



Réunion de la commission Agriculture n°7 du 1^{er} octobre 2014 à Saint-Laurent-Blangy

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 10h10

Didier Helleboid, vice-président de la Chambre d'Agriculture du Nord – Pas-de-Calais, accueille les participants à la 7^e réunion de la Commission Agriculture. Il signale que la prochaine Instance Locale de Concertation (ILC) se tiendra le 14 octobre 2014. Il indique que des réunions entre RTE et les exploitants agricoles ont été organisées depuis la dernière réunion de l'ILC, le 2 juin 2014.

Christine Lombard, chargée de concertation RTE, remercie la Chambre d'Agriculture d'accueillir la Commission. Elle excuse Jean-Louis Carlier, directeur de projet de RTE, ainsi que Bernard Féry, le garant, qui n'ont pas pu participer à la réunion.

Claude Chardonnet, animatrice C&S Conseils, présente l'ordre du jour de la réunion. Elle demande aux participants s'ils ont des remarques sur le compte-rendu de la commission précédente.

Aucun participant n'a de remarque sur le compte-rendu précédent.



Point d'actualité du projet avant l'ILC du 14 octobre 2014

Christine Lombard indique que l'objectif de choisir le fuseau de moindre impact de la future ligne Avelin-Gavrelle a été partiellement atteint, lors de l'ILC du 2 juin 2014 organisée sous l'égide du Secrétaire général adjoint de la Préfecture du Nord :

- Dans l'Arrageois, le fuseau Centre a été choisi parmi les trois fuseaux étudiés ;
- Dans le Bassin minier, le fuseau unique a été validé ;
- Dans la Pévèle, six des neufs fuseaux étudiés ont été écartés. Le Secrétaire général a demandé à RTE d'approfondir les études des trois fuseaux restants, en techniques aérienne (pour les fuseaux Ouest 1 et 2) et souterraine (pour les fuseaux Ouest 1, 2 et 3).

L'ILC du 14 octobre 2014 devra se prononcer en faveur de la technique souterraine ou de la technique aérienne et, le cas échéant, sur l'ensemble du fuseau de moindre impact de la future ligne.

Didier Helleboid note que les débats de la réunion de l'ILC du 2 juin 2014 furent longs et que certains participants n'ont pas souhaité chercher le consensus ou l'ouverture.

Jeannette Willocq, maire de Moncheaux, estime que certains de ses collègues ont manqué de respect, notamment vis-à-vis du sous-préfet.

Didier Helleboid fait part de son appréhension concernant la prochaine réunion de l'ILC. Il constate que depuis l'ILC du 2 juin 2014, certains agriculteurs remettent en cause, pour la première fois, la position de la Chambre d'Agriculture. Il note par ailleurs qu'un courrier a été adressé par des associations à la FDSEA¹.

Alain Hespel, consultant agro-alimentaire, juge que la réunion de l'atelier de proximité de la Pévèle du 3 juillet 2014 a été catastrophique car les opposants cherchaient à poser sans cesse les mêmes questions sans en attendre les réponses, afin d'interrompre le débat.

Didier Helleboid rappelle que, par principe, la position de la Chambre d'Agriculture n'est pas de s'opposer au développement économique ni à la création d'infrastructures mais d'éviter, autant que faire se peut, les impacts sur le monde agricole.

Christine Lombard signale que le Secrétaire général qui a présidé l'ILC du 2 juin, M. Marc-Etienne Pinault, a changé de poste et devrait être remplacé à l'ILC du 14 octobre par le nouveau Secrétaire général : M. Gilles Barsacq.

Elle salue l'investissement de la profession agricole depuis le débat public organisé en 2011 et la concertation engagée depuis 2012 sur le projet Avelin-Gavrelle, notamment dans le cadre de la Commission Agriculture, de la réalisation de l'étude agricole et de l'organisation de réunions avec les exploitants.

¹ Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles.

A la demande du Secrétaire général de la Préfecture, lors de l'ILC du 2 juin 2014, RTE a étudié la mise en souterrain de la ligne électrique dans la Pévèle. Une étude sur la technique souterraine avait déjà été produite en février 2012 par RTE pendant le débat public et mise à disposition du public².

Christine Lombard souligne qu'aucune ligne électrique 400 kV d'une telle puissance n'a jamais été mise en souterrain dans le monde. Un tel chantier serait exceptionnel et il convient de s'interroger, dans l'étude, sur les nombreuses contraintes liées aux travaux mais aussi à l'exploitation.

