

# Commission Particulière du Débat Public

## Projet de ligne à Très Haute Tension entre Avelin-Gavrelle.

# VERBATIM

de la réunion publique du 14 décembre 2011

Maître d'ouvrage : RTE  
Date 14 décembre 2011  
Lieu : Phalempin  
Durée : 2 heures 52 minutes

### Introduction

#### **Présentation du débat public concernant la ligne Avelin-Gravelle**

#### **Anne Vincent-Buffault (Secrétaire générale de la CPDP)**

« Donc, Bonjour et bonsoir. Merci d'être venus aussi nombreux. Je vous présente juste le programme des interventions. Alors, on va effectivement vous présenter la Commission Particulière du Débat Public, ses missions ; Claude Brulé va vous présenter les missions essentielles de notre Commission. Ensuite Gaëtan Desquilbet, Directeur du projet, va vous présenter les raisons d'être et les enjeux du projet, puis Monsieur Didier Hellevoid, Vice-Président de la Chambre d'Agriculture du Nord – Pas de Calais va vous présenter le point de vue de la Chambre d'Agriculture. Je pense que chaque participant prendra à peu près 10 minutes et donc, nous entamerons le débat rapidement...

... Oui, nous avons la chance d'avoir la télévision coréenne qui vient justement prendre contact avec vous pour savoir ce que c'est un débat public en France, parce que ça les intéresse beaucoup.

Je passe la parole à Claude Brulé. »

#### **Claude Brulé (Membre de la CPDP)**

« Bonjour à chacune et à chacun d'entre vous. Je m'appelle Claude Brulé, je suis un des membres de la Commission Particulière pour ce débat concernant le renforcement de la ligne électrique très haute tension entre Avelin et Gavrelle. Je vous dirai quelques mots sur l'origine de la Commission du Débat Public, qui n'est pas une vieille institution : c'est la loi du 2 février 1995, qui a été relative au renforcement de la protection de l'environnement qui a permis d'instaurer la mise en œuvre de cette Commission Nationale du Débat Public. C'était juste au moment où le ministre de l'environnement – le ministre Barnier – qui est actuellement Commissaire Européen. Après cette loi qui instaurait le principe de la création de cette Commission Nationale du Débat Public, est intervenue une série de textes, dont le décret d'application, qui date du mois de mai 1995, qui en définissait les modalités. Il y a un autre décret du 2 juillet 1999, qui est sorti du giron du Ministère de l'Environnement, cette Commission Nationale du Débat Public.

Ensuite, la loi du 22 février 2002 a instauré cette Commission Nationale du Débat Public comme une entité, une autorité administrative indépendante... Et enfin, une loi plus récente, qui date de 2010, prise dans le cadre du Grenelle, a défini la gouvernance de la concertation.

La Commission Particulière du Débat Public, qui a été, dont les membres ont été désignés par la Commission Nationale du Débat Public, par une décision du mois d'avril de cette année, 2011. Cette Commission Particulière est composée de 6 membres ; vous en avez le Président, Monsieur Giacobino ; vous avez ensuite Madame Violette Le Quéré-Cady, qui est dessinatrice et scénariste de bandes dessinées ; vous avez Ariane Métais, qui est quelque part dans la salle... Où est-elle ? Ah elle est tout au fond, qui est consultante en concertation ; vous avez ensuite Elisabeth Campagnac, qui est sociologue, qui est aussi dans la salle ; elle est là, juste en face de mon doigt... Et cette Commission est à parité homme-femme. Ah oui, c'est vrai, on me rappelle : un des membres qui est absent ce soir, qui est Pierre Lorent, qui est ingénieur en sécurité, qui est l'élément belge de notre équipe et qui traduit un peu le caractère international de cette ligne, puisque si on prolonge Avelin/Gavrelle vers le nord, elle se raccroche au réseau électrique belge aux environs - si je ne me trompe pas -, d'Avelgem.

Ceci présenté, je vous rappellerai en quelques traits les principales missions de la Commission Particulière du Débat Public. Qu'est-ce qu'elle est chargée de faire ? Tout d'abord, notre équipe est neutre et indépendante. Qu'est-ce qu'elle peut faire ? Elle est là pour garantir la libre expression de chacun ou chacune d'entre vous. Elle est garante également du fait que chacun puisse avoir la parole ; donc, il s'agit que chacun puisse librement s'exprimer... Qu'est-ce que je peux vous dire en plus sur cette Commission ? Si ce n'est aussi, comme je vous le disais, qu'elle est neutre, neutre et indépendante.

Je vous passe Monsieur Giacobino. »

## Michel Giacobino (Président de la CPDP)

« Oui, merci Claude Brulé. Je vais être relativement bref, puisqu'il s'agit d'expliquer le rôle que nous avons ce soir, qui a été énormément expliqué par Claude Brulé au départ, mais plus particulièrement l'objet du débat.

L'objet du débat de ce soir, c'est pas de décider, comme on l'a dit bien sûr, et la Commission n'a pas à donner d'avis à l'issue de cette réunion et à l'issue des différents débats publics qui vont avoir lieu. Ce n'est pas de décider du tracé, mais c'est de recueillir vos observations et de veiller qu'il y ait un échange le plus ouvert possible, entre les questions que vous posez et les réponses qui sont apportées essentiellement par le maître d'ouvrage ; ça peut être également par la Commission et par d'autres. À cet effet, je vous signale qu'il existe un site internet sur lequel vous pouvez trouver l'ensemble des documents que vous avez trouvés à l'entrée de cette salle, qui présentent le dossier, qui présentent le projet plutôt, mais également présentent des opinions diverses et variées ; il y a des cahiers d'acteurs. Il y a 3 cahiers d'acteurs qui ont été faits à ce jour, qui présentent les opinions d'une association de protection de l'environnement et de l'aménagement, mais également aussi de la Chambre d'Agriculture, puisque vous avez fait un cahier d'acteurs, qui va vous être présenté, je suppose, plus en détails tout à l'heure... également aussi une association d'Avelin.

Et vous pouvez aussi évidemment faire de nouveaux cahiers d'acteurs, si vous le souhaitez, sachant que c'est la Commission qui prend en charge, financièrement notamment, l'impression et la diffusion de ces documents. Et vous avez également un site internet, sur lequel vous pouvez aussi faire des questions, poser des questions et vous pouvez également prendre l'ensemble des débats, des réunions qui se sont tenues avant celle-ci ; il y en a eu 4 ; il y en a 3 qui vont se tenir après celle-ci. Il y en aura 8 en tout et vous avez, sur le site internet, l'intégralité des débats qui sont d'ailleurs enregistrés : tout ce qui est dit ici est enregistré et même filmé d'ailleurs, de manière à pouvoir faire une transcription écrite sur internet, qu'on appelle le verbatim et que vous pouvez consulter si vous le souhaitez. Donc, l'ensemble de ces documents sont entièrement transparents, l'ensemble des informations et des débats sont également transparents. C'est un rôle important que vous avez à jouer. Nous avons présenté le côté national et international de

ce débat, puisque nous avons des enjeux énergétiques nationaux et internationaux – vous avez tout cela qui vous le montre d'ailleurs – puisque la ligne électrique qui va traverser, enfin qui est envisagée par le réseau de transport d'électricité entre Avelin et Gavrelle, est en fait reliée comme on l'a dit, vers la Belgique et vers l'ensemble du réseau français, notamment vers la région parisienne. D'autre part, les choix énergétiques qui sont offerts, parce que la ligne n'est pas décidée – c'est important à dire – le renforcement de cette ligne n'est pas décidé du tout. Il est fonction des besoins que nous aurons à mesurer, et des choix énergétiques, qui, en termes de production et de consommation, puisqu'en fait, il s'agit simplement de transporter de l'électricité ; il ne s'agit pas, ni de la produire, ni de la consommer.

Nous avons le projet, vous le connaissez en gros : il va d'Avelin à Gavrelle, il traverse 3 zones particulières : la Pévèle au nord, où nous sommes ; le Bassin Minier et l'Arrageois au sud, qui sont une zone, qui sont 3 zones qui ont des enjeux importants, en termes d'activité, puisqu'on a la zone nord qui est plutôt reliée à Lille, on a la zone centrale, le Bassin Minier, et comme son nom l'indique, elle a été fortement marquée par les activités d'extraction du charbon mais également aussi par les activités industrielles et puis le sud, au voisinage de Gavrelle, est à nouveau agricole... mais agricole de manière intensive. Vous allez le voir tout à l'heure. Donc, je, nous avons, RTE a fait des études assez précises sur l'ensemble de ce tracé, de manière à pouvoir définir – et vous êtes là également pour le faire -, les contraintes que ces différents tracés pourront éventuellement poser.

Donc, le débat public, il est fait essentiellement pour orienter les choix du tracé dans le fuseau retenu, mais d'abord de décider s'il y a lieu ou pas, de donner votre opinion sur s'il y a lieu ou pas de renforcer cette ligne. S'il y a lieu de le faire, effectivement le tracé, dans le fuseau – on en est pas encore à 1 mètre près, on est même pas à 1 kilomètre près de large, dans le tracé de la ligne dans le fuseau concerné. Les mesures compensatoires peuvent être également décidées, discutées lors de ces réunions, c'est-à-dire des mesures qui permettront, au-delà de la suppression des impacts que peuvent créer une ligne ; c'est difficile pour le moment de le faire, mais de la réduction ; il peut y avoir la compensation, c'est-à-dire qu'il peut y avoir notamment, RTE propose de supprimer non seulement des lignes existantes pour compenser des impacts liés à la création d'une nouvelle ligne. Et ensuite, qu'est-ce qui se passe après ce débat public ? Vous aurez une décision qui va être prise par RTE, dans le courant du printemps prochain, pour décider si oui ou non, si le projet va se poursuivre et qu'est-ce que le réseau de transport d'électricité a entendu des différents débats. Et le projet ensuite devrait se poursuivre, si RTE le décide ainsi, par une concertation, qui va associer beaucoup plus finement qu'aujourd'hui – et pendant 2 ans avant l'enquête publique – l'ensemble des parties prenantes de ce projet ; le projet devant être mis en service en 2017. Au mieux. C'est-à-dire que nous aurons et cela fait aussi l'objet du débat, à définir la gouvernance et la concertation, c'est-à-dire qui va participer à la concertation. Classiquement, le réseau de transport d'électricité s'appuie sur des commissions qui comportent le Préfet pour le présider, mais également des membres de RTE, bien sûr, et des représentants de la Chambre d'Agriculture, le milieu économique des zones traversées, mais c'est essentiellement des agriculteurs et des associations d'environnement éventuellement, des élus également. Je propose, mais c'est à vous de le décider, c'est à vous de le dire, qu'il y ait, à l'image de la Commission Nationale, une Commission de concertation qui soit plus ouverte et qui comporte également des représentants des milieux économiques des différentes zones traversées. Ils ne sont pas forcément ; c'est la Chambre d'Agriculture ; ça peut être également dans d'autres zones, la Chambre des Métiers ; également aussi, il y a la Chambre de Commerce et d'Industrie et également des syndicats de salariés, puisqu'ils sont représentants également des milieux économiques des zones traversées.

C'est une loi de 2010 qui a ouvert la possibilité – et c'est à vous de le dire – de permettre

une concertation plus ouverte. Alors, vous avez affichée la liste des réunions qui sont prévues pour ces débats publics ; il y a un certain nombre de réunions qui se sont déjà tenues : à Hénin-Beaumont, Lille, Arras et Courcelles-lès-Lens et nous avons ce soir, à Phalempin, une réunion entre nous, qui va pouvoir, qui va se prolonger par 2 autres réunions, à Gavrelle et à Leforest, puis une réunion de clôture à Oignies, qui devrait se tenir le 2 février.

Voilà... Pardon ? ... Oui, donc le ? Donc, je vous indique le site sur lequel, dont je vous ai parlé tout à l'heure : la Commission anime le débat, nous ne sommes pas là pour prendre un parti sur le projet, mais de veiller à ce que chacun puisse s'exprimer et que l'ensemble soit transparent. C'est-à-dire qu'il y a un débat public, en public, c'est-à-dire que vous prenez la parole ; tout le monde a le droit de s'exprimer y compris d'ailleurs les étrangers ; je ne parle pas des coréens bien sûr, mais ils ont le droit aussi. Mais également les Belges s'ils peuvent venir... Et vous pouvez, vous avez la possibilité de connaître l'ensemble des positions des uns et des autres.

Donc, je vais passer la parole à Gaëtan Desquilbet, Réseau Transport d'Électricité, qui va vous exposer son projet et puis ensuite, ce sera la Chambre d'Agriculture - Monsieur Hellevoid - qui prendra la parole... Et puis ensuite, à vous, bien sûr. »

### **Gaëtan Desquilbet (Directeur du projet RTE)**

« Merci Monsieur le Président, je suis Gaëtan Desquilbet, je travaille pour l'entreprise RTE, réseau de transport d'électricité. Je suis directeur du projet de reconstruction de la ligne Avelin Gavrelle. Je suis accompagné à la tribune de mon collègue Michel Lotte... »

### **Michel Lotte (Chargé de concertation RTE)**

« Oui Bonsoir. Michel Lotte, je suis chargé de concertation, donc, j'assiste le directeur de projet dans toutes les phases de concertation et toutes les procédures administratives qui en découlent. Pour information, j'ai 55 ans, je suis marié, j'ai 2 enfants. Je suis né à Arras, j'habite à Béthune et je travaille à Lille ; donc, je connais bien la région Nord – Pas de Calais. »

### **Gaëtan Desquilbet (Directeur du projet RTE)**

« Dans la salle également, je voudrais vous signaler la présence de Sébastien Ruffin, qui est le chef de projet. Donc, je suis directeur de projet et je pilote le planning, le budget et les grandes orientations. Sébastien est en charge des études techniques, donc, c'est lui qui fait les calculs techniques du coût des différentes solutions qu'on pourrait imaginer ensemble.

Je vais vous présenter d'abord mon entreprise, très rapidement, ensuite, la ligne Avelin/Gavrelle qui existe aujourd'hui, puisque nous parlons d'une reconstruction d'une ligne, pourquoi elle pose des soucis dans la gestion du transport d'électricité et ce qu'on peut dire du projet que nous proposons au débat public, sachant que, comme l'a dit Monsieur le Président, il n'est pas décidé et il est encore très peu défini, puisque le chantier devant ouvrir en 2016, il nous reste 4 années pour spécifier plus précisément où on pourrait construire cet ouvrage et à quoi il ressemblerait. Donc, j'ai oublié de prendre le petit machin qui fait passer les diapos... Merci, merci.

Qui est RTE ?

RTE est une entreprise publique, responsable de la gestion du réseau de transport d'électricité en France. Le réseau d'électricité en France, c'est 100 000 kilomètres de lignes à haute et très haute tension ; ça commence à la tension 63 000 volts ; ça monte : 90 000 volts, 225 000 volts... Jusqu'à 400 000 volts, qui est le niveau de tension le plus élevé que l'on rencontre en Europe Occidentale. Il y a d'autres continents, où l'on trouve

des niveaux de tension plus élevés.

La ligne dont nous parlons aujourd'hui, c'est du 400 000 volts, c'est le niveau de tension le plus élevé que l'on trouve dans nos pays et ça correspond, grosso modo, aux autoroutes, dans nos réseaux routiers, c'est-à-dire, le type de ligne où passent de grosses quantités d'énergie pour des distances assez longues.

Au cœur de notre mission de service public, il y a la garantie d'alimentation de tous les clients, avec le premier point, c'est l'équilibre production/consommation. Donc, nous ne gérons pas les centrales ; on n'en possède pas. Simplement, on sait qui va produire de l'énergie, on détermine quel va être le niveau de consommation : on a des spécialistes qui peuvent dire, demain et dans une semaine, en fonction de la température, du vent, de l'ensoleillement... Quel sera le niveau de consommation pour chaque heure de la journée, pour toute la France. Et on vérifie qu'il y a assez de centrales qui vont pouvoir produire et/ou assez d'importations des autres pays, pour assurer l'équilibre entre production et consommation, puisque l'énergie électrique ne se stocke pas : il faut à chaque seconde que soit produit ce qui est consommé et qu'on puisse transporter cette énergie des sites de production jusqu'aux sites de consommation.

Donc, ce que symbolise ce schéma : on a mis RTE à l'interface entre, d'un côté le monde de la production d'énergie, avec des grosses unités de production qui sont raccordées directement au 400 000 volts, mais aussi, de plus en plus de centrales raccordées à des niveaux de tension inférieurs : si vous prenez plus de 6 éoliennes, c'est raccordé au réseau RTE. La puissance produite est trop importante pour être absorbée par le réseau de distribution, le réseau à 20 000 volts. Donc, c'est au niveau du réseau de RTE que l'on raccorde de plus en plus de champs d'éoliennes, notamment tous les champs d'éoliennes offshore qui sont en train d'être définis dans le cadre de l'appel d'offre du gouvernement, qui seront raccordés au niveau de tension, probablement 400 000 volts, compte-tenu de la puissance.

Donc, on a d'un côté de notre balance, la production et les importations ; de l'autre côté, la consommation et les exportations. Suivant l'heure de la journée, la France va importer ou exporter et ça peut changer plusieurs fois dans la même journée. Le gros de la consommation en France se fait par le réseau de distribution qui est géré par d'autres entreprises que RTE. Dans 95 % de la France et dans l'ensemble du Nord – Pas de Calais, c'est ERDF qui distribue le courant à 20 000 volts et à 220 volts, qui est la tension que vous avez dans vos domiciles, dans vos résidences et chez la plupart des employeurs que sont les petites et moyennes entreprises. Il y a quelques gros industriels qui sont raccordés au réseau de RTE, les industriels qui consomment beaucoup d'énergie : les aciéries, les alumineries, les grosses industries chimiques... Il y a également la traction ferroviaire : un TGV est raccordé en 225 000 volts ou parfois en 400 000 volts. Les trains régionaux sont raccordés en 63 ou 90 000 volts sur notre réseau.

Il y a dans la zone du projet par exemple, l'usine de Douai, l'usine Renault de Douai, qui est raccordée en 90 000 volts depuis le poste de Gavrelle, par 2 lignes qui partent au nord, puis à l'est.

Voilà pour RTE. Je vais passer assez vite sur la description du projet. C'est la 5ème réunion. Certains, ou la plupart d'entre vous, êtes là pour la première fois, vous allez découvrir des choses. Mais pour vous laisser la parole le plus vite possible, je vais évoquer les sujets et si vous souhaitez plus de détails, je suis à votre disposition toute la soirée, pour répondre à toutes vos questions.

La ligne Avelin – Gavrelle, c'est le maillon qui est ici, en traits fins. Alors, pourquoi en traits fins ? Elle a une particularité dans le réseau d'aujourd'hui, c'est que c'est une ligne qui, en haut des pylônes, transporte une seule ligne électrique ; les autres lignes de la région, vous voyez, en traits doubles, c'est parce que, en haut du pylône, on met 2 lignes électriques. Donc, on voit, une ligne c'est du triphasé, c'est trois fils ; la ligne Avelin-

Gavrelle, vous le verrez, il y a 3 isolateurs. Il faut regarder la ligne qui part d'Avelin et va vers Valenciennes, celle qui monte vers Dunkerque ou celle qui descend vers Amiens, vous verrez qu'il y a 2 groupes de 3 fils. Donc, le fait qu'il n'y ait qu'une seule ligne, c'est que, quand on doit l'arrêter pour l'entretien, pour des réparations, pour peindre les pylônes, pour élaguer les arbres à proximité ou bien lorsqu'elle est en avarie, parce qu'il y a un matériel qui tombe en panne, on a plus de chemin électrique pour aller de Lille jusqu'à Arras. L'énergie doit faire un grand détour par Reims, Charleville-Mézières ou par Dunkerque et redescendre sur Amiens et sur Arras. C'est une situation qui nous pose des soucis et qui conduit au fait qu'on souhaite construire une ligne homogène au reste du réseau de la région, qui soit un double circuit entre Avelin et Gavrelle, entre Lille et Arras.

Alors pourquoi est-ce qu'on est gêné, c'est parce qu'on constate depuis 5 ans, une augmentation constante des flux d'énergie dans cette ligne, qui est liée à l'apparition de nouveaux moyens de production, avec des nouveaux cycles combinés gaz, des centrales à gaz qui ont été construites dans la région, d'autres qui sont en projet et l'apparition de nouvelles sources d'énergie intermittente, l'énergie éolienne notamment, pour ce qui est du Nord et également de la Picardie, qui a une influence sur ce réseau.

L'autre raison, c'est l'augmentation des échanges d'énergie avec les pays voisins : quelque chose qu'on constate avec toutes les frontières, qui est particulièrement vrai avec la frontière belge, et derrière la Belgique, la Hollande et l'Allemagne. Cette augmentation des échanges, a pour but d'avoir une meilleure sécurité d'alimentation des différents pays : quand une centrale tombe en panne dans un pays, on peut s'appuyer sur les pays voisins, pour venir au secours du pays qui a un brutal déséquilibre entre la consommation et la production. C'est aussi pour les parcs de production intermittente, le fait que vous n'avez pas du vent au même moment, entre le nord de la France et le nord de l'Allemagne, entre le nord et le sud de la France et l'Espagne... Le fait de mieux mailler les pays européens fait qu'on arrivera à mieux utiliser l'énergie éolienne au niveau international.

