Projet de renforcement électrique du Hainaut

Dossier afférent au projet

12 octobre 2026

Le réseau de transport d'électricité

Sommaire

1. Le projet en bref 3
1.1. Ses objectifs 3
1.2. La sollicitation d'un garant auprès de la CNDP 4
1.3. Le territoire du projet 4
2. Le porteur de projet 6
3. Le contexte du projet 7
3.1. Pourquoi développer le réseau électrique du Hainaut ? 7
3.2. À qui le projet va-t-il être utile ? 7
3.3. l'option zéro 8
3.4. Les alternatives écartées 8
4. Les caractéristiques du projet 10
4.1. Les caractéristiques techniques d'une ligne électrique aérienne 10
4.2. La construction du poste Delta 11
4.3. L'extension du poste d'Estreux 11
4.4. L'état d'avancement du projet et son calendrier 11
4.5. Le coût et le financement du projet 12
5. Les impacts pressentis du projet sur son environnement ... 13
5.1. Les études sur le projet et son environnement 13
5.2. Les impacts fonciers et environnementaux du projet 13
5.3. Les retombées du projet 14
6. Les enjeux de la concertation 15
6.1. L'ambition de RTE en matière de concertation 15
6.2. Le niveau de connaissance publique du projet 15

1. Le projet en bref

1.1. SES OBJECTIFS

Le projet porté par RTE vise à renforcer le réseau public de transport d'électricité pour accompagner le développement économique du territoire du Hainaut, et plus particulièrement le secteur de Mastaing, Famars, Valenciennes et Maubeuge. Les travaux envisagés permettront d'augmenter les capacités du réseau électrique pour répondre aux besoins actuels et futurs du territoire.

Le renforcement du réseau devrait ainsi contribuer à accroître l'attractivité du territoire en facilitant l'accueil de nouvelles entreprises sur les nombreuses friches industrielles disponibles, tout en répondant aux besoins croissants des industriels déjà présents. Par ailleurs, il permettrait également de répondre aux besoins liés à l'électrification des usages, tels que le développement de la mobilité électrique par exemple. Le renforcement des infrastructures électriques apparaît donc comme un enjeu essentiel pour accompagner ces évolutions et soutenir le développement du territoire.

Pour répondre à ces enjeux, RTE prévoit d'adapter son réseau de transport d'électricité en réalisant les aménagements suivants, qui permettront de créer une capacité de 1 GW au minimum :

- La création d'un poste électrique 400/225 000 volts (dit « poste Delta ») d'environ 11 hectares avec l'ajout de deux transformateurs, et son raccordement aux liaisons électriques 400 000 volts existantes ;
- La création de liaisons aériennes double circuit à 225 000 volts entre les postes électriques de DELTA, FAMARS et ESTREUX sur environ 22 km ;
- L'extension du poste électrique 225 000 volts d'Estreux, d'environ 0,5 hectare.

La mise en service du projet serait envisagée à l'horizon 2033.

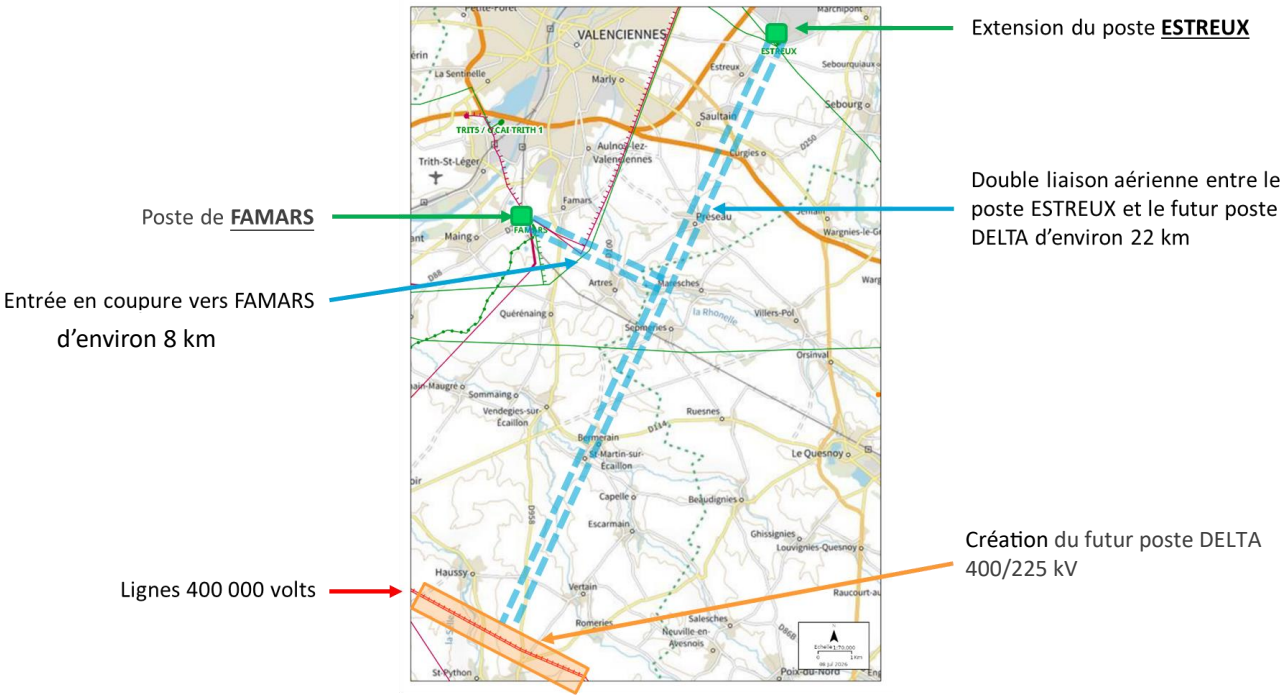


Figure 1 : Représentation schématique du projet de renforcement électrique du Hainaut

