



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'autorité environnementale sur la sécurisation de l'alimentation électrique du Var et des Alpes-Maritimes « Filet de sécurité » à 225 000 volts

n°Ae: 2011 - 14

Avis établi lors de la séance du 11 mai 2011 - n° d'enregistrement : 007647-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 11 mai 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la sécurisation de l'alimentation électrique du Var et des Alpes Maritimes, projet dit « filet de sécurité » à 225 000 volts.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Jaillet, Rauzy, MM. Creuchet, Vernier.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis sur la sécurisation de l'alimentation électrique de l'est de la région PACA par le directeur de l'énergie, par courrier parvenu à l'Ae accompagné du dossier de saisine le 15 février 2011. La décision d'autorisation du projet relevant conjointement des ministres chargés de l'énergie et de l'urbanisme, l'autorité environnementale compétente pour donner un avis sur le projet est la formation d'autorité environnementale du CGEDD.

L'Ae a pris en compte l'avis du préfet du Var, en date du 6 mai 2011. Elle a également consulté le préfet des Alpes-Maritimes.

L'Ae a pris en compte l'avis de la Commissaire générale au développement durable (ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement) en date du 13 avril 2011.

Elle a également pris en compte l'avis du préfet de région PACA (DREAL) en date du 10 mai 2011.

Sur le rapport de MM. Michel Badré et Denis Clément, l'Ae a formulé l'avis suivant.

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le projet dit de « filet de sécurité » présenté par la société Réseau de Transport d'Electricité (RTE) vise à sécuriser l'approvisionnement électrique du Var et des Alpes Maritimes à partir des unités de production de l'ouest de la région PACA. Il consiste à réaliser trois lignes enterrées à 225 000 volts, Boute-Trans, Fréjus-Biançon et Biançon-La Bocca, afin de doubler pour le sécuriser « l'axe sud » desservant les régions de Marseille, Toulon et Nice. Un premier projet de doublage par une ligne aérienne à 400 000 volts (ligne « Boute-Carros », par les gorges du Verdon) avait dû être abandonné en 2006 suite à l'annulation de la DUP par le Conseil d'Etat, en raison d'une insuffisante prise en compte des impacts du projet sur la traversée des gorges du Verdon.

L'Ae constate que le choix d'une solution de lignes enterrées, suivant sur 95% du trajet la voirie existante, est de nature à minimiser les impacts environnementaux, qui sont sans commune mesure avec ceux du projet initial abandonné en 2006.

L'Ae recommande cependant d'améliorer l'étude d'impact sur les points suivants :

- au titre de la présentation des raisons qui ont conduit à retenir le projet dans sa forme actuelle :
 - **situer le projet dans le schéma du réseau public de transport d'électricité,**
 - **justifier le choix de l'option « filet de sécurité »** à trois lignes, au regard des autres options citées dans le dossier : optimisation du réseau sans nouvelle ligne, renforcement de la liaison de Nice avec l'Italie ou choix d'autres tracés nord,
 - **développer les raisons du choix du tracé retenu dans la partie est du tronçon Biançon-La Bocca,** et améliorer la présentation du choix des variantes de la liaison Boute -Trans.
- au titre de l'état des lieux, **compléter les données hydrogéologiques sur les secteurs traversés, et sur les paysages,**
- au titre des impacts sur l'environnement, **présenter dans un fascicule commun l'appréciation globale des impacts des trois projets** constituant le programme que constitue le filet de sécurité, au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement,
- au titre des mesures d'évitement, d'atténuation ou de compensation des impacts négatifs :
 - **préciser les mesures relatives au traitement du bruit et des risques de pollution ou d'inondation des installations relais** (postes de transformation, cellules, bobines d'inductance shunt),
 - définir les **mesures compensatoires aux impacts résiduels** en matière de paysage et d'espaces boisés.

*

* *

Avis détaillé

1 Présentation générale du projet²

L'est de la région PACA (Var et Alpes-Maritimes) est largement déficitaire en électricité, puisqu'il ne produit que 10% de sa consommation. Son alimentation électrique était assurée jusqu'en 2007 principalement à partir du couloir rhodanien par un « **axe Sud** » formé de deux lignes à deux circuits :

- une ligne à deux circuits de 400 000 volts entre Tavel (près d'Avignon) et Néoules (près de Toulon),
- une ligne à un circuit de 400 000 volts et un circuit de 225 000 volts, entre Néoules et Broc Carros (près de Nice).