Par ailleurs, mettre la ligne en souterrain provoquerait des impacts environnementaux non négligeables, d'une part parce que l'emprise du chantier est multipliée par six et, d'autre part, parce que l'infrastructure devrait provoquer des impacts forts sur l'agriculture, les milieux naturels et l'hydrologie.

Didier Helleboid ajoute que mettre en souterrain la ligne conduira également à prélever 1,5 ha de terrain pour l'installation de postes aérosouterrains. Cette emprise augmentera l'impact sur la profession agricole.

Christine Lombard ajoute que l'étude réalisée à ce jour analyse de manière approfondie la mise en souterrain de la ligne dans le secteur de la Pévèle, selon des passages d'une longueur de 5 km à l'intérieur des fuseaux Ouest 1, Ouest 2 et Ouest 3. En 2012, la mise en souterrain de la ligne avait été étudiée de manière générique sur des tronçons de 8 km, 16 km et sur la totalité de la ligne.

L'étude actuelle intègre notamment :

- L'identification d'éventuelles nouvelles techniques pour réduire les impacts et les coûts ;
- Une étude pédologique produite par la Chambre d'Agriculture sur les types de sols en présence, et les moyens de préserver la valeur agronomique des terres ;
- Une étude hydrogéologique, le secteur concerné étant très humide ;

Le bureau Environnement de Dominique Merlin, plus généraliste, a apporté des informations complémentaires sur l'environnement, les documents d'urbanisme, l'habitat, les infrastructures.

Ces informations seront intégrées à l'étude jointe au dossier de l'ILC du 14 octobre 2014.

Par ailleurs, à la demande de certains acteurs de la concertation, le Ministère de l'Energie a désigné le bureau italien CESI, cabinet indépendant, pour réaliser une contre-expertise. Ce même bureau d'étude avait produit une contre-expertise du projet Cotentin-Maine, en 2008.

Didier Helleboid souligne qu'une partie de l'étude sur la technique souterraine a été confiée au pédologue de la Chambre. L'étude s'est avérée plus compliquée que prévu mais le pédologue y travaille avec sérieux.

Christine Lombard ajoute que les échanges avec ce pédologue et les techniciens de RTE a permis de réfléchir à de nouveaux modes opératoires.

² Pour consulter l'étude sur la technique souterraine réalisée dans le cadre du Débat public, en 2012 : <http://www.rte-ligne-avelingavrelle.com/wp-content/plugins/download-monitor/download.php?id=6>



Louis Dufraine, président de la propriété privée rurale du Nord, demande si la mise en souterrain de la ligne électrique est comparable avec un projet de canalisation souterraine porté par Noréade qui prévoit de se référer aux indemnités proposées par RTE.

Didier Helleboid répond que le projet de Noréade consiste à ne poser qu'une seule canalisation. En revanche, si la ligne Avelin-Gavrelle est mise en souterrain, l'emprise du chantier s'étendra sur une trentaine de mètres de largeur.

Les difficultés causées par la mise en souterrain ne sont pas liées aux indemnités.

Anne Nicolas, chargée de projet à la Chambre d'Agriculture du Nord – Pas-de-Calais, précise que Noréade fait référence à un protocole d'indemnité utilisé par RTE, et non à un mode opératoire.

Didier Helleboid ajoute que ce protocole d'indemnité repose sur une convention entre la profession agricole et RTE existant dans de nombreuses régions françaises. Elle prévoit des barèmes réactualisés tous les ans et repris dans le cadre de travaux réalisés par d'autres opérateurs.

Christine Lombard signale que la mise en souterrain de 5 km de ligne dans la Pévèle engendre un surcoût de 60 millions d'euros que RTE ne peut pas financer. C'est pourquoi, s'il est décidé de mettre en souterrain la ligne sur ce tronçon, les collectivités locales et territoriales seront sollicitées pour son financement.

Concernant la technique aérienne, les études se poursuivent à l'intérieur des fuseaux Ouest 1 et Ouest 2 dans la Pévèle.