1.2. LA SOLLICITATION D'UN GARANT AUPRES DE LA CNDP

Les caractéristiques du projet de renforcement électrique du Hainaut le placent dans le champ du II de l'article L. 121-8 du code de l'environnement, applicable notamment aux projets de lignes électriques d'une tension supérieure ou égale à 200 kV et d'une longueur aérienne supérieure à 15 km, pour lesquels la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) n'est pas obligatoire

Dans ce cadre, RTE choisit de ne pas saisir la CNDP ce qui conduira à organiser une concertation préalable avec le public selon les modalités définies aux articles L.121-16 et L.121-16-1 du code de l'environnement. Il sollicite pour cela la désignation d'un garant par la CNDP qui veillera à la bonne information et à la participation du public tout au long de la concertation.

1.3. LE TERRITOIRE DU PROJET

La zone d'étude déterminée par RTE à ce stade du projet se situe dans la région des Hauts-de-France et dans le département du Nord. Sont concernées trois EPCI (Communauté d'agglomération de Valenciennes Métropole, Communauté de communes du Pays de Mormal, Communauté de communes du Pays du Solesmois) et 35 communes (Artres, Aulnoy-lez-Valenciennes, Beaudignies, Bermerain, Capelle, Curgies, Escarmain, Estreux, Famars, Haussy, Jenlain, Maing, Maresches, Marly, Montrécourt, Onnaing, Orsinval, Préseau, Quérénaing, Le Quesnoy, Romeries, Ruesnes, Saint-Martin-sur-Ecaillon, Saint-Python, Saultain, Saulzoir, Sebourg, Sepmeries, Solesmes, Sommaing, Vendegies-sur-Ecaillon, Verchain-Maugré, Vertain, Villers-Pol, Wargnies-le-Grand).

Le contexte territorial apparaît globalement favorable au développement du projet : le contexte politique est stable, les élus soutiennent pour la plupart le mix énergétique, en cohérence avec les objectifs locaux de redynamisation économique. La zone d'étude compte peu de contraintes sur les plans urbanistique et environnemental et ne fait pas l'objet de projets d'aménagement qui pourraient entrer en concurrence avec le projet de RTE.

Le nord de la zone d'étude est un secteur historiquement industriel, ancien fleuron de l'industrie minière et sidérurgique : elle accueille l'entreprise automobile Toyota, près du poste d'Estreux, et l'entreprise ferroviaire Valdunes, à Trith-Saint-Léger.

Le reste de la zone d'étude est rural, l'activité agricole y est très développée. Par le passé, cette activité a pu entrer en concurrence avec des projets d'implantation industrielle au nord de la zone d'étude.

