Reconstruction de la ligne à 400 000 volts entre Avelin et Gavrelle

Instance locale de concertation

Le 14/10/14 à Moncheaux

Compte-rendu

Liste des participants en annexe de ce compte-rendu

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

***

Début de la réunion : 18h40

Gilles Barsacq, Secrétaire général de la Préfecture du Nord, accueille les maires, les présidents d'associations et les représentants des services concernés par le projet Avelin-Gavrelle à la cinquième réunion de l'Instance locale de Concertation (ILC). Il a veillé à ce que toutes les personnes présentes à l'extérieur de la réunion puissent être entendues, en allant discuter avec certains d'entre eux. Il remercie Mme la maire de Moncheaux qui accueille la réunion dans sa commune, dont il salue l'inauguration de la nouvelle mairie. Il accueille deux représentants d'association et d'agriculteurs, invités à assister à la réunion. Il salue enfin M. Féry, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Il souhaite que les participants aux débats fassent preuve d'écoute et de courtoisie et que tous les arguments puissent être exposés et discutés.

Le choix du fuseau de moindre impact intervient trois ans après le début du débat public, en 2011, car l'Etat n'a pas souhaité précipiter la prise de décision. Il a entendu les demandes des élus d'approfondir l'étude de la mise en souterrain de la ligne et de réaliser une expertise indépendante. Il rappelle que les débats portent sur une infrastructure d'intérêt général vieillissante à reconstruire et souhaite qu'ils soient menés dans le respect de chacun. Ainsi l'ILC relève-t-elle de règles du jeu législatif qui font d'elle un lieu d'écoute et d'explication privilégiées pour les élus de la République et les représentants d'associations. Elle se distingue donc de la réunion publique. Par ailleurs, des échanges ont déjà eu lieu et continueront d'être menés avec les populations et les riverains concernés par le fuseau de moindre impact.

Au terme de l'ILC du 2 juin 2014, des fuseaux potentiels sont restés à l'étude dans la Pévèle. Ils sont sujets d'inquiétudes dans le territoire. C'est pourquoi des mesures d'accompagnement et de suivi seront discutées avec les personnes concernées.

Le Secrétaire général assure les élus de la disponibilité des services de l'Etat pour garantir la loyauté et la transparence des discussions.

Jeannette Willocq, maire de Moncheaux, remercie M. le Secrétaire général d'organiser l'ILC dans sa commune. Il s'agit pour elle d'un honneur. Elle demande que les échanges soient constructifs, sereins et respectueux, en particulier envers les services de l'Etat. Elle espère que la soirée permettra au projet d'avancer pour que celui-ci se fasse dans les meilleures conditions possibles pour les communes et leurs habitants.

Gilles Barsacq invite un représentant du monde agricole local et le président de l'association RPEL 59, invités à assister à la réunion, à s'exprimer. Il souligne la nécessité de trouver un équilibre entre les préoccupations des habitants du territoire, qu'il a lui-même rencontrés, et des manifestants étrangers au territoire concerné. Ceux-ci ne doivent pas empêcher la réunion de se tenir et le débat d'avoir lieu.

Vincent Delannoy, agriculteur à Mons-en-Pévèle, indique que la plupart des agriculteurs pévèlois concernés par le projet se sont mobilisés pour défendre leur territoire privilégié. Les agriculteurs de la Pévèle ont été amenés à se diversifier pour subvenir à leurs besoins. Il craint que l'installation de lignes au-dessus de ses cultures de fraises en serres ne restreigne le développement de son exploitation. Il rappelle que les exploitations agricoles sont porteuses d'emplois : il embauche deux salariés à plein temps ainsi qu'une dizaine de travailleurs saisonniers. Il indique que, selon certaines cartes, onze pylônes pourraient être situés à 200 mètres de son exploitation et de celle de l'agriculteur voisin. C'est pourquoi, au nom des agriculteurs de la Pévèle, il souhaite :

- Que le projet ne se fasse pas ;
- Si le projet est réalisé, que la ligne soit mise en souterrain. Selon lui, les importantes contraintes agronomiques causées pendant plusieurs années par la mise en souterrain sont préférables à la présence d'un mur de pylônes pendant plusieurs générations.

Gilles Barsacq souligne que la ligne ne surplombera pas de bâtiment agricole.

Jean-Marie Thibault, président de RPEL 59 (Rassemblement pour l'évitement des lignes), au nom d'une partie des habitants de la Pévèle et de Tourmignies, ne souhaite pas provoquer une querelle entre les habitants des fuseaux Ouest 1 et Ouest 2. Il se réjouit que la mise en souterrain, auparavant considérée comme impossible, le soit désormais sur le plan technique, même si les aspects financiers et environnementaux restent à examiner. Selon lui, le rapport élaboré par RTE et remis au préfet ne reflète pas les conclusions des travaux des commissions.

Eric Momont, maire de Mons-en-Pévèle, regrette que la présente réunion vise à choisir un fuseau qui impactera le territoire et les communes de la Pévèle, pendant les cinquante prochaines années. Selon lui, il n'est pas possible de choisir un fuseau car il estime que le dossier de concertation est encore imparfait et incomplet. Il remercie publiquement le Secrétaire général ainsi que M. Thirard et M. Pinauldt, d'avoir accepté d'étudier la faisabilité de la mise en souterrain. Il signale réclamer cette étude depuis le débat public, en novembre 2011, avec les maires d'Attiches, de Tourmignies et de Moncheaux et en prend à témoin le garant, M. Féry. Il est satisfait que la mise en souterrain de la ligne soit désormais considérée comme possible. De ce fait, il estime que la concertation aurait pu réfléchir à des fuseaux souterrains, et non uniquement à des fuseaux aériens. Il s'interroge sur la pertinence de l'étude d'une solution souterraine qui se concentre sur des fuseaux choisis dans l'hypothèse d'une solution aérienne. Il déplore que l'étude n'ait été reçue que quinze jours avant l'ILC alors qu'elle nécessite une certaine expertise et un débat contradictoire pour être comprise. De ce fait, il estime qu'il est trop tôt pour prendre une décision.

Gilles Barsacq espère que la présente réunion apportera des réponses permettant à chacun de se forger une position.

Professeur Chopin, Professeur de médecine, ancien chef du service de réanimation du CHRU de Lille, estime que le sujet de la santé a été oublié dans les débats de l'ILC du 2 juin 2014 et des Commissions Santé dont il a démissionné. Selon lui, la ligne électrique peut provoquer les effets suivants sur la santé :

- Le syndrome d'hypersensibilité, d'origine psychosomatique, produit des céphalées, des migraines et des dépressions. Il est très invalidant pour les personnes qui en sont victimes, c'est-à-dire pour 50% des personnes exposées aux champs magnétiques. Il estime qu'elles devraient être indemnisées par RTE.
- La leucémie de l'enfant. Il rappelle que le Nord – Pas-de-Calais est la première région touchée par la mortalité par cancer, la mortalité infantile, les maladies respiratoires et par le saturnisme. Il demande donc que les champs magnétiques n'aggravent pas

- l'atteinte à l'environnement de la région, même si leur effet sur la santé n'était qu'une hypothèse.

Selon lui, les déclarations de RTE selon lesquelles les champs magnétiques n'ont pas d'impact sur la santé sont fausses et ne sont pas favorables à la concertation.
Il indique que les champs magnétiques sont classés depuis dix ans comme « Possiblement cancérigènes » (2B) car aucun lien de causalité n'a encore été démontré entre le rayonnement et la survenue de pathologies et de maladies. En revanche, d'après les recherches sur ce sujet, l'existence d'un lien d'association entre les pathologies et les rayonnements électromagnétiques est claire. Il lit un extrait d'une lettre du directeur général de la Santé : « *En ce qui concerne de possibles effets à long terme* [sur les enfants dont le lieu de résidence est exposé aux champs magnétiques], *il existe une forte convergence entre les différentes évaluations des expertises internationales : une association statistique entre les champs magnétiques basse fréquence et leucémies infantiles a été observée par différentes études épidémiologiques. Ces études montrent une bonne connivence entre elles, elle est statistiquement significative pour une exposition résidentielle* ». Il estime que, contrairement à la causalité, l'association ne peut être discutée.

Gilles Barsacq prend note des propos de M. Chopin.

Alain Duchesne, maire de Tourmignies, remercie le Secrétaire général et souligne qu'il aurait apprécié la présence de M. Thirard pendant son intervention.

Gilles Barsacq signale que M. Thirard s'est rendu auprès des manifestants, afin d'échanger avec eux.