Les réunions agricoles et les ateliers de proximité

→ Les ateliers de proximité

Christine Lombard présente le dispositif lancé pour rechercher un tracé au sein des fuseaux validés à l'ILC du 2 juin 2014 :

- Des réunions ont été mises en place avec les exploitants agricoles, notamment pour réfléchir aux implantations des pylônes en limitant la gêne agricole ;
- Dans la continuité des ateliers locaux et présidés par le garant Bernard Féry, des ateliers de proximité réunissent des riverains et des élus. Ils sont organisés par secteurs :
 - . L'Arrageois (Gavrelle, Beaumont, Oppy, Neuvireuil, Izel-lès-Equerchin, Quiéry-la-Motte);
 - . Courcelles, Auby, Flers-en-Escrebieux ;
 - . Leforest et Evin-Malmaison ;
 - . Moncheaux ;
 - . La Pévèle.

Tous les ateliers de proximité se sont réunis à deux reprises, hormis les ateliers de la Pévèle et d'Evin-Leforest qui ne se sont réunis qu'une seule fois.



Didier Helleboid juge que le projet tient compte, de mieux en mieux, des demandes de la Chambre, vis à vis des élevages et dans le choix des fuseaux.

Christine Lombard ajoute qu'à cette étape du projet, RTE échange de manière itérative avec les exploitants et les riverains, à propos d'éléments concrets, tels que la position des pylônes.

→ Les réunions avec les exploitants agricoles

Anne Nicolas revient sur les réunions organisées avec les exploitants agricoles :

- En juillet 2014, la première série de réunions a permis d'informer sur les conclusions de l'ILC du 2 juin 2014 ;
- Début septembre 2014, la deuxième série de réunions a permis de rappeler les engagements de RTE, notamment concernant les élevages et les distances avec les bâtiments agricoles.

Elle ajoute que les exploitants sont amenés à travailler sur des cartes présentant un tracé hypothétique imaginé par RTE afin d'identifier d'éventuelles améliorations.

Elle souligne l'évolution des préoccupations des exploitants entre les deux séries de réunions :

- Dans l'Arrageois :
 - . Les exploitants demandent pourquoi ils ne bénéficieront pas du pylône Equilibre.
 - . Ils s'interrogent aussi sur les mesures compensatoires proposées par RTE : il est envisagé de mettre en souterrain la ligne 90 kV Gavrelle-Esquerchin, composée de deux lignes parallèles séparées de 15 à 20 mètres. Les exploitants s'interrogent sur les raisons de n'enfourer qu'une seule des deux lignes à la sortie de Gavrelle.
- Dans le Bassin Minier :
 - . Les exploitants s'interrogent sur l'articulation du projet et de son calendrier avec l'opération d'aménagement foncier de Lauwin-Planque.
 - . Ils s'interrogent également sur la possibilité d'implanter des pylônes dans la zone d'expansion de crues (ZEC) prévue dans le projet de renaturation du Filet Morand.

Christine Lombard indique que dans les secteurs où la ligne sera équipée en pylône treillis (Arrageois), presque tous les pylônes devraient pouvoir être placés en bordure de chemin ou en limite d'îlots pour limiter la gêne agricole. Le pylône Equilibre, à base ronde et à l'emprise au sol limitée, permet de réduire la gêne à l'égard de l'activité agricole.

A propos des mesures compensatoires dans l'Arrageois, elle précise qu'il était envisagé au départ de conserver les deux files de pylônes 90 kV entre Neuvireuil et Gavrelle parce qu'elles ont été reconstruites il y a une vingtaine d'années en poteaux monopodes, moins contraignants que des pylônes treillis. A la demande notamment de riverains de Neuvireuil, il a finalement été décidé de mettre en souterrain une des deux files de pylônes : celle la plus proche des habitations de Neuvireuil.



→ Les tracés pris pour hypothèse

Christine Lombard présente les tracés pris pour hypothèse :

Dans l'Arrageois

- Au départ de Gavrelle, trois variantes sont identifiées :
 - . Une variante longeant un chemin de remembrement mais qui est emprunté par les engins assurant le ramassage des betteraves ;
 - . Une variante suivant un chemin communal, permettant de s'éloigner des habitations d'Oppy et de Neuvilleul mais qui s'approche de la commune de Gavrelle et qui se situe en hauteur ;
 - . Une variante située entre les deux chemins, dans un point bas, qui permettrait une meilleure insertion dans le paysage et une certaine équidistance entre les villages. D'un point de vue agricole, la gêne pourrait être limitée à condition de placer les pylônes aux limites d'exploitation, ce qui semble possible.
- Entre Neuvilleul et Izel-lès-Equerchin, le tracé devrait suivre un passage médian recherché entre les deux villages.
- Au nord d'Izel-lès-Equerchin, il est envisagé de faire passer la ligne au nord du fuseau pour s'éloigner de bâtiments d'élevage.
- Vers l'autoroute A1, un passage au sud du fuseau doit permettre de s'écarter des habitations de Beaumont. Des discussions sont en cours pour étudier la possibilité de positionner un pylône dans un délaissé entre la LGV et l'autoroute.