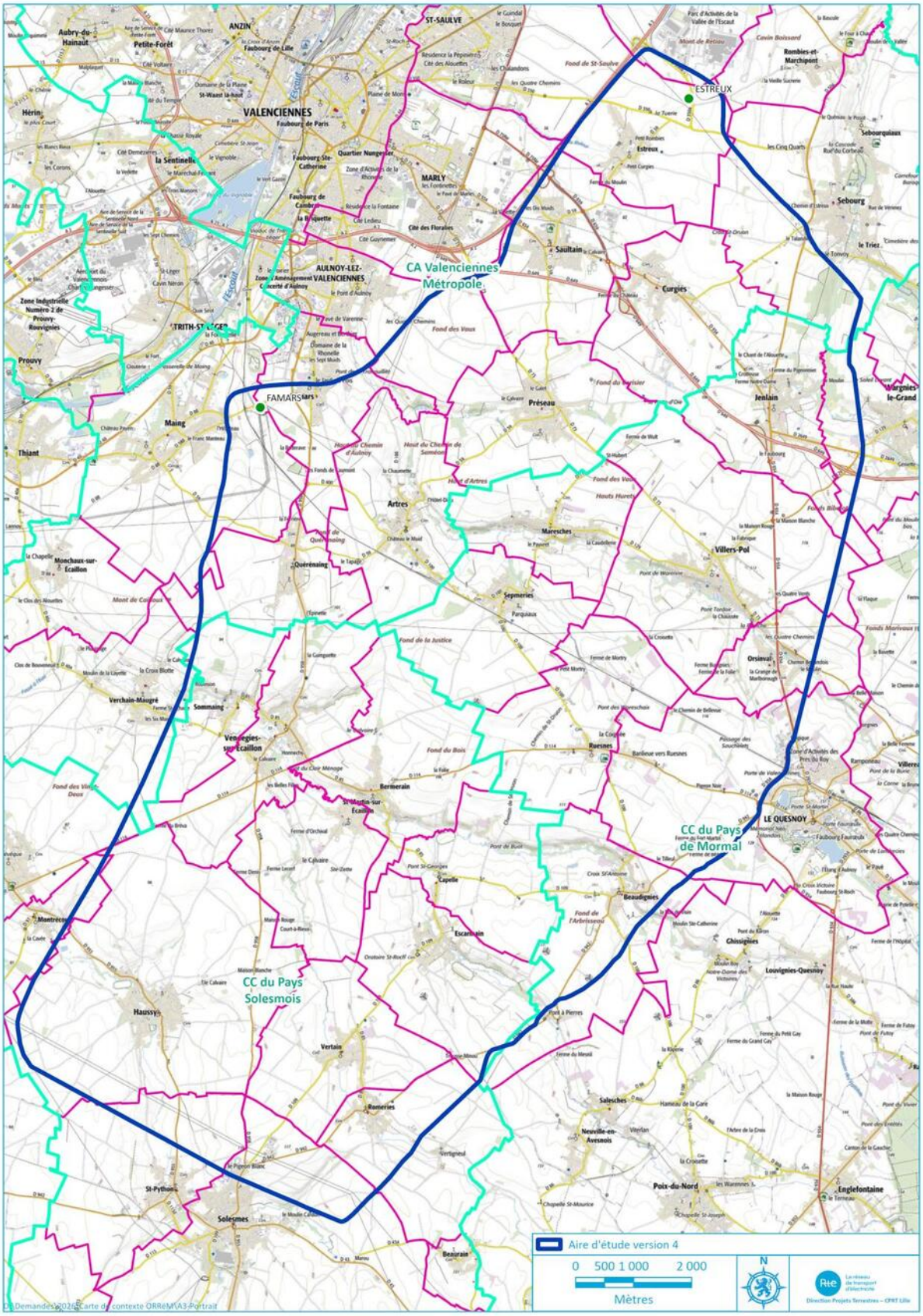


Figure 2 : Aire d'étude proposée à la concertation

2. Le porteur de projet

RTE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité français, assure une mission de service public : garantir l'alimentation en électricité à tout moment et avec la même qualité de service sur le territoire national grâce à la mobilisation de ses 10 000 salariés.

RTE gère en temps réel les flux électriques et l'équilibre entre la production et la consommation. RTE maintient et développe le réseau haute et très haute tension (de 63 000 à 400 000 volts) qui compte près de 98 000 kilomètres de lignes aériennes, 8 000 kilomètres de lignes souterraines, 2900 postes électriques en exploitation ou co-exploitation et 51 lignes transfrontalières.

Le réseau français, qui est le plus étendu d'Europe, est interconnecté avec 33 pays.

En tant qu'opérateur industriel de la transition énergétique neutre et indépendant, RTE optimise et transforme son réseau pour raccorder les installations de production d'électricité quels que soient les choix énergétiques futurs. RTE, par son expertise et ses rapports, éclaire les choix des pouvoirs publics. Pour en savoir plus : www.rte-france.com.

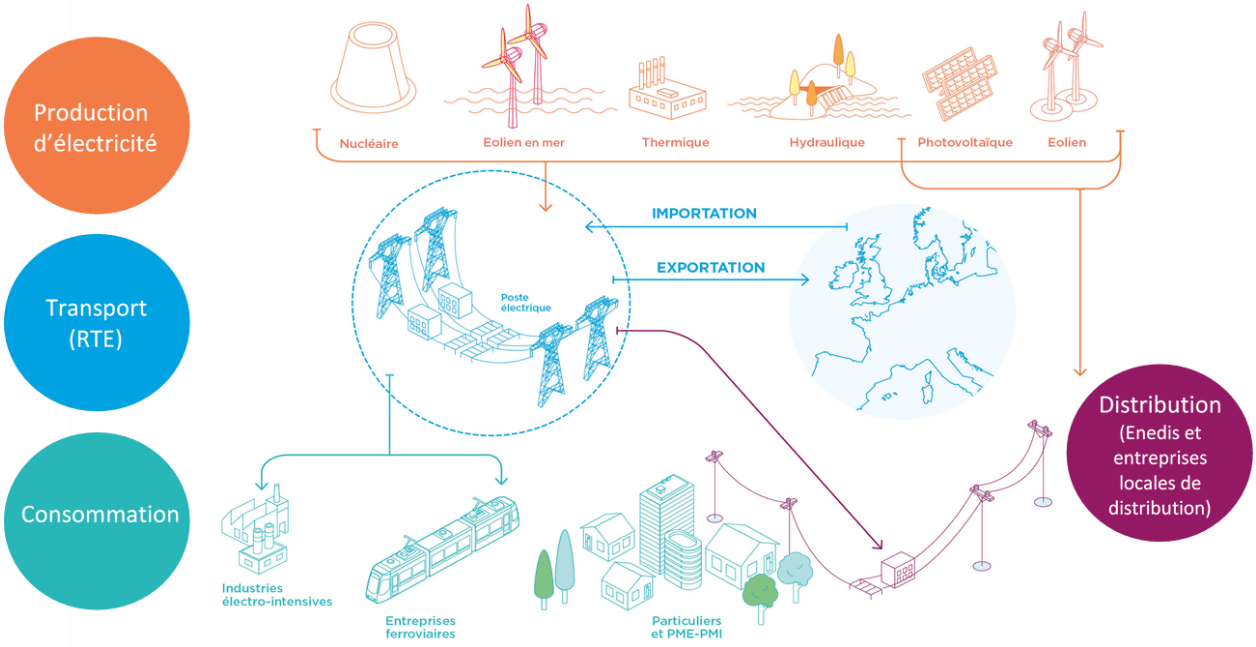


Figure 3 : La position de RTE au sein du paysage électrique (RTE, 2022)

