



# Bilan du débat public

Projet de reconstruction  
de la ligne à très haute  
tension  
entre Lille et Arras

12 octobre 2011 - 13 février 2012

dressé par le Président  
de la Commission nationale du  
débat public

29 mars 2012



Saisie le 30 novembre 2010 du projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité (400 000 volts) entre Lille (poste d'Avelin) et Arras (poste de Gavrelle) par le président de Réseau de transport d'électricité (RTE), la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 5 janvier 2011 d'organiser elle-même un débat public dont elle confierait l'animation à une commission particulière (CPDP). Elle a en effet considéré qu'en concourant à l'équilibre général du réseau national et en apportant des possibilités supplémentaires d'échange transfrontalier, ce projet revêt un caractère d'intérêt national ; elle a de même jugé d'une part que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, s'agissant de la sécurité d'alimentation électrique des agglomérations de Lille et d'Arras et de l'augmentation des transits liés aux nouvelles installations de production électrique prévues dans la région Nord-Pas de Calais, et d'autre part que les impacts du projet sur l'environnement peuvent être significatifs si le futur tracé s'écarte du tracé actuel.

Le 2 février 2011, elle a nommé M. Michel Giacobino président de la CPDP et le 6 avril les membres de cette dernière : M. Claude Brûlé, Mmes Elisabeth Campagnac et Violette Le Quéré-Cady, M. Pierre Lorent et Melle Ariane Métais.

Le 6 juillet, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, sous réserve que soient présentés et mis en discussion à son occasion les mesures compensatrices et leur coût ; le même jour, elle a arrêté les dates du débat (du 12 octobre 2011 au 3 février 2012) et en a approuvé les modalités d'organisation. Le 4 janvier, sur proposition du président de la CPDP, la date de clôture du débat a été repoussée du 3 au 13 février 2012.

Ce n'est pas la première fois que RTE saisit la CNDP à propos d'un projet de ligne électrique. La Commission a en effet eu l'occasion, depuis 2001, d'organiser trois débats (remplacement d'une ligne électrique de 400 kV entre Lyon et Chambéry ; renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne ; construction de la ligne THT « Cotentin-Maine ») et de recommander trois concertations (ligne de 225 kV dite « Quercy Blanc » entre la centrale nucléaire de Golfech et Cahors ; renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne à la suite du débat de 2003 ; reconstruction de la ligne THT entre Charleville-Mézières et Reims). Elle avait en outre, en 1998, sur saisine d'EDF, organisé un débat sur le projet de construction d'une ligne THT entre Boute (Var) et Carros (Alpes-Maritimes).

## Le projet

### Pourquoi

Si les estimations laissent augurer une stabilisation de la consommation d'électricité, notamment dans le Nord-Pas de Calais, l'arrivée de nouveaux moyens de production<sup>1</sup> devrait sensiblement modifier la situation et rendre particulièrement fluctuants les transits avec les autres pays européens. Or la liaison actuelle entre les postes d'Avelin et de Gavrelle est un maillon faible du réseau de

---

1. Cycles combinés gaz, éolien terrestre, éolien *offshore*...

grand transport et d'interconnexion. Datant de 1963, elle est l'une des dernières lignes à simple circuit dans le nord de la France et atteint la limite de ses capacités électriques, notamment lors de pics et de creux de consommation français. Sa fragilité peut avoir des conséquences importantes sur le réseau de tension inférieure à 225 000 volts qui assure l'alimentation régionale. Cette fragilité doit aussi être vue au regard du développement des énergies renouvelables à l'échelle européenne, dont la production est intermittente. Chargé d'anticiper l'évolution de la consommation, la disponibilité des moyens de production et les échanges d'électricité entre les pays, RTE se doit en conséquence de répondre au besoin d'augmentation de la capacité de transport d'électricité de la ligne Avelin-Gavrelle en vue de renforcer le réseau pour répondre au futur paysage énergétique.

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique énergétique nationale rappelée en début de débat par une représentante de la Commission de régulation de l'énergie (CRE) et répond au constat dressé lors de la même réunion publique par le représentant de la Commission belge de Régulation de l'Électricité et du Gaz (CREG) qui souligne la capacité de transit extrêmement limitée dans le sens Belgique - France (800 mégawatts) du fait de la saturation du réseau français. De son côté, la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) précise que dans le Nord-Pas de Calais, la consommation d'électricité a augmenté de 39 % entre 1990 et 2005, pour représenter aujourd'hui à peu près 20 % de la consommation d'énergie finale et que des pointes de consommation électrique sont de plus en plus fréquentes.

