

Commission Particulière du Débat Public

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

Synthèse de la réunion publique du 12 octobre 2011

Maître d'ouvrage : RTE

Date 12 octobre 2011

Lieu : Hénin-Beaumont

Durée : 2 heures 30

Introduction

Présentation du débat public concernant la ligne Avelin-Gravelle

Monsieur Michel Giacobino, Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), rappelle l'origine de cette dernière : depuis la loi du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier, la Commission a pour mission de donner aux citoyens l'occasion d'exprimer un avis individuel et collectif sur un projet qui n'est pas encore entériné, préalablement à l'enquête publique qui lui succède. Les membres de la Commission Particulière du Débat Public ne se prononcent pas sur le fond, mais favorisent la libre expression et arbitrent scrupuleusement les échanges entre le public et le maître d'ouvrage, et ce, en toute indépendance et en toute neutralité. La CPDP, nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), se compose de personnes issues de la société civile, qui ne sont pas spécialistes du sujet évoqué lors du débat.

Quant au débat public concernant spécifiquement la ligne à Très Haute Tension Avelin-Gavrelle, il fera l'objet de réunions publiques thématiques – dont le 3 novembre à Lille, avec la Commission de Régulation de l'énergie Française, son homologue belge, la CREG, (la Commission de Régulation de l'électricité et du Gaz belge), la DREAL, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, le 17 novembre à Arras, autour de la thématique de l'environnement avec la DREAL, le 1er décembre à Courcelles-lès-Lens sur le thème de la santé - et de réunions de proximité, à Phalempin, Gavrelle, et Leforest, ainsi qu'une réunion de clôture, qui est prévue le 2 février 2012 à Oignies.

Dans un délai de deux mois à compter de cette date de clôture, le Président de la CPDP établira un compte-rendu du débat public et le Président de la CNDP en dressera le bilan. RTE (Réseau de transport d'électricité), le maître d'ouvrage, décidera alors, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, de la pertinence de la poursuite du projet et des conditions de celle-ci. Les phases de concertation qui pourraient suivre, quant à elles, auraient lieu en 2012/2013, si RTE décidait de poursuivre le projet à l'issue du débat public, pour une enquête publique en 2014 et une mise en service en 2017.

Présentation du projet de reconstruction de la ligne électrique Avelin-Gravelle

Le contexte

Le secteur électrique est un domaine pour lequel RTE joue le rôle de pivot entre l'offre et la demande, sachant que le « produit électricité » ne se stocke pas et donc, qu'à tout instant, la production doit être égale à la consommation. C'est donc à la frontière entre les producteurs d'électricité et les consommateurs, que RTE s'inscrit comme gestionnaire opérateur, responsable du transport du flux du réseau électrique - principalement des lignes à forte puissance, appelées « autoroutes » en comparaison avec les lignes de plus faible capacité - afin d'offrir la garantie d'alimentation en électricité aux utilisateurs.

Or, le réseau électrique français est, depuis une soixantaine d'années, interconnecté avec les autres pays européens ; initialement, l'interconnexion avait plus pour but de palier un incident majeur dans la production électrique d'un pays et, à l'inverse, de pouvoir s'alimenter à partir d'un autre pays. Mais ces interconnexions se sont développées depuis quelques dizaines d'années, notamment dans une optique d'économie finale du produit énergétique à l'arrivée, permettant de s'approvisionner en énergie dans le pays le plus intéressant, en fonction de l'heure de la journée ou de la saison...

D'où la nécessité pour RTE de renforcer un maillon faible du réseau : la ligne Avelin-Gavrelle, dernière ligne simple circuit du Nord – Pas de Calais, transporte moins d'énergie que les lignes doubles, qui supportent deux lignes sur les mêmes pylônes.

Pour RTE, la ligne Avelin-Gavrelle, datant de 1963, arrive à saturation, limitant les flux internationaux à ce que l'on connaît actuellement, et n'est plus adaptée aux besoins de la consommation, ni à ceux de la production de la zone ; ceux-ci demanderaient donc un ouvrage de 4 600 mégawatts, équivalent à la ligne qui part de Gavrelle vers le sud, que l'on appelle la ligne Argœuves-Chevalet-Gavrelle. L'ouvrage envisagé par RTE permettrait de rendre la ligne Lille Arras homogène et de faire transiter l'énergie du nord-est vers le sud-ouest, et du sud-ouest vers le nord-est, dans les deux sens, sans souci et sans barrière... D'autant que les perspectives de développement des énergies éolienne et photo-voltaïque qui sont prévues sur le réseau d'ici 2020 représentent de nouveaux flux à gérer et à distribuer vers les consommateurs.