3. Le contexte du projet

3.1. POURQUOI DEVELOPPER LE RESEAU ELECTRIQUE DU HAINAUT ?

Par son histoire, la région de Valenciennes et de Maubeuge dispose de nombreuses friches industrielles. Dans un contexte national de réindustrialisation, la législation enjoint les industriels à s'implanter sur des zones déjà artificialisées.

Aujourd'hui, au sein du territoire du Hainaut, plus spécifiquement dans le secteur situé entre Mastaing, Famars, Valenciennes et Maubeuge, RTE n'est plus en mesure de répondre à de nouveaux besoins en électricité, qu'il s'agisse de projets d'implantation (nouveaux clients), d'augmentations de consommation électrique (clients RTE existants et clients Enedis, …), ou pour des besoins d'électrification des usages.

La zone électrique entre Valenciennes et Maubeuge fait l'objet d'une croissance soutenue des demandes de raccordement au réseau public de transport d'électricité. Autour de la batterie, de l'automobile, de la sidérurgie et des datacenters, un écosystème industriel est en plein essor.

Sur le plan national, RTE fait le constat que les besoins en électricité de la société augmentent chaque année : le développement des véhicules électriques, l'utilisation croissante de l'électricité pour le chauffage, la numérisation des activités et l'usage plus fréquent de la climatisation entraînent une hausse importante de la consommation électrique.

Dans ce contexte, la croissance du territoire, qu'elle soit urbaine, commerciale ou industrielle, ne peut plus être correctement accompagnée par les réseaux électriques existants.

A travers ce projet, RTE entend accompagner la transformation et la décarbonation des industries historiques du territoire tout en créant les conditions favorables à l'accueil de nouveaux projets industriels et en accompagnant l'évolution des modes de vie. Au-delà du soutien à l'activité économique, il s'agit de répondre aux besoins de demain de l'ensemble du territoire.

3.2. À QUI LE PROJET VA-T-IL ÊTRE UTILE ?

Aux nouveaux industriels

Les travaux prévus dans le cadre du projet bénéficieront directement aux futurs clients raccordés aux réseaux haute tension (HTA et HTB), notamment les nouveaux industriels. En augmentant les capacités d'accueil et en anticipant les besoins de raccordement, le projet permettra de faciliter l'installation de nouveaux consommateurs d'électricité sur le territoire.

Aux industriels existants

Le projet profitera également aux industriels déjà présents, en leur offrant les capacités électriques nécessaires pour développer leurs projets (décarbonation, électrification, extension, etc.).

Aux habitants du territoire

L'ensemble du territoire bénéficiera directement du projet, notamment via le réseau Enedis (distribution), en accompagnant l'électrification des usages (développement de la mobilité électrique, remplacement progressif du gaz par l'électricité pour le chauffage via l'usage croissant des pompes à chaleur, la numérisation croissante des activités et des services, le recours à la climatisation, …). De plus, le territoire devrait bénéficier de la dynamique créée par l'accueil de nouvelles entreprises (création de commerces, développement de services publics et de logements…).

3.3. L'OPTION ZERO

Dans l'hypothèse où le projet ne se réaliserait pas, le réseau électrique du territoire, saturé, n'aurait pas la capacité de raccorder de nouvelles entreprises consommatrices d'électricité ni d'accompagner le développement des entreprises existantes, ce qui aurait un effet direct sur le développement économique du territoire.

3.4. LES ALTERNATIVES ECARTEES

Les solutions suivantes ont été examinées puis écartées pour les raisons expliquées ci-après :

Stratégie n°1 écartée : Créer une double ligne aérienne 400 000 volts entre MASTAING, FAMARS et ESTREUX

Cette stratégie consistant à créer une double ligne aérienne 400 000 volts entre les postes de MASTAING, FAMARS et ESTREUX aurait permis d'éviter la création d'un nouveau poste. Cependant, elle aurait nécessité la création d'échelons 400 000 volts aux postes de FAMARS et d'ESTREUX, et ainsi consommé du foncier supplémentaire à proximité immédiate de ces postes. De plus, l'ajout de départs de lignes aériennes 400 000 volts au poste de MASTAING aurait été difficile à réaliser techniquement, le poste de MASTAING atteignant sa capacité technique maximale, de même que l'intégration de ces nouvelles lignes dans le panel des lignes existantes. Le linéaire de ligne aérienne aurait été plus long de plusieurs kilomètres et aurait traversé des zones urbaines très denses. Enfin, cela aurait engendré de fortes contraintes pour l'exploitation du poste de MASTAING. De manière générale, lorsque le niveau 400 000 volts n'est pas indispensable, il est préférable de retenir une solution en 225 000 volts.