Afin de définir les orientations et les objectifs aux horizons 2020 et 2050 en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de lutte contre la pollution atmosphérique et d'adaptation au changement climatique, la loi Grenelle II a demandé l'élaboration, dans chaque région, d'un schéma régional Air Climat Énergie qui viendra compléter un schéma régional de raccordement au réseau électrique des énergies renouvelables. Le projet en constitue un élément ; tenant compte du développement marqué des énergies renouvelables et des mouvements importants entre les différentes régions européennes, il permettra de satisfaire les transits, d'éviter des déséquilibres et des manques d'énergie dans une région alors qu'une autre peut bénéficier d'un surplus.

### Ses caractéristiques

La ligne aérienne Avelin-Gavrelle actuelle est une ligne à simple circuit transportant au maximum 1500 MW. Le projet vise à lui attribuer une capacité équivalente à celle qui la prolonge vers le sud-ouest jusqu'au poste électrique d'Argoeuves, près d'Amiens, en passant à une capacité de 4600 MW, niveau que RTE s'engage à ne pas dépasser, répartie sur deux circuits de 2300 MW.

Après avoir examiné différentes possibilités - parmi lesquelles le recours à des conducteurs de ligne aérienne plus modernes en remplacement de ceux qui équipent actuellement la ligne Avelin-Gavrelle, la construction d'une seconde liaison aérienne ou d'une liaison souterraine avec maintien de la ligne aérienne existante ou la construction d'une liaison souterraine avec dépose de la ligne existante - et comparé leurs avantages, inconvénients et coûts, RTE a opté pour la construction d'une ligne aérienne à 400 000 volts à double circuit avec démontage de la ligne actuelle. Deux hypothèses

sont envisagées et proposées au débat :

- une variante « Ouest » consistant à implanter la nouvelle ligne le long de l'A1 et de la ligne à grande vitesse et présentant l'avantage de regrouper l'ouvrage électrique avec de grandes infrastructures existantes mais l'inconvénient de s'accompagner de la mise en place de supports plus hauts donc plus visibles afin de franchir ces infrastructures à plusieurs reprises. Cette solution aurait de surcroît des impacts notamment au niveau du terril de Sainte-Henriette, du pont de la Batterie à Oignies, de Carvin et du bois d'Épinoy ainsi que de Camphin-en-Carembault et d'Ennecourt.

- une variante « Est » prévoyant de construire la nouvelle ligne à proximité de la ligne actuelle. Si elle permet de reprendre le couloir d'un ouvrage existant, cette hypothèse comporte cependant plusieurs passages délicats comme au niveau du Bassin Minier, de divers espaces naturels et de la Pévèle.

En tout état de cause, les nouveaux pylônes<sup>2</sup> auront des dimensions supérieures aux pylônes existants. Le coût estimatif (valeur 2011 sans mesures de réduction et de compensation) s'établit à 89 M€ pour la variante Ouest et à 69 M€ pour la variante Est, la différence de 20 M€ procédant de la réalisation de travaux d'aménagements de réseaux électriques existants nécessaires pour construire la ligne à 400 000 volts dans le cas de la variante Ouest. Si RTE décide de poursuivre le projet, une mise en service pourrait être envisagée à compter de 2017.

## Une opportunité mise en cause

Ce projet suscite craintes et critiques. L'association Virage-Énergie Nord-Pas de Calais estime que « l'argumentaire développé justifiant le projet de reconstruction est aujourd'hui très largement discutable ». En effet, selon elle, la fermeture à terme des réacteurs de la centrale électronucléaire de Gravelines devrait libérer des capacités de transport, ce qui la conduit à demander l'étude de l'alternative ainsi ouverte. De son côté, l'association Environnement et Développement Alternatif conteste ce qu'elle qualifie de postulat défendu par RTE selon lequel « la consommation devrait croître légèrement dans les 10 prochaines années avec des pointes qui augmenteront plus vite que l'énergie moyenne consommée » et accuse cette ligne d'être destinée à faciliter le marché de l'électricité. Ce qui conduit un intervenant à demander : « pourquoi augmenter de façon aussi importante cette production d'électricité qui va nécessiter bien sûr cette nouvelle ligne et pourquoi faire, pour où ? » et un groupe d'opposants à renchérir à Oignies : « On continue de construire de l'électricité en plus. Pourquoi ? Elle sert à quoi ? Voilà la question à laquelle on aimerait que vous répondiez ». Par ailleurs, certains se demandent s'il n'existe pas d'autres solutions susceptibles de garantir la sécurité d'approvisionnement électrique de la région.