Cette configuration, saturée aux heures de pointe, n'offrait aucune solution alternative de sécurité en cas d'avarie ou d'incendie à proximité.

Un projet de ligne à 400 000 volts Boutre – Broc Carros, qui visait à « boucler » le réseau par un second axe nord, a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en décembre 2005. Celle-ci a été annulée par le Conseil d'Etat en juillet 2006, en raison des atteintes portées à la région des gorges du Verdon.

La société Réseau de transport d'électricité (RTE), maître d'ouvrage, a mené entre 2007 et 2010 des travaux destinés à améliorer la sécurité du réseau, en l'absence de nouvelle ligne, notamment l'exploitation à 2 x 400 000 volts de la ligne Néoules – Broc Carros et l'installation de nouveaux postes de transformation permettant une meilleure utilisation des lignes.

Le réseau à mi 2009



Dans le même temps, la création de nouvelles unités de production électrique dans la région de Fos-sur-Mer a permis de limiter les zones de fragilité à la partie est du réseau.

Ce dispositif a permis de sécuriser le réseau jusqu'en 2015, mais la fragilité liée à l'absence de solution alternative à

² Source : étude d'impact, fascicule A, p.5 à 13

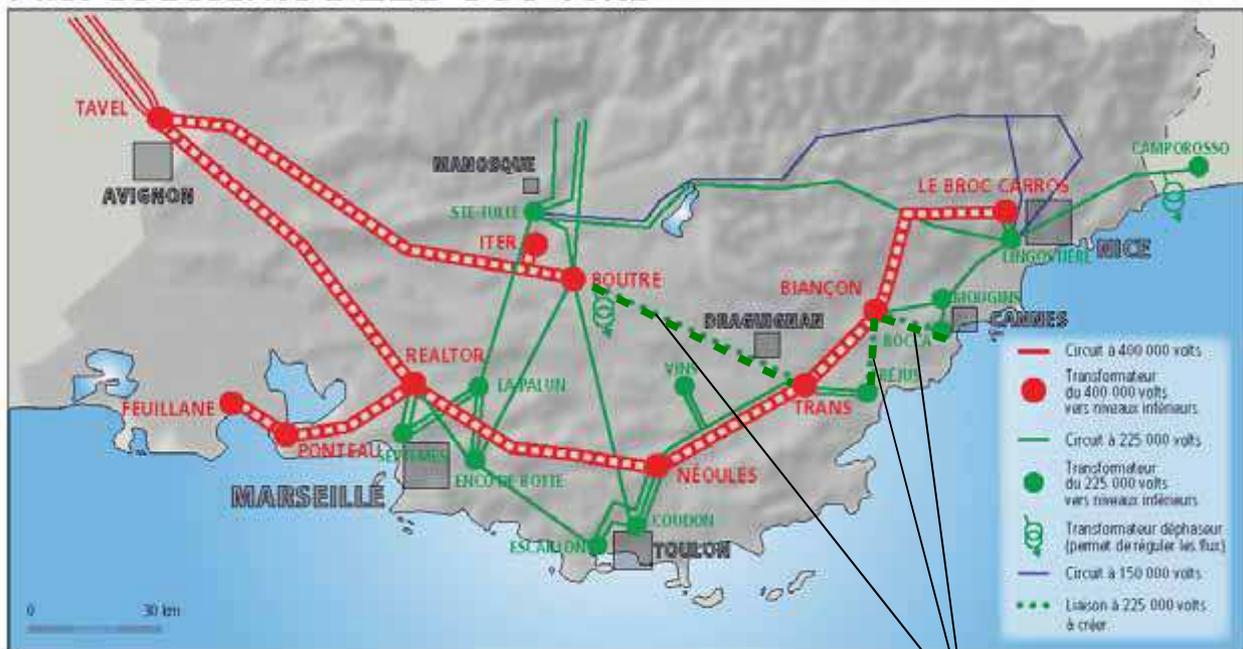
l'axe sud en cas d'avarie subsiste.