Stratégie n°2 écartée : Créer une double ligne aérienne 225 000 volts entre MASTAING, FAMARS et ESTREUX

Cette stratégie consistant à adapter le poste de MASTAING afin qu'il puisse accueillir deux nouvelles liaisons 225 000 volts vers les postes de FAMARS et ESTREUX a été écartée en raison de fortes contraintes de faisabilité technique. En effet, l'ajout de départs de lignes aériennes 225 000 volts au poste de MASTAING aurait été difficile à réaliser techniquement, le poste de MASTAING atteignant sa capacité technique maximale, de même que l'intégration de ces nouvelles lignes dans le panel des lignes existantes. Cette solution aurait également généré des contraintes d'exploitation dans le poste de MASTAING. Le linéaire aurait été plus long de plusieurs kilomètres et aurait traversé des zones urbaines très denses.

Stratégie n°3 écartée : Créer une double liaison 225 000 volts en souterrain entre DELTA, FAMARS et ESTREUX

Cette stratégie aurait permis d'éviter les effets durables sur le paysage pour les riverains. Toutefois, elle présentait plusieurs limitations techniques. Même en recourant à deux doubles liaisons souterraines, la ligne restante n'aurait pas été capable d'absorber l'ensemble des transits nécessaires en cas de perte d'une des deux liaisons. De plus, la création de liaisons souterraines de grande longueur nécessite la mise en œuvre de moyens de compensation (ajout de Self), ce qui nécessite de la disponibilité foncière dans les postes concernés. Par ailleurs, l'emprise travaux pour la création des liaisons souterraines aurait été de plusieurs dizaines de mètres de large.

Enfin, le caractère entièrement souterrain aurait limité la capacité future d'adaptation du réseau face à l'évolution des besoins. Sur le plan financier, cette solution aurait entraîné un coût dix fois supérieur à celui d'une solution aérienne, ce qui la rendait disproportionnée au regard des enjeux.

Stratégie n°4 écartée : Créer un nouvel apport 400 000 volts à ESTREUX et FAMARS depuis les lignes aériennes à 400 000 volts Mastaing – Lonny n°2 et Capelle – Mastaing

Cette stratégie aurait nécessité une emprise foncière significativement plus importante par l'extension des postes d'ESTREUX et FAMARS. De plus, la création d'un échelon 400 000 volts, dont l'implantation est plus exigeante qu'une extension de poste 225 000 volts, entraine des travaux techniquement complexes, notamment en matière de modes opératoires et d'intégration des nouveaux équipements. De manière générale, lorsque le niveau 400 000 volts n'est pas indispensable, il est préférable de retenir une solution en 225 000 volts.

4. Les caractéristiques du projet

4.1. LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES D'UNE LIGNE ELECTRIQUE AERIENNE

Une ligne aérienne est composée de pylônes, de câbles conducteurs, de câbles de garde et d'isolateurs.

Les pylônes supportent les câbles aériens par lesquels transite le courant électrique. Leur rôle est de maintenir les câbles à une distance minimale de sécurité du sol et des obstacles environnants, afin d'assurer la sécurité des personnes et des installations situées au voisinage des lignes. Cette distance est définie par l'arrêté technique du 17 mai 2001 qui fixe les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

Les futures lignes électriques seront équipées de deux lignes (ou circuit) électriques triphasés (trois phases par liaison) à double faisceau (chaque phase sera constituée de deux câbles). Les deux câbles au sommet du pylône correspondent aux câbles de garde et servent à le protéger contre la foudre. Ils sont également équipés de fibres optiques permettant de transmettre les informations nécessaires pour la protection, la conduite et l'exploitation du réseau. Le choix du type de pylône se fait en fonction de leur environnement, des contraintes mécaniques liées au relief du terrain et aux conditions climatiques de la zone.

Pour la création de ligne aérienne 225 000 volts à deux circuits, les pylônes généralement choisis mesurent entre 40 et 60 mètres.