Les interventions, sollicitées par la CPDP, de représentants de la CRE et de la CREG ne semblent pas avoir convaincu, à Lille, l'assistance de l'opportunité du projet en le resituant dans le contexte des enjeux énergétiques et climatiques et des objectifs de développement européen. L'organisation et le fonctionnement du marché de l'électricité font également l'objet de critiques. Divers interve-

---

2. Identiques aux pylônes qui équipent la ligne actuelle entre Arras et Amiens mise en service en 2005.

nants s'inquiètent que RTE parle de « rentabilité » (en particulier lorsque l'on évoque le passage de la ligne en souterrain) et souhaitent que soit pris en compte le fait que l'électricité est un bien éminemment social. Le discours du maître d'ouvrage exposant que sa politique vise à ce que le transport d'énergie soit le moins onéreux possible, « pour que les gens payent l'énergie le moins cher possible », tout en respectant l'environnement n'est pas entendu par un public qui ne voit aucune retombée positive à son bénéfice. Il ne l'est pas non plus lorsqu'il affirme que « le problème n'est pas tant l'augmentation de la consommation que l'évolution de la production » caractérisée par le développement d'énergies renouvelables intermittentes.

La CPDP en est consciente puisqu'elle relève lors de la réunion de Leforest, par la voix de son président, « que dans les différentes réunions, les réponses qui ont été apportées par RTE ne sont pas complètes, qu'elles mériteraient d'être plus précises ». Les interpellations du public semblent le confirmer puisque reviennent systématiquement au fur et à mesure que se déroule le débat les questions de l'opportunité du projet, des risques pour la santé, des atteintes aux paysages, de la mise en souterrain. Les explications du maître d'ouvrage, en dépit d'efforts pédagogiques certains, ne sont pas parvenues à faire partager au public l'assurance que le projet s'avère indispensable au bon fonctionnement du réseau. La persistance des controverses à l'occasion de la réunion de clôture en constitue une preuve palpable, le maître d'ouvrage reconnaissant d'ailleurs à propos des questions de santé : « j'ai l'impression, quand j'entends les interventions, qu'il y a un doute a priori qui fait qu'il y a des personnes, quoi qu'elles disent, vous ne les croirez pas. Comme si vous aviez une conviction qui était faite à l'avance et de toute façon vous venez à la réunion avec votre conviction et vous repartez avec la même. Tout ce que j'aurais pu dire n'y aura rien changé ».

## Des inquiétudes récurrentes

Tout au long du débat, l'assistance évoque des craintes et émet des demandes identiques à celles que font émerger les projets de lignes électriques à très haute tension. Et ces craintes l'emportent largement sur d'éventuels avantages que le public cerne difficilement. Les premières ont trait aux risques des champs électriques et électromagnétiques pour la santé des riverains<sup>3</sup>, aux impacts - en particulier des pylônes - sur les paysages, au bruit susceptible d'être généré par les conducteurs, à la consommation de terres arables, au refus d'une accumulation d'aménagements dans une région « qui a suffisamment déjà payé », à l'éventuel préjudice sur les valeurs immobilières et foncières,... Ce qui n'empêche pas d'autres interventions de traduire des préoccupations plus récemment partagées par nos concitoyens : celles du coût de l'opération, de son financement, sans omettre la question d'une éventuelle sortie du nucléaire. Par ailleurs, on demande comme ailleurs l'« enfouissement » de la ligne, la mise en place d'un suivi médical des populations riveraines, des compensations à la hauteur des préjudices susceptibles d'être subis, ...

---

3. Comme ailleurs, des intervenants doutent profondément, dans ce domaine, de la valeur de l'argumentation du maître d'ouvrage et font état de problèmes sanitaires rencontrés dans des villes proches, notamment à Coutiches.

## Atteinte à la santé, préoccupation majeure

### La controverse : études contre études

On a amplement parlé d'épidémiologie et de cancer, parfois du bruit généré par les lignes THT et on en a aussi profité pour faire le parallèle avec les risques du téléphone portable, des nanotechnologies, ...

L'intervention d'un particulier à Arras résume bien ces craintes : « Selon les médecins de l'OMS, voici une liste, non limitative, des troubles que ces ondes peuvent provoquer : maux de tête, anxiété, dépression, insomnies, perte de vitalité, baisse de l'activité sexuelle, malformations au cours de grossesse, risques de leucémies, anomalies au niveau de l'ADN, opacité des cristallins, lésions de la rétine... chute de la tension artérielle... En outre, les recherches faites par le CNRS ont montré que les rayonnements électromagnétiques peuvent être à l'origine de certaines mutations cancérogènes et de cellules, maladies des cellules du sang ». Ces inquiétudes, surtout à propos de cancers et de leucémies chez les enfants, largement évoquées un peu plus tard à Courcelles-lès-Lens<sup>4</sup>, suscitent de nombreux échanges entre une directrice de recherche à l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm) et un médecin du travail des industries électriques et gazières, mettant en relief l'incertitude scientifique régnant en la matière<sup>5</sup>.