Alain Duchesne remercie la Préfecture d'avoir accepté la demande des maires d'étudier la mise en souterrain de la ligne. Il souligne la difficulté d'en comprendre le rapport en treize jours. Il note que la mise en souterrain de la ligne y est présentée comme possible, mais que la possibilité de la financer reste inconnue. Il rappelle avoir souligné à la précédente réunion de l'ILC, que la mise en souterrain de la ligne, dans d'autres fuseaux, pourrait être beaucoup moins chère et estime qu'il n'est pas pertinent de limiter l'étude de la mise en souterrain à trois fuseaux identifiés en aérien. Il propose donc d'approfondir l'étude pour identifier des fuseaux permettant de minimiser les impacts sur l'agriculture, les habitants et les paysages. Il remercie M. Thirard d'avoir examiné sa demande d'étudier l'éligibilité d'un financement de la mise en souterrain de la ligne par des fonds européens. Celui-ci l'a informé que les critères d'éligibilité n'étaient pas remplis par le projet Avelin-Gavrelle :

- La sécurisation de l'approvisionnement en énergie, à l'échelle européenne, notamment venant d'énergies d'origine renouvelable pourrait éventuellement être remplis.
- En revanche, le caractère transfrontalier du projet ne serait pas rempli. Alain Duchesne rappelle avoir proposé de considérer le projet Avelin-Gavrelle comme un projet plus global, reliant Avelin et Avelgem. D'après le député européen Dominique Riquet, ce second critère pourrait ainsi être rempli.

Il propose au Secrétaire général de prendre le temps de préparer un dossier à présenter aux institutions européennes. Le dossier doit être remis en février 2015. Il est lui-même disponible pour le préparer, avec l'aide d'un consultant, M. Depris, auquel il a fait appel pour améliorer sa compréhension de la technique souterraine.

Il excuse le sénateur Dominique Bailly, nommé questeur au Sénat. Il s'est exprimé dans une lettre ouverte sur la présente ILC :

« *Nul ne conteste les besoins en énergies électriques de la population ni même les besoins de penser au devenir d'une ligne vieille de 50 ans. Mais alors que se joue, en ce moment, au Parlement, le sort de la loi sur la transition énergétique, il est légitime de se demander si ces besoins seront toujours les mêmes demain. L'avenir est-il au toujours plus de consommation électrique ? Cette question est au moins aussi importante que celle du tracé débattu ce mardi*

soir. Un tracé, chacun en consentira, n'est pas un simple trait technique sur une carte. Ce n'est pas une équation où seul le coût financier peut entrer en jeu, même s'il s'agit d'une variable importante pour tout responsable de projet. Non, un tracé c'est tenir compte des territoires, des hommes qui y habitent, du patrimoine qui s'y dresse parfois depuis des siècles. Je sais que nul tracé ne rencontrera l'adhésion pleine et entière des populations. Mais puisqu'en l'état, il est demandé de se prononcer sur un parcours, faisons en sorte que celui-ci ait le moins d'impact sur nos populations et sur notre patrimoine, en particulier notre patrimoine environnemental. Cela signifie que nous ne devons écarter aucune piste qui puisse diminuer les conséquences d'une telle ligne. A-t-on envisagé avec assez d'envie et d'imagination la possibilité d'un enfouissement ? A-t-on poussé assez loin le dialogue avec les élus qui sont les premiers relais de leur population et les meilleurs connaisseurs de leur territoire ? Ce sont là des questions parmi d'autres. Le fait de se les poser montre peut-être que le temps de la concertation n'a pas porté ses fruits. Des études peuvent encore être menées. Par ailleurs, il m'a semblé opportun de solliciter une audience auprès de Mme la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie pour développer le point de vue de nombreux élus et connaître son arbitrage. Je pourrais faire mienne une formule célèbre qui demandait de laisser du temps au temps. Je dirais d'une autre façon "se donner le temps d'avoir des certitudes", car nous en avons trop peu sur ce dossier. Les grands projets suscitent souvent les passions des populations. Notre France s'est construite avec des infrastructures qui ont pu amoindrir la qualité de notre paysage et rendre moins agréable la vie de certains de nos concitoyens. Pour autant, ces projets sont plus facilement acceptés si leur intérêt, qu'il soit dit "supérieur" ou "général", est bien compris des habitants. Or, dans ce dossier, il me semble que l'incompréhension règne, de sorte qu'il est impossible, pour certains, de percevoir ce que cette ligne THT apportera comme plus-value à notre région, à notre pays et plus simplement aux nordistes et aux français. Peut-on trancher sur un tracé dans de telles conditions ? Cela me semble difficile. J'espère, pour conclure, que ce projet est toujours porteur d'une réelle volonté de progrès ».

Gilles Barsacq remercie M. le maire de Tourmignies et précise :

- que l'étude sur la mise en souterrain de la ligne a été présentée aux maires le 3 septembre 2014, et non quinze jours auparavant.
- que les règles du jeu ne permettent pas de revenir sur les fuseaux actés à la précédente ILC et d'en dessiner de nouveaux.
- que pour avoir lui-même géré des fonds européens en Provence-Alpes-Côte d'Azur, notamment dans le cadre de projets de lignes à haute tension, il témoigne du caractère rigoureux des règles d'engagement et d'attribution des fonds européens, notamment s'agissant d'infrastructures. Par ailleurs, ils sont plutôt attribués aux pays d'Europe de l'Est, en développement.

Stéphane Renversez, Union écologique de Flers-en-Escrebieux, signale que des gaz lacrymogènes sont lancés à l'extérieur.

Gilles Barsacq répond que son adjoint et d'autres responsables sont sur les lieux et demande de ne pas troubler les débats.

Luc Foutry, maire d'Attiches, souhaite assurer le Secrétaire général, au nom de tous les maires de la Pévèle, de leur esprit constructif et de leur volonté de faire avancer le projet lors des réunions de l'ILC. Ainsi les maires ont-ils accepté de choisir le Corridor Est, lors de l'ILC du 10 juin 2013, au nom de l'intérêt collectif. Par ailleurs, à l'ILC du 2 juin 2014, ils ont accepté de choisir trois fuseaux à l'ouest de Mons-en-Pévèle, malgré l'incompréhension de leurs habitants. Il ne souhaite pas payer de nouveau son esprit constructif et sa solidarité, alors que la Pévèle est déjà traversée par l'autoroute A1 et le TGV. Il précise que l'étude sur la mise en souterrain de la ligne a été transmise aux maires à la fin du mois de septembre. A la réunion du 3 septembre 2014, seule une synthèse a été présentée. Il ajoute ne pas disposer des moyens intellectuels et matériels permettant de comprendre l'ensemble des éléments techniques de l'étude.

Il bénéficie du soutien de M. Patrick Masclet, membre de l'Instance Locale de Concertation, maire d'Arleux et président de l'Association des maires du Nord dont il lit le courrier :

« Je souhaitais, en vue de la réunion de l'Instance locale de concertation de ce mardi 14 octobre, apporter mon soutien à la position exprimée par la plupart des maires sur le projet de ligne à très haute tension Avelin-Gavrelle. Les élus locaux du territoire de la Pévèle que j'ai pu rencontrer au cours de la visite des sites impactés, ont toujours agi en responsabilité et de façon transparente. Aussi, depuis le début de la concertation, il a été demandé d'étudier l'hypothèse, sur une partie du projet, d'un enfouissement de la ligne. Cela a encore été confirmé et acté lors de l'ILC de juin 2014. Ces études sur l'enfouissement viennent d'être fournies. A partir de celles-ci et dans un souci de concertation, il est légitime de poursuivre la réflexion, avec RTE, sur la faisabilité de cet enfouissement. Il avait aussi été étudié la possibilité de trouver un financement européen sur ce dossier, ce qui ne serait pas illogique puisqu'il s'agit de travaux liés à une interconnexion transnationale. Enfin, il semble que les agriculteurs ne se voient pas enclins à cautionner tel quel ce projet. Pour toutes ces raisons, de mon point de vue de président de l'Association des maires du Nord, je rejoins naturellement la position de mes collègues pour demander un report de la prise de position de l'ILC afin de mener à terme la réflexion sur l'enfouissement, tant sur sa faisabilité que sur son financement. »

Contrairement à ses habitudes de maire, il s'est résolu de quitter l'Instance locale de concertation qui, selon lui, n'est pas en mesure de prendre un choix éclairé, puisque le dossier pourrait être amélioré. Il invite l'ensemble des élus présents à quitter l'ILC et assure qu'il ne s'agit pas d'un affront à l'encontre de M. le Secrétaire général mais de l'expression de maires inquiets du devenir de leur territoire qui ne se sentent pas écoutés. Enfin, il pense que leur rôle de maires est plutôt d'accompagner les manifestants.