L'ouvrage d'Avelin-Gavrelle, dans son état actuel permet un flux d'énergie qui atteint la limite de transport. Comme il n'existe pas de stocks d'électricité localement, il est donc toujours indispensable d'amener l'énergie au consommateur depuis les centres de production... La ligne d'Avelin-Gavrelle étant une ligne simple, si elle disjoncte, la « route » qui permet de faire transiter de l'énergie sur ces autoroutes qui vont relier la France au nord de l'Europe n'existe plus.

Ayant pris conscience des difficultés de la ligne, RTE a analysé un certain nombre de solutions possibles : le remplacement des fils électriques par des fils plus modernes, plus performants qui permettent de transiter plus d'énergie. Mais il n'est pas possible de multiplier par trois la puissance d'une ligne juste en changeant les fils. Seconde solution, construire une deuxième ligne à côté, solution trop compliquée à mettre en place face aux densités de population importantes, dans un territoire très utilisé, pour l'activité agricole, le développement économique, le bâti humain... Aussi, la proposition de RTE est-elle de construire une nouvelle ligne double - qui transportera deux lignes électriques en haut des mêmes pylônes – afin de tripler la puissance par rapport à la ligne actuelle. Une fois cette nouvelle ligne opérationnelle, il s'agira de démonter la ligne qui existe, afin de

limiter l'emprise du réseau RTE sur le territoire.

Les pylônes de cette nouvelle ligne mesureraient cinquante mètres contre quarante mètres aujourd'hui ; ils seraient un peu plus larges, passant de vingt-sept mètres à trente-trois mètres, en ajoutant six mètres, avec quatre phases électriques au lieu de trois en largeur et deux étages de conducteurs.

De plus, il faudra ajouter des fils au bout de chaque isolateur, passant de lignes à faisceaux doubles à des lignes à faisceaux quadruples et de six fils électriques en haut du pylône à vingt-quatre fils, c'est à dire six fois quatre. Cette solution permettrait d'augmenter la puissance et d'atteindre le niveau de 4600 mégawatts qui représente le besoin de cette ligne électrique pour les transits entre Lille et Arras.

Le coût du projet - environ quatre-vingt millions d'euros – peut varier suivant la longueur et la sinuosité du tracé qui sera retenu, sachant que ce coût est financé par RTE, propriétaire du réseau.

Questions/réponses

L'impact sur l'environnement

- les pylônes de dimensions beaucoup plus importantes que ceux existants provoqueront-ils une levée de boucliers ? RTE assure que sa démarche, dont ils ont une pratique depuis de nombreuses années, vise à choisir au mieux l'emplacement de la ligne et son tracé, pour que l'impact paysager soit minimal, le plus réduit possible et qu'ils s'engagent à compenser l'impact résiduel. Aujourd'hui, les antennes pour la télévision montent à quatre-vingt, cent mètres, les éoliennes montent à cent, cent-cinquante mètres ; le pylône électrique n'est plus l'objet le plus grand que l'on peut voir dans le paysage.

- Le projet va-t-il tenir compte de la diminution de l'énergie nucléaire, et peut-il utiliser les énergies renouvelables ? Même s'il n'entre pas dans les prérogatives de RTE de construire une politique énergétique pour le pays, l'entreprise doit cependant y répondre.

Dans la version du bilan prévisionnel de l'équilibre offre/demande publiée fin juillet 2011, à la demande du Ministre en charge de l'énergie, Monsieur Eric Besson, RTE a, pour la première fois, établi un scénario de réduction de pourcentage du nucléaire. S'il paraît possible de remplacer une part du nucléaire par des énergies renouvelables, il convient avant tout de s'assurer que l'énergie produite soit stable, face à un éolien trop dépendant des éléments naturels.

- Les pylônes peuvent-ils être positionnés en plein milieu des parcelles ?