Enfin, le troisième but, c'est d'avoir en permanence le coût de l'énergie le moins cher au niveau européen, en utilisant les centrales qui coûtent le moins cher à la production, dans une zone géographique beaucoup plus large que la France. On rencontre 2 situations nouvelles qui existaient très peu il y a 5 ans : auparavant, on avait en gros de l'énergie qui venait de Gravelines et descendait, dans un flux nord/sud. On a aujourd'hui des flux qui vont du sud-ouest vers le nord-ouest, qui correspondent à des creux de consommation, des moments où la France vient alimenter la Belgique et les pays qui sont derrière et on a des situations qui sont en fait les plus fréquentes, où on consomme beaucoup d'énergie en France – typiquement quand il y a des vagues de froid - où quand on va importer de l'énergie, parce que le parc de production français peut avoir des baisses de production... Et là, on a de l'énergie qui, quand elle vient de la Belgique, va préférentiellement utiliser le trajet le plus court qui est donc Arras – Lille.

Ce que l'on voit pour les prochaines années, c'est que cette situation va évoluer dans le même sens... Donc, va s'aggraver pour ce qui est des contraintes que l'on rencontre sur notre réseau, avec des nouvelles productions : production de centrales à gaz et de nouvelles productions d'énergie renouvelable et avec des échanges européens qui vont s'accroître... Le risque étant que si on ne fait rien, ce maillon faible va fragiliser l'ensemble de l'alimentation de la région Nord – Pas de Calais, puisque, quand il est absent, ce sont les réseaux de tension inférieure, en 225 000, en 90 000 volts, qui alimentent les villes et les clients de la région ; ce sont ces réseaux-là qui vont absorber l'énergie et qui n'y arriveront pas, ce qui peut conduire à des situations de grosses coupures dans la zone. C'est pour ça que nous avons imaginé renforcer le réseau : nous avons étudié 2 différentes possibilités qui sont détaillées dans le dossier que vous avez à l'entrée de la salle. Des possibilités qui allaient d'une opération qu'on a réalisée récemment, sur la ligne qui part de Lille et qui monte vers Dunkerque : cette opération consiste à remplacer les fils, ce qu'on a fait sur - attendez je me perds dans mes lignes, bon tant pis, je vous

montrerai la carte plus tard – on a changé les fils électriques, en mettant des fils plus modernes qui permettent de transporter plus d'énergie. Mais si on fait ça sur la ligne entre Arras et Lille, on conserve une seule ligne, même si elle est un peu plus puissante : quand elle est absente du réseau, on a le même souci de ne plus avoir de chemin électrique en 400 000 volts entre ces 2 villes. On a regardé la solution du souterrain, la technique souterraine qui n'existait pas il y a 10 ans, qui maintenant commence à exister pour ces niveaux de tension, mais qui n'est pas du tout adaptée au niveau de puissance que l'on vise, puisque l'on cherche à transporter 4 600 mégawatts, ce qui est une quantité d'énergie qui est, pour une liaison souterraine, à la limite de ce que l'on sait faire en termes de technologie et extrêmement onéreux en termes économique et qui présente des impacts environnementaux importants. Donc, nous proposons- on avait regardé aussi la possibilité de construire une autre ligne à côté de la ligne qui existe, que vous avez en photo, qui est probablement la solution la moins chère, qui avait des défauts en termes techniques, mais qui surtout avait un impact environnemental, un impact foncier, beaucoup plus important...

Donc, la solution que nous proposons, c'est de construire une nouvelle ligne et après, d'enlever la ligne actuelle pour qu'à la fin, il y ait à peu près le même nombre de pylônes, mais pas les mêmes pylônes, puisque nous allons passer de pylônes qui mesurent à peu près 40 mètres de haut, qui ont une ligne électrique en haut du pylône, à des pylônes qui sont identiques à ceux qu'on trouve entre Amiens à Arras, qui font 50 mètres de haut et qui ont donc les deux fils électriques en haut du pylône. Et en plus, nous allons avoir 4 fils électriques au niveau de chaque phase – du faisceau quadruple -, alors que la ligne aujourd'hui est en faisceau double, ce qui nous permettra de passer de 1 500 mégawatts à 4 600 mégawatts. 4 600 mégawatts, c'est ce que peut transporter la ligne qui va d'Amiens à Arras, donc on pourra d'Arras à Lille, continuer sur un chemin électrique de même gabarit, si je puis dire.

En termes de territoire, Monsieur le Président avait décrit que nous sommes entre le nord est d'Arras et le sud de Lille, avec la variante est qui correspond à la reprise de, en gros, du principe du tracé de la ligne actuelle, sachant qu'on ne se mettra pas exactement au même endroit, en tout cas, pas partout, parce que ça voudrait dire qu'on enlève la ligne du réseau avant de construire la nouvelle, mais on ne peut pas vivre pendant 6 mois sans cette ligne dans le réseau électrique : elle est trop importante pour le réseau. On ne peut le faire que quelques semaines par an, dans des conditions très particulières de configuration du parc de production français et de faible niveau de consommation en France.

L'autre idée qui est venue en regardant la carte du territoire, c'est qu'il y avait déjà un TGV et une autoroute qui étaient 2 infrastructures existantes et l'un des principes d'aménagement du territoire qui est le regroupement des infrastructures qu'avait utilisé, je pense, RFF à l'époque du tracé du TGV nord, pourrait être imaginé pour notre ouvrage. Donc, on s'est dit « est-ce qu'on pourrait utiliser cette variante qu'on a appelé variante ouest », où on enlèverait la ligne au final, pour la construire sur cet autre principe de tracé. Un projet de ce genre, et Monsieur Jacobino l'a dit et c'est tout à fait vrai, présente des impacts sur l'environnement et ces impacts, la première chose qu'on essaye de faire, c'est de les éviter, de chercher le tracé qui va éviter les zones d'habitat dense, qui va éviter au maximum l'habitat regroupé ou l'habitat diffus, qui va éviter les zones naturelles de plus fort intérêt, celles qui ont notamment bénéficié de protection légale ; on va éviter les monuments historiques, les sites archéologiques. On a également des contraintes techniques : on doit éviter un aéroport ; vous comprenez bien que, on ne peut pas se mettre au bout des pistes de décollage des avions. Donc, cette première opération, ce sera l'enjeu de cette première concertation qui va suivre la décision, si on décide de poursuivre le projet, à l'issue du débat public.

Une fois qu'on a choisi un tracé qui évite le maximum d'impacts, on peut essayer de

réduire les impacts qui restent ; par exemple, on peut diminuer la hauteur des pylônes, en les rapprochant un petit peu, pour éviter qu'il y ait un impact paysager trop important ; on peut imaginer – alors-là, place à tout ce que vous pourrez imaginer – des idées, alors on pourrait les peindre d'une autre couleur, on pourrait mettre des arbres, des haies entre les champs, pour masquer l'ouvrage, depuis les lieux d'habitation. Au final, il reste des impacts après la réduction, nous chercherons à les compenser et là, c'est également avec les riverains, avec les élus et les associations que nous définirons les moyens de compenser les impacts, c'est-à-dire, comme on ne mettra pas en souterrain cette ligne-là, on pourrait imaginer qu'on mette en souterrain, comme le rappelait Monsieur Giacobino, d'autres lignes, qui sont gênantes dans les paysages ou dans les territoires, qui présentent des impacts, par exemple, des impacts agricoles notamment et que ces lignes-là, en les mettant en souterrain, ça compense les impacts de la nouvelle ligne.

Au stade du débat public, on est ouverts à toutes les idées, toutes les suggestions que vous pourriez avoir, pour nous dire comment vous pensez que ces impacts pourraient être réduits ou compensés, sur les territoires que vous connaissez particulièrement bien, puisque c'est celui sur lequel vous vivez tous les jours.

Le coût du projet, tel qu'il est défini aujourd'hui, est d'environ 80 millions d'euros, donc c'est hors ces mesures de compensation. Ce coût, il est payé par qui ? Il est payé par RTE ; c'est RTE qui finance la totalité de cet investissement, mais au final RTE est financé par tout le monde, par vous tous, les utilisateurs du réseau électrique : si vous regardez sur votre facture, vous avez une proportion qui n'est pas du tout négligeable, qui est le financement des réseaux de transport et de distribution. Ce n'est pas négligeable : ça représente la moitié de la facture à peu près. Donc, c'est cet argent qu'on prélève sur l'ensemble des factures des consommateurs d'énergie électrique, qui va nous financer ; notamment pour tous nos investissements. Donc, en bon service public, nous sommes soucieux de l'utilisation de ces deniers publics et cherchons à avoir les projets optimisés au niveau de leur budget, au niveau des dépenses.

Les étapes du projet : il y a d'abord le débat public, qui est en cours. Nous sommes actuellement à mi- débat : 4 réunions se sont tenues sur les 8 et j'avais trouvé intéressant de vous présenter ce que nous avons entendu au cours des 4 réunions. Pour ça, je vais laisser la parole à Michel, qui fait ce travail de recueil d'informations sur le territoire. »

## Michel Lotte (Chargé de concertation RTE)

« Oui à ce stade du débat, on a souhaité, pour celles et ceux qui n'étaient pas présents aux dernières réunions, vous présenter tout ce qu'on a collecté, toutes les remarques, toutes les questions, toutes les suggestions qui ont pu être posées, notamment pendant les réunions, mais aussi sur le site du débat public, le site internet.

Pour ce faire, on a fait une carte pour vous répertorier toutes les remarques qu'on a pu avoir sur ce secteur. Si on commence sur le secteur d'Avelin et notamment au niveau du Hameau de la Becque, deux remarques qu'on a prises en compte, c'est un pylône qui était trop grand, qui a dû être démonté, mais en fait, c'était à cause d'un cône d'envol de l'aérodrome de Lesquin, de l'aéroport de Lesquin. Deuxième remarque aussi sur le Hameau de la Becque qui a signalé quand même une densité assez forte de réseau, étant donné qu'il est à l'ouest des lignes qui arrivent au poste d'Avelin... Un projet de réseau ferré qui est porté par le Conseil Général, Régional, pardon, pour faire un transport en commun entre Hénin-Beaumont et le sud de Lille. On vient aussi sur la Pévèle et sur la Pévèle, on a bien remarqué que voilà : il y a la qualité du paysage, il y a le paysage de la Pévèle qui est remarquable et on a bien pris en compte les remarques qui ont été faites à ce sujet et notamment aussi au Domaine d'Assignies, qui est en cours de classement et qu'on a pris en compte également dans notre liste. On revient sur la partie Ouest, où on a noté la présence du mât TDF au niveau de Camphin en Carembault. Plus au sud, la zone multimodale qui est en pleine expansion pour Delta3. Encore plus au sud, la zone de

Sainte-Henriette, qui devrait accueillir de l'habitat, et même une zone commerciale, voire même une gare TGV. Et enfin, plus au sud, on a pris note qu'il y avait un projet de construction de 4 éoliennes, sur la commune de Lauwin-Plancke, à proximité de notre ouvrage 400 000 volts existant. Voilà toutes les remarques qu'on a prises en compte depuis le début du débat ; on va continuer de collecter, suite aux réunions et suite aux questions et nous, ça va alimenter notre étude, ça va alimenter notre tableau multicritères et qui va nous aider à construire le projet, si vous voulez. »

### **Gaëtan Desquilbet (Directeur du projet RTE)**

« Pour terminer la présentation, la suite : si on décide – cette décision devant intervenir avant le 3 juillet 2012, parce qu'il y a 2 mois pour que le Commission fasse le compte-rendu et le bilan et derrière, le maître d'ouvrage a 3 mois pour publier une décision... Donc, on est mi-2012 - si on décide de poursuivre le projet, s'ouvrira une phase de concertation avec notre service instructeur dans l'administration qui est la DREAL, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement et qui devrait durer à peu près 2 ans, qui va consister à recueillir des infos de plus en plus précises, à spécifier plusieurs fuseaux, à les inter comparer et à les choisir et en même temps à analyser leurs impacts et leurs compensations. Tout ce travail vous sera soumis, au travers de l'enquête publique, qu'on imagine en 2014, où une Commission d'enquête publique, qui est très différente de ce qui se passe en débat public, viendra vous présenter un dossier où vous aurez une étude d'impact du projet, beaucoup plus détaillée que ce qui est présenté à ce stade, puisque nous aurons fait 2 ans d'étude sur tous les impacts, environnementaux ; et quand on parle d'environnement, il y a certes les milieux naturels, mais il y a aussi le paysage, l'habitat humain et les projets des collectivités territoriales ; tous les projets de développement, qu'ils soient économiques, culturels ou touristiques. Après l'enquête publique, on doit obtenir une DUP, une déclaration d'utilité publique qui, dans le cadre d'une ligne 400 000 volts, est signée par le ministre en charge de l'énergie. Sans cette déclaration d'utilité publique, on ne peut pas construire une ligne à haute tension en France : il faut obtenir une déclaration d'utilité publique, ce qui veut bien dire que cette ligne, elle est d'intérêt général. On peut donc imaginer la construire et créer les impacts correspondants, parce qu'il y a un bénéfice au niveau de la collectivité de cet ouvrage. Ensuite, il y a une phase de concertation de détail, où là, on est avec les propriétaires, des exploitants agricoles, pour définir exactement où on met le pylône – parce que au niveau de l'enquête publique, on en reste à un fuseau de quelques centaines de mètres de large ; on définit où on met le pylône, comment on trace le trajet de la piste d'accès au pylône, puisqu'il faudra amener des engins, des grues, au niveau du pylône, donc, comment on peut créer ces pistes. Et enfin, les travaux, qui vont durer en 2016 et 2017 : ils ne vont pas durer 2 ans plein, il n'y a pas besoin de 2 ans plein pour construire une ligne de 30 kms, mais on a besoin de le faire sur 2 années, parce que, comme j'expliquais, on ne pourra faire les travaux qu'à une certaine période de l'année très précise et en une année, on n'aura pas le temps de tout faire, donc, il faudra travailler un peu en 2016 et un peu en 2017, pour une mise en service qu'on espère fin 2017. Voilà. »

### **Michel Giacobino (Président de la CPDP)**

« Bien, je vais accueillir quand même Thierry Lazaro, maire de Phalempin, puisqu'il nous accueille, c'est la moindre des choses et puis je vais passer tout de suite la parole évidemment à la Chambre d'Agriculture à Monsieur Hellevoid. »

## Didier Hellevoid, (Vice-Président de la Chambre d'Agriculture du Nord – Pas de Calais)

« Bien bonsoir à toutes et à tous, je suis Didier Hellevoid, je suis agriculteur à Tilques, près de Saint-Omer, je suis Vice-Président de la Chambre d'Agriculture de région et plus spécifiquement en charge de la Commission gestion des territoires et appui aux Collectivités, donc tout à fait en phase avec ce projet. Je remercie les animateurs du débat public, mais aussi la direction de RTE de nous avoir permis de participer à ce débat. En effet, il était important pour nous de vous présenter la réalité économique de l'agriculture et comme vous avez pu déjà le constater en ce début de soirée, là où la ligne passe, elle impactera en premier lieu l'agriculture, puisque forcément, on passe en territoire agricole sur ce type d'ouvrage. Simplement et pour planter un peu le décor, vous vous rappelez que nous sommes là pour rappeler que l'agriculture ne doit pas être un stock de foncier à bas coût et surtout en aucun cas, de servir de compensation environnementale, comme on a pu le voir sur certains types de projet.

Quelques mots sur la Chambre d'Agriculture - je vais m'exercer avec ce type d'équipement... En principe ça devait marcher – Donc, la Chambre d'Agriculture de région Nord – Pas de Calais, c'est une Chambre consulaire, comme peuvent l'être bien sûr la Chambre de Commerce mais aussi la Chambre des Métiers. La particularité dans notre région, c'est que au lieu d'avoir une Chambre par département, il n'y en a plus qu'une pour le Nord et le Pas-de-Calais. Nous sommes donc en exercice depuis maintenant un an, au niveau de cette région. C'était simplement parce que les caractéristiques de l'agriculture, tant dans le Nord que dans le Pas-de-Calais, sont identiques et les partenaires en amont et en aval sont aussi de plus en plus souvent regroupés.

Alors, les missions principales de la Chambre d'Agriculture, comme les élus l'ont déjà rencontré, nous sommes principalement, dans notre mission de service public, des interlocuteurs des Collectivités et nous intervenons sur tout ce qui, allez, je vais le dire, structure les territoires, mais aussi les déstructure ; alors pour les structurer, on va parler des SCOT, des PLU, tout ce qui est carte communale, tous ces projets, nous y sommes forcément associés un jour ou l'autre... Mais aussi, pour ce qui peut déstructurer, c'est tous les grands ouvrages et par ici, il me semble qu'il n'y en a pas mal... Alors, c'est des lignes électriques, c'est aussi des grands ouvrages TGV, autoroutes, déviations, j'en passe et des meilleures... Nous sommes souvent au turbin. L'autre spécificité de la Chambre d'Agriculture, c'était bien évidemment d'être au service de ses mandants et forcément des agriculteurs et la spécificité de la Chambre d'Agriculture de région, c'est d'assurer le développement de gens qui sont regroupés au niveau des territoires, dans ce qu'on appelle maintenant les GDA, groupement de développement agricole. Alors, nous sommes là évidemment pour le développement des productions animales, des productions végétales, mais aussi tout ce qui concerne l'animation du territoire ; alors je cite des exemples récents : nous sommes interpellés de plus en plus souvent sur les problématiques de circuit court, trame verte, trame bleue ; c'est un petit échantillon de nos missions – je vois que la technique ne suit pas... - Bon, c'est pas grave...

Alors, quelques mots sur l'agriculture proprement dite : alors, c'est vrai que ça a été dit tout à l'heure : nous sommes dans une région qu'on qualifierait plutôt, notamment à certains endroits, d'industrielle, une région très urbanisée puisqu'on fait partie des régions avec la plus forte densité d'habitants au kilomètre carré, pour autant, il me tient de rappeler ce soir que nous sommes dans une très grande région agricole et agro-alimentaire. Un chiffre : il vous faut retenir que l'agriculture, avec son amont et son aval, représente aujourd'hui le premier employeur de la région – 85 000 emplois – à égalité avec la construction. Je vais dire, ce n'est pas anodin, et je veux dire, il faut s'en souvenir de temps en temps.

Alors, qu'est-ce qu'on produit dans notre belle et bonne région ?

Alors, je dirai qu'à part la vigne, il y a peu de productions qui nous sont inconnues ; je ne

vais pas toutes les reprendre, mais il y a des fleurons comme le blé, la betterave, les pommes de terre et nous sommes par exemple, les premiers en France pour tout ce qui est endives, pommes de terre, petits pois, chicorée, mais, et c'est plus marginal, les chrysanthèmes et certaines espèces de choux... E puis nous collectionnons les places comme ça, 2ème, 3ème, 4ème, 5ème... On y retrouve la salade, la scarole, le lait, parce que le lait, parce que l'élevage est également très important. Il est dommage qu'on ne puisse pas tous vous les énumérer, mais vous retrouverez tout ça dans un document qui était à l'entrée, puisqu'on a déposé un cahier d'acteurs. À côté de l'agriculture et des principales productions, que je ne vais pas toutes énumérer évidemment, nous avons également d'importantes industries agro-alimentaires. Et parmi elles, il y a 10 secteurs qui sont dans le top 5 des régions françaises, je ne vais pas non plus énumérer toutes les productions, mais je vais simplement reprendre là les fleurons de la région. Et c'est pas un ordre préférentiel, rassurez-vous, c'est Mac Cain, Roquette, Bonduelle, Danone, Téréos ; toutes les fabrications de bière : il y a Heineken et j'en passe, les bières de Saint-Omer, Haagen Dazs, fabricant de glaces, il y a Herta dans la salaisonnerie... J'ai repris que quelques fleurons pour vous dire qu'on est quand même dans une configuration dynamique, qui crée de la valeur ajoutée et qui crée de l'emploi et c'est pour cela qu'on justifie là tout le besoin de foncier qu'ont les exploitants agricoles.

L'agriculture locale, pour s'en tenir au projet qui nous concerne ce soir, est évidemment une agriculture diversifiée qui s'est adaptée à son environnement, oui, elle a dû s'adapter à cette industrialisation et puis à la poussée urbaine, puisqu'on est parfois dans certains endroits, très insérés dans ce tissu urbain.

Alors, il y a bien sûr différents types d'agriculture, en fonction de la qualité des sols, mais aussi de la proximité d'entreprises, mais aussi dans certains endroits, proximité des consommateurs... Alors, une agriculture qui investit, spécifiquement dans certains endroits, puisqu'on trouve de nombreux secteurs drainés, mais on trouve aussi des secteurs où on a recours à l'irrigation pour spécifiquement les cultures industrielles ; je pense aux pommes de terre, aux haricots et j'en passe... On trouve également, et c'est une spécificité, de nombreuses aires stabilisées pour le dépôt de betteraves ou des pommes de terre féculières... Je veux dire, c'est une donnée à prendre en compte aujourd'hui : nous sommes dans un secteur qui a connu des améliorations parcellaires à travers des aménagements fonciers. À ce stade de la présentation, je voudrais rappeler qu'une caractéristique de l'agriculture locale, c'est que nous sommes essentiellement en fermage, donc, à chaque fois qu'on touche à 1 mètre carré, il y a 2 interlocuteurs : le propriétaire – il y en a peut-être parmi vous ce soir – mais il y a aussi évidemment les exploitants agricoles qui connaissent un impact fort par rapport à ces différents usages. Alors, une carte devait vous être présentée qui caractérise cette agriculture ; tout à l'heure on avait présenté 3 petites patates sur le linéaire... Nous avons nous aussi dessiné 3 patates mais qui ne sont pas tout à fait les mêmes, avec une zone au sud, que vous avez communément appelé l'Artois où l'on retrouve principalement des zones de grandes cultures céréalières, betterave, et j'en passe... il y a la zone nord-ouest qui est une zone spécifiquement de culture industrielle, de par la qualité de ses sols et au nord-est, on y retrouve spécifiquement des cultures spécialisées et surtout de l'élevage : élevage laitier, élevage équin... Mais on connaît aussi dans ce secteur le développement d'un pôle semences, de par la proximité de producteurs, de grands semenciers qui sont dans notre région.