Gilles Barsacq estime que toutes les positions sont respectables mais que la politique de la chaise vide ne permet pas de discuter d'un dossier en profondeur ni de se forger une conviction. Le dossier ne peut pas avancer si les maires n'écoutent pas les réponses aux questions qu'ils ont eux-mêmes posées, et pour lesquelles six mois ont été consacrés. Il juge qu'il s'agit là d'un manquement et d'une position paradoxale et aurait mieux compris que les maires s'abstiennent de toute position à l'issue de la réunion. Il s'excuse auprès du représentant du CESI venu d'Italieà l'ILC de Moncheaux avec un faible préavis, pour présenter un dossier préparé en urgence et de manière approfondie. Par ailleurs, un travail important a permis d'obtenir une réponse écrite du représentant français auprés de l'Union Européenne des partenaires européens à propos de la faisabilité d'un financement européen.

Départs des représentants de l'Union écologique de Flers-en-Escrebieux, de l'ADEF, de Leforest Environnement (sauf un membre resté présent) et du CRANE, des maires et conseillers municipaux de La Neuville, Tourmignies, Attiches, Bersée, Mérignies, Mons-en-Pévèle, Leforest, Evin-Malmaison, Faumont (un élu municipal est resté, M. Joel RATON), Camphin-en-Carembault et du représentant de la Communauté de Communes Pévèle-Carembault.

Jean-Claude Sarazin, maire d'Avelin, respecte le départ de certains maires de la réunion. Il souligne qu'Avelin accueille quatre-vingts pylônes. Au même titre que le maire de Gavrelle, il estime ne pas avoir de leçon à recevoir. Il fait part de son ras-le-bol et cite la réunion de l'Atelier de proximité de la Pévèle du 3 juillet 2014, dont les participants ne se sont pas montrés disposés à discuter et écouter, contraignant le garant à interrompre la réunion. Les représentants de RTE qui étaient présents n'ont pas pu s'exprimer. Parce qu'il met à disposition son emploi du temps pour se rendre aux réunions de concertation, il demande à chacun de ne pas reporter davantage la décision et de s'écouter.

Bernard Féry, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public, signale qu'en réponse aux motions prises par des communes de la Pévèle, il a rencontré chacun des maires, entre novembre et début décembre 2013, pour leur demander leurs attendus sur le projet. Il a ensuite décidé de convoquer l'ensemble des maires de la Pévèle à une réunion, le 5 décembre 2013, à Mérignies, en présence de représentants de RTE. Cette réunion visait à aider à la reprise du dialogue. Le récapitulatif qu'il a rédigé et adressé à

tous les maires ne mentionne pas la demande des élus de mettre la ligne en souterrain. Selon lui, si ce point avait été important ou s'il avait été oublié, les maires auraient réagi, comme il les avait invités à le faire. Or, ceux-ci n'ont pas réagi. Il remet, en mains propres, le récapitulatif au Secrétaire général, afin de l'intégrer aux annexes de la réunion.

Cf. Récapitulatif de la réunion du 5 décembre 2013, en annexe de ce compte-rendu.

Gilles Barsacq indique que la réunion se poursuivra par courtoisie vis à vis des interlocuteurs présentset que les interventions figureront au compte-rendu de la réunion.

La poursuite des études et de la concertation depuis l'ILC n°4 du 2 juin 2014

Christine Lombard, chargée de concertation RTE, rappelle le contexte de la concertation depuis l'ILC du 2 juin.

Cf. Diaporama en annexe de ce compte-rendu

Présentation de l'étude sur la mise en souterrain partielle dans la Pévèle

Sébastien Ruffin, chargé de projet RTE, présente l'étude sur la mise en souterrain partielle de la ligne Avelin-Gavrelle.

Dominique Merlin, bureau Environnement, présente l'analyse d'une mise en souterrain partielle de la ligne Avelin-Gavrelle.

Christine Lombard présente l'analyse thématique des fuseaux de la Pévèle.

Cf. Diaporama en annexe de ce compte-rendu

Jeannette Willocq note que l'impact des postes aéro-souterrains sera reporté sur les communes voisines du tronçon mis en souterrain, telles que Moncheaux.

Résultats de la contre-expertise CESI

Gilles Barsacq remercie le cabinet CESI d'avoir réalisé une contre-expertise sur la technique souterraine et rappelle qu'il a été mandaté par l'Etat à la demande des élus de la Pévèle.

Bruno Cova, CESI, présente la contre-expertise sur la technique souterraine.

Cf. Diaporama en annexe de ce compte-rendu

Echanges

Patrick Doby, membre de l'Atelier de proximité de la Pévèle, retient que la mise en souterrain de la ligne semble complexe. Il estime que des solutions mixtes existent cependant, et rappelle avoir proposé de conserver la ligne existante et d'enterrer le deuxième circuit, lors de l'Atelier de proximité de la Pévèle du 3 juillet 2014. Si la température des sols risque d'augmenter à cause des câbles, il souligne que les impacts devraient être réduits parce que le milieu traversé est très humide. Selon lui, des logiciels permettent de calculer les refroidissements nécessaires. Par ailleurs, il pense que les coûts et les impacts liés à l'emprise de la ligne et au chantier peuvent être considérablement réduits si un seul réseau est mis en

souterrain. Enfin, cette solution permettrait selon lui de transmettre davantage d'électricité sur l'un ou l'autre des circuits et améliorerait ainsi la sécurité des réseaux.

Jean-Louis Carlier, directeur de projet RTE, souligne que le dossier sur la technique souterraine a été transmis aux élus trois semaines auparavant, et non seulement deux semaines.

Frédéric Lesur, expert liaisons souterraines RTE, présence un échantillon de câble conducteur 400 kV et précise que :

- La capacité de la ligne prend en compte la charge maximale à transporter, de même que l'envergure d'une autoroute est conçue en fonction de son trafic aux heures de pointe. De ce fait, elle doit comporter un certain nombre de câbles pour transporter une très forte puissance (4 600 MW).

- En technique aérienne, l'air est un isolant. C'est pourquoi, les câbles à forte tension sont élevés à une certaine distance par rapport au sol. Le conducteur employé est l'acier. Lorsque la charge est importante, le câble chauffe et se dilate, en s'affaissant vers le sol. Ce phénomène est lié à l'effet Joule qui permet par exemple de faire chauffer une plaque électrique de cuisson. Les difficultés rencontrées en technique aérienne sont essentiellement mécaniques.
- En liaison souterraine, l'isolant est une enveloppe en polyéthylène. Ce matériau inerte permet de réduire la maintenance contrairement à une isolation par SF6 (hexafluorure de soufre) ou par huile. Le matériau conducteur utilisé est le cuivre ou l'aluminium. Les difficultés rencontrées sont thermiques car le câble chauffe puis se refroidit, en fonction de la charge variable qui résulte de l'équilibre entre consommation et production. 18 câbles, c'est-à-dire 3 tri-câbles pour chacun des deux circuits, devront être alignés sur une emprise d'une largeur exceptionnelle. Lorsque le câble souterrain se dilate, il serpente dans le tube contrairement au câble aérien qui va se rapprocher du sol.

En conclusion, en technique souterraine, la contrainte la plus importante est thermique. C'est pourquoi RTE cherche à mieux connaître la température des câbles, notamment en utilisant des fibres optiques. Celles-ci permettent également de communiquer entre les postes.

Patrick Doby précise avoir demandé s'il était possible de ne mettre en souterrain qu'un seul circuit, c'est-à-dire trois tricâbles au lieu de six. Il souligne que l'utilisation de nanotubes en carbone permettrait d'améliorer la tenue des températures.

Gilles Barsacq note que la Pévèle présente des nappes phréatiques de surface à prendre en compte dans l'installation des fourreaux des câbles.

Frédéric Lesur indique que pendant l'exploitation d'une ligne, la présence d'eau est plutôt un avantage, mais qu'elle est un inconvénient pendant son installation : au nom de la protection de l'environnement, il ne faut pas répandre de matériaux dans les nappes phréatiques. C'est pourquoi RTE utilise des matériaux inertes tels que du polyéthylène, utilisé notamment dans le transport d'eau potable. Il indique que, dans le cas d'Avelin-Gavrelle, les câbles devront être disposés en parallèle pour ne pas se chauffer mutuellement. Il est possible de creuser des tranchées étroites, mais il est alors interdit de faire passer des personnes au fond de la tranchée à cause du risque d'éboulement. S'il est nécessaire de faire passer des personnes, il est nécessaire de creuser une tranchée plus large et de consolider les parois, ce qui est plus long et plus coûteux.