RTE a donc défini une nouvelle stratégie, dite de « filet de sécurité » : elle consiste à s'appuyer sur les travaux d'optimisation déjà réalisés, et à densifier le maillage du réseau à 225 000 volts pour disposer de suffisamment d'itinéraires de substitution pour alimenter le Var et les Alpes-Maritimes, en cas de défaillance de l'axe sud à 400 000 volts. Cela conduit à établir trois nouvelles lignes de 225 000 volts :

- entre les postes de Boutre (au sud de Manosque) et de Trans-en-Provence (au sud de Draguignan) ;
- entre les postes de Fréjus et de Biançon (près du lac de Saint-Cassien) ;
- entre les postes de Biançon et de La Bocca (Cannes).

Le schéma modifié serait le suivant :

Filet de sécurité à 225 000 volts



trois lignes nouvelles

Ces trois lignes seront souterraines, en courant alternatif, pour une longueur cumulée d'environ 110 km. Elles utiliseront le réseau d'infrastructures existantes (routes, pistes forestières, anciennes voies ferrées) sur environ 95 % du trajet.

La réalisation de ces liaisons souterraines nécessite par ailleurs :

- la création de cellules³ 225 000 volts de raccordement, à Boutre et Trans,
- l'installation de deux bobines d'inductance shunt⁴ (BIS) à Boutre et Trans,
- la construction d'un poste sous enveloppe métallique⁵ (PSEM) à 225 000 volts à La Bocca.

Le montant global de l'investissement est évalué à 240 M€ TTC, en valeur 2010.

Formellement, le « filet de sécurité » est composé de trois liaisons souterraines en courant alternatif de 225 000

3 Cellule : ensemble d'équipements et d'appareils permettant de raccorder une liaison électrique à un poste (disjoncteur, sectionneur et appareils de mesure)

4 Les bobines d'inductance shunt (BIS) sont des équipements destinés à compenser le courant réactif produit par une liaison électrique de grande longueur.

5 Dans un PSEM, les parties électriques sous tension sont confinées dans des éléments métalliques tubulaires (« caissons ») au sein desquels l'isolement des conducteurs est assuré par un gaz, l'hexafluorure de soufre (SF6).

volts, Boute-Trans, Fréjus–Biançon, et Biançon–La Bocca. Elles constituent trois projets fonctionnellement liés, réunis dans un « programme » au sens des articles L.122-1 II (nouveau)⁶ et R.122-3 IV du code de l'environnement. Conformément aux dispositions de ce dernier article, le maître d'ouvrage présente une étude d'impact globale pour le programme, des fascicules propres à chacun des 3 projets en donnant le détail.

2 Processus de décision

Le programme « filet de sécurité » s'inscrit dans le cadre du « Schéma de développement du réseau public de transport d'électricité 2006-2020 », dont l'élaboration a été prévue par la loi du 10 février 2000 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité. Ce schéma que les rapporteurs ont consulté vise notamment (§ 1.1 p 4) à « faire apparaître les zones de fragilité électrique, pour lesquelles le renforcement ou le développement du réseau ... sera probablement nécessaire à un horizon de 10 à 15 ans ». Il répond à une exigence de concertation et de vision à long terme du réseau et signale pour la région PACA (p. 172 à 175) la fragilité concernant la sûreté d'alimentation de l'est de la région (Var et Alpes-Maritimes).

L'Ae recommande que pour la bonne information du public, et conformément à la finalité de ce schéma, le dossier d'enquête publique présente la cohérence du projet présenté avec le schéma de développement du réseau public de transport d'électricité.

Dans ce cadre général, l'étude d'impact présente de façon très succincte⁷ plusieurs stratégies différentes qui ont été examinées :

- s'en tenir aux travaux d'optimisation du réseau existant,
- réaliser une interconnexion à 400 000 volts avec l'Italie,
- boucler le réseau régional à 400 000 volts en aérien, avec un tracé différent de celui rejeté (Boute-Carros), la technique souterraine n'étant pas envisageable à des coûts acceptables sur les longueurs de lignes nécessaires.