Alors, ce type d'ouvrage – et j'en sais moi-même quelque chose parce que je suis agriculteur dans une commune traversée par une ligne de 400 000 volts et moi-même impacté dans 2 de mes parcelles – rappeler les gênes occasionnées par le contournement des pylônes ; je veux dire, c'est pas anodin : à chaque fois qu'on arrive labourer, semer, traiter, récolter, il nous faut faire des manœuvres supplémentaires et il nous fallait le rappeler. Bien sûr, c'est aussi, il faut tenir compte au niveau de ces implantations, des

aires de transfert : nos engins agricoles sont devenus de plus en plus importants et quand on prend en compte la récolte des petits pois et les haricots verts, on doit, avec des remorques qui doivent benner directement dans les camions, disposer de routes mais aussi de possibilités de pouvoir transférer ces récoltes et c'était important de le rappeler, d'autant que ces engins se déploient maintenant sur plus d'une dizaine de mètres et c'est des choses fondamentales quand je vous ai rappelé les spécificités de l'agriculture locale. Autre problématique qu'il nous faut mettre en avant, c'est celle liée aux bâtiments d'élevage : il y a des questionnements sur les courants parasites et leurs effets sur le comportement des animaux et l'état sanitaire du troupeau ; je veux dire, régulièrement, dans les grands médias, on a des reportages sur ce type d'impact sur les grands élevages, souvent bovins, un peu porcins et ici, on pense notamment à l'élevage équin qui est très présent. Problèmes de production, problèmes sanitaires, problèmes de fertilité... C'est des mots récurrents qui reviennent et il nous faudra éviter ce type de désagrément et on tenait à le rappeler à ce stade de la consultation. Alors, le positionnement de la Chambre d'Agriculture – oui, donc, je retrouve là cette carte et là vous y avez justement un problème de vidage de remorque...

Le positionnement de la Chambre d'Agriculture sur les variantes proposées au débat public, je vais dire, nous on est, après une consultation avec certains de vos responsables, mais également au niveau du Bureau de la Chambre d'Agriculture, on s'en tient à ce stade du débat, à une position de principe, je dirais, une ligne politique : ce n'est pas la première fois que nous avons à faire face à un effacement de ligne et à une reconstruction et notre volonté est de ne pas perturber un nouveau secteur et le choix de reconstruction d'une nouvelle ligne doit se faire, pour nous, à l'identique, sur un fuseau à la place de l'ancienne ; on y retrouve pas spécifiquement les mêmes parcelles évidemment, les mêmes impacts au niveau des pylônes... Mais c'est un choix stratégique aujourd'hui qui n'exclut pas le débat.

Les demandes de la profession agricole, elles sont évidemment nombreuses et c'est pas aujourd'hui qu'on arrêtera d'en parler. Donc, nous demandons spécifiquement la réalisation d'un volet agricole dans l'étude d'impact : vous avez rappelé tout à l'heure l'étude d'impact, vous avez parlé d'environnement, tout ça... Nous, pour nous, l'impact au niveau de l'agriculture est quelque chose qu'il vous faut mesurer au plus près et au plus juste et on veut que nous soyons pris en compte, autant dans nos aspects sociaux, qu'économiques, comme je le rappelais tout à l'heure. Nous avons besoin d'un diagnostic agricole ; alors, certes, à la parcelle, pour en mesurer les conséquences et dessiner les moindres perturbations, mais ce diagnostic doit prendre en compte les déplacements des engins, voire l'implantation des silos. C'est vraiment un exercice qu'il vous faut mener avec la Chambre d'Agriculture ou d'autres partenaires.

Il est également nécessaire à ce stade de vous rappeler qu'une convention existe au niveau national entre RTE et l'APCA. Pour autant, devant un tel projet, et les spécificités du territoire, nous demandons la mise en place d'une convention locale, qui soit spécifique à cet ouvrage et qui prenne en compte notre protocole national.

Et puis, il n'est jamais trop tard de le rappeler, parce que souvent, dans un pays de promesses, on meurt de faim, nous, nous voulons qu'à tous les stades du projet, il y ait une information continue et régulière, à la fois de la Chambre d'Agriculture, mais également des agriculteurs locaux : il nous faut très rapidement connaître les phases, le phasage, le calendrier, en amont mais aussi pendant toute la phase des travaux.

Autre demande : l'optimisation de l'emprise au sol, parce qu'il y a certains types de pylônes qui permettent de réduire l'impact au sol et puis, je vais me risquer, c'est l'étude de possibilité d'enfouissement partiel de la nouvelle ligne en certains endroits stratégiques. En effet, dans certains endroits, en certaines phases de chantier, il faut prendre en compte les spécificités de l'agriculture... Et puis, vous l'aviez annoncé, mais nous, nous l'avions

noté dans notre cahier d'acteurs, nous demandons l'éclaircissement du paysage et avec l'enfouissement et le retrait de pylônes dans certains secteurs, sinon on ne va plus s'y retrouver au niveau du paysage.

D'autres demandes liées plus à la phase des travaux : pendant la phase du chantier, alors plus spécifiquement nous demanderons, si on veut être vigilants sur le tri des terres, le tassement des terrains, que toutes les précautions soient prises en termes de mesure d'humidité et de clauses d'interruption de chantier : il y a encore trop d'ouvrages qui laissent des plaies et des cicatrices et des souvenirs qui sont très conséquents pour la profession agricole et dès aujourd'hui, nous vous demandons de prendre ces spécificités en compte.

Voici, j'en ai terminé. J'espère avoir tenu les temps. »

## Michel Giacobino (Président de la CPDP)

« Merci Monsieur Hellevoid. Je m'excuse encore au nom de la Commission pour les déboires que nous avons eus, que vous avez eus, sur la présentation des slides, enfin des visuels. Je voudrais passer maintenant la parole à la salle, bien sûr et à ma voisine, Violette Le Quéré-Cady, qui va animer le débat et qui veillera à ce que les réponses notamment correspondent aux questions. »

## Violette Le Quéré-Cady (membre de la CPDP)

« Bonsoir. Je vais descendre parce que je serai aussi à l'aise en bas qu'ici...

Donc, comme vous l'avez compris, c'est essentiel pour le débat public, d'avoir, et surtout pour le maître d'ouvrage, d'avoir toutes vos questions, parce que c'est ça qui va permettre de faire évoluer le projet. Parce que sans vous, on n'y arriverait pas. Donc, histoire de respecter ce que vous désirez, votre connaissance du terrain, de respecter les intérêts des particuliers comme les enjeux socio-économiques et environnementaux, il est vraiment nécessaire que vous vous sentiez libres de poser n'importe quelle question, évidemment qui soit en relation avec le projet – cela va sans dire – et petite parenthèse comme ça que je rappelle, c'est que comme tout ce qui être échangé, enfin tous les dialogues échangés vont être retranscrits sur le site de la CNDP et particulièrement pour ceux qui n'ont pas suivi le débat, qui n'ont pas eu l'occasion de venir à toutes les réunions, il serait sympathique d'une part de lever le doigt et ensuite de vous présenter et de nous dire si vous êtes là à titre individuel ou si vous représentez une association etc.

Donc, qui veut commencer ? »

## Jean-Claude Sarazin, maire d'Avelin

« Oui, Jean-Claude Sarazin, maire d'Avelin. Bon ! Je représente ma commune ; il y a d'autres représentants ici dans la salle qui représentent un collectif particulier sur le projet. Il y a certaines remarques, j'ai vu, ont été déjà prises en compte. Bon, nous sommes dans un cas particulier à Avelin, puisque, quel que soit le tracé, on est obligé d'arriver à Avelin, je ne vais pas vous demander de supprimer le poste qui existe à Avelin. Je crois d'ailleurs que c'est la commune certainement qui, compte tenu des différentes directions, doit avoir le plus de kilomètres, étant donné que la commune est assez étendue, j'imagine, j'ai pas fait le calcul mais, bien, moi ce que je demande, c'est que le plus rapidement possible on puisse savoir, mais je sais pas si ça peut se faire dans le cadre du débat public, mais je le souhaiterais, que les représentants de RTE - non pas la commission, mais les représentants de RTE -, viennent sur le terrain, et qu'on puisse aller voir, puisqu'au fond à la fin, Avelin est très concerné et en même temps peu, par son nombre de kilomètres,

parce que c'est tout à fait au Sud de la commune. Donc, on doit pouvoir aller sur le terrain ; je sais bien que vous n'en êtes pas encore au stade des études avancées, mais cela permettra de dégrossir le problème bien à l'avance, et bien entendu, on le ferait avec quelques représentants de la municipalité, bien entendu les représentants du Collectif, des gens qui sont touchés par le projet... Voilà ma demande. Quant aux deux tracés, à première vue, je me suis même demandé si il n'y en avait pas un qui s'appelait choléra et l'autre la peste, de façon à ce que finalement, on choisisse finalement la peste pour ne pas avoir le choléra ou inversement. Il est évident que, à première vue, reprendre l'ancien tracé paraît quand même le plus évident et l'autre, j'ai pas trouvé beaucoup de justificatifs pour le faire sauf de longer l'autoroute. C'est un avis, mais en tout cas sur le terrain, je souhaiterais que l'on voie l'impact des deux projets si possible le plus rapidement. »

### **Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)**

« Merci, monsieur le maire, vous voulez faire un commentaire, une promesse ? »

### **Gaëtan Desquilbet (Directeur du projet RTE)**

« C'est vrai qu'on a pas d'idées précises, je pourrais pas aller vous montrer là où on mettrait les pylônes mais, pour nous apprendre le territoire et écouter les riverains, ça me paraît intéressant, après, ce que je voudrais savoir, c'est est-ce que vous pensez que ça peut être fait dans le cadre du débat public ?

Oui, bon, prenons rendez-vous à la fin de la réunion et moi, je suis tout à fait disposé avec Michel à vous accompagner sur une visite du terrain autour du poste d'Avelin, ça me paraît plutôt une bonne idée : on apprendra forcément beaucoup de choses, ça sera utile pour nous. »

### **Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)**

« Une autre question ? »

### **Maryse Moreau (Agricultrice-représentante FDSEA)**

« Merci, bonjour ; je m'appelle Maryse Moreau, je suis agricultrice et je suis aussi représentante du monde syndical FDSEA, dans l'organisation du débat public la commission a programmé plusieurs réunions avec différentes thématiques, telles que énergie, environnement, santé, proximité, c'est très bien, mais je constate que la commission n'accorde aucun intérêt particulier à l'agriculture, pourtant fortement impactée par le projet.

L'agriculture est une activité économique à part entière et l'espace agricole ne constitue pas une réserve à des fins environnementales notamment dans le cadre des mesures de compensations que j'ai lues dans votre dossier, page 81, au niveau des écrans végétaux.

Je demande au nom de la profession agricole que, dans l'étude de l'impact de l'ouvrage RTE contienne un volet agricole pour obtenir un consensus sur le tracé de détails de la ligne, emplacement et le choix des pylônes, des postes, emprise des postes et aussi pour limiter la gêne occasionnée dans les accès aux chantiers. Merci »

### **Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)**

« Merci bien, une réponse ? »

## Michel Giacobino (Président de la CPDP)

« Oui, en fait, on n'a pas, pour des raisons matérielles, organisé plusieurs débats sectoriels, mais à tous les débats et vous le faites d'ailleurs maintenant, il y a possibilité d'intervenir sur tous les sujets et nous avons demandé également à la Chambre de l'Agriculture d'exposer plus particulièrement son point de vue, ce soir. Je pense que l'agriculture n'est pas oubliée, n'est pas du tout oubliée. »

## Didier Hellevoid (Vice-président Chambre Agriculture Nord -Pas de Calais)

« Ben, moi je dois à ce stade, et je remercie Madame Moreau de poser cette question, c'est peut-être pas moi qui suis habilité à répondre, mais c'est vrai qu'il a fallu une intervention assez musclée de notre président, Monsieur Jean-Bernard Bayard pour avoir accès à ce débat. Et je comprends la réaction des agriculteurs et tel que ça été traduit. Je vais dire, je vais pas reprendre tout mon propos de la démonstration concernant l'impact au niveau du monde agricole, je suis conscient que nous ne sommes pas les seuls, mais il y a quand même un impact certain au niveau de notre activité et notre vie quotidienne. »

## Gaëtan Desquilbet (Directeur du projet RTE)

« En France, à peu près les 3/4 des pylônes du réseau de RTE sont dans des terres agricoles ; sur la ligne Avelin/Gavrelle d'aujourd'hui, c'est 100 % des 57 pylônes, c'est un peu le hasard, il se trouve qu'il n'y en a aucun qui est dans un terrain, sur un parking, au bord d'une route ou dans un terrain communal : ils sont tous en terrain agricole. C'est pour ça que, comme on construit des lignes pour plusieurs décennies, on fait pas un chantier et après on s'en va, on va exploiter l'ouvrage, de notre jargon, c'est-à-dire l'entretenir, réparer, quand il y a des choses à réparer, il faut peindre les pylônes donc, on a besoin d'avoir les meilleures relations avec les riverains de l'ouvrage et notamment les propriétaires et les exploitants des terrains sur lesquels ils sont situés, et vous avez rappelé qu'on a au niveau national une convention avec l'Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture, dans lesquelles on a pris un certain nombre d'engagements. Il y a tous les barèmes d'indemnisations des différents types d'utilisations agricoles du sol qui sont négociées au niveau national et qui sont publiques, donc qui sont disponibles sur internet mais il y a également des dispositions de chantier, pour répondre à ce que vous dites.

Alors, peut-être pas tout et c'est là que je pense, je reprends votre proposition de dire que, on est un groupe de travail sur cet ouvrage-là, avec les personnes concernées au niveau de la profession agricole pour regarder : est-ce qu'il y a des spécificités, par exemple des types d'engins qui existent dans cette région, qui ne sont pas fréquentes au niveau national et qui n'auraient pas été prises en compte ? Vous me faites peur quand vous parlez de 10 mètres parce que plus de 10 mètres, si c'est 12 mètres et que nos fils doivent être 5 mètres au-dessus, ça commence à faire très haut, il faudra voir, mais je suis tout à fait disposé, et au contraire, ça va dans le sens de nos démarches depuis de nombreuses années, pour qu'on prenne le plus en amont possible toutes ces questions et que ça ne soit pas une perturbation du chantier parce qu'on les découvrirait au dernier moment.

Peut-être pour redire deux trois choses par rapport à ce que vous avez dit tous les deux, sur les élevages. Vous avez rappelé que les courants parasites peuvent provoquer des gênes aux animaux, notamment quand ils se nourrissent, quand ils boivent ou quand ils sont traités également avec cette perturbation au niveau des salles de traites.

Donc, je vais être très clair sur ces dispositifs-là : on va prendre un engagement de résultats qu'il n'y ait pas de perturbations des installations agricoles existantes au niveau

des élevages, c'est-à-dire qu'on fera tout ce qu'il faut pour que ça se passe bien, avec des diagnostics préalables... On a maintenant assez d'expérience, parce qu'il y a eu quelques cas dont certains qui ont été assez médiatisés, de désordres récurrents qui ont conduits à des procès, donc on veut absolument éviter ce genre de situation. Et notre volonté, c'est de prévenir et de faire des diagnostics des installations électriques dans le cadre du projet, avant le chantier et de mettre aux normes et de mettre en conformité ces installations pour prévenir l'apparition de ces soucis. Sachant que s'il devait y avoir des problèmes par la suite, on prendrait en charge un aspect curatif, mais il est probable qu'on arrivera à prévenir suffisamment pour qu'on ait pas à y aller en curatif.

Donc là-dessus, on s'appuie sur des compétences externes à l'entreprise. On est pas nous vétérinaires, on est pas spécialistes de l'élevage, donc on a monté avec le ministère de l'agriculture, une structure qui s'appelle le Groupe Permanent Sécurité Électrique et qui, au niveau national, fait appel à des spécialistes pour réaliser ces diagnostics et pour accompagner des éleveurs qui rencontreraient des soucis dans leur exploitation, dont l'origine pourrait être la ligne, mais elle ne l'est pas forcément... Mais, même si il y a un problème, il faut le résoudre, quelle que soit la cause et ce sera dans ce sens-là qu'on travaillera ensemble. »

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Cette réponse est-elle suffisante pour vous ? ... On verra dans le temps, d'accord. Je vais passer la parole à monsieur le député. »

### Thierry Lazaro (député région Nord- maire de Phalempin)

« Oui, Thierry Lazaro, député du Nord et maire de la commune qui a le plaisir de vous accueillir ce soir. Et puis, surtout la spécificité, c'est que j'ai l'honneur de représenter une région à l'Assemblée Nationale qui est une partie du Méloantois et l'essentiel de la Pévèle, 3 autoroutes - l'A1, l'A 27 et l'A 23 -, une ligne très haute tension, plusieurs lignes très haute tension, mais une célèbre, celle d'Avelin - Logny, qui passe par Coutiches et qui a défrayé la chronique. Monsieur le Président, j'ai la faiblesse de penser que la CNDP s'est inspirée justement de ce qu'il ne fallait plus faire en son temps. Nous nous en sommes expliqués d'ailleurs à l'époque, puisque les enquêtes d'utilité publique, je m'en rappelle, on les affichait forcément... Mais il y avait les bancs de mariages qui étaient au-dessus comme ça, on en parlait pas trop... Et bien ça, ça n'existe plus, c'est déjà un point qui est important.

Je pourrais parler de deux lignes de TGV, on pourrait parler de l'aéroport de Lille/Lesquin. Autant vous dire que nous sommes dans une région bucolique, sympathique, agricole, où d'ailleurs je pense qu'il faut associer l'aspect économique de l'agriculture avec l'aspect environnemental parce que si ici, on ne le fait pas, on ne le fera nulle part ailleurs et je crois que c'est indissociable, c'est extrêmement important.

Je voudrais simplement aborder les deux tracés. L'un qui me paraît plus long, celui qui passe à l'Est qui passe par Attiches, enfin qui... mon cher Jean-Claude, tout part d'Avelin donc j'y reviendrai tout à l'heure mais qui passe par Attiches, qui passe Phalempin, qui va passer par Chemy Camphin... Je tiens à assurer mes collègues de la solidarité et je pense pouvoir le dire au nom du conseil municipal de Phalempin, sur le sujet bien évidemment nous n'y sommes pas favorables parce qu'il y a un existant, mais c'est pas pour autant qu'on y est pas favorables, je vous l'ai dit Monsieur Jacobino, quand on a eu le plaisir de se rencontrer au mois de juin ou au mois de mai ; je n'ai plus le souvenir, mais enfin une réunion très intéressante. Je suis obligé de dire que la qualité environnementale sur le côté Ouest est moindre que sur le côté Est ; alors, je ne veux pas qu'il y ait de, bon, je m'en suis entretenu avec mes amis de Camphin, mais il y a dans la qualité

environnementale, la qualité tout simplement de la vie de nos concitoyens et alors, on nous dit à juste titre qu'on peut concentrer les nuisances sauf qu'il fallait y penser il y a 30 ans. Eh oui, parce qu'ici les nuisances, on sait ce que c'est : on a l'autoroute A1, l'autoroute la plus usitée d'Europe aujourd'hui ; vous allez me dire c'est la thrombose permanente, quand il y a des embouteillages, il n'y a plus de bruits, mais c'est quand même pas une raison et puis vous avez le TGV qui passe et quand je parlais de TGV d'ailleurs sur la région, il y a deux lignes de TGV, ce qui est assez exceptionnel.

Donc, cette variante, me semble-t-il, a un coût supérieur puisqu'elle est plus longue. Moi, je suis d'origine Auvergnate, je me dis que si on peut récupérer quelques sous ici, peut-être qu'avec un peu de bon sens, on peut le mettre ailleurs et pas seulement dans la partie environnementale, c'est le message que je veux vous passer sur la variante Ouest.