Laurent Cantat-Lampin, directeur développement et ingénierie de RTE, en réponse à M. Doby, indique que sa proposition de solution mixte a été étudiée par RTE[1]. Techniquement, cette solution est possible mais entraînerait un coût de 300 millions d'euros. Reprendre cette

proposition sur quelques kilomètres seulement conduirait également à installer deux postes aéro-souterrains pour se raccorder à la ligne aérienne.

Patrick Doby rappelle que la proposition était d'enfouir un des deux circuits entre Avelin et la sortie de Leforest.

Laurent Cantat-Lampin ajoute que dans cette situation, il faut prévoir l'installation de deux postes aéro-souterrains et un surcoût très important.

Alain-Claude Debombourg, Service territorial de l'architecture et du patrimoine (STAP) du Pas-de-Calais, en association avec Mme Coppin, du STAP du Nord, indique qu'ils soutiennent la mise en souterrain de la ligne, dans le tronçon proposé dans le rapport reçu le 2 octobre 2014, au nom de la protection des Monuments Historiques, du vide, des perspectives et des paysages de qualité. Il demande en revanche que le poste aéro-souterrain de Tourmignies s'éloigne de l'église d'Antioche, vers le Nord et que le poste aéro-souterrain de Mons-en-Pévèle soit déplacé vers le sud pour réduire la visibilité depuis les perspectives de la butte.
Il ajoute que les agriculteurs ont réalisé de nombreux aménagements fonciers, notamment pour installer des drainages. Il demande donc que la ligne souterraine évite ces aménagements. Il demande à ce titre d'affiner les études. Il souligne le caractère polluant de la solution gazeuse et exprime son inquiétude vis-à-vis du choix du tracé.

Gilles Barsacq rappelle qu'il n'est pas possible de revenir sur les fuseaux déjà identifiés à l'ILC du 2 juin 2014. Il demande quel serait le surcoût d'un déplacement des postes aéro-souterrains de quelques centaines de mètres.

Jean-Claude Sarazin remarque que les impacts de la ligne aérienne ou des postes aéro-souterrains sont nécessairement reportés chez les autres. Il préfère l'installation de quelques pylônes dans sa commune que la construction d'un poste aéro-souterrain.

Vincent Théry, maire de Gavrelle, note que les discussions portent essentiellement sur la Pévèle. Il indique que Gavrelle a déjà connu la construction des autoroutes A1 et A26 et de la Ligne à grande vitesse mais aussi la mise en souterrain de canalisations de gaz qui ont aussi généré de nombreux dégâts. Il demande de prendre en compte l'ensemble de la ligne, d'Avelin à Gavrelle. Il souligne le fort impact d'un poste par rapport au reste de la ligne. Il n'est pas en accord avec la politique de la chaise vide. Il souhaiterait que la ligne ne soit pas le seul sujet de discussion et que soient pris en considération les deux postes, au titre de la justice environnementale. Il note n'avoir vu aucune photographie des postes existants.

Gilles Barsacq rejoint les préoccupations de M. le maire de Gavrelle et rappelle qu'un poste aéro-souterrain présente une emprise de 100 mètres de longueur sur 50 mètres de largeur et 20 mètres de hauteur, sans compter les pylônes d'arrêt.

Alain-Claude Debombourg indique que les STAP sont très conscients des contraintes techniques soulevées par la mise en souterrain de la ligne mais que leur préoccupation est de ne pas détériorer le paysage, et notamment le village et l'église de Tourmignies.

Gilles Barsacq demande où M. Debombourg envisage de déplacer le poste sans repousser les impacts sur les communes voisines.

Alain-Claude Debombourg souligne que sa position est dictée par sa profession qui consiste à protéger les perspectives et les cônes de vue dans l'environnement des monuments historiques, afin de pouvoir accorder les autorisations nécessaires à la réalisation des aménagements.

Hélène Polak, Leforest Environnement, s'est investi dans la commission Santé car elle est victime des ondes électromagnétiques qui lui traversent le corps entièrement, jour et nuit, et provoquent des symptômes atroces. Elle indique disposer d'une liste de trois pages de

symptômes. La ligne existante traverse Leforest sur une longueur d'environ 2,5 km et notamment au rond-point Casimir Beugnet, où des habitations sont situées notamment à 20 mètres et 18,50 mètres des fils de la ligne. Elle a pris contact avec toutes les personnes habitant près de la ligne et a relevé des exemples de maladies au bord de la ligne :

- une cécité irréversible et une perte d'autonomie : la personne concernée a été prise de vertiges et a chuté en avril 2014. Elle a perdu la mémoire. Devant son habitation, l'exposition aux champs magnétiques est de 5 µT. Elle atteint 9,45 µT derrière son habitation ;
- un AVC (Accident vasculaire cérébral). Mme Polak ajoute que, d'après Mme Sasco, spécialiste des ondes magnétiques et du cancer, les maladies cardio-vasculaires peuvent être liées aux champs magnétiques ;
- un important manque de fer dans le sang ;
- des décharges électriques ;
- des insomnies et maux de tête.

Elle indique présenter elle-même chacun de ces symptômes.
Par ailleurs, elle ajoute que, d'après le Dr Sasco, les champs magnétiques peuvent provoquer des leucémies de l'enfant, des tumeurs au cerveau, des maladies cardiovasculaires (Tachycardies, AVC, infarctus), Alzheimer et des cancers. D'après une personne qu'elle a rencontrée, deux familles se sont succédées dans une des habitations proches de la ligne et ont déménagé parce qu'elles avaient contracté des cancers. Elle demande s'il est possible d'installer une ligne aérienne à 18,50 mètres d'habitations et s'estime choquée que la mise en souterrain de la ligne ne soit envisagée que dans la Pévèle et non au rond-point de Leforest. Elle demande à M. le Secrétaire général s'il considère la Santé comme une priorité.

Gilles Barsacq a bien entendu la remarque de Mme Polak.

Dr. Jacques Lambrozo, Directeur du service des études médicales d'EDF, se dit très sensible à ce qui a été exprimé par Mme Polak et a bien écouté les propos du Dr Chopin. Il a également pris connaissance de la lettre que ce dernier a adressée à Mme la ministre de la Santé et à l'entretien qu'il a réalisé récemment pour La Voix du Nord. Il note que celui-ci avait soulevé le classement en 2B des champs magnétiques par le Centre International de Recherche sur le Cancer en 2002. Cela signifie qu'ils ont été considérés comme cancérogènes possibles chez l'homme. Il souligne la distinction entre « possible » et « plausible ». Il indique qu'environ deux cents études épidémiologiques ont été réalisées depuis trente ans dans le monde entier sur l'exposition aux champs magnétiques, soit un plus grand nombre d'études que pour démontrer le risque du tabac sur la santé. La première étude épidémiologique a d'ailleurs été publiée en France en 1970 sur la consommation médicale des habitants vivant à proximité d'une ligne électrique. Elle ne montrait pas de surconsommation particulière de soins. La publication étant française, elle est passée presque inaperçue. Ce travail ne résume pas l'investissement d'EDF en matière de recherche sur ce sujet. Ainsi, en 1992, une publication franco-canadienne a été réalisée par l'INSERM et des épidémiologistes de l'université d'Ontario et du Québec, portant sur le personnel d'EDF, d'Ontario Hydro et d'Hydro-Québec. Elle a conclut qu'elle n'avait trouvé aucune augmentation du risque de cancer chez les personnes travaillant en contact avec l'électricité, et exposées durant toute leur activité professionnelle, soit plus de vingt ans, aux champs magnétiques, à des niveaux bien supérieurs aux niveaux d'exposition résidentielle. Cet article est paru dans le meilleur journal d'épidémiologie au monde. Il ajoute que le registre français des leucémies, dirigé par Mme le Dr J. Clavel, a été soutenu et, pour partie, financé par EDF il y a environ vingt ans, au titre de sa contribution à la recherche. Enfin, les études chez l'animal, conduites à l'Ecole nationale vétérinaire de Maisons-Alfort, ainsi que les études conduites chez les volontaires exposés à des champs magnétiques pouvant atteindre 50 000 µT, n'ont pas montré d'effet délétère particulier. A l'échelle internationale, le rapport du Scientific Committee on Emerging and Newly Identified Health Risks (SCENHIR)[2], publié en 2013, fait le point de trente ans de

recherches. Il conclut qu'aucun risque sanitaire n'a été identifié, aussi bien en exposition résidentielle que professionnelle chez les adultes, en ce qui concerne le risque de cancer et de leucémie chez l'enfant, en particulier pour les tumeurs cérébrales. Pas d'accroissement, non plus, du risque vis-à-vis des maladies neuro-dégénératives telles que la maladie d'Alzheimer, la sclérose latérale amyotrophique, la maladie de Parkinson ou les risques liés à la reproduction. Par ailleurs, le rapport conclut que l'intolérance idiopathique environnementale, c'est-à-dire l'hypersensibilité, n'est pas liée directement à l'exposition aux champs magnétiques. Enfin, il est indiqué que la plausibilité d'un lien causal entre l'exposition aux champs électromagnétiques et la leucémie chez l'enfant est de moins en moins probable puisque :

- toutes les études animales de cancérogénèse sont négatives ;
- la recherche de mécanisme possible d'action n'est pas concluante.