RTE cherche à positionner les pylônes aux limites des parcelles, grâce à des marges de manœuvre : la distance entre nos pylônes est à peu près cinq-cent mètres, avec une marge de plus ou moins cinquante mètres.

- Quel est l'impact sur le gibier, la faune et la flore au pied des pylônes ?

RTE travaille avec des associations de chasseurs pour favoriser l'apparition de gibier, en installant des « chaussettes vertes », c'est à dire des plantations à l'intérieur des pylônes, entre les quatre pieds, pour créer les conditions de la présence de végétaux, d'insectes et de petits animaux, des gibiers et de leurs prédateurs.

- Quelle est la marge de manœuvre réelle en fonction des résultats des débats ; sur quel type de décision, quel type de discours et quels arguments RTE va-t-elle se fonder pour ses choix ? L'exemple de débats passés est évoqué, lorsqu'ils ont abouti pour certains à la suppression pure et simple du projet envisagé, comme ce fut le cas pour l'A24. Il est rappelé qu'à l'issue du débat, aucun choix n'est arrêté. Le Ministre prend la décision finale sur la base du dossier, de l'avis qui fera suite à l'enquête publique, et des différentes argumentations qu'il a mis à jour. Ensuite, le maître d'ouvrage négociera le détail du tracé avec chaque partie prenante : agriculteurs, habitants, collectivités...

- Quel sera l'impact sur les projets de développement des élus ? RTE prend en compte les zones protégées au sens de l'environnement, les ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique), les zones Natura 2000, les surfaces de forêts, les zones d'habitat humain, et les projets de développement. Une attention particulière est apportée à ces derniers, en concertation avec les élus, suivant les activités envisagées de chacun : pôle économique, territoire touristique... La rédaction de l'étude d'impact prend en compte la lecture des schémas de cohérence territoriaux (les SCOT), les documents d'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme (PLU), les postes, quand il en existe.

Sont évoqués à ce jour Sainte-Henriette et son projet de ZAC et de gare, Oignies et le projet autour de la fosse 10, sans oublier les ZAC qui sont prévues à Courcelles-lès-Lens, au sud de la RD 643.

Tous ces éléments commencent à être cartographiés, dans cette phase de début du recueil d'informations ; dans un territoire aussi dense, aussi riche que la région Nord - Pas de Calais, avec une densité de population qui est plus du double de la moyenne française, un patrimoine industriel très présent en infrastructure qui donne des possibilités très intéressantes pour l'avenir, il faudra choisir à un moment. L'arbitrage final reviendra à l'État, en cas d'intérêts opposés.

- Le tracé va-t-il être conditionné par son coût et les aspects développement du territoire ou qualité des paysages seront-ils relégués au second plan ? La véritable impossibilité financière, technique et environnementale, pour ces niveaux de puissances et niveaux de tension, serait une ligne souterraine, soit 400 000 volts qui transporterait 4 600 mégawatts sur trente kilomètres. En ligne aérienne, les possibilités d'adapter le tracé sont plus nombreuses.

- Concernant le projet immobilier prévu juste à l'aplomb d'une ligne de 260 000 volts à Phalempin, existe-t-il des études sérieuses qui parlent de la santé et de l'environnement pour les constructions sous ces lignes ?

- Dans le projet ouest, quelle suite donner par exemple aux constructions, et aux permis de construire sur terrains constructibles ?

Certaines maisons sont quasiment construites à la verticale du fil le plus éloigné du pylône... Ce qui est gênant pour la vie quotidienne du réseau, pour son entretien, lorsqu'il est nécessaire de faire passer des hélicoptères avec des caméras pour vérifier l'état des pylônes, lorsqu'il faut repeindre le pylône, ou changer les fils. L'arrêté technique de 2001 stipule qu'il faut cinq mètres minimum entre le toit d'une maison et le fil. RTE n'a pas le pouvoir d'empêcher la construction de maison sous les fils, mais elle s'assure qu'il n'y ait pas de souci pratique, dans la cohabitation avec l'ouvrage.

- Les représentants de RTE se rappellent-ils d'inondations occasionnées par leur

passage une ville et un village des environs de Courcelles-lez-Lens qui étaient inondés par fortes pluies, à cause du pilier d'un pylône qui avait traversé une conduite d'eaux usées ?