Sur la variante Est c'est pas parce que l'existant est là qu'il ne faut rien faire, c'est vrai que vous voulez multiplier à juste titre : nous avons besoin d'électricité - c'est pas moi qui vais le contester- nous avons besoin d'électricité, donc nous avons besoin, eh bien d'une nouvelle autoroute électrique, vous voulez la multiplier par trois. Je me rappelle Coutiches : on ne pouvait rien enterrer à l'époque. C'est une évidence, ça fait 20 ans. Depuis 10 ans, il y a eu de l'amélioration, alors vous me dites que c'est encore compliqué si on multiplie par trois pour l'enfouir, mais je rejoins le responsable de la Chambre d'Agriculture : quand on veut, on peut trouver ; d'ailleurs, c'est un projet qui va s'inscrire dans le temps, puisque on parle de 2017, d'ici-là, avec un peu de bonnes volontés et de la recherche et du développement, on doit pouvoir encore trouver quelques pistes, ça fait 20 ans que j'ai la chance d'être élu dans cette région ; ça fait 20 ans que, quand je passe à Tourmignies et à Mons-en-Pévèle, quand je suis à peu près à hauteur de l'église Saint-Pierre d'Antioche de Tourmignies et que je vois cette ligne qui balafre une partie de notre histoire et un secteur à l'environnement tout particulier - parce que celui-ci est vraiment tout particulier, Mons en Pévèle, il n'y en a pas 50 dans la région - et bien, je me dis qu'on pourrait faire un effort particulier, alors peut-être sur une partie l'enfouissement, je pense que ça peut en tous les cas mériter cette réflexion et là où je ne serai pas d'accord avec ERDF\* (il faut lire RTE), c'est qu'on étudie pas cette possibilité, on est prêt à tout entendre je suis prêt à tout entendre, mais il faut que je sois sûr qu'en face, l'interlocuteur aille jusqu'au bout de la démarche, c'est la première réflexion.

La deuxième. Vos pylônes, moi je les supporte plus, parce qu'alors ceux-là vraiment, il sont horribles, je vous le dis parce que c'est quand même la réalité, et il me semble qu'il y a des efforts qui sont faits, ici ou là : je traînais mes guêtres, il n'y a pas très longtemps du côté d'Amiens : j'ai vu des panneaux d'un tout autre calibre, gabarit et d'esthétique, faut peut-être y réfléchir et d'emblée de nous donner les différentes possibilités raisonnables que vous avez sur le sujet aujourd'hui. Voilà, j'en dirai pas beaucoup plus, si ce n'est qu'il y a un endroit, qui me, et j'y reviens et c'est Avelin. Avelin, c'est le passage obligé, c'est le passage où on ira tout le temps de toute façon... Et c'est un passage où on a négligé parce que c'est ainsi, les choses se sont faites à l'époque, et bien le hameau du Croquet - parce que le transformateur, les transformateurs sont là - et le hameau de la Becque sont les sacrifiés de l'histoire, mais je pense qu'aujourd'hui, ERDF\* (il faut lire RTE) serait grand si il y avait des efforts particuliers sur un secteur qui par nature est meurtri et le sera toujours parce que ça part forcément là. Et comme que je fais un peu de politique et que je ne veux pas oublier les gens qui m'ont sollicité, je parle de Tourmignies et je l'ai fait avec d'ailleurs un point qui, à mes yeux, est positif pour ce dossier, en tous les cas, pour nous, c'est le classement à Assignies, puisque ça va vous mettre des contraintes supplémentaires, j'en suis désolé pour vous, mais pour nous, c'est quand même un atout supplémentaire, j'irai jusque Moncheaux, parce que vous partez du transformateur d'Avelin donc, vous arrivez tout de suite à Tourmignies, qui est un petit village pour le moins plutôt bucolique, vous avez cette vue exceptionnelle entre la forêt de Phalempin et le Mont Pévèle, qu'il ne faut pas oublier mais quand vous portez un petit peu sur la droite et n'y

voyez aucune allusion politique au passage, hé bien vous voyez Moncheaux et après, après, on part sur le Bassin Minier. Moi, si j'ai la certitude que, au travers de ce débat - mais le débat j'en ai aucun doute, et c'est quelque chose dont j'ai parlé en son temps et qui était nécessaire -, si j'ai la certitude que ERDF\* (il faut lire RTE) met tout sur la table, elle aura un partenaire en ma modeste personne le temps que j'exercerai mes fonctions, si j'ai le sentiment qu'il y a des réminiscences Coutichoises, j'avoue que je montrerai les dents, mais je ne sais pas pourquoi, je pense que ce ne sera pas le cas. Je vous remercie. »

*Applaudissements dans la salle*

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Merci Monsieur le Député, je pense que ceci appelle peut-être quelques réponses. Un complément ? Oh excusez-moi... »

### Alain Duchesne (Maire de Tourmignies)

« Mon cher Thierry, quand je t'entends, j'ai plus envie de me présenter contre toi. Alors voilà, franchement que dire après toi, c'est vrai qu'on a là un magnifique endroit que je partage avec mon ami de Mons-en-Pévèle, Eric Momont qui n'est pas loin, qui est là près de chez nous. Moi, ce que je regrette, avant toute chose, c'est que c'est vrai que c'est un beau débat public, c'est vrai que c'est sur internet, mais internet ça suffit pas. Moi, ce que j'ai regretté, c'est qu'il n'y ait pas eu dans tous les villages traversés, un « toutes boîtes » qui soit réalisé, pour prévenir tous les habitants de tous ces projets. Aujourd'hui, j'ai pu tout juste prévenir quelques habitants de la commune et beaucoup sont là et si je n'avais pas fait ce travail là, ils ne seraient pas là aujourd'hui.

Un débat public, ça doit s'organiser davantage que ça et tout le monde n'a pas internet. La deuxième chose que je voulais dire, c'est que, sur votre projection, on voit bien les grands pylônes, quand on enfouit, il y a aussi d'autres conséquences, à l'entrée et à la sortie, et je pense par exemple à Janette Willocq qui est là aussi, maire, voilà, maire de Moncheaux, et j'aurais souhaité que l'on ne voit pas que les pylônes, mais qu'on voit aussi les conséquences de l'enfouissement, c'est-à-dire, vous le savez, ces éléments qui ressortent tous les kilomètres, bon, moi, je ne suis pas spécialiste, mais qu'on puisse aussi voir les ouvrages de 4 000 mètres carrés à l'entrée et à la sortie du projet quand on enfouit. J'aurais souhaité que vous le présentiez aussi. Il faut quand on fait un débat public présenter aussi les deux impacts.

Deuxième chose. Thierry l'a dit aussi bien que je vais peut-être le faire, c'est que sur notre commune de Tourmignies, on a là un espace bucolique, tu as dit, mais un patrimoine remarquable, qui est notre église, mais aussi un espace naturel sensible, qu'on est en train de créer avec le Conseil Général qui va faire plus de 40 hectares. On a pas loin, et d'ailleurs je vous le dis, je peux vous donner une autre information, c'est que non seulement le pavillon «Le Petit Rouge » a été classé, mais il y a aussi - Monsieur le Préfet vient de le signer -, le parc Tassigny, qui fera l'objet d'une inscription et qui peut-être aussi sera classé. Et non loin de ce parc, on a de l'autre côté un magnifique projet, c'est la réserve ornithologique du « bois des 5 tailles ». On a un espace qui est patrimoniallement, environnementalement parlant, exceptionnel. Il y a tous ces oiseaux migrateurs qui vont faire le voyage entre l'ENS et puis la réserve ornithologique.

Je voulais savoir si jamais on retenait ce projet avec des lignes de cette dimension, l'impact que ça va avoir, comment vous souhaitez intervenir sur les oiseaux migrateurs ? Est-ce que cela ne va pas encore ajouter des éléments négatifs au niveau du paysage ?

Troisième chose.

Vous me permettez, c'est qu'il y a un nouveau décret qui vient de sortir, décret qui est sorti au tout début décembre, sur l'obligation sur de tels projets, de réaliser des études sur les émissions d'ondes et je souhaiterais que vous mettiez à notre disposition les résultats de ce ..., je pense que vous allez respecter ce décret évidemment, les résultats de votre étude et je voudrais que vous nous fournissiez le périmètre de sécurité qu'il faudra mettre en place par rapport à ces lignes très haute tension, vis-à-vis des habitations. Je partage bien sûr, en étant petit-fils d'agriculteurs, les préoccupations que vous avez émis tout à l'heure, par rapport à l'élevage et sachez aussi, que l'on a aussi sur notre commune beaucoup de maraîchers qui sont intéressés de tout cela, mais on a aussi les habitants. Je souhaiterais donc avoir des informations sur les périmètres, avant que l'étude soit faite en fonction des ondes, qu'on pourrait..., D'ailleurs, vous pouvez déjà le déterminer ces ondes puisque vous avez d'autres lignes de ce type-là.  
Merci ; merci Thierry. »

## Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Et bien voilà un grand nombre de questions. »

## Gaëtan Desquilbet (Directeur du projet RTE)

« Vous avez jusqu'à quelle heure ce soir avant de dîner-là ? On pourrait passer la soirée ou largement la moitié de la nuit, donc je vais essayer d'être bref. Beaucoup de choses pourraient être dites pourtant. Dans quel ordre.

Par rapport à la mise en souterrain partielle.

Effectivement, on l'évoque dans le dossier, on n'est probablement pas allés au bout de la démarche. On a fait un calcul qui est d'abord technique, c'était de se dire « combien il faut mettre de fils dans le sol pour transporter 4 600 mégawatts ? » Et là, on arrive à 18 fils, à 6 fois 3, il faut mettre 6 x 3 fils ; la largeur, ça fait une quinzaine de mètres de large et puis on a regardé le coût : le coût, on arrive, on a commencé à additionner le génie civil, le coût des câbles et tous les appareils qu'il faut mettre dans les postes à Avelin/Gavrelle. Donc, pour une ligne entièrement souterraine du début à la fin, on arrive à au moins 460 millions d'euro, c'est-à-dire par rapport à un projet aérien à 80 millions d'Euro, on est significativement au-dessus et on atteint des sommes dont, c'est clair, RTE ne dispose pas. Le projet en totalité en souterrain comme je disais, il y a dix ans, on n'aurait pas pu le construire, aujourd'hui, il arrive à l'intérieur des limites de ce que la technique peut faire. Cette technique étant le fruit de la recherche faite par RTE pour améliorer les techniques de mise en souterrain dans les niveaux de très haute tension. Toutefois, compte-tenu de la longueur et du niveau de puissance, on pourra pas faire cet ouvrage en souterrain, on pourrait sur des puissances plus faibles, par exemple raccorder un champ d'éoliennes offshore : là, on est obligé de faire du souterrain, parce qu'on passe dans la mer, on ne va pas mettre des pylônes dans la mer et revenir sur le rivage. On le fait quand on doit aller en Angleterre : la ligne France / Angleterre elle fait 2 000 mégawatts. Là, on est à plus du double. Après, il y a la question de la mise en souterrain partielle qui a été évoquée par la personne de la Chambre d'Agriculture, par vous-même. Donc, la mise en souterrain partielle, on arrive à un coût qui va être évidemment fonction de la proportion de souterrain qu'on met, donc la première question qu'on va se poser c'est « jusqu'où on enterre ? ». Mon expérience personnelle, c'est que c'est difficile d'être celui qui a le premier pylône ; je l'ai vécu sur des niveaux de tension moindre, j'ai travaillé longtemps en région parisienne, en banlieue parisienne, banlieue qui se densifie, mais qui s'étend quand même et autour de réseaux qui existent en technique aérienne depuis des décennies, pour lesquels on fait en co-financement avec les Conseil Régional des mises en souterrain d'ouvrages existants dans des zones qui vont être prochainement urbanisées ou des zones où il y a

beaucoup de gens qui habitent, c'est forcément des mises en souterrain partielles, compte-tenu du linéaire très important et il y a forcément une personne qui a le premier pylône, et cette personne-là, pourquoi, ... sa situation est insupportable. C'est ce que j'avais répondu à une réunion précédente à une personne qui me disait mais enterrer sur Tourmignies et Mons en Pévèle après il y a Moncheaux, pourquoi Moncheaux n'aurait pas le droit aux souterrains... Donc on enterre sur Moncheaux aussi mais après, on arrive à Courcelles-lès-Lens et Aubry : on a des densités de population encore plus importantes. Il y a certes un espacement entre ces deux communes au niveau du bâti où la ligne passe aujourd'hui, mais quand même, est-ce que là, on va leur mettre de l'aérien ? Donc, c'est un peu le problème. Alors l'émergence, c'est pas un pylône comme ce que vous voyez pour euh..., par exemple, une ligne moyenne tension qui passe sous une autoroute, on en voit quand on circule dans la France : on voit qu'il y a un poteau avec trois têtes de câble en haut du poteau et le câble souterrain descend le long du poteau et passe sous terre. Donc 400 000 volts, c'est pas ça et j'ai pas mis de photo sur un système aéro souterrain, une transition souterraine en 400 000 volts de 4000 mètres carrés, parce que ça n'existe pas sur terre, il n'y en a aucun donc je ne peux vous en mettre en photo.

On pourrait essayer d'en faire un croquis, un schéma, mais ce qu'on peut trouver, c'est à Madrid par exemple, à côté de l'aéroport, une mise en souterrain pour une ligne qui est beaucoup moins puissante et qui est déjà un système de belle dimension et de fort impact visuel. Ensuite, on n'a pas détaillé dans le dossier, parce qu'on s'est arrêté là, quand on a vu les problèmes techniques et le coût, on n'a pas été regarder les impacts environnementaux... Donc, ce qu'on peut faire, ce que j'entends de votre demande, c'est que on aille plus loin et on peut le faire : j'ai des spécialistes pour, on a une équipe à Paris qui fait de l'ingénierie des liaisons souterraines et sous-marines, pour leur demander de compléter notre étude sur les aspects environnementaux ; illustrer un peu plus ce que cela représente et que vous ayez des éléments plus concrets pour évaluer les impacts de la technique souterraine et de la technique aérienne à ça ; ça me paraît être une bonne idée. Alors, si Monsieur Jacobino est d'accord, je vais essayer, alors il nous reste... En comptant, encore deux bonnes semaines d'ici fin décembre. Il me semble qu'il ne vont pas être contents quand je vais leur dire ça, et 4 semaines en janvier, donc il nous reste 6 semaines pour faire ce dossier, donc on va le faire, hein.

Après le deuxième point que j'ai entendu c'est par rapport à la qualité du paysage, par rapport à l'aspect des pylônes.... C'est une question d'appréciation, on est forcément dans le subjectif, quand on juge des choses visuelles, j'ai des articles de journaux qui datent d'il y a 50 ans où quand une ligne très haute tension arrivait dans un village, les gens faisaient la fête, ils faisaient un grand banquet, ils invitaient les personnes qui construisaient la ligne à une grande fête parce que c'était le progrès qui arrivait. Aujourd'hui c'est moins le cas : il y a eu un Président de la République qui a été élu - il a pas été élu d'ailleurs à ce moment là - il avait un pylône sur son affiche électorale, en 1974, de mémoire, et pour symboliser le progrès. Les temps ont changé et je veux bien comprendre qu'un pylône treillis ne représente plus le 21ème siècle et connote un paysage avec des valeurs qui sont pas forcément positives, ou qui le sont plus parce que le temps a changé. Donc notre entreprise en a conscience : on est propriétaire de 230 000 pylônes en France et la plupart sont des pylônes treillis et ils vont rester là encore pendant des décennies. Donc, on aura des pylônes de ce genre-là probablement à la fin du siècle qui débute et qui seront encore debout en France ; toutefois, les nouveaux qu'on construit, on pourrait imaginer de faire mieux, il y a notamment une piste qui est intéressante, que nous a apporté l'industrie de l'éolienne, qui a utilisé des techniques de l'aéronautique pour faire des dimensionnements autres, avec des pylônes tubulaires qui existaient sur le réseau ; c'est le pylône qu'on appelle muguet. On pourrait imaginer faire une adaptation de ces techniques et voir si, pour un pylône, on pourrait avoir une structure qui aurait l'avantage d'une moindre emprise au sol et qui peut-être serait d'une esthétique plus au goût du jour, peut-être que dans 50

ans, les gens les décriraient autant mais au moins maintenant, on pourrait avoir un aspect visuel consensuel.

Alors, celui qui est installé à côté d'Amiens, qu'on appelle le pylône roseau dans notre jargon, alors, il présente pour moi un défaut : c'est qu'il fait 70 mètres de haut. Donc, dans un paysage de champs ouverts, voilà, vous l'avez ici en photographie, on n'a pas d'éléments qui en donne l'échelle, donc on se rend pas bien compte, le pylône qui fait 40 mètres de haut aujourd'hui, quand vous êtes au sommet du mont de Mons-en-Pévèle, il est... Il dépasse pas de l'horizon : il est absorbé par l'arrière-fond. Si vous mettez un pylône qui fait 70 mètres de haut, il va dépasser. Donc, je pense qu'il n'est pas forcément adapté en termes de hauteur, par rapport à des co-visibilités, au périmètre dans lequel on peut le voir mais ça, c'est une impression ou un a priori ; on pourrait imaginer qu'on se dise : « ben non, c'est un pylône qui conservera un aspect esthétique, une élégance et même si on le voit de loin on préfère avoir ça ». Bon, pour information, un pylône comme ça, ça triple le coût de la ligne. C'est très cher, c'est extrêmement onéreux, il a un design qui date d'il y a 20 ans, avant les éoliennes et il est probablement pas adapté. Donc, ce que j'imagine, et ce que je promeus, avec un certain nombre de collègues, c'est de retravailler le design de nos pylônes, et d'avoir des pylônes plus adaptés, à des environnements un peu péri-urbains, même si on n'est pas tout à fait là-dedans, en tout cas à des environnements qui ne sont pas des plaines désertes qui sont des endroits où il y a des lieux de vie, pour avoir des possibilités d'angles dans la ligne ou d'arrondis dans le tracé. Aujourd'hui, on fonctionne avec des lignes brisées et ce qui est une contrainte et d'avoir des aspects visuels qui soient plus intéressants, donc, ce point-là ça débute, c'est une démarche qui pourrait converger dans l'horizon de délai du projet et sur laquelle, je me dis qu'il serait intéressant qu'on en discute, c'est-à-dire que dans la concertation, on ne soit pas que sur « où est-ce qu'on met des pylônes ? », ou bien des caractéristiques techniques par rapport à l'agriculture, « à quelle hauteur on met les fils ? » ou « à quelle distance on espace les pylônes »... Mais qu'on ait aussi un thème de discussions qui soit : quel type d'aspect visuel on veut pour ces pylônes. Et là, je pense qu'il y a un vaste champ de créativité, qui nous revient en partie. Et puis, il faudra qu'on fasse - alors Sébastien fera les études techniques -, on regardera le coût correspondant, la faisabilité, mais il y a une part qui vous revient, parce que c'est vous qui êtes le plus à même de juger plusieurs projets, d'en définir les avantages inconvénients ou les défauts. Alors, ce que je peux peut-être faire, si vous avez quelques minutes, c'est vous montrer des choses qui se sont faites dans des pays étrangers, qui peuvent nous inspirer et également nous mettre en garde, parce qu'on voit que parfois, les bonnes idées ont des contre-effets un peu désastreux... Donc si le monsieur de la régie, voulait bien m'envoyer les albums photo de vacances des plus beaux pylônes de la planète, mon épouse est toujours furieuse quand je reviens de vacances et que je lui montre les photos que j'ai prises, où on voit des tas de photos de fils électriques... Non, reviens au tout début... Et je vais prendre mon petit... pour vous montrer les progrès de cette technique, ce qu'on peut arriver à faire aujourd'hui...

Ça c'est le pylône Beaubourg qu'on a mis dans le dossier. Alors, c'est celui qui paraît très moche aujourd'hui : il a été inventé dans les années 70, il a été mis en service pour la première fois en 1979, donc ça fait 30 ans, c'est pas très vieux et pourquoi s'appelle-t-il Beaubourg ? C'est parce que il est issu d'un concours d'architectes et le jury de ce concours, c'était les personnes qui s'occupent du musée d'art moderne à Paris qui est au centre Georges Pompidou, le musée Beaubourg. Donc, c'est un pylône qui est le sommet de l'objet artistique dans le monde du pylône treillis. Son avantage, c'est que par rapport aux autres pylônes qu'on sait faire, il a un optimum et c'est pour ça qu'il plaît bien en termes d'aménagement du territoire : il n'est pas trop haut et pas trop large.

Ses concurrents, si je puis dire, dans le catalogue, c'est des pylônes, on en trouve, alors si vous prenez le TGV, il faut l'œil un peu exercé, quand vous allez sur Paris, juste après Arras, il y en a deux des comme ça ; la ligne qui va jusqu'à Amiens, elle est faite avec des

pylônes Beaubourg et il y a un moment où la ligne se rapproche et elle passe tout près du TGV dans un petit bosquet : elle franchit une vallée et on a deux pylônes comme ça et c'est parce qu'il est moins large donc on a moins de tranchées à faire dans un boisement. Ça économise le foncier au niveau des espaces de sylviculture. Il a un défaut, c'est que pour être moins large, on a trois étages de fils donc, il est plus haut du coup : il se voit de plus loin, ce qui est pas gênant quand on est dans une forêt, parce qu'on n'a pas des panoramas sur des paysages importants, notamment dans la zone à côté d'Arras qui n'a pas de relief, mais qui pourrait être embêtante. Alors, ce type de pylônes pourrait être utilisé dans des zones où l'habitat est dense pour éviter des surplombs, parce que vous avez une largeur du pylône qui est moindre que dans ce type de pylône où vous avez plus sur la droite. Après, il y a un autre pylône qui, dans notre catalogue, s'appelle le Trianon. Alors pourquoi le Trianon ? L'anecdote, c'est qu'il a été inventé pour une ligne qui passe à côté du château de Versailles, et l'architecte des bâtiments de France du département des Yvelines nous disait qu'il ne fallait pas que quand on est à la sortie du petit Trianon, on voit les pylônes, donc on a inventé un pylône très bas, vous voyez que tous les conducteurs sont sur un seul étage donc c'est le pylône le moins bas, mais il a un défaut c'est qu'il est très large, il fait 60 mètres de large, alors que celui-ci fait 30 mètres de large. Donc ce pylône, vous en voyez beaucoup autour des aéroports, autour des aérodromes, parce qu'il est moins gênant pour la circulation des avions, mais il est embêtant au niveau du monde agricole parce qu'il y a des haubans à l'intérieur, donc c'est difficile de circuler avec un engin, et vous avez en fait deux pylônes pour chaque pylône : pour l'agriculteur, il doit contourner ces deux obstacles.