S'agissant des études traitant de la distance séparant les lignes électriques des résidences, certaines ont montré une association avec le risque de survenue de leucémie chez l'enfant, d'autres, plus récentes, n'en ont montré aucune, même à moins de 50 mètres des lignes. Ces études ne représentent pas l'exposition réelle aux champs magnétiques car le fait d'habiter à une certaine distance d'une ligne électrique n'est qu'un facteur d'exposition, parmi d'autres, aux champs magnétiques dans la vie quotidienne.
De plus, même parmi les populations vivant à 50 mètres d'une ligne, celle-ci n'était qu'un facteur relativement mineur, contribuant au maximum à 30 ou 40% des expositions. De ce fait, les études sur les distances d'exposition n'ont pas de grande valeur démonstrative, car il ne s'agit pas d'un marqueur d'exposition fiable. En outre, le Dr Lambrozo souligne qu'une association statistique n'est pas synonyme de causalité. Les critères retenus pour une relation causale doivent donc être très précis et toujours être démontrés. Or, à ce jour, ces critères ne sont pas remplis :

- que la gravité de l'effet augmente progressivement avec l'intensité de l'exposition (relation dose/effet) : ce n'est pas le cas ;
- que des études animales de cancérogénèse montrent que l'exposition aux champs magnétiques conduit à générer ou à aggraver un cancer. Le Centre International de Recherche sur le Cancer considère que tous les cancérogènes chez l'animal le sont chez l'homme ;
- qu'un mécanisme logique expliquant la survenue de la maladie soit trouvé (critère cause-effet). En exemple de la relation de causalité, il cite avec le coq qui chante tous les matins, lorsque le jour se lève. Certes, la relation est indéniable entre le chant du coq et le lever du jour, mais la relation causale n'est pas remplie ;
- enfin l'effet doit succéder à l'exposition (critère de chronologie), c'est-à-dire que l'exposition doit précéder l'émergence de maladie. Or, le mécanisme de survenue de leucémie chez l'enfant se fait en 2 temps :

  . L'exposition de la mère pendant la grossesse (initiation) qui déclenche le processus, sans nécessairement évoluer vers une maladie ;

  . Puis l'exposition de l'enfant. Or, à ce jour, aucune étude n'a été concluante sur l'exposition préalable de la mère aux champs magnétiques.

S'agissant de l'électro-sensibilité, il retient qu'il s'agit d'une réelle souffrance quotidienne générant une angoisse vis-à-vis de toute installation électrique. Les études menées en laboratoire n'ont pas montré de perception des champs magnétiques par les personnes se déclarant hypersensibles. Par ailleurs, le suivi dans le temps des personnes hypersensibles n'a pas montré la survenue de maladies particulières, ce qui est rassurant sur le moyen-long terme. Une ouverture se profile pour les sujets hypersensibles, grâce au programme de recherche qui est mené à l'hôpital Cochin à Paris par le Pr Choudat ainsi que dans vingt-deux centres régionaux de médecine du travail sur l'hypersensibilité. Les conclusions seront rendues en 2015. Les sujets sont interrogés, examinés et un enregistrement de leurs expositions au

cours du nycthémère[3] leur est proposé en notant en parallèle leurs symptômes. Il en résulte des propositions de prise en charge thérapeutique.

Cf. Diaporama en annexe de ce compte-rendu

Gilles Barsacq remercie le Dr Lambrozo. Il propose à Mme Polak d'échanger de manière plus approfondie avec le Dr Lambrozo en convenant d'un rendez-vous pour étudier la question des champs magnétiques. Il ajoute que ce dossier repose sur des convictions qui ne pourront pas être résolues pendant la soirée. Il note que les maisons situées au rond-point Casimir Beugnet ont été construites alors que la ligne existait déjà mais demande à RTE de réfléchir à des solutions pour traiter les habitations très proches de la ligne.

Hélène Polak signale que, dans la Pévèle, il est prévu que la ligne soit mise en souterrain alors qu'elle ne surplombera aucune maison. Elle demande donc de la mettre également en souterrain au rond-point de Leforest.

Gilles Barsacq rappelle que la mise en souterrain de la ligne n'a pas encore été décidée mais il lui semble contradictoire de demander la mise en souterrain de la ligne à proximité de maisons construites postérieurement prés de la ligne à haute tension existante, en toute connaissance de cause.

Hélène Polak signale qu'une seule maison du rond-point a été construite après l'installation de la ligne, et non les autres. Elle demande aussi l'égalité de traitement entre la Pévèle et Leforest.

Gilles Barsacq rappelle qu'il a été demandé à RTE d'être attentif à ce genre de situation. S'agissant de la technique souterraine, il retient, avec la DREAL, que :

- l'isolation gazeuse n'est pas développée, ni mise en œuvre à cette échelle. Elle peut être dangereuse, compte-tenu du type de gaz utilisé et de l'usage agricole dans les zones concernées ;
- le coût minimal d'une mise en souterrain de la ligne s'élève à 60,5 millions d'euros pour 5 km.

Romain BORDIER, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Nord – Pas-de-Calais (service ECLAT), résume la réponse de l'ambassadeur de la représentation permanente de la France auprès de l'Union Européenne, sollicité en juin 2014 sur l'éligibilité du projet Avelin-Gavrelle aux fonds européens. La réponse est parvenue début octobre 2014 et confirme que des fonds européens existent. Toutefois, l'accès à ceux-ci est conditionné par des critères très précis, définis dans les législations européennes et nationales :

- Le fond pour l'interconnexion en Europe pour des infrastructures d'énergie ne subventionne que des projets bénéficiant du statut de Projet d'intérêt commun tels que des lignes d'interconnexion entre deux pays pour le réseau de transport d'électricité, dont la liste exhaustive ne cite pas le projet Avelin-Gavrelle. Il s'applique à des projets qui ne sont structurellement pas rentables, tandis que le projet Avelin-Gavrelle présente des alternatives moins chères, telles que la technique aérienne.
- Le programme LIFE est destiné à financer des actions de protection de la biodiversité et de lutte contre changement climatique, c'est-à-dire deux objectifs qui ne sont pas remplis par la mise en souterrain de la ligne Avelin-Gavrelle.
- Le FEDER (Fond européen de développement régional), géré par le Conseil régional du Nord – Pas-de-Calais, pour la période 2014-2020, est en cours d'élaboration mais les montants alloués et les orientations fixées ne devraient pas permettre de financer le surcoût de la mise en souterrain de la ligne.

3

Il conclut qu'il ne sera pas possible de financer le surcoût de la mise en souterrain partielle de la ligne par des financements européens.

Gilles Barsacq note que le projet Avelin-Gavrelle ne semble remplir aucune des conditions permettant de prétendre à des financements européens.

Jean-Claude Sarazin demande en quoi consiste le projet de prolongement de la ligne Avelin-Gavrelle vers la Belgique.

Laurent Cantat-Lampin indique que, dans le cadre de la transition énergétique et du développement des énergies renouvelables, RTE étudie l'ensemble des interconnexions électriques avec les pays voisins pour permettre de mieux intégrer les énergies renouvelables dans le réseau. Le renforcement de l'interconnexion entre la France et la Belgique est en cours d'étude. Le scénario préférentiel est le remplacement des câbles conducteurs de la ligne 400 kV existante entre Avelin et Avelgem : il ne s'agit pas de reconstruire une nouvelle ligne mais d'augmenter le transit sur la ligne en changeant les conducteurs et en remplaçant certains pylônes existants.

