



Renforcement de la ligne électrique Lille-Arras, le projet expliqué aux citoyens

17 octobre 2011 Marianne BOUTRY

Projet de ligne très haute tension Avelin-Gavrelle : la Commission particulière du débat public assure l'interface avec le maître d'ouvrage.



29 communes sont concernées sur les 2 tracés.

Ce qui touchera 3 territoires différents : Pévèle, Arrageois, Bassin Minier. - © RTE

RTE (Réseau de transport d'électricité) projette de renforcer la ligne électrique très haute tension entre Lille et Arras. Pour cela et conformément à la loi (cf. encadré « zoom sur... »), RTE a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP), qui a pour mission de consulter la population sur les projets d'envergure. Le projet a été retenu par la Commission nationale, qui a confié le déroulement des débats publics et l'information des citoyens à une Commission particulière (CPDP).

Doubler la ligne entre Avelin et Gavrelle

RTE souhaite construire une ligne de 400 000 volts à double circuit, afin de relier le poste d'Avelin à celui de Gavrelle. Cette nouvelle ligne, plus puissante, doit remplacer la ligne actuelle de 400 000 volts à circuit simple qui date de 1963. « L'évolution de la consommation et de la production nécessite ces travaux. Par ailleurs, la France fait des échanges permanents d'énergie avec les autres pays d'Europe, notamment l'Allemagne. D'où l'intérêt de renforcer cette liaison, qui fait partie du dispositif national et international de transport d'électricité », explique Gaetan Desquilbet, directeur des projets RTE Nord-Est.

Un territoire particulièrement dense

Deux projets seront présentés aux citoyens lors des réunions publiques : l'un passant sur le tracé de la ligne actuelle, et l'autre prévu le long de l'autoroute A1 et de la ligne TGV (cf. tracés ci-contre : variantes Est et Ouest).

Les deux tracés se situent dans une zone dense en habitats, infrastructures de transport, activités industrielles et agricoles. La variante Est a l'avantage de reprendre le couloir de l'ouvrage existant, et donc de l'occupation des sols actuelle.

La variante Ouest permettrait, quant à elle, d'implanter la ligne dans un paysage déjà marqué par de grandes infrastructures (A1 et TGV).

Les avantages et inconvénients d'un point de vue économique et écologique des deux solutions ont été pesés. « Le débat public va permettre à chacun de prendre connaissance du projet, d'en examiner les enjeux, et d'éclairer la décision de RTE », explique Michel Giacobino, président de la Commission particulière du débat public Lille-Arras THT. Un débat qui intervient en amont de l'enquête publique, lorsque le projet peut encore être modifié.

L'avis de tous sera pris en compte

Particuliers, associations, représentants des milieux économiques et agricoles, chefs d'entreprises, élus... l'opinion, les avis et arguments de chacun compte. Michel Giacobino insiste sur le fait qu'il y aura des réponses du maître d'œuvre pour chaque question posée. La CPDP adressera à la suite des réunions publiques un compte-rendu au maître d'ouvrage RTE. « Il devra alors prendre en compte ces remarques et décider de poursuivre ou non son projet. RTE pourra aussi modifier ses conditions de réalisation. » Il est donc important que les agriculteurs directement concernés par le projet se manifestent lors de réunions. Si RTE décide de poursuivre, débutera alors la phase de concertation (étude d'impact) puis l'enquête publique débouchant sur la déclaration d'utilité publique. Les travaux ne seront réalisés qu'en 2016, pour une ligne opérationnelle en 2017.

Marianne BOUTRY

[zoom sur...La Commission nationale du débat public](#)

La Loi Barnier de 1995 a créé la Commission nationale du débat public. Son champ de compétence a été élargi par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. La CNDPP veille à la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national (autoroutes, lignes ferroviaires, lignes électriques...) dès lors qu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. Chaque année, une dizaine de projets sont portés devant les citoyens par ce biais.

[Point de vue : Les agriculteurs sont les oubliés des débats](#)

Comme l'explique la Commission particulière des débats publics, les réunions qu'elle organise donneront aux citoyens la possibilité de s'exprimer sur le bien-fondé du projet et sur les enjeux de société que sont la production et la consommation d'énergie, les problèmes de santé publique, ou encore les questions environnementales... Les agriculteurs qui supporteront l'ouvrage sont complètement oubliés, c'est une aberration ! Sans contester la pertinence de ce débat, je constate que lors de ces réunions publiques, n'importe qui peut donner son avis sur la faisabilité du projet. Alors que les exploitants agricoles et les corps intermédiaires représentatifs du monde agricole, malgré l'impact futur sur leur activité, n'auront à ce stade d'autres moyens de s'exprimer et de faire valoir les préjudices à supporter.

En un mot, je déplore que cette commission n'accorde pas un intérêt particulier au monde agricole directement concerné par le projet. Pourtant, la profession a des habitudes anciennes de travail avec RTE. À l'instar d'autres grands ouvrages, où des protocoles et conventions ont été établis avec la Sanef, GDF, la SNCF... pour résoudre en amont les contraintes inhérentes à leur réalisation. La profession négocie, dans l'intérêt des agriculteurs et des propriétaires ruraux avec le maître de l'ouvrage. La Commission particulière des débats publics organise un forum démocratique où l'intérêt particulier influera sur l'intérêt général de ces grands ouvrages. Sans compter le coût faramineux lié à l'organisation des réunions. Des dépenses importantes supportées par le maître d'ouvrage, et qui auraient pu être utilisées dans les mesures compensatoires aux agriculteurs et aux propriétaires situés sur le tracé.