Donc voilà pour le pylône treillis. Ce que je pourrais vous montrer en photo, alors le pylône treillis est pas complètement mort, les italiens y travaillent beaucoup, ça c'est un pylône qui a été inventé par un architecte qui s'appelle Foster, qui a été construit en Italie, à côté de Florence : il fait un seul circuit donc on ne pourrait pas l'utiliser en France, on ne pourrait pas l'utiliser pour la ligne Avelin Gavrelle. Voilà. Tel qu'il a été construit, on voit d'ailleurs au passage, la différence entre le photomontage fait par le designer : on a un pylône très élégant avec des petites pointes qui montent très haut et puis il est très fin, et puis quand il faut calculer les efforts mécaniques qu'il y a à l'intérieur, on est obligés de faire un pylône un peu plus trapu, un peu plus costaud, et on a coupé les petites pointes en haut. N'empêche, en Italie vous pouvez - ça c'est une photo, ça n'est plus un photomontage -, voir ce genre de pylône. En Islande, il y a un pylône **Walking Giant** (autrement dit The Land of Giants), qui est assez joli mais qui a un défaut aussi par rapport à l'occupation du sol, c'est qu'il a des haubans, en France on ne construit pas de pylônes qui ont des haubans de ce genre, parce que pour l'agriculteur, c'est déjà compliqué de contourner une base de treillis ; quand vous avez en plus des haubans qui vont très loin, qui vont à une dizaine de mètres de chaque côté, ça utilise beaucoup de foncier, donc ce genre de technique est bannie dans notre pays.

Pour l'anecdote, les trucs très moches qu'on sait faire aussi, c'est une ligne en Suisse qui passe à côté d'un club de tennis très chic, donc mon confrère de la compagnie de transport d'électricité suisse, pour s'attirer les bonnes grâces des tennismans, a décidé de faire un pylône en forme de raquette de tennis, personnellement je ne trouve pas ça très génial... Toutefois, on remarque une innovation assez intéressante, c'est la façon d'agencer les fils électriques avec des isolateurs intermédiaires qui écartent. On fait jamais ça en France : on a une console avec un isolateur vertical et le fil au bout ; là, ils ont des isolateurs horizontaux et une rigidification du système de fils, donc on pourrait s'inspirer de cette technique-là pour faire des pylônes peut-être un peu plus gracieux.

Pour terminer sur la technique du treillis, en Russie, un architecte absolument fabuleux qui en 1927 a inventé ces pylônes qui font 128 mètres de haut qu'on appelle des pylônes hyperboloïdes, c'est la même technique que les barres de fers boulonnés ; un truc ultra simple, mais il a inventé une façon de faire une sorte de tissu en treillis qui, pour certains,

est jugé très élégant mais qui surtout est très solide mécaniquement. Donc là, on a une portée très très longue et il traverse un fleuve pour ces lignes qui aujourd'hui n'ont plus les fils parce qu'elle a été démontée après 70 ans.

Là on tombe dans l'anecdote, c'est à Cadix - traversée de la baie de Cadix - on a un pylône treillis avec une forme circulaire à la base et qui monte à 158 mètres de haut, nos pylônes font 50 mètres de haut... Les records, alors je passe sur l'Allemagne, le record du monde en Chine, un pylône treillis, ça montre la performance qu'on est capable d'atteindre en terme de techniques... de tenue mécanique sur un pylône treillis, un pylône de 346 mètres de haut - c'est le plus haut du monde -, traversée du fleuve Yang-Tsé à côté de Yang-Gin et un pylône qui pèse 4 000 tonnes. Nos pylônes en France pèsent entre 30 et 100 tonnes.

Voilà la petite histoire, avec à l'intérieur, une petite échelle, pour que le gars y monte quand il faut aller inspecter la tête du pylône.

Alors, je ne résiste pas au plaisir de vous montrer le plus beau pylône de France. On a juste oublié de mettre des fils électriques dessus, et je ne pense qu'on les mettra de sitôt.

Après il y a des structures qu'on ne fera pas en France, qu'on rencontre sur terre, ce sont des pylônes avec des haubans, c'est un truc pas cher du tout, ça c'est, pour la compagnie d'électricité, c'est optimum ! Vous avez pas beaucoup de tonnes de ferraille, ça vous tient une ligne très haute tension, on est à 735 000 volts au Canada. C'est des énormes lignes qui prennent l'énergie des barrages dans le grand Nord du Canada, près de la baie James et qui l'amène là où tous les canadiens sont entassés, c'est au sud-est du pays, dans la zone de Québec et du Nouveau-Brunswick. Donc, vous avez ces lignes-là qui ont un défaut énorme aussi, qui ont des haubans qui partent, alors, ils sortent même de la figure, donc le pylône il fait 120 mètres de large, c'est pas des zones cultivées. Je ne pense pas qu'en France on se permettrait de faire ce genre de nuisance au monde agricole... et là vous avez la structure en V.

Alors maintenant on va arriver aux choses un peu plus modernes. Celui-là, il existe c'est un pylône muguet dans notre jargon, c'est un design américain qu'on a importé en France il y a 25 ans construit dans une usine près de Troie et qui fonctionne bien à 225 000 volts, mais il ne marche pas à 400 000 volts sur les grosses niveaux de puissance. Donc, on sait pas utiliser ce type de pylône pour la ligne Avelin Gavrelle, parce qu'on a trop d'énergie à mettre dessus, trop de fils électriques... Donc le pylône, il ne tient pas mécaniquement, c'est pour ça qu'on a inventé les deux pylônes qui sont le Roseau, qu'on a mis près d'Amiens et puis il y en a une autre qui existe en deux exemplaires à côté d'Avignon qui est la Fougère, c'est comme ça que l'a appelé l'architecte qui l'a conçu. Ces deux pylônes étaient issus d'un concours d'architecte qui préfigure la démarche dont je vous ai parlé que j'aimerais utiliser dans le cadre de ce projet Avelin Gavrelle pour améliorer l'aspect esthétique des pylônes ; Le défaut qu'il a, c'est que comme le Trianon, il a une disposition où tous les fils sont sur un étage avec 60 mètres de large donc dans un territoire aussi densément utilisé, que ce soit par la population humaine, par l'habitat ou la végétation, ou les milieux protégés, ça me paraît difficile d'avoir une ligne qui aujourd'hui fait 27 mètres de large et qui passe à 60 mètres de large. Ce serait une contrainte très importante, mais ça peut être une idée d'inspiration sur des futurs pylônes...

Alors, ce qui existe à l'étranger. Pour l'exposition universelle de Séville en 1992, ils avaient montés ces pylônes-là, en simple circuit, donc ça n'irait pas. Il faudrait en mettre deux côte à côte, si on voulait faire pour notre ligne... Et en plus, ils transportent pas le bon niveau de puissance, ils sont pas assez coûteux pour transporter tous les fils dont on a besoin.

En Suède, ils ont une ligne où on a trois fils, ça commence à ressembler, nous on en mettrait 4. Ce qui est intéressant, c'est qu'il n'y a pas d'isolateur, parce qu'en fait l'isolateur, c'est le bras qui sert d'isolant ; en fait, ça évite un effet visuel où on a une partie horizontale, une partie verticale et les fils au bout, qui alourdit un peu la structure. On pourrait imaginer intégrer ce genre d'innovation technique qu'on appelle les consoles

composites, pour avoir des pylônes avec un aspect un peu moins complexe, on va dire, et plus la structure sera simple, plus elle sera normalement, mieux elle sera insérée dans le paysage. Après, pour l'anecdote, j'aime bien ce pylône parce qu'il est dissymétrique, et on voit que, je ne sais pas si vous le ressentez comme ça, mais il a un aspect plus sympathique, du simple fait qu'il soit dissymétrique, parce qu'on se rend compte qu'il a un air un peu plus coquin, qu'un pylône un bien rigide et bien plus sympathique que symétrique, comme on en voit partout.

Alors, ça, c'est l'exemple de ce qu'on peut faire de très moche quand on a une contrainte très forte, banlieue de Moscou, densité de population énorme, ils ont utilisé la technique tubulaire où deux mats d'éoliennes côte à côte et entre, ils ont mis, alors vous regardez, alors un , deux, trois, ...il y a quatre circuits électriques, alors que nous, on veut en mettre deux en haut de nos pylônes ; là, ils en ont mis quatre dont deux en 110 kilovolts, alors ça c'est typiquement le genre de truc qu'on essaiera de pas faire.

Ça c'est ce que savent faire les américains, où là-bas, ils ont un problème terrible, c'est les cyclones, ça sert à rien qu'ils fassent des pylônes solides, de toute façon, ils se font ratatiner, donc ils font des pylônes très légers. Ils prennent quatre, trois troncs d'arbre et ils mettent des haubans, parce qu'ils ont des espaces immenses sur lesquels personne n'habite et où personne ne cultive... Donc, on voit pas bien, mais il y a des haubans qui font que le pylône est très très large, et quand il y a une tempête, il se casse la figure, ils tirent sur le hauban, ils remontent la ligne et ça repart, et les gens sont coupés dans l'intervalle.

Ça, c'est un truc intéressant qui vient d'être construit, le chantier vient de se terminer, en Hollande. La compagnie a voulu un pylône qui soit fabriqué par un fabricant d'éoliennes. Donc là, c'est à nouveau deux mats d'éoliennes, il y a juste un petit défaut, c'est qu'ils ont oublié que des gens devaient monter dans le pylône, de temps en temps. Donc, les pylônes viennent d'être mis en service, et mes confrères de la compagnie hollandaise qui s'appelle TENET, que j'ai rencontrés, me disent « on est très embêtés parce que quand il faut inspecter tous nos systèmes qui sont accrochés là-haut, on n'a pas moyen d'y aller. Donc on est obligé d'amener une nacelle élévatrice autoportée de 60 mètres de haut, un peu compliqué, mais ça peut être un design intéressant.

Bon ; ça c'est ce qui s'est fait au Danemark, qui est en chantier actuellement. C'est un pylône qui veut s'inspirer d'un tronc d'arbre, faire quelque chose qui ressemble à un arbre, donc on a un tronc, on a des branches qui sont haubanées, avec une énorme fondation comme pour les éoliennes... Donc qui est aussi un look intéressant. Après quelques cas rigolos, c'est des exemples de dialogues avec les cultures locales, vous avez la Finlande où ils ont voulu faire un pylône qui ressemble aux monuments de la ville... »

Une voix proteste dans la salle...

**Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)**

« Oui ? »

**Gaëtan Desquilbet Directeur du projet RTE)**

« Oui ? Non, mais j'ai terminé... Bon alors, j'arrête et puis vous pouvez poser votre question... En tout cas pour terminer je vais mettre une image un peu moins moche pour terminer, non allez, je l'ai raté... C'est de vous dire que on pourrait faire des choses, on a bien compris qu'on change de technologie et on va essayer de le faire avec vous pour le choix de la forme, parce que il y a des possibilités, que c'est pas nous qui allons prendre la responsabilité de choisir la tête du pylône qu'il y a aura chez vous... Excusez-moi d'avoir été long. »

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Vous aurez la parole dans un instant, on va vous donner le micro, cela dit, il reste la question des oiseaux également sur laquelle il faudra revenir, parce que j'ai senti que l'album de famille vous passionnait également... »

### Gaëtan Desquilbet (Directeur du projet RTE)

« Oui alors j'en parlerais tout à l'heure on va... »

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Mais je vous en prie, prenez la parole... »

### Gaëtan Desquilbet (Directeur du projet RTE)

« Et également la question des émissions d'ondes et des périmètres. »

### Matthieu Leguillon (Habitant de Phalempin)

« Oui, je pense que c'est important, peut-être plus que les oiseaux parce que, excusez-moi, d'abord je voudrais m'excuser parce que je ne montre pas ma plus belle facette, je suis un peu sanguin... Non, je suis simple habitant, je vous écoute depuis longtemps : c'est formidable, j'ai vraiment appris plein de choses sur les pylônes et c'était important de le présenter sans doute.

Maintenant, on est à Phalempin.

Donc, on est par rapport au nouveau tracé. On a parlé des courants perturbateurs pour les animaux, formidable ! Vous n'êtes pas sans savoir, quand même, qu'il y a des études sérieuses qui montrent tout l'aspect négatif pour la santé de ces ondes. Alors je ne sais pas si vous avez à un moment parlé de la distance qui séparait les habitations des pylônes, qu'est-ce que vous allez dire à un habitant de Camphin ou de Phalempin qui va avoir un pylône, non, alors je pense qu'il s'en fiche que ce soit vert, que ce soit rouge, que ce soit bleu, qu'il soit de 30 mètres, de 40 mètres... Qu'est-ce que vous allez lui dire par rapport aux ondes, quand ses enfants en bas âge risquent d'avoir dans quelques années des leucémies ? Au pire, alors peut-être que j'exagère un petit peu... Je vais peut-être ouvrir ma petite bouche, excusez-moi je ne me suis même pas présenté, je pense ce que je dis là maladroitement ce que pensent beaucoup de gens, sinon je suis simple habitant de Phalempin, Matthieu Leguillon. »

(Applaudissements dans la salle)

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Qui veut répondre à la question sur la santé...(rire)...les questions sur la santé ?

Il y a avait donc également une réunion, la dernière réunion portait sur ce thème, je pense que vous avez peut-être pu suivre, ce qui a été échangé, sur le site par exemple... Excusez-moi, pour pouvoir faire la transcription des choses, il faudra d'une part que vous ayez un micro, et puis ensuite, on va peut-être attendre la réponse de monsieur Desquilbet et puis ensuite on vous donnera la parole. »

### Gaëtan Desquilbet (Directeur du projet RTE)

« Ou bien si c'est le même sujet, que je réponde aux deux à la fois... »

## Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« C'est le même sujet ? Il faudrait un micro alors. »

## Habitante d'Attiches (Hameau de la Becque)

« Oui tout à fait c'est le même sujet, j'habite Attiches, je fais partie du Collectif des habitants du hameau de la Becque. J'ai beaucoup écouté votre débat et je trouve que la part consacrée à l'impact sur la santé est vraiment minime.

Donc, ma question est la suivante : « est-ce secondaire par rapport à l'impact sur les paysage et l'impact sur les oiseaux migrateurs, et sur le monde de l'agriculture ? » Voilà ma question, est ce que la santé des habitants est secondaire ? ...(grand blanc)...

Alors si je vous pose la question, je vais rajouter quelque chose, j'habite Attiches et j'ai fait construire une maison il y a 4 ans, en dessous des lignes électriques, avec accord et autorisation de la RTE. Donc aujourd'hui que va-t-il advenir de notre habitation et de l'impact sur la santé de nos enfants ? Voilà ma question.

## Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« D'accord...Monsieur, alors je vois que plusieurs mains soudainement qui se lèvent. Est-ce que vous avez des questions qui ont toutes une relation avec la santé ?

Oui ? Et le Monsieur, parce que je crois que c'est le premier Monsieur qui a levé la main, je suis très myope moi personnellement, il faut me faire des signes et puis il faut que les gens aient des micros ... Je crois que ce monsieur-là était le premier... »

## Médecin pédiatre à la retraite (Habitant de Carvin)

« Je suis médecin pédiatre à la retraite, et en tant que pédiatre, effectivement, on se place beaucoup sur la prévention des maladies, chez les enfants, mais la prévention des maladies n'intéresse pas que les enfants, elle intéresse les adultes aussi. Donc, évidemment, quand on installe un projet de ce type, on doit penser d'abord à la santé des habitants, à la santé de l'élevage, avant de penser à ce qui peut retentir sur, j'allais dire l'aspect écologique ou environnemental, parce que je pense que notre santé nous intéresse tous, parce que c'est pas une question politique, c'est une question réelle et je pense que ça prime tout, sans quoi on arrive à du n'importe quoi si on mélange les sous à la santé.

Je vais vous dire une chose : c'est nul, malheureusement c'est nul. Alors, vu que les conditions climatiques actuelles s'aggravent et qu'on voit de plus en plus de catastrophes climatiques, on peut se demander également si en cas de coup de vent extrêmement important, vos pylônes, ils vont tenir le coup ? Avec un vent à 180 ou 200 à l'heure, on en a vu en grande Bretagne, il n'y a pas longtemps ; est ce que ça va tenir le coup ? Après vous devrez dépanner ; si c'est enterré, il n'y aura pas de problèmes. Alors, je sais que ça va probablement vous coûter cher. Est-ce qu'on ne ferait pas, quand on innove une nouvelle, un... Quand on fait quelque chose d'innovant sur la terre, ça coûte toujours cher la première fois, ça coûte toujours cher. Quand on lance une voiture, une nouvelle voiture ça coûte toujours cher ; au bout de 5 ans, il ne coûte plus cher. Pourquoi ? Parce qu'il y a des tas de gens qui ont mordu à l'hameçon et après ça coûte pas cher. Est-ce qu'on pourrait pas être une tête de pont localement, pour montrer qu'on peut faire bien ? Que la France elle peut faire bien ? Parce qu'il y a un honneur, un honneur à travailler bien, pour la protection de la santé de la population, de l'élevage, de l'agriculture, enfin la protection

de tout le monde. Alors, posez-vous la question de l'intérêt global de l'enterrement de votre ligne. Parce que je pense que là vous pourriez effectivement faire publier ça dans la presse mondiale. »

(Applaudissements.)

## Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

(Il y avait d'autres questions en relation avec la santé, on a besoin d'un micro par ici).

## Raymond Namyst (maire adjoint de Camphin en Carembault)

« Oui, alors, Raymond Namyst, maire adjoint de Camphin en Carembault et vice-président de la communauté de communes de Carembault.

Je voulais d'abord dire quelques mots sur ce que pensent les habitants du Carembault et plus particulièrement de Camphin en Carembault, pour vous exprimer le ressenti de ceux-ci, ressenti que l'on a recueilli lors de débats publics que nous avons, nous, déjà organisé au sein de notre commune et où on est en pleine actualité, en ce qui concerne l'environnement puisque aujourd'hui, vous le savez sans doute, nous sommes opposés à France Télécom pour l'émergence, pour l'érection d'un relais téléphonique 3G pour lequel évidemment on est opposés.

Cette actualité est venue justement, perturber la proposition que l'on vient d'apprendre, enfin qu'on a appris il y a quelques temps, concernant le projet, tout au moins les deux variantes du projet RTE et je voulais parler un peu de la position particulière de Camphin en Carembault. Alors, non pas que la ligne passerait entre Camphin en Carembault et Hennecourt, puisque les deux sont une seule et même entité communale, et non pas deux communes comme on le laisserait entendre sur les cartes que l'on découvre au travers de l'ouvrage RTE. Je voulais également vous dire que Camphin en Carembault ; tout à l'heure le maire d'Avelin disait qu'on avait le choix entre la peste et le choléra, j'ai l'impression qu'on cumule les 2 à Camphin en Carembault, parce que nous avons l'autoroute A1, nous avons la ligne à Grande Vitesse, nous avons les deux antennes TDF de 200 et de 100 mètres de hauteur, nous avons l'émetteur 3G dont je parlais tout à l'heure et qu'est-ce qui va encore arriver, on ne sait pas, on craint évidemment le pire avec le projet de voie ferrée Lens – Lille. Voilà donc, les inquiétudes les interrogations de nos habitants aujourd'hui et pour rebondir sur le propos de la santé, je voudrais que l'on évite le syndrome de Coutiches.

À Coutiches, vous n'avez pas fait état de ce problème, mais sur les cahiers d'acteurs de la ligne Mayenne-Cotentin, je crois, l'association « Le Pylône » a fait état d'une étude qui a été réalisée à Coutiches où justement il y a un suivi médical qui a été fait par le Professeur Pierre Pèlerin et qui a soulevé de nombreuses interrogations au plan médical qui peuvent nous faire nous poser des questions fondamentales sur les quelques questions qui ont été soulevées tout à l'heure.