Jean-Claude Sarazin demande qu'une communication soit faite par RTE sur ce projet pour éviter des inquiétudes inutiles.

Laurent Cantat-Lampin ajoute que cette étude est présentée dans le schéma décennal de développement du réseau national de transport de novembre 2013. La prochaine édition sera publiée en novembre 2014 et évoquera l'étude du remplacement des conducteurs de la ligne Avelin-Avelgem.

Jean-Louis Carlier signale que le Journal du projet n°6 évoquera le projet Avelin-Avelgem et rappellera que la ligne Avelin-Gavrelle a une vocation régionale : grâce au poste d'Epinette à Seclin, la ligne alimente toute une partie de la Pévèle, 533 communes du Nord – Pas-de-Calais et un bassin d'1,7 millions d'habitants.

Gilles Barsacq ajoute que la commande de l'Etat de 2010 ne comprenait pas la mise en souterrain de la ligne. C'est pourquoi il n'en est pas prévu le financement lié auxsurcoûts. Il note qu'aucun cofinancement ne peut être attendu de l'Union Européenne. Il doute aussi que le Conseil régional, le Conseil général, les intercommunalités et les communes n'aient les compétences nécessaires pour cofinancer un tel surcoût, une fois les lois MAPTAM (Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) et NOTR (Nouvelle organisation territoriale de la République) adoptées au Parlement.

Analyse thématique des fuseaux dans la Pévèle

Gilles Barsacq indique que la cotation des fuseaux permet de modéliser les avantages et inconvénients des différents fuseaux, en fonction d'une grille d'analyse des critères.

Christine Lombard, Dominique Merlin et Sébastien Ruffin présentent l'analyse thématique des fuseaux potentiels de la Pévèle.

Cf. Diaporama en annexe de ce compte-rendu

Diffusion de vidéos produites à partir de vues aériennes représentant les fuseaux Ouest 1 et 2 avec et sans les pylônes Equilibre, ces dernières étant réalisées à partir de modélisations et de cheminements de la future ligne pris pour hypothèse.

Gilles Barsacq souligne que la modélisation de la ligne est sujette à débats puisque les photomontages présentés aux élus ont été mal accueillis. Toutefois, ceux-ci ont demandé des

modélisations vidéo des fuseaux qui sont désormais mises à leur disposition. Il ajoute que, d'après RTE, il sera possible de peindre de différentes couleurs les pylônes en fonction des milieux traversés.

Dominique Merlin présente le tableau récapitulatif de l'ensemble des bilans thématiques.

Cf. Diaporama en annexe de ce compte-rendu

Patrick Doby revient sur certains éléments indiqués dans le dossier de concertation :

- Il demande si le tableau récapitulatif a été élaboré selon la même méthode que celui de l'ILC précédente. Il note que certains critères qui avaient contribué alors au choix ne s'y trouvent plus, notamment concernant le comptage des habitations à Drumez. Il rappelle qu'il avait été souligné lors de la commission Santé du 17 septembre 2014 que chaque mètre est important, au nom de la Santé.
- Page 17 : il note que le fuseau Ouest 1 n'est pas concerné par la ligne existante. Il demande donc de remplacer « proximité nouvelle » par « pas de proximité ».
- Page 19 : il estime que le nombre d'habitations supplémentaires identifiées à moins de 70 mètres de la future ligne, n'est pas cohérent avec celui mentionné en page 21 pour le fuseau Ouest 1. Il signale de nouveau que le comptage des habitations a été modifié depuis l'ILC de juin 2014 alors qu'il influence la cotation des fuseaux, sans être discuté en atelier de proximité ou en commission.
- Page 23 : il demande de modifier le bilan des fuseaux selon la thématique Habitat qui ne reflèterait pas la différence d'impact entre les fuseaux Ouest 1 et Ouest 2.

Christine Lombard souligne que les habitations ont été dénombrées de manière très fine, selon des tracés pris pour hypothèse qui ne sont pas définitifs.

Patrick Doby insiste pour que les habitations soient comptées de la même manière qu'à l'ILC du 2 juin 2014. Il demande de respecter le travail des commissions.

Laurent Cantat-Lampin souligne que les commissions ont travaillé sur des cotations très fines. Dans cet ILC, elles sont un élément d'éclairage mais non le seul critère de choix du fuseau de moindre impact. Il retient que le fuseau Ouest 1 présente un plus grand nombre d'habitations à moins de 100 mètres nouvellement impactées tandis que le fuseau Ouest 2 est concerné par davantage d'habitations entre 100 et 250 mètres de la future ligne.

Patrick Doby note que la variante du passage de la ligne qu'il avait proposée à l'atelier local de la Pévèle du 16 janvier 2014 avait été refusée parce qu'elle traversait la forêt mais que le tracé hypothétique de la ligne écorne la bordure de la forêt.

Christine Lombard acquiesce : une partie de la forêt devra être coupée, mais dans des proportions bien moindres que dans la proposition de M. Doby.

Patrick Doby estime que ces nuances sont liées à l'intégration paysagère qui n'a pas été discutée en commission.

Christophe Hildebrand, ingénieur écologue Conseil général du Nord, ajoute que, certes, la proposition de M. Doby exigeait de couper davantage d'arbres mais par ailleurs, elle conduisait à traverser le site Natura 2000 des Cinq Tailles.

Patrick Doby note que la proximité de la ligne avec la forêt impactait beaucoup les oiseaux. Il estime que le passage de la ligne dans le fuseau Ouest 1 en bordure de la forêt provoquera un effet « Jurassic Park » du fait de la différence de taille entre les pylônes de 70 m et les arbres d'une trentaine de mètres. Par ailleurs, les balises avifaunes renforceront la visibilité de la ligne. En page 32 du dossier de concertation, dans le tableau récapitulatif de la thématique

Paysages, à propos du critère « Intégration paysagère de la ligne » pour le fuseau Ouest 1, l'agence paysagère Bocage avait indiqué à l'ILC du 2 juin 2014, que le passage de la ligne en lisière de la forêt serait impactant. A cela, le maire de Tourmignies s'était opposé en disant que la ligne pourrait être masquée par la lisière de la forêt. M. Doby est surpris de constater que l'évaluation du critère a été modifiée depuis l'ILC précédente. Par ailleurs, il est contradictoire avec l'évaluation faite pour le critère « Impact sur les éléments structurants du paysage » pour lequel il est indiqué « *Rapport visuel sensible à articuler avec la lisière de la forêt de Phalempin* ».

Gilles Barsacq propose de modifier l'évaluation du critère « Intégration paysagère de la ligne » en jaune, et non plus en vert. Dans l'ensemble, le fuseau Ouest 1 sera évalué en orange pour la thématique Paysages et patrimoine. Il souligne qu'il ne s'agit pas de cotations scientifiques mais d'appréciations du paysage et du patrimoine.

Vincent Delannoy, Agriculteur dans la Pévèle, juge que la démonstration de M. Doby est partisane car il habite dans le fuseau Ouest 1.

Gilles Barsacq refuse que les participants cherchent à reporter la ligne chez les autres, alors qu'il s'agit d'une des raisons pour lesquelles les maires se sont retirés de la réunion. La proposition de M. Doby a été acceptée car elle reposait sur une argumentation. Il propose d'étudier la carte du fuseau Ouest 2, autour de la propriété de M. Delannoy, à Deux Villes.

Vincent Delannoy présente la situation de son exploitation sur la carte. Parce que la ligne devra suivre un virage, les pylônes seront très resserrés, créant une sorte de rideau devant le hameau de Deux Villes. Il signale être concerné aussi bien par les fuseaux Ouest 1 et 2.

Gilles Barsacq prend note de l'argument de M. Delannoy et demande à RTE d'étudier comment réduire l'impact du virage sur son exploitation, en passant davantage à l'Ouest. Il ajoute que le fuseau Ouest 2 résulte de toutes les contraintes prises en compte depuis le début de la concertation, et notamment celle du paysage de la butte de Mons-en-Pévèle.

Jean-Louis Carlier indique que la possibilité de remplacer un des pylônes Equilibre du virage par un pylône treillis (ou autre) est étudiée afin de réduire le nombre de pylônes et de s'écarter de l'exploitation. Il assure que RTE étudiera toutes les possibilités de réduire l'impact de la ligne.

Christophe Hildebrand souligne qu'un projet de création de zone d'expansion de crues est mené par la Communauté de communes Pévèle-Carembault à Drumez. Selon lui, choisir le fuseau Ouest 1 pourrait conduire à installer des pylônes dans le bassin.