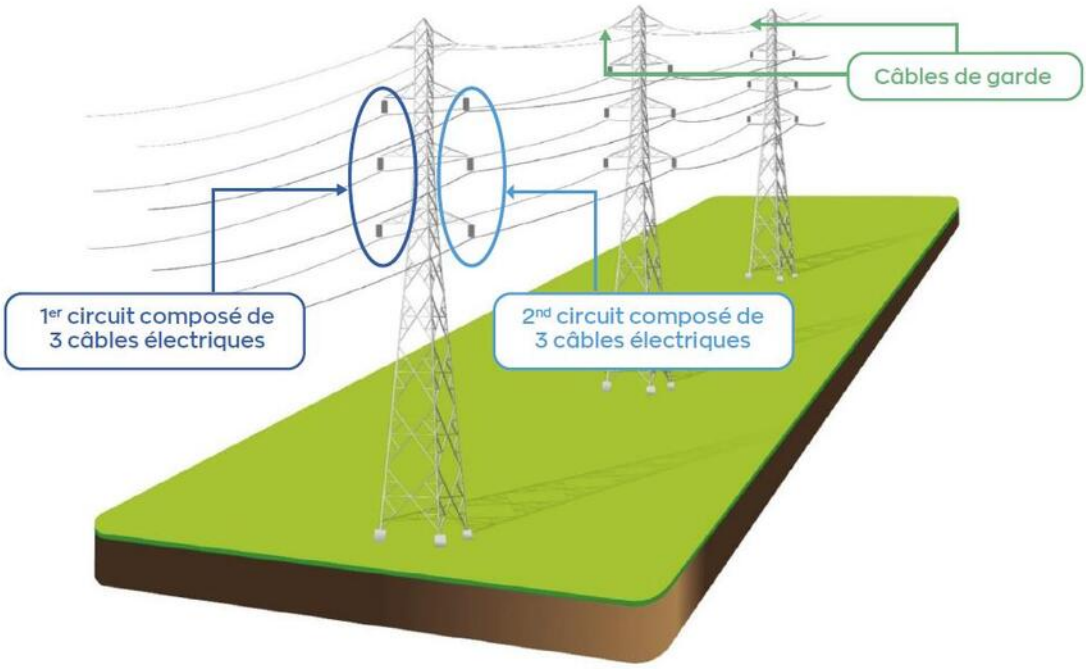


Figure 4 : Schéma d'une ligne électrique aérienne à double circuit RTE

4.2. LA CONSTRUCTION DU POSTE DELTA

Le nouveau poste électrique dit DELTA aura une surface d'environ 11 hectares. Il sera équipé de deux autotransformateurs (AT), permettant de transformer la tension 400 000 volts en 225 000 volts, et de cellules pour permettre le raccordement des liaisons aériennes.

4.3. L'EXTENSION DU POSTE D'ESTREUX

Le poste existant d'ESTREUX 225 000 volts sera étendu sur environ 0,5 hectare et deux cellules réserves 225 000 volts seront construites pour de futurs clients.

4.4. L'ETAT D'AVANCEMENT DU PROJET ET SON CALENDRIER

Concertation Ferracci et concertation préalable du public :

Dans le cadre de ses projets, RTE met en œuvre la concertation dite « Ferracci ». L'objectif de cette concertation, décrite dans la circulaire du 21 mars 2025 relative au développement des réseaux publics de transport et de distribution de l'électricité, est de définir, avec les élus et les associations représentatives, les caractéristiques du projet ainsi que les mesures d'insertion environnementale et d'accompagnement de celui-ci. La circulaire prévoit que la concertation soit pilotée par le préfet ou par un préfet coordonnateur. Celle-ci implique tous les élus et parties prenantes, associant les services de l'État, des associations et le maître d'ouvrage.

Dans le cadre du présent projet, la concertation Ferracci se déroulera en deux étapes, structurée par des décisions prises après consultation des élus et parties prenantes :

- La première étape porte sur la présentation du projet et la délimitation d'une aire d'étude, en concertation avec les parties prenantes
- La seconde étape consiste à procéder au recensement des différentes contraintes et enjeux à l'intérieur de cette aire d'étude pour définir un fuseau de moindre impact (FMI) pour le raccordement électrique et des emplacements de moindre impact (EMI) pour les postes électriques.

L'articulation de la concertation Ferracci avec la participation du public favorisera la complémentarité et l'enrichissement mutuel des deux dispositifs. Cette articulation consiste à insérer la phase de concertation préalable du public :

- Après la validation de l'aire d'étude réalisée dans le cadre de la concertation Ferracci afin de proposer un périmètre géographique pour la participation du public
- Avant la détermination des FMI/EMI dans le cadre de la concertation Ferracci, afin que la participation du public vienne enrichir la phase de détermination des FMI/EMI.

Planning prévisionnel :