Il est parfois difficile pour le maître d'ouvrage de faire passer les notions de voltage, de champ électrique, de champ magnétique, de tension, de proportionnalité entre courant et champ magnétique. Ceci explique la constance avec laquelle le public est revenu sur ces risques sanitaires, surtout dans les cas d'habitations construites sous les lignes, situation rencontrée, selon une intervenante, dans la ville de Coutiches que l'on évoque<sup>6</sup> abondamment et qui préoccupe suffisamment le vice-président de l'association Nord Environnement pour demander à RTE, qui évite de s'engager, « un suivi sanguin des populations exposées ».

En réaction aux très nombreuses interventions, le maître d'ouvrage propose de constituer avec les élus et représentants associatifs un groupe de travail sur la question de la santé dont les réflexions permettraient de bâtir un dispositif d'actions en faveur des futurs riverains de la ligne (suivi de l'exposition au champ magnétique et au bruit, surveillance de l'état de santé). Cet engagement suscite d'importantes discussions, en particulier en réunion de clôture avec un représentant du Collectif priorité environnement santé - Arras qui demande, sans succès, que la décision de donner ou non suite au projet intervienne une fois connus les résultats de ce groupe de travail.

Il est frappant d'entendre une expression déjà relevée lors d'autres débats: « Nous ne tenons pas à être rassurés ». En effet, le public souhaite être « assuré » et non seulement rassuré. Répondre à cette exigence est toujours l'une des principales difficultés auxquelles sont confrontés les maîtres d'ouvrage œuvrant dans le domaine énergétique, dont il s'avère que les discours n'ont que peu de

---

4. Comme à Leforest

5. Selon le centre international de recherche sur le cancer (CIRC), « il y a une évidence limitée chez l'humain pour la cancérogénicité des champs électromagnétiques à extrêmement basse fréquence en relation avec la leucémie de l'enfant ».

6. Un membre de l'assistance se réfère d'ailleurs au cahier d'acteur de l'association « le Pylône », produit lors du débat fin 2005/début 2006 sur le projet de ligne THT Cotentin-Maine, évoquant les résultats d'un suivi médical opéré, sur ce cas, sous la conduite du professeur Pèlerin.

prise sur l'émotion dont témoignent leurs interlocuteurs.

Dès lors, pourquoi, demande-t-on, ne pas appliquer le principe de précaution, par exemple en « enfouissant » la ligne, solution que rejette RTE pour des raisons de coût. Ou pourquoi ne pas s'orienter vers de plus petites unités de production d'électricité décentralisées comme l'évoque le délégué régional de Cap 21, préférant que soit impulsée une politique de décentralisation énergétique en favorisant l'autoconsommation ?

### **Pour RTE, pas de mise en souterrain de cette ligne, un strict respect de la réglementation et des mesures compensatoires finement adaptées**

Si le maître d'ouvrage, tout en rappelant « qu'on n'a trouvé jusqu'à aujourd'hui aucun lien de cause à effet entre la présence d'un champ magnétique, quelle que soit son origine, et une quelconque maladie », évite d'entrer de manière détaillée dans la controverse médicale, il s'engage évidemment à respecter les limites d'exposition aux champs magnétiques et électriques issues de la réglementation française<sup>7</sup>. Il informe également l'assistance de la création récente, au sein de RTE, d'un organisme de « contrôle technique des ouvrages » chargé dorénavant de gérer la réalisation des mesures en matière de champs magnétiques<sup>8</sup>.

Ce qui ne met pas un terme à la controverse puisqu'elle se poursuit sur la question des effets d'une exposition à de faibles doses, en particulier à compter de 0,4, voire 0,2, micro tesla ( $\mu T$ ), seuil à partir duquel selon certaines études citées en réunion apparaît un risque accru de leucémie chez l'enfant. Conscient du niveau d'inquiétude du public, RTE rappelle qu'il est à la disposition des élus pour, à leur demande, mesurer la valeur des champs magnétiques à proximité des lignes du réseau de transport d'électricité et s'engage à fournir des résultats en janvier.

En tout état de cause, RTE maintient que sa ligne est « un projet en technique aérienne de bout en bout », s'engage à ne pas construire de ligne au-dessus d'habitations existantes et propose que la concertation à venir, au cas où il serait donné suite au projet, porte sur les mesures de compensation propres à améliorer le cadre de vie. Cette démarche fait écho également au souci du monde agricole qui demande « l'éclaircissement du paysage avec l'enfouissement et le retrait de pylônes dans certains secteurs », rejoignant en cela la Communauté d'agglomération du Douaisis pour laquelle « mettre une ligne à très haute tension va inévitablement impacter le développement du territoire et peut-être empêcher des populations de venir s'installer sur ces zones. Alors, au nom du principe de précaution, nous souhaitons l'enfouissement des lignes ».