Gilles Barsacq note que l'articulation entre les différents projets doit être prise en compte.

Dominique Merlin signale que les projets d'aménagement hydraulique tels que celui cité par M. Hildebrand, ont été pris en compte dans l'étude.

Patrick Doby souligne que plus de 10 hectares de terres des agriculteurs de Drumez et de l'Offrande seront expropriés pour créer ce bassin. Il indique que ce bassin vise à réduire le risque d'inondation dans les communes situées en aval.

Louis Dumon, Atelier de proximité de la Pévèle, déclare qu'il représente les habitants et qu'il doit être le dernier à s'exprimer.

Gilles Barsacq signale que les maires représentent les habitants. Il demande à M. Dumon de s'exprimer de façon personnelle.

Louis Dumon indique qu'environ mille personnes manifestaient à 16 heures.

Gilles Barsacq rectifie en disant qu'il y avait moins de mille personnes à la manifestation.

Louis Dumon présente son analyse du dossier de concertation, au nom des habitants de la Pévèle.
Cf. Dossier en annexe de ce compte-rendu.

Gilles Barsacq rappelle que les ILC précédentes ont conduit à éliminer des fuseaux. Il n'est désormais plus permis, réglementairement, d'en étudier de nouveaux. Il ajoute que la proposition de M. Dumon a déjà été débattue aux ILC précédentes.

Louis Dumon répond avoir toujours plaidé l'enfouissement mais sans connaître tous les éléments. Depuis, il a pris le temps de la réflexion et estime que sa proposition est faisable.

Gilles Barsacq indique que l'étude de la proposition de M. Dumon ne pourra être financée. Il lui demande d'indiquer lequel des trois fuseaux potentiel a sa préférence. Il ajoute avoir lu son dossier.

Jeannette Willocq signale que le village de Moncheaux est aussi beau que celui de Tourmignies. Cette appréciation est subjective. Elle vaut pour tous les villages où chacun habite.

Louis Dumon répond ne pas disposer de moyens suffisants pour étudier l'ensemble du territoire. Il propose avant tout la mise en souterrain de la ligne d'Avelin à Leforest, solution également favorable à Moncheaux.

Gilles Barsacq rappelle qu'il ne s'agit pas d'ouvrir à nouveau des débats déjà traités par les précédentes ILC. Il demande de respecter des positions longuement débattues. Il souligne que M. Dumon est invité à l'ILC mais n'en est pas membre titulaire. Il lui demande de prendre acte que la parole lui aura été donnée et que les présidents d'associations ont été invités à participer à l'ILC. Il signale que c'est une méconnaissance et un mensonge de déclarer que RTE pourra installer des pylônes sans aucune autorisation alors que le projet sera soumis à une enquête publique, à une autorisation Loi sur l'eau et à plusieurs mois de procédures administratives. Il souligne que chaque habitant aura la possibilité d'exprimer sa position lors de l'enquête publique. Il précise que RTE ne prend pas de décisions seul car celles-ci sont contrôlées par les services de l'Etat tels que la DREAL ou la DRAC[4].

Jeannette Willocq insiste pour que les participants ne cherchent pas à déplacer leurs nuisances chez les autres. Elle estime qu'une population moins importante aurait été inquiétée s'il avait été décidé d'emblée de choisir de reconstruire la ligne dans son environnement actuel. Sa préférence se porte donc sur le fuseau Ouest 3. Elle cite une famille de Moncheaux vivant à trente mètres de la ligne actuelle et n'en est pas gênée. Il lui semble toutefois logique de chercher à éloigner davantage la ligne des habitations. Elle note que les pylônes Equilibre permettent de réduire l'émission des champs magnétiques. Elle souhaiterait que la possibilité soit laissée aux maires d'interdire, par exemple dans les Plan locaux d'urbanisme (PLU), la construction d'habitations ou de bâtiments agricoles sous des lignes électriques.

Gilles Barsacq note la préférence de Mme Willocq pour le fuseau Ouest 3 mais rappelle qu'à la précédente ILC, il avait été retenu que le fuseau Ouest 3 était uniquement étudié en technique souterraine, et non en technique aérienne. Il ajoute que le fuseau aérien le plus proche de la ligne existante est le fuseau Ouest 2.

Jean-Claude Sarazin indique qu'Avelin était davantage massacré par un passage par le corridor Ouest, et que le choix du corridor Est n'était donc pas un « sacrifice » comme l'a déclaré le maire d'Attiches. Il rappelle avoir demandé, dans le cadre du début du débat public, que le responsable de RTE se rende à Avelin en présence des habitants pour préciser les

---

4

conséquences d'une mise en souterrain de la ligne. Il a alors proposé de mettre en souterrain deux pylônes proches d'habitations impactées par quatre-vingt pylônes, ne disposant pas encore de l'assainissement. Il note qu'aucune mesure compensatoire n'a jamais été réalisée à Avelin. Il a alors suggéré aux habitants de travailler aux mesures compensatoires plutôt que de constituer un collectif. Il refuse la mise en souterrain de la ligne à Avelin, parce qu'elle conduirait à installer un poste supplémentaire et que son coût n'est pas raisonnable. Il espère que les personnes les plus fortement opposées au projet ne bénéficieront pas d'un plus grand nombre de compensations que celles qui sont davantage impactées et ce, depuis des années. Enfin, il lui semble préférable de reprendre un fuseau proche de la ligne actuelle mais comprend qu'il faille tenir compte de l'église de Tourmignies et de la butte de Mons-en-Pévèle. Il n'a donc pas de préférence pour un fuseau en particulier.

Jeannette Willocq demande si la taille des pylônes peut être réduite s'ils sont installés sur la butte de Mons-en-Pévèle.

Jean-Louis Carlier rappelle qu'il avait été considéré que passer par la butte de Mons-en-Pévèle n'était pas une solution favorable. Il ajoute qu'il n'est pas possible de réduire la taille des pylônes Equilibre car son concept en serait complètement modifié.

Vincent Théry partage l'avis du maire d'Avelin et espère qu'il pourra le soutenir pour défendre l'insertion des postes électriques. Il signale qu'à Gavrelle, il est difficile d'insérer les nouveaux pylônes parmi toutes les autres lignes. Il attend donc de RTE une action particulière pour améliorer l'arrivée des lignes autour des postes, semblable à une « toile d'araignée », dans le cadre des mesures compensatoires. Selon lui, il est nécessaire d'être économes, c'est-à-dire de prendre en compte les effacements de réseaux existants possibles pour améliorer le paysage plutôt que d'envisager la mise en souterrain très coûteuse de la ligne Avelin-Gavrelle.

Jean-Marie Ruant, conseiller général du canton de Pont-à-Marcq et président du Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) du Nord, estime que le débat public n'a pas amené le projet là où il devait aller. Toutefois, il souligne que l'étude de la mise en souterrain de la ligne, demandée depuis trois ans, est probablement prise en compte trop tardivement. S'il s'était, à l'origine, prononcé en faveur de la mise en souterrain de la ligne, il considère qu'elle sera difficilement finançable par les collectivités territoriales. De ce fait, il préfère le fuseau Ouest 2 qui contourne la butte de Mons-en-Pévèle.
Jean-Luc Leroux, maire de Quiéry-la-Motte, préfère reprendre le tracé de la ligne existante, prise en compte dans les documents d'urbanisme.

Jean-Claude Collerie, maire de Thumeries, considère que le passage de la ligne par la butte de Mons-en-Pévèle est une aberration historique. Il considère la mise en souterrain comme une technique trop chère et trop contraignante. Il préfère le fuseau Ouest 2, pour prendre en considération les zones humides et le site des Cinq Tailles.

Christophe Hildebrand demande si la mise en souterrain d'autres lignes de moindre tension relève des mesures compensatoires ou du plan d'accompagnement de projet (PAP).

Gilles Barsacq répond qu'elle est prévue dans le cadre des mesures compensatoires et du PAP et sera discutée en fonction du fuseau choisi.

Conclusions sur l'analyse de la mise en souterrain partielle de la ligne et sur l'analyse thématique des fuseaux

Gilles Barsacq présente la synthèse des débats tenus depuis le début de la concertation :

- La réglementation n'obligeait pas de tenir autant de réunions de l'ILC, sur une si longue durée. Comme le garant peut en témoigner, la concertation a été menée dans les règles et l'Etat a "joué le jeu". Tous les arguments ont pu être apportés ou pris en compte. L'ILC du 16 décembre 2013, à la veille des élections municipales, n'a pas été

décisionnelle, de même que l'ILC du 2 juin 2014 lors de laquelle de nombreuses questions ont été posées.