Alors, je voudrais que l'on revienne sur cette étude du Professeur Pèlerin et sur l'étude comparative de 91 personnes qui ont été suivies et qui habitaient à proximité de la ligne à haute tension, très haute tension et de 91 autres personnes qui n'avaient pas de ligne à haute tension à proximité de leur domicile ; voir également quelles ont été les conséquences qui ont été évoquées à la suite de cette étude comparative. Je crois que ce serait intéressant et que ça pourrait effectivement éclairer un certain nombre de personnes qui sont inquiètes à ce sujet. »

## Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Merci Monsieur. Je pense qu'il y avait également quelqu'un d'autre ? D'accord, plusieurs

personnes... Toujours sur le sujet de la santé, c'est ça ? ok. »

### Jean-Paul Huzé (Vice-Président de l'association Chlorophylle)

« Bonsoir, je me présente : Jean-Paul Huzé, je suis né à Avelin. Je représente le monde associatif, le collectif régional associatif Nord Environnement, je suis Vice-Président de Chlorophylle Environnement qui est une association agréée. Je voulais reprendre effectivement sur les problèmes de santé, sur ce que vous avez évoqué lors de la première réunion à Hénin-Beaumont. À la première réunion de Hénin-Beaumont, vous avez dit sur les effets de champs électromagnétiques, que ceux-ci n'étaient pas dangereux, sauf dans le cas où il y avait addition des champs électromagnétiques. Ce soir-là, je n'ai pas posé de question, ce soir je ne vais pas vous poser de questions non plus. Je n'attends pas de réponse. Je demande à ce que ce soit consigné, parce que j'ai plusieurs études qui démontrent tout à fait le contraire sur les dangers des champs électromagnétiques. Vous avez dit « ce qui est dangereux, c'est l'addition des champs électromagnétiques », alors pourquoi envisager une ligne le long d'une ligne TGV de 25 000 volts, sur lequel on aura également des antennes relais qui fonctionnent constamment à pleins tubes et ensuite, on va avoir un projet de TER. Donc, ça contredit tout à fait ce que vous avez dit ce jour-là à Hénin-Beaumont. Moi, j'ai des études qui ont été faites par l'AFSSET, par notre ministre de l'écologie en 2004 avec l'université d'Oxford, plein d'études qui démontrent tout à fait le contraire. Donc, je remplirai un cahier d'acteurs, que je demanderai qu'il soit joint à ça pour rejoindre les problèmes de santé. Il n'y a pas que les problèmes de santé qui nous préoccupent, nous dans notre monde associatif, puisqu'on défend à la fois l'environnement, l'économie et l'emploi et qu'on inscrit dans nos statuts pour rejoindre Monsieur le représentant de la Chambre des agriculteurs, qu'on y inscrit aussi la protection des terres agricoles. Donc, on pourra revenir là-dessus l'année prochaine sur tous ces points qui concernent la santé : j'ai une étude également qui a été faite en Suède, qui démontre également le danger, avec le développement des radicaux libres, parce que c'est pas seulement le champ électromagnétique, c'est tout ce qui se développe également, qui va nuire sur les animaux et sur les individus. »

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Alors, pour le cahier d'acteurs, vous vous adresserez au secrétariat général. Voilà. Merci. Pour les questions concernant la santé, c'est bon, je peux donner la parole à Monsieur Desquilbet ? »

### Didier Hellevoid, (Vice-Président de la Chambre d'Agriculture du Nord – Pas de Calais)

« Non, mais je ne vais pas répondre bien sûr, sur le thème de la santé, mais justifier notre place dans le débat parce que quelque part... ça a été rappelé au début de cette réunion, il y a déjà eu plusieurs débats avec des thèmes à chaque fois spécifiques, l'environnement, la santé... ça n'exclut pas les questions qui reviennent. Pour autant, nous, nous avons sollicité, au niveau des agriculteurs, la possibilité d'être présents et de pouvoir vous présenter les spécificités du monde agricole, chose que j'espère avoir fait le plus simplement possible, mais vous aviez compris l'ampleur de la tâche ; il est bien sûr pas pour nous, question de hiérarchiser entre un problème économique et un problème de santé : c'est des choses, je veux dire, au niveau des acteurs du débat public, qui sauront faire d'eux-mêmes parce qu'il n'y a certainement pas photo. Pour autant, au niveau, ça ne pouvait pas être autre que la Chambre d'Agriculture qui vienne présenter l'impact qu'aura

cette ligne sur notre activité. »

## Gaëtan Desquilbet (Directeur du projet RTE)

« Par rapport à la santé. On n'est pas une entreprise de médecins, à RTE. On est une entreprise d'ingénieurs, notre travail, c'est de travailler sur l'électricité. Il est probable que les personnes les plus exposées aux champs électriques et aux champs magnétiques sont des salariés de RTE, puisque vous savez peut-être qu'on a dans nos 8 500 salariés, plusieurs centaines d'entre eux, qui font des travaux sous tension. Ils vont par exemple dans des nacelles suspendues sous des hélicoptères, intervenir directement sur des fils, pour aller réparer, après un coup de foudre, qui aurait pu endommager la surface. Donc, ils vont à des niveaux de champs électriques et de champs magnétiques que vous ne rencontrerez jamais. Donc, l'intérêt de l'entreprise RTE sur ce sujet est très important, parce que c'est déjà la santé de nos salariés, de leur famille, parce qu'il y a beaucoup de familles de nos collègues qui sont logées à proximité immédiate des installations, près des postes électriques et souvent sous les lignes. Donc, là-dessus, il est clair que ce n'est pas un sujet secondaire. Donc, après, c'est vrai que je ne suis pas un spécialiste, donc, je ne vais pas aller lire vos études et les commenter, si c'est des études médicales. Donc, comment fait-on quand on est une entreprise qui est confrontée à un sujet qui a un impact potentiel, en tout cas, qui pose la question d'impact sur la santé humaine, alors qu'on n'est pas des spécialistes ? La réponse elle est claire, c'est qu'on va s'appuyer sur ceux qui savent, sur les médecins. Les médecins, ils sont organisés : il y a l'Organisation Mondiale de la Santé qui réunit les meilleurs spécialistes, qui rédige des monographies, qui émet des avis, qui sont disponibles sur internet. Vous allez voir sur le site de l'Organisation Mondiale de la Santé : vous trouverez beaucoup de documentation sur les champs électromagnétiques, avec des mondes très différents sur lesquels les phénomènes aussi bien électriques, que biologiques ne sont pas du tout les mêmes, que sont les ondes à 50 hertz, c'est-à-dire ce que l'on appelle l'extrêmement basse fréquence dans notre métier, qui sont les ondes émises par les lignes à haute tension et les ondes radio ou les ondes des téléphones portables ou les ondes micro-ondes qu'on utilise pour les télécommunications. Donc, il faut que vous ayez bien conscience que ce dont on parle aujourd'hui, c'est les extrêmement basses fréquences. C'est un sujet qui est très bien connu à la différence des autres domaines du spectre électromagnétique, où on a un peu moins de recul, puisqu'il existe des réseaux à haute tension depuis une centaine d'années ; le 400 000 volts existe depuis les années 50 et il y a eu des études médicales depuis le début des années 70 sur ce sujet. Aujourd'hui, c'est le sujet le deuxième plus étudié en matière de santé environnementale : les extrêmement basses fréquences ; la partie du spectre, on est à 50 hertz. C'est le deuxième après la radioactivité pour être complet. Donc, sur ce sujet-là, on dénombre plus de 15 000 études internationales, études publiées dans des journaux scientifiques sur les impacts environnementaux, sur la santé de ces ondes. Ce n'est pas un sujet méconnu : c'est un sujet sur lequel on a un énorme recul. On a tellement de recul qu'aujourd'hui, on ne sait plus trop motiver des chercheurs à travailler sur ce sujet, parce qu'il a déjà été vu et revu et il y a tellement d'autres choses à analyser en termes d'impact sanitaire sur d'autres phénomènes électromagnétiques. Donc, qu'a fait l'OMS ? Régulièrement, elle réunit les meilleurs spécialistes du monde, ils discutent ensemble et ils publient des documents qui disent quel est le moyen de protéger la santé des gens, quelles sont les limites d'exposition. Donc, ces limites, elles ont été fixées en termes de recommandation, donc, ce n'est pas obligatoire, c'est quelque chose qui est recommandé. Donc, il y a une limite sur le champ électrique, une limite sur le champ magnétique. Le champ magnétique, ça s'exprime en tesla, c'est l'unité ; on dit plutôt des millièmes de tesla, puisqu'un tesla, c'est quelque chose d'énorme qu'on rencontre très rarement : on rencontre essentiellement dans le domaine médical avec l'imagerie

moderne. Donc, nous, on parle en millièmes de tesla ou micro-tesla. Ce que dit l'OMS, c'est : « il faut respecter 100 micro tesla ». Donc, nous on s'engage à respecter cette valeur-là, partout où des gens peuvent se trouver. Après, il y a des limites sur le champ électrique qui est de 5 kilovolts par mètre, le champ électrique étant exprimé dans cette unité du kilovolt, c'est-à-dire, 1 000 volts par mètre, 5 000 volts par mètre et également, on s'engage à respecter ces valeurs et ces recommandations européennes, elles ont été reprises par... Ces recommandations de l'OMS, pardon, ont été reprises par la Commission Européenne, donc elles existent sous forme d'une recommandation qui n'est pas obligatoire, ce n'est pas comme les directives qu'il faut transcrire dans les droits des pays. Mais la France a décidé de la rendre réglementaire pour les nouvelles lignes de transport d'électricité et uniquement ça. C'est-à-dire que vous êtes par exemple industriel, vous avez une machine à souder, vous êtes, je ne sais pas, exploitant de trains électriques, où il y a des gros moteurs électriques, vous avez des champs magnétiques bien plus importants qu'avec les lignes à haute tension. Vous n'êtes pas obligé de respecter les seuils. Le seul type d'appareil électrique qui doit respecter, au niveau obligation légale, la valeur de la recommandation de l'OMS, c'est la ligne de transport de l'électricité neuve. RTE a décidé d'utiliser ces seuils pour l'ensemble de son réseau. Donc, on a vérifié que les 100 000 kilomètres de lignes à haute tension qui existent en France, respectent ces recommandations de l'OMS transcrites pour les nouveaux ouvrages, dans l'arrêté technique, qui est la réglementation qui s'applique à nos lignes. 100 micro-teslas, on sait assez bien le respecter. Il faudrait des fils très, très bas pour qu'on dépasse les 100 micro-teslas ; ils seraient tellement bas qu'il y aurait des risques de sécurité des personnes. Pour des raisons toutes simples de gabarit des camions, des engins, on est obligé de mettre nos fils à 7, 8 mètres de haut, donc, on respecte les 100 micro-teslas sans problème... Et c'est pour ça que, pour répondre à la question des périmètres de sécurité, si on regarde au point de vue juridique, légalement, la seule distance que doit respecter une ligne électrique avec une habitation où une construction, qui peut être un hangar... C'est une distance entre le toit de la maison et le fil électrique. Il n'y pas de distance dans le sens de la largeur ; il y a juste une distance dans le sens de la hauteur. C'est pour ça qu'on n'a pas le droit de s'opposer à ce que quelqu'un construise une maison sous une de nos lignes, à partir du moment où la maison n'est pas trop haute et qu'elle est à un endroit où la ligne est suffisamment élevée ; ça nous embête parce qu'on sait que ça crée des problèmes après : ça crée des problèmes pour nous quand on doit entretenir l'ouvrage et puis les gens, peut-être qu'au moment de construire la ligne, ça allait, le voisinage de la ligne ne leur posait pas d'inconvénient et peut-être qu'à l'usage, ça les embête... En tout cas, on ne souhaite pas, évidemment, et on encourage les gens qui travaillent sur les documents d'urbanisme à éviter de transformer en constructible les parcelles qui sont sous nos lignes... ça, c'est pour la réalité de la loi ; après, la pratique... Ce qu'on fait, et c'est l'engagement que j'ai pris à la précédente réunion et que je réitère ce soir, c'est qu'on construira une ligne sans que les fils soient au-dessus des maisons. Donc, ça fait une distance courte. Nos fils, si on utilise le pylône Beaubourg, ça fait 33 mètres de large, on trouvera une bande de terrain de 33 mètres de large où il n'y a pas de maisons construites. Je ne pourrai pas empêcher que d'autres se construisent derrière si les autorités décident de le faire. Mais au moins, au moment où la ligne sera mise en service, il n'y aura pas de maisons en dessous. Alors, il y aura des maisons qui pourront être très proches. Vous connaissez le territoire comme moi : il y a parfois des maisons qui font des cordons continus d'un bourg à un autre, parce que des 2 côtés de la rue, il y a eu des maisons de construites et s'il faut traverser à ces endroits-là, on est embêtés parce qu'on va voir des maisons très proches de la ligne. Alors, si on est sur la variante est, on sera sur des maisons qui sont très proches de la ligne existante et pour laquelle on va essayer d'améliorer la situation. Pour terminer, et ne pas être trop long, je voudrais vous présenter la diapo numéro K2, Monsieur de la régie, pour vous expliquer, ça ressemble à

quoi le champ magnétique sous une ligne à haute tension. C'est quelque chose qui décroît assez vite avec la distance. J'avais projeté cette diapo ; Monsieur qui étiez à Hénin-Beaumont, vous allez la reconnaître, c'est la ligne d'aujourd'hui, la ligne bleue ; la ligne rouge, c'est la ligne type de nos pylônes F44 Beaubourg. Alors, j'avais fait une superposition un peu brutale, où on voit que le pylône est un peu plus large, on a les 3 fils qui sont regroupés et ça fait 2 bosses, une espèce de chameau avec un creux au milieu ; les valeurs auxquelles on monte, là on est à des niveaux de transit hyper importants : ce n'est pas une valeur moyenne du tout, c'est quelques heures ou quelques minutes tous les ans, il faut être à l'heure de pointe, il faut qu'il y ait une ligne qui tombe en panne pas trop loin et qu'il y ait du courant supplémentaire qui vienne sur cette ligne-là, donc, on arrive à 18 micro-teslas, la limite étant à 100.

Suite à la réunion d'Hénin-Beaumont, ça me tracassait, et on a refait les calculs, parce que on voulait vérifier que pour la ligne Avelin – Gavrelle – ce n'est pas n'importe quelle ligne en F44 – c'est une ligne où on a 4 fils au bout de chaque circuit, on transporte 4 600 mégawatts, donc on a quelques caractéristiques assez précises, et je voulais refaire le calcul.

Donc, si on peut passer la diapo d'après, je vais le faire tout seul avec mon petit clic... Donc, ça c'est la ligne d'aujourd'hui recalculée au moment de la pointe. Si je montre la ligne en projet, alors on a une chance, c'est que, comme on va avoir des fils qui sont un peu plus haut, parce que comme on met 4 fils au bout de chaque isolateur, on divise le courant et on sait que le fil chauffe un peu moins, donc il est moins bas à l'heure de pointe. Là, on atteint des valeurs importantes, des valeurs relativement importantes de 25 micro-teslas parce que, quand la ligne transporte beaucoup d'énergie, les fils chauffent, ils se dilatent et ils descendent et descendent. Donc, c'est le fait que les fils se rapprochent qui fait que l'on va se retrouver avec des valeurs importantes.

La nouvelle ligne, comme on met plus de fils électriques, ils vont moins chauffer, ils vont moins baisser. Donc, on se retrouve en fait avec une ligne qui en largeur, va avoir à peu près la même forme, mais qui est moins haute avec l'agencement standard des conducteurs. J'ai demandé à l'équipe de Sébastien de travailler un peu plus : on arriverait même, dans certaines conditions, à cette courbe vert foncé. C'est en jouant si je puis dire, ou en optimisant les phases qu'on met, les 3 phases, vous savez les 3 fils d'un côté, 3 fils de l'autre ; au lieu de les faire tourner dans le même sens, vous les faites tourner dans le sens inverse, en les disposant astucieusement, il y a les champs qui se compensent en partie, les champs magnétiques. Alors, ça a des contraintes, c'est qu'il faut mettre le même type de pylône tout le long de la ligne. On ne peut pas passer changer le sens des fils d'un pylône à l'autre, les fils vont se croiser, vont se toucher. À partir du moment où on fait un ouvrage relativement homogène, au moins sur une longue portion, on est capable de construire une ligne qui va réduire significativement l'exposition aux champs magnétiques, par rapport à la ligne actuelle. Dans tous les cas, on est sûrs de faire la courbe vert pomme, vert clair, là, et peut-être la courbe vert foncé.

Pour terminer, je voulais illustrer le point que j'ai déjà montré plusieurs fois, pour vous dire quelle est la difficulté qu'on a par rapport à cette proximité des maisons.

On a, certes, la difficulté, ça, c'est le terrain, on est entre Leforest et Evin-Malmaison, avec un rond-point ici et la ligne qui passe entre des maisons,... Et quand on regarde la carte, à la construction de la ligne, en 1963, de mémoire, on avait une maison là, une ici et rien de construit. Donc, toutes ces maisons ont été construites après la ligne et puis ces maisons les plus proches, cette route, ce rond-point, ont été construits après la ligne. Alors, heureusement qu'il y a le rond-point au niveau de la ligne, ça évite qu'il y ait des maisons dessous, sinon on aurait même eu probablement une maison à cet endroit-là. Donc, notre difficulté c'est pas tant de trouver un tracé qui s'éloigne des maisons, mais on sait qu'une fois que la ligne est construite, il y a des maisons qui se mettent autour après. Et là, j'ai, entre Courcelles-lès-Lens et Aubry, un endroit qui est un peu plus favorable, parce que les

maisons les plus proches sont relativement distantes, là on traverse le Bassin Minier, au niveau de la Rocade Minière et on voit qu'on a 200 mètres de part et d'autre, mais malgré tout, par rapport à la construction de la ligne, il y avait cette route qui existait, toute cette zone-là a été construite après la construction de la ligne, et pareil dans la cité des villages, toute cette partie existait et on a eu des maisons construites, en particulier, il y en a qui sont très près de la ligne... Non, on ne les a pas, c'est un peu plus au sud sur la RD643. Voilà.

Donc, pour vous dire, la préoccupation de la santé, elle est évidemment essentielle, elle est d'abord – peut-être pas par ordre d'importance, mais historiquement – une question pour nos travailleurs, pour nos salariés. Elle est par ailleurs tout à fait vraie et pertinente pour les riverains des ouvrages. Pour y répondre, on s'appuie sur la réglementation, qui est issue du travail des meilleurs spécialistes, avec certes une littérature mondiale extrêmement abondante, des revues scientifiques où vous pouvez remplir des pièces comme celle-ci d'articles sur le sujet. Certaines études qui vont émettre des doutes, mais qui sont tellement minoritaires que le consensus, c'est qu'en respectant 100 micro-teslas, on garantit – c'est l'OMS qui le dit – un haut niveau de la santé. On est dans ce cadre-là. Comme je disais à la réunion d'Hénin-Beaumont, je ne suis pas sûr de vous convaincre, je vous explique comment ça fonctionne, comment mon entreprise fonctionne et comment l'application de la loi se traduit en termes techniques. Si vous pensez qu'il faut faire plus, qu'il y a mieux à faire, et bien, je suis disposé à vous écouter et parlons-en et trouvons une solution ensemble, pour, compte-tenu du pays que vous connaissez, du territoire que vous connaissez, de son urbanisation qu'elle connaît aujourd'hui, du besoin qu'a RTE aujourd'hui de construire cette ligne, qui est un besoin pour l'ensemble de la société française ; comment trouver une solution pour que ça fonctionne correctement et que les inquiétudes ne se traduisent pas en manifestations et qu'on arrive dans le dialogue dans la meilleure solution. »

### **Michel Giacobino (Président de la CPDP)**

« Oui, j'avais entendu – excusez-moi de prendre la parole -, j'avais entendu une question concernant l'application d'une loi qui est toute récente, puisqu'elle date du début décembre de cette année, qui concerne l'obligation qui est imposé à RTE à partir du 1er janvier de l'année prochaine, donc c'est rapide, de publier – enfin, il y a toute une littérature là-dessus, mais – de publier des résultats concernant des champs magnétiques qui sont générés par les lignes existantes. Qu'en faites-vous ? »

### **Gaëtan Desquilbet (Directeur de projet RTE)**

« Comme toutes les lois, on les applique, Monsieur le Président, c'est pas compliqué. Comment ça se passe concrètement ; alors, je vous invite à aller voir sur internet, sur un site qui s'appelle « la clé des champs » que RTE a mis en ligne en juillet dernier et c'est sur ce site que l'on publie l'ensemble des résultats des mesures qu'on réalise. Avant la loi, on avait – avec l'association des maires de France – signé un accord, qui fait qu'un maire peut demander à RTE de réaliser, à nos frais, des mesures de champs magnétiques, aux abords des ouvrages sur sa commune pour donner les résultats à la population. Donc, ça fait 2 ans maintenant que ça existe ; il y a eu plus d'une dizaine de mesures réalisées en France et les résultats de mesures sont publics, donc, vous les trouverez sur internet... Cette loi, qui a été votée l'été dernier, le décret a été signé le 1er décembre, le jour où on tenait notre réunion à Courcelles-lès-Lens, cette loi dit que RTE, à la mise en service d'un ouvrage, fasse contrôler ses ouvrages, en réalisant des mesures, notamment – alors, il y a beaucoup de paramètres à mesurer – mais notamment de champs électriques et de champs magnétiques. Ces résultats seront réalisés, dans ce qu'on appelle le contrôle

technique des ouvrages par une entité spécialisée et les résultats seront rendus publics. Il n'y a absolument rien à cacher, d'ailleurs, c'est amusant parce que c'est quelque chose d'assez classique en électromagnétisme, de faire le calcul du champ électrique et du champ magnétique d'une ligne à haute tension.

Alors, c'est classique pour les gens qui ont fait des études d'ingénieurs dans ce domaine, mais il n'y en a pas qu'à RTE ; donc, vous trouvez sur internet des logiciels qui font ces calculs-là.