Ces craintes s'expriment dans tous les échanges concernant des lignes électriques THT et les arguments avancés par le maître d'ouvrage ne parviennent pas à les atténuer, encore moins à les faire disparaître, ainsi que l'illustre l'apostrophe adressée aux représentants de RTE : « Qu'est-ce que vous allez dire à un habitant de Camphin ou de Phalempin quand ses enfants en bas âge risquent d'avoir dans quelques années des leucémies ? ».

---

7. Soit 100 micro tesla pour le champ magnétique et 5 kilovolts par mètre pour le champ électrique.

8. Cf. décret n° 2011-1697 du 1er décembre 2011.

S'agissant de la réglementation actuelle en matière d'urbanisme, un participant cite les conclusions d'une étude du centre de recherche et d'information indépendant sur les rayonnements électromagnétiques non ionisants (CRIIREM), « les résultats obtenus commandent un moratoire sur tous les projets de THT jusqu'à la définition d'une législation définissant le statut des couloirs de lignes THT ».

## Un environnement cher au cœur de tous les intervenants

### Un patrimoine menacé

Les atteintes à l'environnement et aux paysages constituent un autre volet majeur des préoccupations de l'assistance. Sachant que le public témoigne d'une forte sensibilité aux effets négatifs qu'un tel projet pourrait entraîner, RTE a fait appel à un cabinet d'études spécialisé et l'a chargé de présenter en réunion publique le résultat de ses travaux. Sont ainsi passées en revue, en particulier lors de la réunion du 17 novembre, les caractéristiques de ce territoire<sup>9</sup> : milieu physique et naturel, occupation des sols, activités humaines (l'agriculture tout d'abord), projets d'extension d'activité, patrimoine culturel, historique et paysager. Le patrimoine naturel est particulièrement diversifié : vallées bocagères au voisinage de la Scarpe et de l'Escrebieux ; zones boisées avec mares et étangs ; sites résultant de l'activité humaine passée (terrils et leurs marais périphériques), trame bleue et verte, divers types d'habitat. La lecture du cahier d'acteur de la mairie de Tourmignies est révélatrice de l'attachement des habitants à cet environnement, reflet de l'histoire industrielle de la région. En conséquence, le maître d'ouvrage s'engage à lancer une étude paysagère pour la Pévèle, réalisée par des spécialistes régionaux, en utilisant des moyens informatiques de simulation pour évaluer l'impact paysager et le réduire.

Parmi ces espaces, certains bénéficient d'une protection réglementaire : trois sites Natura 2000 et une réserve naturelle volontaire. D'autres figurent à l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)<sup>10</sup>. En complément, les enjeux environnementaux présentés par la DREAL concernent l'emprise au sol, l'électrocution de grands oiseaux (laridés, mouettes, goélands ou rapaces)<sup>11</sup>, les tranchées ouvertes à l'occasion des travaux (risques pour les amphibiens), la banalisation du paysage (co-visibilité entre la ligne et un monument historique par exemple). A quoi le président de l'association Bassin Minier Uni ajoute que : « cette ligne à très haute tension interpelle directement la candidature à l'Unesco et le périmètre proposé à l'inscription »<sup>12</sup>, incitant RTE à prendre l'engagement d'évaluer les incidences sur ce projet de la ligne actuelle, des deux variantes envisagées et des autres lignes électriques présentes dans le territoire.

Plus généralement, ainsi que le dit RTE à Phalempin, « la première chose qu'on essaye de faire,

---

9. Qui couvre l'Arrageois au sud, le bassin minier au centre, le Mélantois et la Pévèle au nord.

10. Dont un site fréquemment évoqué, celui des « cinq tailles » accueillant des populations d'oiseaux particulièrement riches ainsi que la forêt domaniale de Phalempin et les bois Monsieur, de l'Offlarde et d'Épinoy.

11. Afin de définir des mesures de prévention de la mortalité des oiseaux en amont de la conception de la ligne, RTE s'engage à travailler avec les ornithologues régionaux.

12. Dont le cahier d'acteur fournit une très intéressante description.

c'est (...) 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 » ; « une fois qu'on a choisi un tracé qui évite le maximum d'impacts, on peut essayer de les réduire et s'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 ». Tel est le sens de deux engagements pris par RTE : ainsi qu'il a été dit, la ligne ne surplombera aucune habitation et sa reconstruction permettra d'améliorer le tracé existant en s'éloignant des zones habitées ; par ailleurs, les mesures nécessaires seront prises afin de renforcer la biodiversité le long du fuseau retenu en tenant compte du schéma régional de cohérence écologique et de la trame verte et bleue.

