par les « *écrans visuels* » évoqués dans le tableau.
- Pévèle Ouest – Critère « *Impacts sur les activités culturelles et de loisirs* » : Il considère que l'impact est le même à l'est qu'à l'ouest.
- Le bilan des fuseaux est le même à l'est qu'à l'ouest.

**Françoise Drecq, conseillère municipale de Mérignies**, rappelle que, pour chacun des membres de la Commission Paysages, le paysage le plus important est celui que l'on voit depuis sa fenêtre. Elle souligne le caractère subtil et nuancé de la recherche du moindre impact paysager.

En référence au fuseau Pévèle Ouest 1 – Critère « *Perception depuis l'habitat* », **Patrick Doby** indique qu'il existe effectivement un écran visuel depuis Tourmignies mais non depuis le Petit Attiches. Il juge que l'impact de la nouvelle ligne ne peut pas être considéré comme minimisant.

**Jean-Louis Carlier** rappelle qu'un photomontage sera réalisé dans ce secteur.

**Anne Coppin** demande quelle méthode a été suivie pour obtenir le « *Bilan des fuseaux* ».

**Bruno Rabin** indique avoir pris en compte, de manière nuancée, les configurations permettant d'améliorer l'impact existant et celles qui lui sont plutôt défavorables. Il rappelle que l'impact nul n'existe pas mais qu'il s'agit au contraire d'identifier le moindre impact.

**Jean-Louis Carlier** explique la méthode suivie par la Commission Agriculture : trois couleurs – vert, jaune et orange - permettent d'évaluer les niveaux d'impacts. Tous les critères évalués en vert, jaune ou orange ont été comptés et synthétisés dans un diagramme. Il ajoute qu'il faut intégrer la possibilité qu'un critère soit considéré comme plus important qu'un autre.

Il propose à la commission de suivre une méthode semblable pour présenter les impacts des fuseaux à la réunion d'Inter-commissions du 28 avril 2014.

**Michel Tillie, Association Campagnes Vivantes**, souligne le caractère forcément subjectif de cette étude. Il suggère d'identifier des critères discriminants permettant d'affirmer qu'un point de vue est beau ou non.

Selon **Patrick Doby**, le critère discriminant est la proximité entre la ligne et les habitations.

**Bernard Féry** rappelle que les critères du tableau sont le fruit du travail de la Commission qui a permis de caractériser les paysages, au cours des nombreuses réunions.

**Vianney Cappoen** propose que le fuseau Est 4 – Critère « *Perception depuis l'habitat* » soit considéré comme défavorable – c'est-à-dire de couleur orange – car il est très proche d'habitations.

### Sur le fuseau du Bassin Minier

**Sandrine Belland** estime que l'amélioration suggérée dans le critère « *Impacts sur les points de vue et belvédères remarquables* », est relatif : il dépend de la position de l'observateur. Selon elle, il n'y a ni amélioration ni détérioration depuis le terriil.

**Bruno Rabin** indique que cette amélioration est visible dans les photomontages 37 et 36.

**Laurence Morice** souligne l'importance du rapport d'échelle dans la perception du paysage. Celle-ci dépend donc de la position de l'observateur.

**Sandrine Belland** remarque que des itinéraires liés aux activités culturelles et de loisirs ne sont pas pris en compte, notamment un chemin le long de la Deûle, passant par Ostricourt, Auby et Evin-Malmaison.

**Louis Dumon** signale que la ligne représentée par le point de vue 34 passe par quatre greens du golf.

**Jean-Louis Carlier** précise qu'à Moncheaux, le tracé pris en compte pour réaliser les photomontages passe à l'extrémité sud du golf (comme la ligne actuelle) sans traverser le green.

Il rappelle que l'atelier de Moncheaux avait proposé de surplomber le golf et le Bois Langlart, en passant à proximité des Châteaux Saint Pierre et Bellincamp, ce qui n'a pas été retenu.

### Sur les fuseaux de l'Arrageois

**Laurence Morice** considère que conformément au bilan des fuseaux de l'Arrageois, le fuseau Est permet à la ligne de s'inscrire dans un rapport d'échelles cohérent avec les autres lignes de communication (LGV, autoroute), très marquées dans le paysage. Par ailleurs, en implantant le pylône Equilibre, les utilisateurs de ces axes de communication pourront contempler ce paysage tourné vers l'avenir.

### Conclusion

**Jean-Louis Carlier** informe que les observations formulées pendant la réunion seront analysées avant le 10 avril 2014 et intégrées à l'espace réservé de la commission. Les membres pourront ainsi formuler leurs remarques avant le 22 avril 2014. L'ensemble sera synthétisé et restitué à la réunion Inter-commissions du 28 avril 2014. La méthode utilisée dans le bilan de la comparaison des fuseaux sera modifiée en réponse à la proposition d'Anne Coppin.

**Vianney Cappoen** rappelle qu'il avait été demandé en Commission Milieux Naturels<sup>5</sup> de prendre en compte les potentielles balises avifaunes dans les impacts visuels.

**Jean-Louis Carlier** précise que les balises avifaunes sont des spirales installées sur les câbles de garde de la ligne pour éviter qu'elle ne soit percutée par des oiseaux. Il est prévu d'installer ces balises sur certains tronçons si les études avifaunes le préconisent, au titre des mesures de réduction d'impact. Il propose de présenter des photographies de lignes électriques équipées de telles balises. Il ajoute que les pylônes pourront éventuellement être peints d'une autre couleur que le blanc, si cela semble pertinent, si cela est autorisé par le designer.