En connaissant la hauteur des fils, en connaissant la géométrie, en mettant des ampères dedans, on calcule tout de suite le nombre de micro-tesla. C'est quelque chose qui n'a rien de secret ; c'est des lois d'électromagnétisme qui ont 150 ans et qui sont largement dans le domaine public. Là-dessus, il y a vraiment rien à cacher. Notre volonté, c'est de faire le plus de transparence possible. Donc, on fera des mesures et toutes les personnes qui veulent qu'on fasse des mesures, on pourra les faire ; bon, c'est bien de passer par les maires pour réguler, parce qu'on a un métier par ailleurs et on ne peut pas faire que des mesures tout le temps, mais on est tout à fait disposés à en réaliser et à les rendre publiques. On en a fait d'ailleurs à votre demande sur les ouvrages de la zone. »

### **Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)**

« Je vois qu'une personne souhaiterait poser une question dans le public... »

### **Madame Verstaven (Habitante de Phalempin)**

« Merci, parce qu'on n'a pas souvent l'occasion de poser des questions ; les réponses sont tellement longues, enfin, certainement très documentées, mais quand même assez longues... Bon, je suis Madame Verstaven, j'habite à Phalempin, donc simple habitante de Phalempin ; je pose ma question à titre particulier. Le débat, je pensais au départ que c'était pour savoir si on va choisir l'est ou l'ouest. Bon, moi, je ne sais plus si je suis à l'est ou à l'ouest ; bon, j'habite à Phalempin, donc, vous, vous savez et je voudrais savoir surtout en fonction de quoi vous allez vous décider. C'est à ceux qui crient le plus fort, c'est au nombre d'églises à défendre ou au nombre d'oiseaux migrateurs ou au nombre de champs, d'agriculteurs qui vont se plaindre... Quel va être, in fine, ce qui va faire peser pour l'est ou pour l'ouest, sachant que moi, je préférerais que ça ne passe pas chez moi comme les autres préféreraient que ça ne passe pas chez eux. »

### **Gaëtan Desquilbet (Directeur de projet RTE)**

« Bien sûr, bien sûr... Je peux répondre ? »

### **Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)**

« Oui, je vous en prie »

### **Gaëtan Desquilbet (Directeur de projet RTE)**

« Déjà, la première question, c'est « qui décide ? » et c'est pas RTE qui décide. Le choix est trop important pour être confié au maître d'ouvrage. Donc, la personne si je puis dire, la personne morale, qui va décider d'où la ligne sera implantée, c'est le Préfet et c'est le Ministre en charge de l'énergie. Donc, c'est les pouvoirs publics, donc c'est l'Etat. Nous ce qu'on fait, c'est qu'on instruit avec la tutelle de la DREAL - donc les services de l'Etat au niveau de la région qui s'occupent d'environnement et d'énergie - et on va recueillir des

arguments. Donc, ce qui va primer, c'est normalement pas le niveau sonore atteint par les réunions publiques dans les différents lieux, entre la variante ouest et la variante est. Alors, je ne vais pas vous mentir que ça ne pèse pas du tout, ça compte, mais ça compte comme l'un des paramètres qui est le paramètre humain... Ce qui va peser beaucoup plus lourd, c'est le fond des arguments et c'est d'ailleurs une des raisons du débat public, qu'avait rappelé le président : la question, c'est pas tant d'exprimer un désaccord, un mécontentement, ou une position, mais de dire pourquoi, pourquoi vous préférez, vous pensez qu'à tel endroit, il y a une nuisance, un impact. Donc on a entendu des choses intéressantes ce soir : le bois des 5 Tailles avec la question des oiseaux migrateurs : ça, c'est une réelle question ; il y a la question de la proximité avec l'antenne TDF parce que cette antenne, j'ai bien compris qu'elle posait souci au niveau de la population de Camphin en Carembault, mais elle risque de nous poser des soucis aussi, parce que peut-être qu'on va nous interdire de construire la ligne devant pour pas interrompre les ondes... Donc, il faut qu'on regarde ces aspects-là. C'est la qualité des arguments qui va faire qu'on va choisir, que l'État choisira et après, quel fuseau il va choisir, c'est le fuseau de moindre impact environnemental. Le moindre impact environnemental, c'est compliqué parce que c'est multicritères ; c'est probablement celui où il y aura – alors là je vais faire le prophète – on peut imaginer qu'on va compter les maisons à proximité des fuseaux, qu'on va regarder là où il y en a le moins, qu'on va regarder là où il y a le moins de concentration d'habitat ; on a bien senti depuis le début du débat que la première préoccupation exprimée par la population, c'est la proximité de la ligne avec son lieu d'habitation ; on va probablement compter les zones naturelles également, on va compter les monuments, alors les monuments historiques, c'est pas pareil, on est obligé de les éviter, c'est la loi qui dit 500 mètres de périmètre, donc on travaillera pour éviter les monuments historiques, parce que c'est une imposition légale. Tous ces éléments-là, on va les mettre bout à bout, ça fait des tableaux avec tout plein de lignes, on va comparer des tas de critères pas faciles à comparer et à la fin, et à la fin, il faut faire un choix. »

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« La réponse vous satisfait-elle ? Bien obligé ? Une autre question. Alors, je ne sais pas qui a levé la main ; il y en a plein, il y en a plein ; déjà à l'arrière, je vois ? Est-ce qu'on pourrait donner un micro ? »

### Michel Fermaut (Habitant d'Avelin)

« Donc, Michel Fermaut à Avelin, porte-parole du collectif « haute tension en Pévèle ». Pour être plus précis, je suis riverain du poste Edf de la Becque, avec ceux qui m'entourent et qui habitent aussi au voisinage du poste Edf, c'est-à-dire, les habitants de la Becque, du Croquet, du Roseau et du nord d'Attiches. Nous avons créé un collectif « haute tension en Pévèle » pour négocier avec RTE. Ce collectif a pour but de répondre et d'être présent dans les débats publics. Depuis que le poste de la Becque a été créé en 1962, duquel converge un réseau de lignes de haute et très haute tensions, que supporte une implantation dense de nombreux pylônes, aux dimensions impressionnantes qui constituent une brutalité environnementale, les habitants de ces hameaux expriment ici un sentiment de malaise, de rejet, provoqués par une telle situation. Pour parler en chiffres, il y a dans un rayon d'un kilomètre autour du poste de la Becque, 78 pylônes visibles, 90 câbles électriques, plus les câbles de prise de terre, enfin, ce que vous appelez les paratonnerres, une antenne dans le poste et je passe sur tous les portiques et transformateurs visibles en dehors du poste, visibles à l'extérieur du poste. Ce collectif a donc pris position sur les 2 variantes proposées par RTE, la variante Est et la variante Ouest. Il a été décidé à l'unanimité de retenir la variante Est, celle qui emprunte le tracé

actuel, avec enfouissement au niveau de Mons-en-Pévèle au poste de la Becque, voire plus si possible. Cette position est tout à fait cohérente : la variante Ouest est plus longue, elle a un coût supérieur de 20 millions d'euros – c'est une source RTE – et en plus, après avoir quitté la voie TGV au nord de Phalempin, pour rejoindre le poste de la Becque, elle doit passer par le couloir existant entre Attiches et Martinsart, en empruntant, la côte - la crête de la Becque et celle de mont du Croquet, c'est la côte 60 – avec des pylônes de 60 mètres de haut, ce qui serait une catastrophe pour l'environnement. Entre parenthèses, la pointe des pylônes dépassant le sommet du Mont Pévèle 104 mètres ; si vous additionnez les 50 mètres et 60 mètres, la pointe des pylônes sera au-delà du sommet de Mons-en-Pévèle... Alors qu'il y a 35 ans, un pylône à cet endroit a été rasé et remplacé par 2 plus petits : raison invoquée à l'époque « ils gênent l'aéroport de Lesquin ». Coût de l'opération il y a 35 ans : 520 000 Francs. Je me pose la question : pourquoi des pylônes aujourd'hui sur la même crête ne seraient pas inappropriés et ne gêneraient pas les avions alors que l'aéroport a bien grandi depuis 35 ans et qu'une grande partie du trafic décolle en partie au-dessus de La Becque et de Mons en Pévèle ? La seule chose acceptable pour la variante Ouest, serait que toutes les lignes, dont la nouvelle Avelin Gavrelle, soient enterrées du poste à l'autoroute. Nous avons également la santé des habitants des champs électriques, l'environnement immédiat du poste, le préjudice immobilier et foncier ; à quel moment cet aspect est-il traité dans la demande de RTE et enfin, nous avons rédigé un cahier d'acteurs que vous pouvez vous procurer dans cette salle. Merci de m'avoir écouté. »

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Alors, effectivement, vous avez rédigé un cahier d'acteur qui est disponible pour toute personne qui s'y intéresse. Y-a-t-il des questions sur lesquelles, des points sur lesquels vous voulez répondre ? Ou est-ce qu'on...Oui ? D'accord. Un micro ?... ... Oui et un peu brièvement, même si la question a été très longue, parce que je crois que ça va être... Sinon, je le récupère, je mords. »

### Gaëtan Desquilbet (Directeur de projet RTE)

« Allez-y, dites-moi, je suis désolé d'être long ; je suis comme ça depuis tout petit. Donc, je vais reprendre sur l'aspect préjudice immobilier et foncier ; à quel moment ça sera pris en compte ? Ce sera pris en compte au moment où on connaîtra le tracé précis de la ligne. C'est quelque chose que nous faisons depuis 15 ans, 16 ans maintenant : 1995. Il faut déjà dire qu'un propriétaire d'une maison n'est pas propriétaire des vues, de la vue, qu'il a de sa maison. Juridiquement. Donc, si quelque chose se construit devant vous, que votre voisin construit un immeuble ou que, je ne sais pas, il y a une usine qui se construit, que ça vous cache la vue que vous aviez avant. Normalement, ce n'est pas un préjudice, parce que vous n'étiez pas propriétaire de la vue que vous aviez de votre maison. RTE a bien conscience que si on veut qu'on continue à construire des lignes en France et on a sait qu'on aura besoin d'ajuster le réseau, de l'adapter, à l'évolution de la production et de la consommation, et bien, il faut qu'on prenne en compte cette question que vous posez qui est la dévalorisation d'un bien foncier, c'est-à-dire une maison qui vaut moins cher à la revente quand une ligne s'est construite, par rapport à avant. Donc, on a défini, avec l'État, parce que c'est de l'argent public dont on parle, donc on ne peut pas le dépenser sans que l'administration donne sa bénédiction et que les pouvoirs publics soient d'accord : on a rédigé un contrat de service public, qui est signé par 6 ministres et par RTE, par le patron de RTE, qui définit les clauses de l'indemnisation du préjudice visuel, c'est quelque chose, c'est une démarche volontaire que RTE a décidé de proposer aux propriétaires de maisons d'habitation qui seraient à proximité de ligne nouvellement construite. L'idée, c'est

que quand on sait où la ligne va être, on va aller visiter toutes les maisons qui sont à 200 mètres de l'axe de la ligne et les autres, celles qui seraient plus loin, dont les gens en feraient la demande. On va faire une publicité autour de cette commission qui sera créée, qui est une commission dans laquelle RTE ne participe pas, qui est pilotée par le Préfet et le président du tribunal administratif, qui va comporter un représentant des notaires, des agents immobiliers fonciers et aussi des spécialistes des domaines, pour évaluer la valeur des maisons avant le chantier. Donc, une fois qu'on sait où la ligne va être, mais avant qu'elle soit construite, cette commission va aller frapper aux portes, va aller visiter les maisons, va évaluer combien elles valent ; ils prennent des photos, ils font un petit dossier pour chaque maison. On a l'habitude : on l'a fait 15 000 fois depuis 1995 ; il y a eu 15 000 indemnités de préjudice visuel qui ont été données, après ça se termine par un chèque. Donc, elles visitent avant, la ligne est construite, la commission revient après, elle revisite à nouveau ; elle compare avec les photos si elle ne se rappelle plus et ensemble, ces personnes spécialistes du domaine décident combien il faut que RTE donne au propriétaire pour l'indemniser de son préjudice visuel sur la valeur de la maison. Ils nous donnent la liste des gens, le montant et nous on fait les chèques et on paye les frais de cette commission d'ailleurs, mais qui représente très peu. Donc, on prend ça, on le fait, on a versé 15 000 fois, ça donne satisfaction globalement et les gens ont en général une bonne surprise parce que c'est quelque chose qui n'est pas une obligation juridique, qui est une démarche volontaire de la part de RTE. Donc, nous prenons en compte, mais c'est au dernier moment, au moment où on sait où la ligne va passer, on prend en compte, maison par maison, le préjudice que va créer la nouvelle ligne. »

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« J'ai vu qu'il y avait également d'autres questions par ici tout à l'heure... Oui ? Donc, on va vous donner un micro Monsieur... »

### Oscar Verhage (Agriculteur)

« Oui, bonsoir, Oscar Verhage, agriculteur à Templemars. J'ai la chance d'avoir des représentants RTE en face de moi et c'est très bien, parce que même le maire n'est pas capable de vous trouver. En 95, le gouvernement avait pris pour décision, avait pris la décision d'enfouir toutes les lignes basse et moyenne tensions. On est quand même en 2011, chez nous, les piquets sont toujours là ; ça a été enfoui pour construire une route, construire une zone industrielle, mais dans les champs, comme ça gêne que les paysans, tout le monde s'en fout. Donc, les poteaux sont encore là. Donc, doit-on les démonter nous-mêmes ; ça, c'est la première question. Ensuite, concernant votre nouvelle ligne, avez-vous étudié la possibilité d'installer cette ligne dans l'emprise du TGV ; avec la panoplie de poteaux que vous nous avez présentés, il y a sûrement un modèle qui pourrait passer. À ce moment-là, l'emprise est déjà faite, les paysans, ils ont déjà perdu leurs terres ; à priori, entre Avelin et Gavrelle, on est dans le vrai : la ligne TGV, elle est quand même bien présente, il n'y a pas de construction... ça pourrait être quelque chose d'intelligent à étudier. Merci »

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Alors, à côté du TGV, sur l'emprise... Que fait-on ? »

### Gaëtan Desquilbet (Directeur de projet RTE)

« Alors, question pleine de bons sens. Je vais répondre sur le premier point d'abord : la présence des petits fils dans les campagnes. Je ne connais pas de décision gouvernementale de 1995 qui déciderait de les supprimer... Peut-être... Sachez qu'il y a 7 millions de poteaux basse et moyenne tension en France ; ça représente 1 200 000 kilomètres de réseau. C'est Erdf qui le gère, et les collectivités locales ; nous on s'occupe de la haute et très haute tension. Mettre en souterrain ces réseaux-là, on est entre 50 et 100 000 euros du kilomètre, ça représente un tel tas d'argent que c'est bien normal que ce ne soit pas réalisé 15 ans après, si tant est que la décision ait été prise. Ce que je sais, je le vois tous les jours, c'est que les ouvrages neufs, en basse et moyenne tensions, sont construits en technique souterraine, mais reprendre tout l'existant, cet immense réseau pour tout le reconstruire, c'est un travail colossal, il faudra plusieurs générations pour le faire. Alors, et je vais faire une petite incidente pour dire que ça fait partie du projet de RTE que d'imaginer par rapport à des compensations de gênes apportées aux agriculteurs ou de gênes visuelles par cette nouvelle ligne, qu'on mette en souterrain des réseaux de si haute tension-là, puisque si c'est 50 à 100 000 euros le kilomètre, ça reste une compensation financièrement possible pour un projet, dont la mise en souterrain pour un projet en 400 000 volts serait de l'ordre de 10 millions d'euros au kilomètre... Par rapport à l'emprise du TGV, on a regardé ce qui pouvait être fait et on a eu d'ailleurs pour l'alimentation du TGV Est, on a eu des réflexions, puisque le TGV Est, qui a été mis en service il y a peu d'années, a fait l'objet de tout un chantier de RTE pour alimenter les sous-stations, qui vont ponctuer la ligne de Strasbourg à Paris tous les 70 kilomètres environ... Et en fait, c'est pas possible au niveau, en fait dans les discussions avec RFF, d'avoir des pylônes qui soient avec des fils électriques au-dessus de la caténaire et de la voie ferrée. Je pense – je n'ai pas recontacté RFF depuis -, je pense que ce serait une bonne chose qu'on les associe à la concertation qui se tiendra pour la recherche du tracé, pour aller au fond de cette question-là, mais la question à évoquer, c'est que ils ne voulaient pas avoir des trains qui circulent à 300 km/h qui soient en dessous de fils dans le sens longitudinal. Donc, ils nous autorisent de croiser la ligne - heureusement parce que sinon, on serait très embêté – il faut la croiser avec un angle important : on ne peut pas être parallèle à la ligne en étant au-dessus du fil de la caténaire. Après, l'emprise au sol est un peu trop étroite pour qu'on puisse y loger notre ligne dans l'emprise.

Un point qu'on a regardé, qui était une des idées d'origine de cette variante Ouest, c'est que, quand on regarde sur la carte l'autoroute et le TGV, il y a parfois un terrain qui n'a pas d'habitation, qui est coincé entre le TGV et l'autoroute, alors, qui est utilisé au niveau de l'agriculture, qui est cultivé, mais où on pourrait se dire « implantons la ligne à cet endroit-là, entre les deux ». Mais on a regardé ce point-là plus précisément, récemment, par rapport nos restrictions et à l'écoute de ce qui se dit dans les réunions publiques... On voit que sur l'ensemble de l'ouvrage qui fait 30 kilomètres, il y aurait 2 kms, puis 3 kms où il y a un terrain suffisamment large pour y implanter la ligne, parce que, autant sur le TGV, la loi n'interdit pas qu'on mette des pylônes dans l'emprise : c'est juste un problème avec RFF de se coordonner et puis surtout de sécurité du trafic ferroviaire, il y a une interdiction juridique très forte : on ne peut pas implanter de pylône dans le domaine autoroutier... C'est le code de la voirie qui est extrêmement clair là-dessus, donc, côté autoroute, on peut croiser une autoroute on ne peut pas se mettre dessus, on ne peut pas non plus, bien que la raison ne soit pas juridique, formellement. Voilà, je pense que j'ai répondu à tout. »

**Violette Le Quéré-Cady (membre de la CPDP)**

« Oui, oui, tout à fait et puis c'était une réponse courte, bravo \_ »

## Gaëtan Desquilbet (Directeur de projet RTE)

« J'essaie de progresser. »

## Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Une autre question s'il vous plaît ? »

## Didier Hellevoid, (Vice-Président de la Chambre d'Agriculture du Nord – Pas de Calais)

« En complément, pour revenir sur l'enfouissement des lignes moyennes et basse tensions, nous serons vigilants par rapport aux déclarations qui ont été dites ce soir. Il est vrai que dans ce secteur très perturbé, où Marie et Jean Bernard me l'avait rappelé avant que j'arrive, il faut vraiment faire quelque chose et je compte sur les responsables locaux pour être vigilants quand on abordera les, la phase opérationnelle, parce que c'est un engagement que vous avez pris et nous, on saura s'en souvenir. »

## Jean-Marie Thibault (Habitant de Tourmignies)

« Bonsoir, Jean-Marie Thibault, j'habite Tourmignies... Vous me cherchiez ? Après 30 ans de dépenses démesurées et de grande gabegie et gigantisme, il s'est passé 2 événements majeurs, à mon sens, en 2011 ; d'une part un tournant dans la prise de conscience qu'il fallait dépenser moins d'énergie aux niveaux mondial et européen ; le 2ème événement majeur, c'est que la France est au bord du gouffre, vous le savez tous, puisque nos présidents vont essayer de nous sauver, mais il n'y a plus d'argent. Donc, si l'euro est sauvé, il faudra 15 ans pour récupérer nos capacités financières. Ne pensez-vous pas qu'avec l'évolution des technologies – tout le monde ici sait très bien que les technologies évoluent tellement bien, tellement vite et de manière exponentielle – qu'on pourra certainement faire, à 15 ou 20 ans, faire l'enfouissement à moitié coût. Ne pensez-vous pas qu'il est urgent d'attendre 15 ans pour ce projet ? »

## Gaëtan Desquilbet (Directeur de projet RTE)

« La réponse est non. Clairement. On ne pourra pas attendre 15 ans. C'est-à-dire que le développement des nouvelles énergies fait que on ne peut pas attendre, avant d'adapter le réseau à l'ensemble des grandes politiques pour faire évoluer la façon de produire de l'énergie en Europe et qui sont à l'œuvre actuellement ; donc, l'arrivée des champs d'éoliennes offshore, qui vont compter pour 6 gigawatts, à l'horizon 2020, le développement de l'éolien et du photovoltaïque en France et dans les pays limitrophes et le développement des centrales à gaz, qui vont avec, on va dire pour réguler la production par nature intermittente, sur l'éolien et photovoltaïque. Donc, le risque est trop important d'avoir un réseau fragile, qui ne fonctionne pas bien, avec des risques de coupure importants, à partir de la fin de la décennie, on ne peut pas attendre. Donc, là-dessus, notre mission de service public, c'est d'abord de garantir l'alimentation des gens en électricité, avec une électricité fiable, en quantité suffisante, et avec un coût le plus bas possible, parce que derrière, c'est le pouvoir d'achat des ménages, c'est la compétitivité des industries, éviter qu'elles aillent chercher de l'énergie dans d'autres pays et que les usines démenagent dans des pays où l'énergie serait moins chère... C'est là-dessus qu'on travaille, c'est les missions qui nous sont confiées. Alors, on pourrait imaginer qu'on dise à RTE, « et bien, votre mission, c'est de ne pas construire de ligne pour que si les gens

consomment trop d'énergie, ils soient coupés, pour qu'on ne puisse pas construire de nouvelles centrales » et là, ok : on ne fait pas ligne Avelin – Gavrelle, on laisse le réseau en l'état... Mais ce n'est pas du tout comme ça qu'on nous a demandé de réaliser une mission de service public.