Dans le Bassin Minier

La recherche de l'emplacement des pylônes est liée à l'avancement de l'aménagement foncier dans le secteur de Lauwin-Planque. A ce sujet, RTE travaille en collaboration avec le Conseil général du Nord, pour une prise en compte dès l'avant-projet. La Commission Agriculture sera informée à mesure de l'avancement en cohérence des deux projets.

Ensuite, deux passages sont proposés : l'un au nord des quatre éoliennes de Lauwin-Planque, l'autre entre les éoliennes. Il n'existe pas de distance réglementaire entre les éoliennes et les infrastructures mais la DREAL recommande de s'écarter, au minimum, à une distance égale à la hauteur de l'éolienne (pales comprises), soit au moins 150 mètres dans le cas présent.

A Flers-en-Escrebieux, Courcelles et Aubry, les marges de manœuvres sont réduites, du fait des zones d'habitat et d'activités mais aussi de nombreux réseaux de canalisations de gaz ou de canalisations chimiques.

Le secteur d'Evin-Malmaison et de Leforest est également assez contraint par les zones d'habitat. Au nord du canal, en lien avec le projet de renaturation du filet Morand, RTE envisage de faire passer la ligne en bordure de la zone d'expansion de crues (ZEC), projet piloté par la Communauté d'agglomération Hénin-Carvin (CAHC).

Au rond-point Casimir Beugnet à Leforest, aucune marge de manœuvre n'est possible : la future ligne devra passer en lieu et place de la ligne existante pour éviter de surplomber des habitations.



RTE prend aussi en compte les parcelles en reconversion dans le cadre du Projet d'intérêt général (PIG) de Métaleurop.

Au Sud du Bois de l'Offlarde, le tracé devrait s'écarter de la ligne actuelle et des cités de Leforest pour entrer légèrement dans le Bois. Une réflexion est menée avec le Conseil général du Pas-de-Calais, l'Office National des Forêts et EDEN 62 pour favoriser la biodiversité dans ce secteur et créer un corridor écologique.

Moncheaux

Il est envisagé que la ligne passe en lieu et place de l'existante, en bordure du golf de Moncheaux-Thumeries.

Au nord de Moncheaux, il est envisagé d'éviter la Voie verte et de trouver plutôt un passage médian entre les zones habitées.

Mons-en-Pévèle

Au sud de la commune, dans le fuseau Ouest 1, une variante permettrait d'implanter deux pylônes sur une bande enherbée le long de la Marque. L'autre variante s'approche du Bois des Cinq Tailles.

Christine Lombard signale que le pylône Equilibre contraint d'augmenter le nombre de pylônes pour suivre des angles. De ce fait, dans la Pévèle, il est plus difficile de positionner chaque pylône sur des limites d'îlots.

Fuseau Pévèle Ouest 2

Deux variantes sont envisagées dans ce fuseau. Elles présentent un virage important qui impliquerait de multiplier le nombre de pylônes Equilibre. C'est pourquoi il a été proposé de positionner exceptionnellement un pylône F44 pour permettre un angle plus fort et d'installer 3 pylônes Equilibre en moins.

→ Echanges

Didier Helleboid note que l'aménagement foncier à Lauwin-Planque est discuté depuis le début de la concertation.

Pascal Hossepied, Responsable Service Aménagement rural et agricole au Conseil général du Nord, répond que le projet de RTE et les attentes du monde agricole sont bien pris en compte par les services départementaux chargés de l'aménagement foncier de Lauwin-Planque. D'après les services concernés, l'articulation entre les deux projets se passe bien.

Didier Helleboid considère qu'il est légitime de demander la mise en souterrain des deux lignes Gavrelle-Esquerchin, aussi bien que l'installation du pylône Equilibre sur l'ensemble du tracé. Un compromis devra être trouvé pour satisfaire les vellétés des exploitants.

Par ailleurs, la Chambre d'Agriculture souhaite que les anciennes parcelles de Métaleurop concernées par un Projet d'intérêt général (PIG) soient réservées à la culture, alimentaire ou non.