### Les mesures compensatoires

**Jean-Louis Carlier** présente l'état des réflexions sur les mesures compensatoires du projet Avelin-Gavrelle.

*Cf. Annexe 4 – Les mesures compensatoires*

**Christian Sterckeman** juge qu'enfouir une des deux lignes 225 kV du poste d'Avelin permettrait de mieux faire accepter la ligne Avelin-Gavrelle.

Il ajoute que les pylônes n'ont pas nécessairement vocation à être blancs. Ils sont traditionnellement gris.

**Patrick Doby** demande si la taxe pylône est supprimée si la ligne est enfouie.

**Jean-Louis Carlier** répond qu'elle ne serait effectivement plus versée. Il ajoute qu'environ 4 000 euros par pylône et par commune sont versés au titre de la taxe pylône.

**Patrick Doby** estime que, si la ligne est enfouie, la taxe pylône sera économisée.

**Jean-Louis Carlier** répond qu'enfouir trois kilomètres conduirait à supprimer cinq pylônes, soit économiser 20 000 euros par an. Sur dix ans, cette économie suffirait seulement à financer les études de mise en souterrain, ce qui serait loin d'être suffisant pour financer l'enfouissement.

**Anne Coppin** demande si l'aménagement paysager est compris parmi les mesures compensatoires.

**Jean-Louis Carlier** répond qu'elles sont comprises dans le coût global de la ligne aérienne, au titre des mesures d'accompagnement.

**Anne Coppin** demande combien coûterait le remplacement des pylônes de la ligne Avelin-Mastaing par des pylônes Equilibre, sur le tronçon commun avec Avelin-Gavrelle.

**Jean-Louis Carlier** indique que remplacer les pylônes de la ligne Avelin-Mastaing sur trois kilomètres coûterait environ 5 millions d'euros. Il précise que les composantes de la ligne actuelle ne pourraient pas être réutilisées.

**Sébastien Ruffin, chargé de projet, RTE**, signale qu'à ce coût s'ajouterait notamment des contraintes techniques telles que la suppression de la ligne existante. Au total, cette mesure vaudrait environ 8 millions d'euros.

**Louis Dumon** demande s'il est possible de regrouper plusieurs lignes sur des pylônes de plus grande taille.

**Jean-Louis Carlier** répond que construire des lignes 4 circuits 400 000 volts ne répond pas aux principes de sécurité et n'a jamais été réalisé en France. Cette solution existe dans certains pays comme la Pologne. Cela implique d'augmenter le nombre de circuits, c'est-à-dire construire plus de

---

<sup>5</sup> Cf. Compte-rendu de la Commission Milieux Naturels du 20 mars 2014

lignes, pour pallier une éventuelle avarie de pylônes qui impliquerait instantanément la mise hors tension de 4 circuits.

### Comptage des proximités potentielles entre la ligne et les habitations

**Christine Lombard** présente la méthode et les résultats provisoires des comptages des proximités potentielles entre la ligne et les habitations pour chaque fuseau.

*Cf. Annexe 5 – les proximités*

**Patrick Doby** estime que l'étude minimise les nouvelles proximités avec la ligne au secteur de l'Attargette-Drumetz, car le fuseau est très étroit entre Drumetz et l'Offrande. Entre trois et quatre habitations seraient situées à moins de 70 mètres de la future ligne.

**Jean-Louis Carlier** indique que le tracé sera défini de manière à ne s'approcher que d'une seule habitation à moins de 70 mètres.

**Patrick Doby** indique que la même situation est rencontrée à l'Attargette.

**Jean-Louis Carlier** signale que le diaporama de l'étude et les tracés théoriques utilisés pour les photomontages seront intégrés à l'espace réservé de la commission.

**Patrick Doby** ajoute que le comptage des habitations ne prend pas en compte les maisons construites à proximité de la ligne existante.

**Christine Lombard** indique qu'il s'agit du critère « *Proximités nouvelles* ».

**Jean-Louis Carlier** précise que :

- les « *Proximités existantes* » désignent les maisons situées à proximité de la ligne existante ;
- les « *Proximités nouvelles* » désignent les maisons qui n'étaient pas concernées par la ligne existante et qui pourraient être proches de la future ligne ;
- les proximités potentielles avec des zones d'habitat futur sont aussi calculées.

Il rappelle que ces éléments ont été évoqués en Commission Santé.

**Anne Coppin** demande quelles seront les marges de manœuvre restantes pour améliorer le paysage, car les critères liés à l'habitat conduisent naturellement à dessiner des tracés.

**Jean-Louis Carlier** indique que le critère paysager sera notamment pris en compte pour choisir le fuseau moindre impact lors de la réunion d'Inter-commissions.

**Claude Chardonnet** clôt la réunion et donne rendez-vous à la **réunion Inter-commissions du 28 avril 2014** aux représentants de la commission : Louis Dumon, Sandrine Belland, Vianney Cappoen, Pierre-François Duriez, Monsieur Delencre, Madame Drecq, Anne Coppin, éventuellement Monsieur Doby ou Anne Braquet.

Fin de la réunion : 13h.