Pas de réponse.

L'énergie

- Ce projet va servir à alimenter les échanges énergétiques entre les pays du nord et la France, alors que la centrale de Penly pourrait fournir la Belgique et celle de Chooz pourrait fournir l'Allemagne ? L'énergie de Gravelines, lorsqu'elle est destinée à la Belgique, passe par Arras et Lille. Mais la France exporte peu et depuis trois, quatre ans, notre importation énergétique depuis la Belgique et l'Allemagne se développe. RTE anticipe la manière de faire évoluer la consommation d'énergie en Europe et d'intégrer au maximum les énergies renouvelables dans le mix énergétique ; ce qui implique de connecter les zones de production et de consommation, pour récupérer l'énergie quand elle est produite mais aussi, quand cette énergie est absente, pour parvenir tout de même à alimenter les gens.

- On parle d'une usine à charbon qui est en train de se construire en Allemagne, alors qu'il existe des centrales solaires à Dieppe et des parcs éoliens ; c'est le contribuable français qui va payer cette centrale allemande, en payant son électricité ? Le réseau de transport est construit pour faire transiter de l'énergie qui provient d'un mix de productions. RTE ne privilégie pas telle production par rapport à telle autre, ni ne possède d'intérêt dans l'investissement d'un producteur, qu'il soit nucléaire, cycle combiné, charbon ou éolien. La seule obligation de RTE est que son réseau soit dimensionné pour accueillir ce mix énergétique qui sera différent à l'instant T du lendemain à l'instant T+1.

- Où va se trouver la station qui est actuellement en place à Sainte-Henriette ?

Ce poste est alimenté par des lignes 90 000 volts, au sud de l'A21. Il a fait l'objet d'une mesure de mise en souterrain, qui avait été financé par la Communauté et l'Agglomération. À la connaissance des représentants de RTE, il n'est pas question de bouger ce poste.

- On parle de doubler la ligne des TGV et également la venue du Tram dans ce secteur ?

Il est possible que le projet d'évolution de cette zone d'activité conduise à ce que ce poste devienne gênant. Il faut étudier cette question avec les porteurs du projet.

- Si 6 fils peuvent transporter 1 500 mégawatts et que le projet aura 24 fils... Est-ce que, à terme, on pourra transporter 6 000 mégawatts ?

C'est possible, mais sans grand intérêt aujourd'hui parce que la ville d'Arras ne consomme pas autant et qu'il faudrait reconstruire la ligne qui va d'Arras jusqu'à Lille, parce qu'elle n'a pas été conçue pour supporter 24 fils, mais 18. La vocation de ces fils n'est pas de transporter plus, mais de diminuer le gâchis que représentent les pertes sur le réseau, qui sont inéluctables.

- Augmenter la puissance, c'est augmenter les effets électromagnétiques ?

Les effets magnétiques augmentent, mais ne se multiplient pas en fonction de la

puissance de la ligne : ce n'est pas parce que vous multipliez par trois la puissance de la ligne que vous multipliez par trois le champ magnétique.

L'impact sur la santé

- Face à l'inquiétude des populations concernant l'impact sur la santé et le besoin de pédagogie, est-ce que dans le projet, RTE est véritablement rassurant, et a-t-on a lieu d'être rassurés ? Peut-on véritablement comparer le champ magnétique de certains ustensiles que l'on utilise quelques minutes par jour à une ligne dont on subira les conséquences 24h24 ?

Même si la parole sur les risques sur la santé semble plus pertinente lorsqu'elle est portée par des médecins, les valeurs limites d'exposition sur les champs magnétiques et les champs électriques, issues des recommandations des organismes médicaux et fixés dans la réglementation par l'arrêté technique, sont respectées par les ouvrages RTE partout en France. Ce nouvel ouvrage ne dérogera pas à la règle. Des études d'exposition, en Angleterre et en France, permettent de comprendre dans quels endroits et à quels moments les gens sont exposés à des champs magnétiques : dans un ascenseur, dans le train, pendant leurs courses, via les portiques anti-vol, parce que des fils électriques courent le long de la façade de leur maison, en jouant à la console ou en regardant la télévision chez eux... Les 400 000 volts, qui sont donc beaucoup plus importants que les 230 présents dans les prises de courant, projettent une peur sur la ligne à haute tension, objet étrange, hors de proportion. RTE mesure afin de faire constater les champs magnétiques qui sont liés à son activité et les autres champs magnétiques, liés à d'autres sources, qui peuvent être la caténaire d'une voie ferrée, un outil industriel... Les recommandations et les normes appliquées par RTE sont fondées sur un principe simple : on 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.