En tout état de cause, RTE s'avoue certain que la situation ne peut que s'améliorer et que « des idées un peu plus astucieuses » que celles adoptées voici 50 ans permettront de définir « un tracé qui a moins d'impacts ».

## Des pylônes bien trop visibles

Leur emprise au sol et leur esthétique font l'objet de discussions mais ce sont leurs dimensions qui sont surtout évoquées, d'autant plus que les nouveaux pylônes seraient à la fois plus hauts et plus larges que les installations existantes (respectivement 50 mètres de haut contre 40 et 33 mètres de large contre 27). Pour répondre aux souhaits exprimés entre autres par le député-maire de Phalempin, le maître d'ouvrage étudiera de nouvelles formes de pylônes pour en améliorer l'esthétique et favoriser l'insertion paysagère des nouvelles lignes aériennes en particulier pour la zone de la Pévèle dont l'enjeu paysager a été rappelé à plusieurs reprises.

## Ligne aérienne ou/et ligne en souterrain ?

Nous l'avons déjà mentionné, cette question revient systématiquement, que l'on évoque les questions de santé ou les atteintes aux paysages. Réagissant au discours de RTE selon lequel l'enfouissement de la ligne s'avèrerait trop onéreux<sup>13</sup>, les élus de La Pévèle, avec l'appui de la CPDP, demandent une étude complémentaire sur la technique souterraine ; les résultats de ce travail (fort détaillé et mis en ligne sur le site du débat) viennent compléter un autre document également rendu public relatif aux mesures compensatoires, comparant les coûts de différentes mesures de dépose de lignes aériennes et de construction de liaisons souterraines équivalentes.

Si RTE ne retient pas l'enfouissement de l'ensemble de la ligne, il n'en demeure pas moins qu'il propose, au titre des mesures compensatoires, la mise en souterrain « des niveaux de tension pour

---

13. Selon RTE, « pour une ligne entièrement souterraine du début à la fin, on arrive à au moins 460 millions €, par rapport à un projet aérien à 80 millions €, (...) on atteint des sommes dont, c'est clair, RTE ne dispose pas ».

lequel c'est économiquement abordable »<sup>14</sup>. Cet engagement suffira-t-il à satisfaire les habitants ? Difficile de répondre à cette question, d'autant plus que la réunion de clôture, qui devait entre autres permettre de discuter de cette étude, n'a pas permis au maître d'ouvrage de la présenter en détail et au public d'y réagir.

## Une agriculture à protéger

Pour la Chambre d'agriculture, « les demandes de la profession agricole sont évidemment nombreuses »; elle souhaite prioritairement que l'impact du projet soit mesuré au plus près, aussi bien sous l'aspect social qu'économique (« Nous avons besoin d'un diagnostic agricole »). Elle évoque en particulier les effets sur le comportement des animaux et l'état sanitaire des troupeaux (question aussi habituellement soulevée lorsque l'on discute de projets de cette nature). RTE reprend la proposition de créer un groupe de travail en vue d'élaborer avec les représentants de la profession agricole une convention locale (dérivée du protocole national) pour prendre en compte les spécificités agricoles du territoire concerné. Son représentant s'engage également à ce que la nouvelle ligne n'ait pas d'impact sur les bâtiments d'élevage grâce notamment aux traitements préventifs des courants parasites et qu'une étude des sols soit réalisée préalablement au chantier de construction de la ligne pour en minimiser les dommages éventuels - sachant que les sols seront remis en état après travaux.

## Des avis partagés

On s'oppose fermement au projet ou on l'accepte en accompagnant le plus souvent cet accord de multiples conditions ; on se prononce parfois en faveur d'une variante ou d'une autre.

## D'un côté, donc, on s'y oppose

Le Collectif Leforestois contre le projet de ligne exige « l'abandon pur et simple du projet de transformation de la ligne très haute tension tel que prévu » et souhaite qu'il soit réfléchi « à une alternative aux solutions présentées et proposée une troisième voie ». Virage-Energie Nord-Pas de Calais s'interroge sur la justification du projet et demande que de nouvelles hypothèses sur les consommations électriques à venir soient étudiées et débattues et Cap 21 témoigne aussi de son opposition à ce projet. Craintes pour la santé et l'environnement expliquent ces positions.

## De l'autre, on ne le refuse pas, mais on pose de nombreuses conditions

A l'inverse, les Chambres de commerce et d'industrie affichent leur soutien à la construction de la ligne qui « représente une opportunité pour l'avenir économique de la région ; le chantier sera une source d'emplois pour les résidents et d'activité pour les entreprises du Nord-Pas de Calais.