A propos du passage de la ligne à Moncheaux, **Jeannette Willocq** signale que les participants à l'atelier de proximité auraient souhaité que la ligne passe plus près du golf.



Christine Lombard indique qu'ils avaient demandé de traverser le golf et/ou de traverser le Bois Langlard. Dans les deux cas, la ligne devait sortir du fuseau retenu. L'analyse de cette demande a été présentée lors du second atelier.

Anne Nicolas ajoute que les exploitants avaient aussi demandé que la ligne s'approche davantage du Golf.

Jeannette Willocq signale qu'une canalisation de gaz est située à proximité du bois Langlard et regrette qu'il ne soit pas possible d'en approcher davantage la ligne.

Christine Lombard indique que les exploitants du Bassin Minier ont demandé d'implanter un des pylônes dans l'enceinte du golf, mais en bordure, de façon à ne pas gêner les parcours.

Anne Nicolas note que la mise en souterrain de la ligne séduit peu à peu les exploitants de la Pévèle, ce qui rend difficile la réflexion sur les positionnements des pylônes et le tracé de la ligne aérienne. Par ailleurs, ils n'acceptent pas que la future ligne soit déplacée dans un nouveau fuseau car, selon eux, la position actuelle de la ligne à laquelle chacun est habitué, est de moindre gêne.

Didier Helleboid souligne que Maryse Moreaux avait présenté cette position.

Anne Nicolas ajoute que les exploitants de la Pévèle ne comprennent plus le contexte du projet car la technique aérienne est étudiée dans des fuseaux différents de la technique souterraine.

Alain Hespel relaie les craintes d'un agriculteur que le passage des câbles sous la terre conduise à réchauffer le sol. Il s'inquiète de l'évolution de la valeur d'exploitation des terres traversées par une ligne souterraine alors qu'elles ont fait l'objet d'investissements de long terme pour améliorer leur irrigation.

Didier Helleboid indique avoir connu une expérience d'installation de canalisations de gaz dans sa jeunesse dont les dégâts ont été très importants.

Jeannette Willocq a connu une expérience similaire à Moncheaux.

Didier Helleboid signale que les dégâts de la mise en souterrain sont particulièrement importants en terrains drainés comme ceux de la Pévèle. De ce fait, les travaux d'installation de la ligne seront particulièrement compliqués.

Alain Hespel ajoute qu'en terres drainées et par temps de pluie, les engins agricoles risquent de s'enfoncer si la ligne est mise en souterrain.

Christine Lombard souligne que l'étude pédologique met en exergue de tels risques d'exploitation.

Alain Hespel demande si des remembrements sont prévus à Tourmignies.



Pascal Hossepied répond qu'un remembrement peut être envisagé par un conseil municipal, à la demande d'agriculteurs.

Alain Hespel estime qu'un remembrement peut faciliter le projet et cite le tracé du TGV à Avelin, réalisé pendant un remembrement : un agriculteur a accepté de céder ses terres pour construire la ligne.

Pascal Hossepied souligne que les fuseaux ont été ajustés au fur et à mesure de la concertation pour tenir compte des contraintes paysagères, agricoles ou environnementales dans la Pévèle.

Anne Nicolas signale que plusieurs corps de ferme supplémentaires et un élevage équin ont été identifiés dans le fuseau Pévèle Ouest 2.

Christine Lombard indique que les fuseaux Ouest 1 et Ouest 2 sont tous situés à proximité de trois élevages.

Analyse agricole des fuseaux dans la Pévèle

Christine Lombard présente une synthèse de l'analyse agricole des fuseaux dans la Pévèle, pour l'installation de la ligne en techniques aérienne et souterraine.

Cf. Annexe 2 – Les fuseaux dans la Pévèle

→ Echanges

Alain Hespel estime qu'il faut insister sur la validité des conclusions, quel que soit le nombre de conducteurs pour la ligne électrique. Les contraintes de la mise en souterrain sont d'ordre qualitatif et non quantitatif.

Vincent Fournier, Groupement de défense sanitaire du Pas-de-Calais, signale qu'il n'existe encore aucun retour d'expérience sur les effets sur la santé des animaux vivant dans les prairies traversées par une ligne souterraine.

Christine Lombard répond que c'est la préservation et la protection des sols qui a été étudiée dans l'étude pédologique, mais que d'autres éléments pourraient influencer comme la prise en compte des élevages.

Alain Hespel signale qu'un des postes aérosouterrains sera situé à proximité de l'église St Pierre à Antioche à Tourmignies.