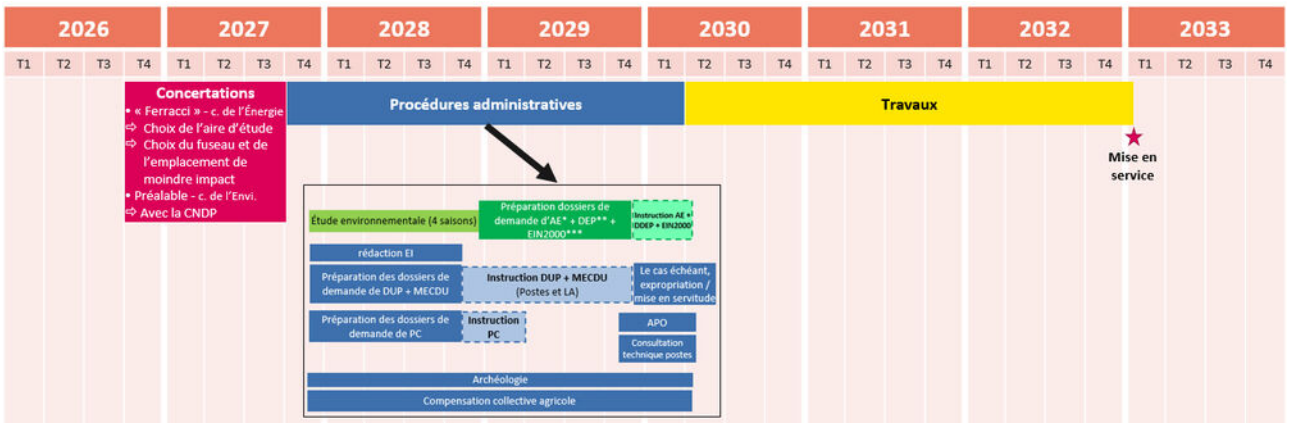


Figure 5 : Planning envisagé du projet

**Autorisation environnementale*
*** Dérogation d'espèces protégées*
****Evaluation des incidences Natura 2000*

4.5. LE COUT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

Le montant du projet s'élève à 160 millions d'euros, à ce stade et aux conditions économiques de 2026.

S'agissant d'ouvrages mutualisés, le coût est supporté en partie par la contribution du ou des demandeurs (de raccordement dans le périmètre considéré), encadré par une quote-part unitaire calculée en euros par mégawatt. Cette quote-part est le quotient du coût total des études et travaux de création des ouvrages mutualisés par la capacité de raccordement offerte par ces ouvrages.

Ainsi, RTE finance les ouvrages en avance, puis les clients consommateurs remboursent une partie du coût, au prorata de la capacité qu'ils demandent, via une quote-part calculée par la Commission de Régulation d'Energie.

5. Les impacts pressentis du projet sur son environnement

5.1. LES ETUDES SUR LE PROJET ET SON ENVIRONNEMENT

Des études seront prochainement engagées :

- Une **expertise écologique Faune-Flore-Habitats**, menée sur quatre saisons, viendra compléter le pré-diagnostic écologique. Elle sera lancée après validation du fuseau de moindre impact (FMI) et des emplacements de moindre impact (EMI). Cette étude intégrera également la caractérisation et la délimitation des zones humides ;
- Une **étude paysagère** sera réalisée afin d'analyser l'insertion des futures lignes aériennes et des postes électriques dans le paysage existant, d'évaluer leurs impacts visuels et d'identifier les mesures permettant de favoriser leur intégration paysagère ;
- Une **étude hydrologique et hydrogéologique** sera menée afin de caractériser le fonctionnement du territoire, d'analyser les interactions entre le projet et les eaux superficielles et souterraines, et d'évaluer les incidences potentielles des futurs ouvrages sur ces milieux ;
- Une **étude préalable agricole** sera réalisée afin d'évaluer les conséquences du projet sur les exploitations agricoles et l'activité agricole locale, et de définir les mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts identifiés.

Ces dernières études seront engagées une fois les implantations des postes électriques et les tracés des lignes définis avec un niveau de précision suffisant.

5.2. LES IMPACTS FONCIERS ET ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET

L'insertion paysagère

L'un des principaux enjeux du projet concerne son insertion paysagère. La création de nouvelles lignes aériennes, ainsi que la création et l'extension de postes électriques, sont susceptibles d'avoir une incidence sur la perception du paysage depuis les zones d'habitat, les axes de circulation et les espaces fréquentés par le public.

La définition d'un fuseau de moindre impact (FMI) pour les futures lignes et l'intégration paysagère des postes électriques constitueront des enjeux majeurs du projet, notamment dans la définition du FMI et des emplacements de moindre impact (EMI), et des mesures d'insertion paysagère.

Les impacts sur l'activité agricole

L'activité agricole est également un enjeu important pour la zone d'étude. Le territoire est majoritairement occupé par des exploitations orientées vers la polyculture, le polyélevage et les grandes cultures. Les travaux de création des lignes et des postes électriques pourront générer des dégâts temporaires et permanents sur les sols, les cultures et l'organisation des exploitations agricoles.

Afin de limiter ces incidences, l'emplacement des pylônes et les modalités des travaux feront l'objet de concertation avec l'exploitant et le propriétaire de chaque parcelle. Les dommages qui ne pourraient être évités feront l'objet d'une indemnisation, conformément aux barèmes établis par les Chambres d'agriculture. Plus largement, les relations entre RTE et le monde agricole sont encadrées par le protocole national « Passage de lignes électriques en milieu agricole », signé en 2018 par RTE, Enedis, l'Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture (APCA) et la FNSEA (Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles).

Les enjeux environnementaux et patrimoniaux

Le projet s'inscrit par ailleurs dans un territoire présentant plusieurs enjeux environnementaux et patrimoniaux. La zone d'étude comprend ainsi trois sites protégés au titre des Monuments historiques, cinq ZNIEFF (trois de type I et deux de type II), une zone humide identifiée hors convention au nord d'Onnaing, deux Parcs naturels régionaux, plusieurs sites Natura 2000, plusieurs cours d'eau ainsi que trois captages d'eau potable et leurs périmètres de protection associés. Ces sensibilités environnementales devront être prises en compte dans le choix d'implantation des postes électriques et dans la définition des tracés des futures lignes afin d'éviter ou de réduire les impacts potentiels sur les milieux naturels et les ressources en eau.

Enfin, la création du nouveau poste électrique et l'extension du poste existant nécessiteront une emprise foncière de quelques hectares. Cette consommation d'espace constitue un enjeu foncier qui devra être pris en compte.