---

14. Cf. le document « Mesures de compensation et débat public » : « RTE propose de compenser l'impact paysager supplémentaire de la nouvelle ligne par l'effacement de réseaux existants, c'est-à-dire la reconstruction en technique souterraine de tout ou partie de lignes de niveaux de tension inférieurs à 400 000 volts, c'est-à-dire des lignes aériennes à 225 000 volts, 90 000 volts ou 63 000 volts, gérées par RTE, ou bien des lignes aériennes de distribution (à 20 000 volts ou basse tension) ».

La filière « énergie » est une pierre angulaire de la stratégie de développement régionale. Ce projet permettra de saisir toutes les opportunités d'installations industrielles majeures en particulier de production d'énergie en région et en assurera la sécurité énergétique ».

D'autres ne s'opposent pas au projet mais posent des conditions. Le groupe local d'Europe Ecologie - Les Verts (EELV) exige que la ligne ne passe pas au dessus des habitations, que les terres agricoles soient préservées et que les espaces naturels, la flore et la faune n'en pâtissent pas. Dans cet esprit, il propose d'ailleurs d'apporter sa contribution aux réflexions à venir. L'association Nord Nature Environnement est favorable au doublement de puissance de la ligne « à la condition expresse que des précautions sanitaires et un suivi des populations exposées soit mis en place, au delà des obligations légales ». Les communes de la Pévèle, Moncheaux, Mons-en-Pévèle, Tourmignies, Attiches et Thumeries, conscientes des enjeux socio-économiques que représente la sécurité d'alimentation énergétique, expriment, si la variante « Est » devait être retenue, de nombreux souhaits en matière d'information de leurs populations et de protection de l'environnement.

La question des compensations est aussi fréquemment soulevée. En réponse aux questions posées, RTE s'engage à ce que les mesures compensatoires soient définies en concertation puis mises en œuvre dès la construction de la nouvelle ligne et non de manière différée.

### **Variante ouest ou est ?**

Rares sont les prises de position explicites en faveur de telle ou telle hypothèse. La communauté d'agglomération du Douaisis fait connaître sa préférence pour la variante ouest (longeant l'autoroute), tout en réclamant la mise en souterrain du projet. Le Collectif Haute tension en Pévèle retient la variante Est qui emprunte le tracé de la ligne actuelle, avec enfouissement au niveau de Mons-en-Pévèle au poste de la Becque (voire plus si possible). Les acteurs du territoire du Carembault rejettent la variante ouest et préconisent le maintien du tracé actuel, accompagné d'aménagements environnementaux et paysagers permettant notamment l'enterrement des lignes à proximité des sites sensibles (Pévèle, Tourmignies, bois des Cinq tailles, Avelin).

### **Des critiques vis-à-vis du débat**

Ce bilan ne serait pas complet s'il omettait de faire référence aux critiques d'une partie de l'assistance sur le débat et ses effets attendus sur la décision du maître d'ouvrage. Pour le collectif RPEL59, « l'objectif de la CPDP consistant à faire connaître le projet au plus grand nombre n'est pas atteint, ce qui en soi remet en cause la validité de ce débat ». Il regrette, ce qui d'ailleurs est aussi le cas à l'occasion du débat sur le projet de stockage souterrain de gaz naturel dans les Landes, « la courte période octroyée à la prise de connaissance du projet ». Pour d'autres intervenants, le maître d'ouvrage bénéficie d'un temps de parole excessif, ce qui interdit d'avoir « un débat véritable pour savoir si ce projet est utile ou s'il ne l'est pas ».

Ce n'est pas la première fois que de telles critiques sont exprimées à l'occasion d'un débat. La Commission nationale ne peut rester indifférente face à ces remarques; la prochaine version de ses

Cahiers méthodologiques, destinée aux commissions particulières, alertera leurs membres et présidents sur la nécessaire recherche d'un meilleur équilibre des connaissances en amont des débats, qui peut faire apparaître le besoin d'expertises complémentaires.

## **Quel bilan tirer de ce débat ?**

Ce débat, suivi par 1 100 personnes et qui a donné lieu à 16 cahiers d'acteurs, a permis au public de pouvoir être informé et de faire part de ses interrogations et de ses préoccupations.

### **Un débat confirmant les fortes réticences du public face à ce type de projet**

Les questions énergétiques soulèvent de fortes inquiétudes et conduisent le public à s'interroger sur les objectifs poursuivis. Les débats « électriques » ne sont pas les seuls. Qu'il s'agisse de projets de stockage souterrain de gaz naturel dans les Landes, de terminaux méthaniers sur les rivages de la Méditerranée, de la Manche ou de la Gironde, de champs d'éoliennes en mer, tous mettent en exergue l'importance primordiale que nos concitoyens reconnaissent à ce secteur économique mais aussi la diversité des jugements qu'ils portent sur les politiques mises en œuvre à l'échelle nationale comme européenne et les vives oppositions qu'ils génèrent. Ce débat met en évidence que le fossé entre attentes ou craintes des uns et objectifs ou réponses des autres ne se comble pas.