- Les services de l'Etat se sont beaucoup investis afin de tenir leurs engagements : des études supplémentaires ont été réalisées sur la mise en souterrain de la ligne. Les premiers éléments de ces études ont été apportés le 3 septembre 2014 puis le dossier complet, le 24 septembre 2014.

Ainsi, il semble désormais nécessaire de prendre une décision au risque de la reporter sans cesse.

S'agissant de la technique souterraine :

- Il interprète l'absence de certains maires comme un moyen d'éviter de se positionnersur leur capacité de participer au financement d'une mise en souterrain de la ligne. Il note qu'aucun maire n'a fait l'offre de le financer.
- La solution souterraine présente de nombreuses contraintes environnementales, d'innovation technologique, de maintenance, de mobilisation foncière et de financement.
- La Chambre d'Agriculture a écrit à la Préfecture pour dire son opposition à la mise en souterrain.
- Le tour de table des participants n'a pas permis de proposer de financement pertinent pour la mise en souterrain.

Il est donc décidé de construire la ligne Avelin-Gavrelle en technique aérienne.

S'agissant du fuseau de moindre impact :

- Il note que les positions convergent pour dire que les personnes déjà concernées par la ligne y sont habituées et que les maisons construites à proximité l'ont été en connaissance de cause. Il ne lui semble donc pas pertinentde déplacer la ligne vers un autre territoire pour impacter de nouvelles personnes.
- Le fuseau Ouest 1 est concerné par des enjeux environnementaux plus complexes que le fuseau Ouest 2, en particulier une forêt, une zone humide et une zone Natura 2000. Ils impliquent des mesures compensatoires plus importantes.
- Il note également la présence de goulots d'étranglement entre les habitations du fuseau Ouest 1.
- Le fuseau Ouest 2 rejoint, d'une part, le passage de la ligne actuelle, mais en améliore le tracé en contournant la butte de Mons-en-Pévèle, alors que les nouveaux pylônes permettent de mieux adapter la ligne au paysage. Cette solution préserve les abords et la vue du secteur de Mons en Pévèle
- Il a demandé à RTE de trouver une solution pour limiter les impacts sur l'exploitation de M. Delannoy.

Le fuseau Ouest 2 est donc choisi comme fuseau de moindre impact.

Toutefois, le fuseau Ouest 2 ne peut s'imposer en l'état : en son sein, le tracé doit être encore dessiné, dans le cadre d'un travail fin de proximité. Il estime qu'une année de procédure sera nécessaire pour permettre à toutes les parties prenantes de s'exprimer, notamment dans le cadre des enquêtes administratives. Dans ce cadre, RTE sera bien encadré par les services de l'Etat. Le Secrétaire général demande à RTE de lui présenter la liste des quelques maisons les plus proches du tracé qui sera choisi. La situation de chacune sera étudiée au cas par cas. Il ajoute que les mesures compensatoires et le programme d'accompagnement de projet (PAP) permettront d'équilibrer le débat entre les communes concernées par la future ligne Avelin-Gavrelle. Alors que l'argent public se fait rare, le PAP est une opportunité pour les collectivités territoriales d'investir dans des projets. Il ne s'agit pas d'un passe-droit mais de l'application

de la loi. Il tiendra prochainement des réunions, notamment avec les élus de la Pévèle. Il admet que des acteurs et des habitants non concernés initialement aient pu être inquiétés par le grand nombre de fuseaux étudiés au départ. Cependant, toutes les solutions d'affinement peuvent encore être étudiées pour que le projet soit le plus acceptable possible.

La démarche Eviter, Réduire, Compenser

Jean-Louis Carlier présente les mesures compensatoires proposées dans le cadre du projet Avelin-Gavrelle. Il ajoute que des aménagements paysagers seront réalisés autour des postes d'Avelin et de Gavrelle.

Cf. Diaporama en annexe de ce compte-rendu.

Vincent Théry souligne que la reconstruction de la ligne implique d'agrandir le poste d'un tiers de sa surface actuelle. Il ajoute qu'il était indiqué, dans le dossier, « *mettre en souterrain partiellement les lignes à 90 000 volts Gavrelle-Esquerchin* » et que l'adverbe « *partiellement* » n'est pas repris dans la diapositive.

Jean-Louis Carlier ajoute que l'étude d'impact prendra en compte l'extension du poste et proposera des mesures de réduction d'impact et de compensations.

Laurent Cantat-Lampin indique que le caractère partiel de la mise en souterrain de lignes 90 kV pourra faire l'objet d'une discussion entre RTE et les maires.

Gilles Barsacq précise que cette réflexion sera menée en partenariat complet avec les maires, dans une discussion ouverte. Il appartiendra à RTE d'émettre des propositions à ce sujet afin de définir des équilibres et des arbitrages avec les maires, en fonction du budget disponible.

Jean-Louis Carlier signale que le coût estimé des mesures compensatoires est situé entre 23 et 27 millions d'euros. Environ 200 pylônes pourront être effacés et 45 km de lignes pourraient être mis en souterrain sur l'ensemble du territoire du projet. Cela montre que la ligne peut apporter des bénéfices au paysage et à l'agriculture du territoire. Au total, 3 000 m² de terres agricoles seront restitués à l'agriculture, puisque l'emprise agricole des pylônes qui seront démontés au titre des mesures compensatoires et du démontage de la ligne actuelle est plus importante que la surface de l'emprise agricole de la future ligne. Par ailleurs, la plupart des nouveaux pylônes seront installés en limite d'exploitation ou de parcelle.

Gilles Barsacq rappelleque la ligne actuelle sera aussi démontée.

Bernard Féry demande de préciser le calendrier et les échéances à tenir pour la mise en œuvre des mesures compensatoires.

Jean-Louis Carlier indique que la réalisation de la plupart des mesures compensatoires commencera avant la construction de la nouvelle ligne, c'est-à-dire entre l'obtention de la déclaration d'utilité publique, fin 2016, et début 2017. La mise en souterrain des lignes de moindre tension sera achevée avant le déroulage des conducteurs de la nouvelle ligne Avelin-Gavrelle.

Les étapes à venir

Jean-Louis Carlier présente le calendrier du projet :

- Octobre-Décembre 2014 : Recherche du tracé de moindre impact ;
- 1er trimestre 2015 : Etude d'impact ;
- Fin 2015 : Enquête publique ;
- 2016 : Début des travaux ;

- 2018 : Mise en service.

La concertation se poursuivra pendant toutes ces étapes, du démontage de la ligne existante jusqu'à la mise en service de la ligne dans le cadre des engagements du maître d'ouvrage, ainsi que pendant l'exploitation de la ligne.

Cf. Diaporama en annexe de ce compte-rendu.

Le Programme d'accompagnement de projet

Jean-Louis Carlier présente les principes du plan d'accompagnement de projet.

Cf. Diaporama en annexe de ce compte-rendu.

Conclusion

Gilles Barsacq remercie tous les participants à la réunion d'avoir fait la preuve de leur engagement et de disponibilité. Il souligne que la manifestation, en marge de la réunion, relève du "jeu de la démocratie" et appartient à un tel exercice de maturation d'un projet sensible. Ce n'est pas parce que les manifestants sont restés à l'extérieur, tout en étant représentés à l'ILC, qu'ils n'ont pas été écoutés. Il connaît les préoccupations du territoire.

Toutefois le projet doit avancer. L'étape franchie n'achève pas la concertation. Il assure de sa disponibilité et de celle de M. Thirard à l'ensemble des maires, présents ou non pendant l'ILC, pendant la période qui s'ouvre pour rechercher le tracé de la future ligne. Il demande de travailler de manière à faire de la future ligne Avelin-Gavrelle un projet de développement du territoire et un atout pour les communes qu'elle traverse. Les membres de l'ILC seront ainsi invités à faire valoir leur point de vue lors de l'enquête publique.

Il rappelle que, quelques années auparavant, des chutes de neige avaient conduit à supprimer la distribution électrique pendant plusieurs jours, provoquant des problèmes économiques sérieux. Si le réseau français appartient aux réseaux électriques les mieux entretenus d'Europe, il est cependant urgent de moderniser certaines parties d' infrastructures vieillissantes, tout en notant la prise en compte renforcée des paysages en France.

Gilles Barsacq clôt la réunion.

Fin de la réunion : 0h15

Le Préfet,

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général

Gilles BARSACQ