Aucune de ces solutions n'ayant paru acceptable, c'est celle du « filet de sécurité » qui a été retenue.

Conformément à l'article R.122-3 II 3° du code de l'environnement, l'Ae recommande de présenter de façon plus précise et argumentée les raisons qui ont conduit à retenir la solution présentée.

La direction générale de l'énergie et du climat a, par courrier du 17 décembre 2009, demandé aux deux préfets du Var et des Alpes-Maritimes de mener une concertation sur le projet de filet de sécurité. Au vu du compte-rendu de cette concertation établi le 7 juin 2010, elle a par courrier du 18 juin 2010 validé les fuseaux de moindre impact de chacune des 3 lignes souterraines.

Après enquête publique, les déclarations d'utilité publique relatives aux trois projets seront prises conjointement par le ministre chargé de l'énergie et le ministre chargé de l'urbanisme, en raison de la nécessité de mise en compatibilité des POS ou PLU des communes traversées.

Par ailleurs, il appartiendra au maître d'ouvrage de mener, le cas échéant, les procédures nécessaires à l'application de la loi sur l'eau (déclaration ou autorisation, pour certains franchissements de cours d'eau et pour les postes relais), à l'application de la réglementation sur les espèces protégées, et à la mise en conformité des documents d'urbanisme, notamment en ce qui concerne les espaces boisés classés qui devraient être déclassés, avec les mesures de compensation correspondantes.

L'Ae recommande de faire figurer au dossier d'enquête, pour la bonne information du public, l'identification des secteurs géographiques où les travaux sont susceptibles de nécessiter une déclaration ou une autorisation au titre de la loi sur l'eau, une demande de dérogation à la réglementation des espèces protégées, ou un déclassé d'un espace boisé classé.

⁶ Article introduit par la loi Grenelle II, qui ne sera applicable que 6 mois après la publication du décret en cours de préparation. En revanche l'article R.122-3 IV actuel préexistait.

⁷ Fascicule A, §3 p 13

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 Les documents réalisés

L'étude d'impact comprend les documents suivants :

- un petit fascicule A commun à l'ensemble du filet de sécurité (de treize pages), qui évoque de façon très succincte la fragilité de l'alimentation électrique du Var et des Alpes-Maritimes, la stratégie retenue du filet de sécurité et les autres stratégies étudiées mais non retenues ;
- trois documents B1, B2 et B3, qui constituent l'essentiel de l'étude d'impact et traitent séparément de chacun des tronçons, respectivement Boute-Trans, Fréjus-Biançon et Biançon-Carros.
- Chaque document est conçu comme une étude d'impact autonome, mais comprend aussi quelques pages sur les impacts cumulatifs entre le tronçon concerné et les autres tronçons ;
- le résumé non technique de l'étude d'impact.

L'ensemble de ces documents constitue un dossier d'étude d'impact complet et conforme au plan défini dans l'art. R-122.3 du code de l'environnement.

L'Ae recommande cependant de faire apparaître dans un fascicule commun une appréciation unique des impacts cumulatifs des trois tronçons ainsi qu'une synthèse globale des impacts du projet et des mesures de suppression, réduction et compensation de ces impacts, afin de rendre plus claires l'appréciation des impacts cumulatifs ainsi que la vision d'ensemble des impacts du projet et des mesures prises .

En ce qui concerne Natura 2000, plusieurs sites sont traversés par l'ouvrage projeté ou localisés à proximité. Une évaluation des incidences du projet sur ces sites est conduite conformément à l'article R.414-4 du code de l'environnement ; elle fait l'objet de documents spécifiques distincts de l'étude d'impact qui n'appellent pas d'observations particulières. Seules les données relatives aux incidences sur le site de l'Estérel devraient être actualisées, en fonction des derniers inventaires réalisés lors de l'élaboration du document d'objectif.

3.2 L'état initial et les enjeux environnementaux

3.2.1 L'aire d'étude du projet

Sur la base du parti d'aménagement retenu (liaison enterrée et réalisation des trois tronçons), l'aire d'étude est définie de façon cohérente sur chacun des tronçons, laissant la possibilité de concevoir différentes variantes réalistes.