Christine Lombard ajoute que l'étude sur la technique souterraine prend en compte les impacts paysagers et agricoles des deux postes aérosouterrains de 1,4 hectare au total à installer au sud de Tourmignies et au nord de Moncheaux, sur des terrains agricoles.

S'agissant de la synthèse des cotations des fuseaux potentiels de la Pévèle, selon la thématique agricole et en technique aérienne, elle signale des réajustements depuis l'évaluation présentée à l'ILC du 2 juin 2014, grâce à l'approfondissement des études sur le tracé et l'identification d'un élevage supplémentaire. Toutefois, l'évaluation finale est inchangée.

Louis Dufraine demande si des fuseaux traversent des ZNIEFF³.

Didier Helleboid signale que la mise en souterrain présente, outre les contraintes agricoles, des contraintes environnementales liées aux habitats et aux milieux naturels.

Jeannette Willocq ajoute qu'à Moncheaux, le fuseau passe à la limite d'une ZNIEFF et de l'emprise de l'entreprise Titanobel.

Didier Helleboid juge qu'en technique aérienne, il n'appartient pas à la Commission Agriculture de se positionner sur un fuseau car les trois fuseaux présentent la même cotation. Le choix relèvera donc des cotations selon d'autres thématiques.

Alain Hespel note que la position initiale du maire de Mons-en-Pévèle était de « corriger les erreurs du passé », c'est-à-dire que la ligne ne passe plus par la butte.

Pascal Hossepied demande si la CAHC a été contactée à propos du projet de zone d'expansion de crue. Il demande si des contraintes techniques empêcheraient d'implanter des pylônes dans la ZEC.

Christine Lombard répond qu'il n'est pas possible d'implanter des pylônes dans le bassin prévu par le projet car une bâche sera déposée au fond du bassin. Elle ajoute que la CAHC a déjà été rencontrée à ce propos.

Elle propose d'apporter des précisions à la commission sur le projet de renaturation du filet Morand.

Point d'avancement du groupe de travail

Anne Nicolas indique qu'il existe un protocole national entre RTE et les organisations professionnelles agricoles, et que celui-ci peut être décliné à l'échelle locale lorsque RTE réalise des travaux et des projets.

Le groupe de travail Agriculture s'est réuni fin juin 2014. La profession agricole y a exprimé ses exigences sur le mode opératoire à suivre dans le cadre d'un chantier, en particulier pour préserver la richesse du sol.

³ Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique



Didier Helleboid ajoute que les services techniques de RTE et de la Chambre d'Agriculture parviennent aujourd'hui à s'entendre, après de nombreux échanges.

Il souligne que certaines actions réalisées par RTE sur divers chantiers dans la région ont pu être mal menées, c'est pourquoi elles ont un caractère sensible pour la profession agricole.

Il salue la désignation d'un interlocuteur RTE unique pour mener le suivi de chantier et note que des préoccupations de la Chambre d'Agriculture ont bien été prises en compte.

Christine Lombard précise que le groupe de travail a pu échanger sur la réalisation du chantier, le conventionnement, l'état des lieux préalable, les diagnostics électriques des bâtiments d'élevage, les audits zoo-sanitaires, la dépose de la ligne existante ou encore, l'arasement des fondations existantes. La réflexion sur la protection des sols situés sous les pistes et les plateformes n'est pas encore aboutie.

Les prochaines échéances pour la détermination du tracé

Christine Lombard indique que la concertation se poursuivra pour choisir le tracé de la ligne dans le cadre de :

- Réunions avec les exploitants agricoles, fin novembre 2014 ;
- Ateliers de proximité avec les riverains et les élus, dont une nouvelle série sera organisée à la fin de l'année 2014 ;
- Réunions des groupes de travail Agriculture, Paysages, Santé, Milieux Naturels.

Après l'ILC du 14 octobre 2014, RTE devra bâtir l'étude d'impact du projet courant mars 2015, pour préparer l'enquête publique. L'étude d'impact sera soumise à l'avis de l'Autorité environnementale, sollicitée par le ministère de l'Energie. Les maires et services de l'Etat seront aussi consultés. Enfin, l'enquête publique devrait avoir lieu fin 2015.

Didier Helleboid estime que la poursuite du travail dépendra des conclusions de l'ILC du 14 octobre 2014.

Christine Lombard clôt la réunion et remercie les participants.

Durée de la réunion : 2h00