Après, je voudrais reprendre un point, parce qu'on l'entend souvent et il y a une réalité derrière, c'est la prise conscience de la nécessité de maîtriser notre dépense d'énergie. Cette prise de conscience, elle est peut-être encore plus vraie dans le monde des énergies fossiles. Et c'est vrai, parce que le prix du carburant augmente et on voit que finalement, cette incitation économique fait que les gens roulent moins en voiture ; pour la première fois dans l'histoire de notre automobile, depuis quelques années - peu d'années - , le kilométrage parcouru diminue, parce que l'essence est de plus en plus chère et que les gens, concrètement, ne peuvent pas payer le plein d'essence de leur voiture. Donc, c'est un raisonnement qui est vrai au niveau de l'énergie dans son ensemble, mais qu'il est difficile de transposer à l'énergie électrique, parce que, ce qu'on constate quand on regarde l'énergie électrique, qui, elle, offre plus facilement que les carburants la possibilité d'une substitution, dans les décennies à venir par des sources renouvelables... On voit du report de consommation d'énergie fossile vers l'électrique. Donc, oui, les équipements électriques vont devenir de plus en plus performants : on remplace des lampes à incandescence de 100 watts par des lampes fluo-compactes, qui vont faire 25 ou 30 watts ; on va avoir des maisons de mieux en mieux isolées avec les régulations thermiques ; vous avez des frigos de classe A, A+, A++, qui consomment de moins en moins d'énergie... Mais concrètement, vous avez de plus en plus d'usages de l'électricité qui arrivent ; certains qui sont de nouveaux usages. Le segment qui augmente le plus dans la consommation d'énergie, c'est tous les petits gadgets : i pad, téléphone portable, les box, les Wii, je ne vais pas faire de pub, mais il y a toutes les stations de jeux, PlayStation et je ne sais plus tout ce qui existe, Nintendo et compagnie... Tous ces trucs-là, les produits bruns, comme on dit, les lecteurs de DVD de Blu-Ray, tout ça... Les télévisions qui sont de plus en plus grandes avec des écrans de plus en plus immenses, les homes cinémas... C'est ça qui tire la consommation dans le monde domestique, avec en plus un point que vous n'avez pas forcément en tête, c'est que il y a de plus en plus de foyers en France : la population augmente, mais le nombre de ménages augmente beaucoup plus vite, parce qu'on a de plus en plus de familles monoparentales : ça fait de plus en plus de points de vie, avec à chaque fois, une maison avec son frigo, sa télé, son chauffage, son éclairage... Donc, la consommation d'énergie en France, on pense – on a des spécialistes en France qui font des études – qu'elle va continuer à augmenter, au niveau de la consommation électrique, dans les 20 prochaines années... Mais, pour conclure, c'est pas la raison du renforcement de réseau ; c'est-à-dire que le fait qu'il faille renforcer le maillon entre Avelin et Gavrelle, c'est pas l'augmentation de la consommation d'énergie, c'est l'évolution de la localisation de la production et la nature de la production, avec de nouvelles centrales qui arrivent et avec l'augmentation de la proportion d'énergie renouvelable... Donc, même si la consommation d'énergie baissait un peu, il faudrait quand même renforcer Avelin Gavrelle, parce qu'on modifie notre façon de produire l'énergie. »

## Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Un complément je crois... »

## Jean-Marie Thibault (Habitant de Tourmignies)

« J'ai lu, dans le projet, que la consommation de l'industrie, avait baissé de 14 % en 7 ans et que globalement, la consommation depuis 7 ans, avait baissé ou alors, c'est faux, j'ai lu de mauvaises informations... On consomme à outrance, pourtant, consommant à

outrance, la consommation a baissé, globale. Et pourquoi pas ; je suis rentré dans Lille jeudi dernier et j'ai regardé le Conseil Régional. 18H30, il y avait 2 000 bureaux tout éclairés. Plus personne dedans, un détail. »

### Gaëtan Desquilbet (Directeur de projet RTE)

« Oui, alors la confusion vient du fait que les statistiques que vous citez viennent de la région Nord – Pas de Calais, qui est très particulière au niveau France, alors que je parlais de statistiques au niveau France. La région du Nord – Pas de Calais a une spécificité, c'est que la moitié de l'énergie, même un peu plus de l'énergie électrique consommée dans le Nord – Pas de Calais est consommée par l'industrie... C'est spécial. En France, on est à peu près aux deux-tiers consommés par les maisons résidentielles. Et la consommation de l'industrie, c'est à peu près un tiers. Elle est quasiment 2 fois plus forte dans le Nord – Pas de Calais et cette part de la consommation a beaucoup baissé, notamment en 2009, il y a eu une chute spectaculaire, de l'ordre de plus de 10 % dans la région Nord – Pas de Calais, parce que l'industrie a subi une crise qui a fait que des chaînes de production se sont arrêtées ; des usines se sont arrêtées. Donc, ce phénomène où on a vu en Nord – Pas de Calais une décroissance de consommation due à la baisse de l'activité industrielle, n'était pas vraie pour l'ensemble de la France. Et pour les 20 prochaines années, au niveau global France, on pense que ce ne sera pas vrai non plus ; on parle – on fait de la politique, on n'est plus dans le développement du réseau électrique – mais on parle de réindustrialiser la France, c'est-à-dire que la question de fermer des usines dans la Nord – Pas de Calais pour en reconstruire dans d'autres pays, c'est qu'on va rajouter du transport, parce que finalement, les biens sont consommés chez nous, et là-dessus, on n'a pas vu énormément de diminution dans le secteur domestique, donc les gens continuent à s'équiper en appareils électriques chez eux. Donc, on délocalise de l'emploi, l'utilisation de l'énergie, mais l'utilisation des biens de consommation reste en France, donc je ne suis pas sûr que ce soit un modèle qu'il faille promouvoir pour l'avenir. Donc, là-dessus, faites bien attention à distinguer l'énergie industrie et puis l'énergie domestique et puis la région Nord – Pas de Calais de l'ensemble France, parce qu'on est sur une zone très spécifique. »

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« D'autres questions ? Vous avez tous faim, c'est ça ? Oui ? »

### Homme du public

« Une question parce que vous avez dit « il faut le faire » alors, c'est décidé ? »

### Gaëtan Desquilbet (Directeur de projet RTE)

« Formellement, non. Notre décision, elle sera le 3 juillet. Notre conviction qu'il faut le faire, c'est clair : on ne va pas aller en débat public si on n'est pas convaincu. Et moi je vais vous dire en mon for intérieur, je pense que c'est bien de le faire. C'est la bonne façon de faire mon métier que d'améliorer le maillon qu'est Avelin Gavrelle, qui est le maillon faible de la région du Nord. »

### Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Monsieur ? »

### **Monsieur Daubenton (Habitant de Tourmignies)**

« Pardon, Monsieur Daubenton de Tourmignies. Il y a une question qui n'a pas été répondue, qui a été posée par mon voisin, sur la communication qui a été faite autour de ce débat public. En soi, c'est très louable comme initiative, cependant, il y a un certain nombre de personnes qui n'est pas du tout au courant du projet de ligne. Alors vous allez me dire que l'assistance aujourd'hui dément un petit peu ce que je dis, mais encore très récemment sur des communes de Tourmignies, Mons-en-Pévèle ou Petit Attiches, on rencontre des gens qui sont riverains de la ligne et qui ne sont toujours pas au courant de la chose. Comment peut-on parler de débat public, quand il y a une mésinformation ou un manque d'information à la base pour ce type de chose ? Il y a un investissement général, donc autant avoir le meilleur retour sur investissement de cette initiative et c'est dommage qu'il y ait un manque d'information au départ. Est-ce que l'on peut repousser pour avoir des débats plus fructueux, parce que j'ai l'impression qu'il y a beaucoup d'assurance sur la scène et que dans l'assistance il n'y a que des questions, des interrogations, il y a des doutes, et je pense aussi, il y a beaucoup de raisons, donc, j'aimerais bien que les débats soient équilibrés et que toutes les convictions de l'assistance, elles transparaissent correctement au travers des minutes ou des comptes rendus. Ma question est donc, « peut-on repousser la fin du débat public, pour être sûr d'avoir touché le maximum de personnes qui se sentent intéressées ? » ; bien sûr, il y aura toujours des personnes qui ne se sentent pas concernées, même quand ça passe très près de chez eux, mais pour avoir un débat public digne de ce nom - même si l'initiative est, je le répète, est très louable -, réellement quelque chose d'efficace et de complet. »

### **Michel Giacobino (Président de la CPDP)**

« Oui, je me permets d'apporter une réponse à votre question : les textes qui fixent le fonctionnement du débat public ont fixé un délai, pour éviter justement qu'on repousse indéfiniment etc Je suppose que c'est l'intention du législateur. Pour ce qui concerne la réunion de ce soir, elle a été annoncé – je regrette effectivement que tout le monde l'ait pas connue – mais elle a été annoncée par la presse, elle a été reprise par plusieurs documents et effectivement, on ne peut jamais prévenir tout le monde ; la science montre qu'on peut avoir, qu'on peut développer l'information tant qu'on veut, on a toujours des risques d'insuffisance. Ma 3ème réponse, si je puis dire, c'est les réunions qui vont se tenir l'année prochaine, il y en a encore 3. Elles sont certes pas toutes à côté d'ici : il y en a une à Gavrelle qui est à l'autre bout de la ligne, si je puis dire, et il y en a 2 autres qui sont à Leforest et à Oignies. Donc, j'espère qu'on pourra avoir plus de monde, enfin que plus de monde sera prévenu dans les communes, même si, mais c'est clair que ce serait extrêmement difficile de repousser la dernière réunion et de refaire d'autres réunions après. Ce serait difficile parce qu'il faudrait à ce moment-là demander à la Commission Nationale du Débat Public une interruption et puis reprendre après, enfin, une prolongation exceptionnelle : c'est pas totalement impossible, mais probablement, c'est risqué. Voilà ce que je voulais vous dire. Maintenant, profitez un maximum des réunions qui existent encore, puisqu'il y a 3 réunions et qu'il y a des moyens d'information et de question, autres que les questions publiques. Bien sûr, ce n'est pas tout à fait la même chose, mais ça peut permettre d'obtenir des réponses et d'avoir plus de débat sur le sujet. »

### **Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)**

« Y-a-t-il d'autres questions ? »

## Gaëtan Desquilbet (Directeur du projet RTE)

« Si je peux peut-être, aussi donner un point de vue, parce que je voudrais saisir l'idée que vous émettez dans, non pas de prolonger le débat public, mon expérience ; ça fait plus de 10 ans que j'exerce ce métier, c'est que on arrive des fois pour ouvrir un chantier avec des gros engins oranges qui font « tut, tut » quand ils reculent là, et les gens découvrent alors qu'ils habitent, qu'ils ont eu dans leur boîte aux lettres des tas prospectus et ils ont jetés parce qu'ils croyaient que c'était de la pub, ou parce qu'ils ne sont pas abonnés au journal local, parce qu'on utilise beaucoup les journaux locaux pour faire de l'information... Et c'est vrai qu'on a encore des gens qui sont encore pris par surprise. Alors que ça fait 5 ans qu'on essaie d'informer la population. Et un des points qu'a signalé monsieur Giacobino, c'est qu'il faut que le débat public porte sur les modalités de la concertation qui suivrait la décision du maître d'ouvrage, si elle est de poursuivre le projet.

Moi, ce que je retiens, c'est qu'il faut aller plus près des gens et alors l'idée de mettre dans toutes les boîtes aux lettres, alors je crois que ça été fait, vous avez distribué des documents en début, mais on peut avoir des démarches plus systématiques d'information de l'ensemble de la population...

Et je voudrais aussi corriger un élément que j'ai lu - alors c'était peut-être une boutade, à la fin d'un article de journal -, qui parlait du débat disant « venez au débat pour vous exprimer parce que quand le débat sera terminé vous ne pourrez plus le faire », ou je ne sais plus ; alors, il y avait une expression pas très agréable du genre, « le bulldozer de RTE va démarrer et on ne l'arrêtera plus ».

Concrètement, c'est absolument pas comme ça que fonctionne notre façon de travailler, sur les 3, 4 prochaines années. Donc il y aura d'autres occasions de vous exprimer.

J'ai ressenti à la fin de chaque réunion certaines personnes qui dans la salle hésitent à prendre le micro, parce que c'est pas facile de prendre le micro, de parler en étant filmé, en étant enregistré... Et on sait bien que le débat public a d'énormes vertus, il a eu beaucoup intérêt.

Moi, je trouve que c'est aussi un moment où on écoute et puis on peut aussi transmettre de l'information, essayer de vous faire comprendre comment ça fonctionne, mais ça ne suffit pas. Donc je pense que si on a une concertation un peu plus, un peu différente de ce qui se fait d'habitude, plus adaptée au territoire à mettre en place dans les prochaines années. Il faudra qu'on soit vigilant. Quelqu'un disait aussi être présent dans toutes les communes du territoire et pas seulement à quelques chefs-lieux de canton ou quelques gros bourgs, donc être attentifs à se rendre proche, nous, équipe projet, de l'ensemble des riverains potentiels du futur ouvrage.

Donc j'avais l'idée de faire un site internet, mais un site internet je pense que ça suffit pas, c'est obligé d'en faire un au 21<sup>ème</sup> siècle, mais c'est clairement pas suffisant pour communiquer avec les gens, il faut de la proximité. Donc l'idée que je voulais proposer comme une des modalités du travail en commun à faire dans les prochaines années, c'est que l'équipe projet tienne des permanences je me disais dans les mairies, un lieu de vie dans les communes où les gens ont l'habitude d'être accueillis pour que l'on soit régulièrement dans toutes les communes concernées, à disposition pendant des tranches horaires, des gens qui viendraient poser des questions, qui auraient des choses à nous dire ou des choses qu'ils souhaiteraient qu'on leur dise...

Donc, ça fait partie des éléments où il me semble qu'il y aura besoin de créer de la proximité dans les prochaines années, pour que le projet ne reste pas en tribune avec des panneaux officiels ; c'est quelque chose d'éloigné des préoccupations.

## Violette Le Quéré-Cady (Membre de la CPDP)

« Quelqu'un veut prendre la parole, ou je la donne à notre Président qui va clore ce débat ? Vous êtes sûrs ? OK. Personne. »

## Michel Giacobino (Président de la CPDP)

« Écoutez, je vais prendre la parole le plus vite possible parce qu'effectivement, il y a un débat extrêmement riche qui a eu lieu, donc il y a pas lieu de résumer trop rapidement tout ce qui s'est dit. Moi j'ai noté effectivement qu'il y avait beaucoup de questions concernant les champs électromagnétiques, concernant l'esthétique des pylônes, concernant également l'enterrement possible de la ligne - vous l'avez dit aussi à plusieurs reprises - donc on l'a noté mais moi je résume ce qui a été exposé.

Je voudrais également rappeler à notre voisin, à mon voisin de la chambre d'agriculture, que l'agriculture n'est pas oubliée, bien sûr, elle n'a pas été explicitement marquée dans un titre de réunion publique, mais pour autant, toutes les réunions peuvent poser des questions et d'ailleurs, il y a des tas d'autres sujets qui n'ont pas été traités spécialement dans des réunions thématiques, mais pour autant on ne l'oublie, parce que des questions ont été posées à ce sujet.

Je voulais dire également, remercier également le Vice-Président de la Chambre d'Agriculture, Monsieur Hellevoid, qui est venu spécialement et qui malheureusement n'a pas bénéficié, bénéficié, si on peut dire, a souffert d'une panne technologique qui l'a empêché de présenter clairement ce qu'il voulait dire ; il l'a dit clairement quand même. Je voulais le remercier tout spécialement d'être venu et d'avoir fait cet exposé et également aussi à l'ensemble des participants à cette réunion ; les maires bien sûr, qui se sont spécialement déplacés pour ça et les élus bien sûr. Donc, je voulais conclure très rapidement en remerciant chacun d'être venu, en remerciant bien sur les spécialistes de la Commission qui sont intervenus aussi, Monsieur Gaëtan Desquilbet n'est pas spécialiste mais est intervenu assez largement, trop peut-être, trop, à mon sens, puisque certains voulaient poser des questions et n'ont peut-être pas eu le loisir de le faire, le temps de le faire.

Voilà, je voulais remercier également les membres de la Commission que vous ne voyez pas, les secrétaires générales, Anne Vincent-Buffault qui - je sais plus - est quelque part là-bas ainsi que Sandrine Cari, Marielle Timme et Morgane Delpierre qui assurent la permanence à Lille, puisque nous sommes à Lille en permanence, pendant toute la durée du débat jusqu'à fin mars/début avril. Voilà, merci beaucoup... Oui il y a une question, deux questions... Allez-y.

Vous prenez peut-être le micro, ça vaudra mieux... Excusez-moi... D'abord pour vous entendre et également pour vous enregistrer, mais d'abord pour vous entendre. »

## Noëlle Lebecque (Habitante de Camphin en Carembault)

« Merci. Noëlle Lebecque à Camphin en Carembault.

Je me permets d'intervenir pour, non pas remercier l'équipe, bien sûr pour le débat public, c'était toujours intéressant, mais aussi pour remercier les quelques élus qui ont pris la parole ce soir, les quelques particuliers aussi qui, pour je pense représenter l'ensemble de l'opinion, même des gens qui ne se déplacent pas, des gens qui ne prennent pas la parole en public, parce qu'ils ont peur effectivement, mais aussi parce que parfois, ça n'est pas dans leurs préoccupations de venir, de se déplacer, mais c'est pas parce qu'ils y sont indifférents et croyez-moi, qu'on a déjà subi le TGV et qu'on a pas forcément envie de subir une nuisance telle que... Malgré vos affirmations, même si on veut bien les entendre, on a bien peur quand même des nuisances sur la santé, des nuisances

visuelles et puis bassement matérielles, aussi de l'impact sur le foncier. Donc ça, je pense résumer un peu toutes les questions ou toutes les informations qui vous ont été apportées et je pense que c'est toute la population d'une manière générale qui a été représentée par les différents intervenants. Je vous remercie, et je remercie beaucoup aussi les élus de tous bords qui vont prendre part au débat et essayer de soutenir les habitants, dans ce qu'ils ne peuvent pas faire vis-à-vis de vous et de ce que pourra faire la Chambre d'Agriculture, mais qu'apparemment les habitants ne pourront pas faire. Merci beaucoup aussi aux agriculteurs finalement de soutenir le projet Est, on va le dire égoïstement, mais plutôt de soutenir le projet Est que le projet Ouest. Merci. »

### **Michel Giacobino (Président de la CPDP)**

« Bien merci beaucoup Madame, pour votre intervention. Je crois qu'il y avait une autre question, excusez-moi derrière. »

### **Homme (Membre du Collectif de Camphin en Carembault)**

« C'est pas une question, c'est juste qu'on a créé un collectif que Monsieur Fermat vous le disait et le but c'est de rassembler au maximum et d'essayer d'avoir une action collective effectivement. Donc, sur le cahier d'acteur numéro 2, il y a des coordonnées donc pour nous joindre et essayer de se rassembler pour parler d'une seule voix, je pense qu'on sera plus fort. »

### **Michel Giacobino (Président de la CPDP)**

« D'accord, ce que je voulais dire en conclusion : de toute façon, le débat ne s'arrête pas, puisqu'il y a encore 2, 3 réunions publiques, il y aura encore, vous pouvez bien sûr faire des cahiers d'acteur, vous en avez fait à Camphin en Carembault et à la Becque, mais il y en a d'autres également qui sont possibles et enfin, je voulais dire que c'est pas pour autant qu'il y a, après le débat, il y a rien qui se passe. Au contraire, je pense qu'il y a une proposition qui a été faite par RTE et il y aura une concertation beaucoup plus étroite qui se fera entre la population et RTE, sous le contrôle de la Commission Nationale des Débats Publics, parce qu'elle a son mot à dire dans la suite des choses. Mais d'abord sous votre contrôle, puisque que c'est d'abord vous qui pourrez, vous reporter à l'ensemble de ce qui aura été dit au cours des différentes réunions - notamment celle-ci - pour rappeler les engagements qui ont été pris par les uns et par les autres. Il s'agit pas de paroles en l'air, il s'agit d'assurer la continuité et d'ailleurs, il y a une obligation que la loi a imposé, qui impose que l'ensemble des conclusions du débat public et de réponses du maître d'ouvrage, soit soumis à l'enquête publique, s'il y en a une un jour. C'est-à-dire qu'il y ait pas d'oublis de ce qui a été dit aujourd'hui : les choses pourront être reprises et c'est d'abord vous quand même, c'est un véritable contrat social, qui est passé entre le maître d'ouvrage et vous-mêmes et c'est à vous d'en assurer aussi le contrôle.

Ce n'est pas à vous exclusivement, mais c'est à vous en particulier.

Voilà ce que je voulais dire, et maintenant si vous voulez vous rendre... Je vous remercie bien sûr - chacun d'entre vous - d'être intervenu, pour ceux qui sont intervenus, puis d'être là pour ceux qui n'ont pas pu intervenir, mais je voulais vous dire également que vous avez un petit pot pour continuer à débattre si vous le souhaitez de façon plus.... il y aura même à manger paraît-il. »