3.2.2 Etat initial du site et de son environnement, enjeux environnementaux

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques utiles en matière d'état initial (milieux physique, naturel et humain ; patrimoine et paysage). L'analyse faite est proportionnée aux effets théoriques sur l'environnement et la santé d'un tel aménagement, conçu en liaison souterraine à 225 000 volts et utilisant presque systématiquement routes ou pistes existantes ; ces effets font l'objet d'un chapitre spécial.

Certaines observations méritent cependant d'être faites en matière d'eau, de paysage et de risques naturels.

Ainsi, alors que la traversée des cours d'eau constitue l'un des points environnementaux sensibles (et bien identifiés par l'étude d'impact) d'un tel projet, il est très difficile de visualiser les cours d'eau sur les cartes. Par ailleurs, le fonctionnement hydro-géologique des zones traversées n'est pas détaillé, notamment dans les périmètres de captage pour l'eau potable, une tranchée d'1,50 m de profondeur pouvant ne pas être sans influence sur certains écoulements.

Le thème du paysage quant à lui apparaît quelque peu sous-estimé, alors que les espaces concernés par le projet

présentent bien souvent des paysages de grande qualité. Même si, sur ce thème, les impacts d'un tel projet souterrain sont sans commune mesure avec ceux que pouvait induire le projet aérien antérieur, des impacts visuels autres que temporaires peuvent être sensibles sur les pistes utilisées (ainsi que sur leurs bordures dans les zones boisées en raison de la servitude de déboisement de 5 mètres) ainsi que sur les traversées d'espaces naturels (qui représentent 5 % du linéaire du tracé), sensibles aux cicatrices.

Enfin, le tracé du projet traverse différentes zones au relief non négligeable, pour lesquelles les risques d'érosion des pistes utilisées et de glissement de terrain à l'égard de la liaison électrique elle-même ne sont pas pris en considération de façon approfondie.

L'Ae recommande donc de compléter la cartographie pour ce qui concerne l'eau et ses enjeux (cartes spécifiques), d'approfondir le sujet du fonctionnement hydrogéologique de l'aire d'étude ainsi que le thème du paysage, et de mieux développer la partie se rapportant aux risques d'érosion et de glissement de terrain.

3.3 Les raisons, notamment environnementales, des choix retenus

La question du choix du parti d'aménagement ayant conduit à retenir en liaison souterraine la création de trois tronçons Boute-Carros, Fréjus-Biançon et Biançon-La Bocca, a été évoquée au chapitre 2 de cet avis. Elle est donc ici simplement rappelée : l'objectif présenté dans le dossier est de mettre en place un réseau maillé offrant une meilleure sûreté de service, avec des lignes à 225 kV enterrées pour réduire les atteintes à l'environnement et au paysage, particulièrement sensibles : à cet effet, le passage le long de la voirie existante est privilégié, l'ouverture d'emprises nouvelles concernant environ 5% du tracé. Comme indiqué plus haut, les raisons ayant conduit à écarter les variantes (recherche d'un tracé aérien à 400 kV alternatif au projet Boute-Carros, raccordement avec l'Italie par une ligne à 400 kV ou simple optimisation du réseau existant) sont présentées mais l'Ae recommande d'en préciser l'argumentation.

Les éléments qui suivent se rapportent quant à eux au choix du tracé effectué au sein de l'aire d'étude définie sur chacun de ces tronçons.

Sur chaque tronçon, plusieurs fuseaux possibles sont identifiés, d'une largeur de quelques centaines de mètres de large; ils sont étudiés au regard de 5 groupes de critères (dont 3 sont environnementaux): milieu physique et naturel / urbanisme, habitat et activités / paysage, patrimoine et tourisme / infrastructures et réseaux / aspects technico-économiques. L'évaluation faite est synthétisée sous forme de tableaux utilisant un jeu de couleurs. Une fois le fuseau retenu, le tracé est plus finement défini et, dans trois cas relativement localisés, deux variantes de tracé sont étudiées et départagées.

D'une manière générale, la démarche présentée permet de bien comprendre et de justifier les raisons du choix du tracé finalement retenu : recherche cohérente des fuseaux potentiels pour chaque tronçon, sélection équilibrée des critères d'analyse, qualité de l'analyse et de la comparaison des fuseaux, clarté des tableaux de synthèse.