5.3. LES RETOMBEES DU PROJET

Une contribution au développement économique

Le projet répond au besoin de renforcer le réseau électrique du territoire pour lui donner la capacité d'accueillir de nouveaux consommateurs industriels. Il contribue ainsi à renforcer durablement l'attractivité et la compétitivité du territoire.

Pour soutenir l'attractivité des territoires sur lesquels ces ouvrages sont implantés, RTE favorise pour ses chantiers dans le respect de la réglementation applicable :

- La sous-traitance de tâches à des entreprises locales (terrassement, études complémentaires, hébergement, restauration, gardiennage, végétation, etc.) ;
- L'insertion des personnes éloignées de l'emploi ;
- L'approvisionnement local en matériaux de construction, location de matériels et engins, balisage, etc.

Des retombées fiscales

RTE contribue aux finances locales via des taxes reposant sur ses infrastructures. Dans le cadre du projet, chaque nouveau pylône à 225 000 volts implanté sera soumis à l'imposition forfaitaire sur les pylônes dont le montant est de 3 322 € par pylône à 225 000 volts en 2026, pour les communes concernées.

Par ailleurs, les transformateurs électriques RTE sont soumis également à l'imposition forfaitaire dont le montant est de 170 587 € pour les transformateurs ayant une tension supérieure à 350 000 volts.

Il est à noter également que la création d'une ligne aérienne entre dans le cadre des engagements du contrat de service public signé le 29 mars 2022 entre l'État et RTE. Dans le cas présent, deux d'entre eux revêtent une dimension particulière à destination du territoire :

- RTE indemnise le préjudice visuel des propriétaires de résidences principales ou secondaires situées à proximité des nouvelles lignes électrique ou de nouveaux postes de transformation à 225 000 volts ou 400 000 volts, construites ou achetées avant l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de l'ouvrage ;
- RTE met en place un Plan d'Accompagnement de Projet (PAP) pour toute création de ligne aérienne à 225 000 volts. Ce dispositif permet à RTE de reverser 8% du coût d'investissement des travaux pour des actions à destination des communes traversées.

La création du poste électrique DELTA amènera également à une compensation agricole collective visant à compenser les impacts sur l'économie agricole du territoire.

6. Les enjeux de la concertation

6.1. L'AMBITION DE RTE EN MATIERE DE CONCERTATION

RTE s'appuie sur son expérience de concertation préalable du public avec les acteurs des territoires et avec le concours de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public). Tout au long de ses projets, RTE s'applique à associer les territoires pour l'insertion de ses ouvrages. Désireux de faire de ses interlocuteurs de véritables parties prenantes, RTE se donne les moyens de mettre en œuvre des démarches de concertation adaptée aux collectivités concernées. Les modalités de concertation s'ajustent aux projets, aux territoires et aux publics (réunions publiques, ateliers de co-construction, outils numériques de participation et apport d'information via des unités mobiles ou de nouvelles technologies).

Dans le cadre du projet du renforcement électrique du Hainaut, RTE a identifié les thématiques suivantes qu'il serait utile d'aborder lors de la concertation avec le public :

- L'opportunité du projet ;
- Les choix techniques ;
- La préservation de l'environnement, des paysages et du cadre de vie ;
- L'activité économique et agricole ;
- Les principales mesures d'Évitement et de Réduction ;
- Les fuseaux et les emplacements pouvant présenter un caractère de moindre impact, parmi lesquels seront ensuite retenus, lors de la concertation Ferracci, un fuseau de moindre impact et un emplacement de moindre impact.

Les modalités de concertation seront à préciser avec le garant de la concertation. La durée de la concertation sera de 6 à 8 semaines. A ce stade, RTE envisage :

- Une réunion d'ouverture en plénière ;
- Trois réunions sous forme d'ateliers avec des tables avec un thème spécifique (agricole/environnement, technique, …) ;
- Une réunion de synthèse en plénière ;
- Un site internet permettant d'accéder à toutes les informations sur le projet (documentation, actualités) et une plateforme de concertation dédiée au projet.

Enfin, un dialogue ouvert avec les publics ayant pris part à la concertation sera maintenu, afin d'assurer un suivi des problématiques discutées et des études en cours et de continuer à bénéficier lors de la concertation continue (jusqu'à l'enquête publique) des apports et de l'expertise d'usage des acteurs locaux et du climat de confiance mis en place lors de la concertation préalable. Pour cela, le bilan de la concertation sera partagé et porté à la connaissance des parties prenantes concernées par le projet et qui seront associées au travers de la concertation Ferracci, au choix du FMI et des EMI, parmi les fuseaux et emplacements préférentiels.

6.2. LE NIVEAU DE CONNAISSANCE PUBLIQUE DU PROJET

Avant la publication de l'avis au public et la mise à disposition du dossier afférent, le projet n'avait pas encore été rendu public.

La première phase de la concertation Ferracci va pouvoir commencer fin septembre 2026. RTE prévoit de rencontrer l'ensemble des acteurs concernées par le projet (la préfecture, les élus, les acteurs économiques dont la chambre d'agriculture, certaines associations…).