- Et pour les élus, qui sont en charge de répondre, quelles réponses apporter à la population ? Chez RTE – surtout les équipes qui interviennent sur les lignes -, chacun possède son suivi médical qui amène à se forger sa propre conviction. Le débat public peut être l'occasion que la population exprime ses craintes et ses besoins d'être rassurée pour faire en sorte que l'ouvrage devienne acceptable, au-delà de cette conviction interne.

- Les habitants qui seront à moins de 100 mètres auront-ils le bruit quasiment en permanence ? L'augmentation du nombre de fils en haut du pylône diminue le bruit : le bruit est lié au champ surfacique de tension sur un fil électrique ; aussi, plus le fil est fin, plus le champ va être important, et le grésillement bruyant.

-Si le reste du réseau est déjà équipé de cette puissance, RTE peut donner les mesures exactes du champ électromagnétique et du bruit ?

Oui. Même si le bruit dépend d'un certain nombre de paramètres, du niveau d'humidité de l'air, de la vitesse du vent, du bruit ambiant... Il est effectivement possible de faire des mesures, puis de les rendre publiques à l'occasion du débat public.

- Est-ce les mêmes pylônes que ceux qui ont été implantés à Coutiches et qui avaient provoqué une polémique sur la commune de Coutiches, avec parmi les gens qui habitaient sous ces fils à haute tension beaucoup de cancers et beaucoup de leucémies chez les enfants ?

C'est le même genre de ligne. C'est une ligne deux fois 400 000 volts qui doit avoir à peu

près les mêmes caractéristiques techniques. On a parlé à l'époque d'anémie plutôt. RTE n'a pas trouvé de dossiers sur la leucémie ni d'augmentation d'incidences de ces maladies. Les suivis médicaux qui ont été mis en place, durant une dizaine d'années, ont donné lieu à des discussions avec des associations locales, avec des médecins de Lille, avec EDF à l'époque, puisque RTE n'existait pas. Il y a eu une réalité dans le mal-être des gens qui construisent une maison dans un lotissement et découvrent qu'une ligne avait été autorisée et rentre en chantier pratiquement au moment où ils emménagent dans leur maison toute neuve.

- À Phalempin et à Camphin, il y a le TGV, la voie SNCF, l'autoroute, Lesquin... Et bientôt les lignes. La population est extrêmement sensible au niveau environnement et au niveau santé. Et les questions de santé, d'augmentation de cancers seront forcément posées...

- Par rapport à la ligne existante, le tracé de la nouvelle ligne va-t-il reculer le plus loin possible des maisons ? Les équipes RTE ont bien conscience de la préoccupation autour la santé, surtout en raison de la densité des êtres humains qui peuplent ce territoire. Le fait de s'éloigner des lieux d'habitation, quand c'est possible, sera un choix qui sera privilégié, en adoptant des angles un peu plus marqués dans le tracé : cinquante mètres de marge par rapport à l'emplacement d'un pylône, c'est un minimum, pas un maximum.

Les compensations

- Quelles compensations et pour quelles raisons ?

La compensation, ce ne sont pas des chèques que RTE verse. Ce sont des réalisations concrètes : un impact est généralement compensé, en restant dans le même domaine. Compensation de l'impact paysager sur le patrimoine forestier, compensation de l'impact sur l'activité agricole... Avec des pylônes plus grands, plus imposants, RTE cherche également à compenser un impact paysager supérieur en améliorant le paysage par d'autres biais : supprimer les petits fils dans le cœur des bourgs, mettre en souterrain des lignes un peu plus importantes du réseau, planter des haies pour créer un écran végétal et masquer les infrastructures.

- Est-il possible de disposer également des mesures compensatoires pratiquées par RTE pour les lignes existantes, Argœuves-Chevalet au sud de Gavrelle, et au nord d'Avelin ?

Pas de réponse.