Quelques observations peuvent être faites cependant :

- Si l'on comprend que dans certains cas, en raison du relief notamment, une partie de tronçon ne fasse pas l'objet de variantes (comme l'extrémité Est de la liaison Fréjus-Biançon près du lac de Saint-Cassien), l'on comprend moins bien en revanche pourquoi plus de la moitié de la liaison Biançon-La Bocca est présentée sans variantes, avec des explications relativement limitées sur l'élimination des tracés a priori possibles et non retenus.
- Le terme de « fuseau de moindre impact » utilisé pour qualifier le fuseau retenu à l'issue de l'analyse faite sur l'ensemble des 5 groupes de critères définis n'est pas le terme approprié car il induit une ambiguïté. En effet, le mot impact tel qu'il peut être compris dans ce document (d'étude d'impact) concerne l'environnement naturel ou humain, auquel se rapportent 3 des 5 groupes de critères (et non d'ailleurs 4 comme il est mentionné dans les différents fascicules), les deux autres groupes de critères étant consacrés aux appréciations techniques et économiques. Il conviendrait donc de n'utiliser que le terme de « fuseau le plus favorable », d'ailleurs également employé dans le texte de l'étude.
- Bien que l'exercice de choix du tracé soit objectivement bien conduit dans le cas de la liaison Boute-Trans, sa compréhension est fortement compliquée par le fait que les différentes variantes présentées (qui souvent se superposent partiellement) ne sont pas numérotées et que, selon les documents (textes et cartes), leur ordre de présentation diffère. De plus, les photos venant illustrer le texte ne précisent pas explicitement le fuseau concerné.

L'Ae recommande donc de mieux développer les raisons du choix du tracé sur la moitié Est du tronçon Biançon-La Bocca, d'éviter d'employer le terme de « fuseau de moindre impact » pour le fuseau retenu et d'améliorer certains points matériels de la présentation du choix des variantes de la liaison Boute-Trans.

3.4 Les impacts du projet et les mesures de suppression, réduction et compensation

3.4.1 Les impacts du projet, les mesures de suppression et de réduction des impacts

Les impacts « spécifiques » du projet retenu sur l'environnement et la santé sont analysés à la suite de la présentation du choix du projet. Comme indiqué plus haut (chap. 3.2.2), les effets génériques de ce type de liaison électrique souterraine (pose du câble en tranchée, raccords souterrains, équipements de raccordement aux postes en extrémité) sont décrits dans un chapitre précédent placé juste après l'état initial.

Ces analyses abordent l'ensemble des différents types d'impact possibles du projet, y compris les effets produits sur la santé par les champs électriques et magnétiques

Sur ce dernier point, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'assurer que les préconisations citées dans l'avis de l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (AFSSET)⁸ en date du 29 mars 2010 seront prises en compte.

Des mesures de suppression et de réduction des impacts relativement nombreuses sont retenues sur les milieux naturels, particulièrement durant la phase travaux qui apparaît comme la plus sensible : utilisation principalement des ouvrages d'art existants pour le franchissement des cours d'eau, ensouillage par demi-lit du cours d'eau autrement, mesures pour éviter les pollutions ainsi que les départs de feu, calendrier des travaux établi pour éviter les périodes de l'année les plus sensibles pour la faune ou la flore, mesures spécifiques à la protection des chauves-souris pour les ouvrages d'art utilisés, etc...

L'intervention sur le terrain d'un expert écologue en amont des travaux sous forme d'audit préalable, pour baliser les stations sensibles devant être évitées et adapter les détails du projet, est une mesure pratique qui mérite d'être notée. Il est également prévu une journée d'audit par année de chantier pour s'assurer du bon déroulement de l'aménagement du calendrier des travaux.

L'Ae recommande qu'une attention particulière soit portée à la réalisation effective de l'ensemble des mesures qui précèdent, au titre des engagements du maître d'ouvrage, et que, dans un souci de transparence, les données sûres à disposition du public pour sa bonne information.