Il a ainsi alerté RTE sur la persistance d'une opposition manifeste d'une partie non négligeable du public, notamment pour des raisons sanitaires. Tel fut particulièrement le cas lors de la réunion à Oignies qui fut la plus agitée et sans doute la plus difficile pour RTE comme pour la commission particulière.

### **Le débat a néanmoins permis à RTE de compléter ses informations**

Comme le reconnaît l'un de ses représentants, le débat a contribué à compléter les informations dont le maître d'ouvrage disposait initialement concernant, parmi d'autres, le classement en cours du domaine d'Assigny, les problèmes à proximité de l'aéroport de Lesquin, l'existence d'une antenne TDF à Camphin en Carembault, le projet de TER entre Noyelles-Godault et Lille, un projet d'éoliennes et une extension du bâti sur la commune de Lauwin-Planque, la candidature à l'inscription au patrimoine mondial de l'Unesco du bassin minier,...

### **Il a poussé le maître d'ouvrage à prendre divers engagements**

Ainsi que le mentionne ce bilan, RTE a pris treize engagements qu'il a rappelé en réunion de clôture et s'est en outre engagé à tenir une réunion publique deux ans après l'éventuelle mise en service au cours de laquelle il serait procédé à un point sur ses engagements. Ces engagements, outre celui de limiter à 4 600 MW la puissance transportée, sont :

- aucun surplomb d'habitations par la nouvelle ligne ;
- amélioration du tracé existant en s'éloignant, lorsque c'est possible, des habitations ;
- évaluation des incidences sur le projet de candidature du Bassin Minier Uni au Patrimoine Mondial de l'Unesco de la ligne actuelle, des deux variantes envisagées et des autres lignes RTE présentes dans le territoire ;
- réalisation d'une étude paysagère sur la Pévèle par des paysagistes régionaux en utilisant des moyens informatiques de simulation ;
- lancement d'une étude sur de nouvelles formes de pylônes pour améliorer l'esthétique et l'insertion paysagère des nouvelles lignes aériennes, en particulier pour la zone de la Pévèle ;
- définition, avec les ornithologues régionaux, des mesures de prévention de la mortalité de oiseaux en amont de la conception de la future ligne ;
- adoption de mesures destinées à renforcer la biodiversité le long du fuseau retenu (trame bleue et verte) ;
- définition concertée des mesures compensatoires, dont la mise en souterrain de tronçons de lignes à moindre puissance, et mise en œuvre de ces dernières dès la construction de la nouvelle ligne et non de manière différée, avec réunion publique deux ans plus tard pour faire le point sur les engagements de RTE ;
- création d'un groupe de travail sur la question de la santé humaine avec les élus et les associations intéressés afin, notamment, de bâtir un dispositif de suivi de l'exposition des futurs riverains au champ magnétique et au bruit et de surveillance de leur état de santé ;
- insertion d'un volet agriculture dans l'étude d'impact avec l'appui des spécialistes de cette question ;
- élaboration avec les représentants du monde agricole d'une convention locale d'application du protocole national pour prendre en compte les spécificités agricoles du territoire concerné par le passage de la ligne ;
- suppression de tout impact sur les bâtiments d'élevage (traitement préventif des courants parasites) ;
- réalisation d'une étude des sols préalable au chantier.

De surcroît, au cas où il serait décidé de lancer ce projet, RTE entend mettre en place un dispositif de concertation destiné à poursuivre les échanges et la réflexion collective, faire participer le public à l'élaboration du projet et l'informer en toute transparence en particulier par l'intermédiaire d'un site Internet. Le maître d'ouvrage envisage également de demander à la Commission nationale du débat public de désigner une personnalité indépendante chargée de s'assurer de la qualité de cette démarche.

A l'occasion de ce débat, comme lors des autres débats sur des questions énergétiques, le public a manifesté le désir de débattre plus largement de la politique nationale et européenne et de ne pas limiter les échanges aux seuls caractéristiques et objectifs d'un projet d'équipement et semble attendre l'organisation d'un débat d'options générales en cette matière.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

A handwritten signature in black ink, reading "Deslandes". The signature is written in a cursive, flowing style.

Philippe DESLANDES

Président de la Commission  
nationale du débat public





**cndp**  
Commission  
nationale  
du débat public

Commission nationale du débat public  
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS  
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90  
e-mail : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)