Les impacts résiduels, après travaux, sur les habitats et les espèces apparaissent négligeables. L'évaluation des incidences sur les zones Natura 2000 susceptibles d'être concernées apparaissent comme non significatives.

Au plan du paysage, la conception même du présent projet - une ligne enterrée utilisant à 95 % le tracé des routes ou pistes existantes – constitue, par rapport au projet antérieur d'une ligne aérienne à 400 000 volts, une évolution essentielle qui permet de supprimer l'impact majeur du projet initial. Ce point déterminant mérite bien sûr d'être ici rappelé.

Néanmoins, si dans la plupart des cas (et notamment dans celui des routes empruntées, où la chaussée pourra être refaite sur la moitié latérale concernée) l'impact visuel résiduel des travaux sera négligeable, il pourra en revanche être sensible dans d'autres cas évoqués précédemment au chap. 3.2.2 concernant l'état initial (sur les pistes et leurs abords - y compris en secteur boisé et en zone de pente – et dans les traversées de terrains naturels).

L'Ae recommande donc qu'une attention plus forte soit portée au traitement paysager des zones susceptibles d'impact résiduel sensible (telles que Plan d'Auron, Bury, Malpasset, Biançon, partie Est du Tanneron...). Pour les quelques portions de pistes nouvelles établies sur versant (Biançon par exemple), il conviendrait de prévoir que les déblais soient remportés (et non versés sur la pente).

L'Ae recommande également que soient approfondies les réponses au risque d'érosion des pistes de forte pente utilisées et au risque de glissement de terrain.

Les impacts sur le milieu humain (autres que ceux pouvant concerner les champs électrique et magnétique évoqués plus haut) apparaissent très réduits en dehors de la période de chantier ; les mesures prises à ce titre (notamment en matière de circulation routière pour les travaux d'enfouissement sous les routes) n'appellent pas d'observations particulières. **L'Ae recommande cependant d'apporter des précisions sur la façon de réduire le bruit généré par les bobines d'inductance shunt (BIS) de Boute et de Trans en cas de dépassement de la valeur admise. Par ailleurs, conformément au protocole liant RTE à l'Assemblée permanente des chambres d'agriculture, les lieux**

⁸ Intégrée en 2010 dans la nouvelle Agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES)

de production, les chemins, les accès aux parcelles, les murets, les canaux et abords d'exploitation devront être reconstitués à l'identique.

L'Ae recommande également d'apporter des précisions sur la conception des deux BIS (avec schémas notamment), démontrant comment est maîtrisé le risque de pollution lié à leur important réservoir d'huile (26 tonnes), et indiquant quelle est la situation prévue pour la BIS de Trans en cas de crue centennale et au-delà.

Les impacts liés à l'exploitation des trois liaisons souterraines (visites, entretien des servitudes...), bien que sans doute modestes, sont très peu décrits ; l'Ae recommande donc de les préciser et de les globaliser sur l'ensemble du projet.

Les effets cumulatifs des trois liaisons sur l'environnement sont estimés comme étant quasiment nuls, les territoires concernés ne faisant pas apparaître d'interférence fonctionnelle.

L'Ae rappelle ici sa recommandation du chap. 3.1, de faire apparaître dans un fascicule commun une appréciation unique des impacts cumulatifs des trois tronçons ainsi qu'une synthèse globale des impacts du projet et des mesures de suppression, réduction et compensation de ces impacts.

3.4.2 La compensation des impacts résiduels

En matière d'effets permanents ou temporaires sur l'agriculture et la sylviculture, l'étude d'impact prévoit des indemnités conformes à un protocole signé au plan national.

Il est par ailleurs estimé, en raison de l'ensemble des mesures prises pour supprimer ou réduire les impacts du projet, que les impacts résiduels, très faibles, ne justifient pas de mesures compensatoires.

S'il est vrai que la nature-même de ce projet évite précisément l'essentiel des impacts que pouvait générer le précédent projet annulé par le Conseil d'Etat, ce projet comporte néanmoins certains impacts résiduels, notamment en matière de paysage, d'élargissement de piste en espace boisé classé avec l'objectif d'une largeur non boisée de 5 mètres, et d'entretien de cette dernière servitude.

L'Ae recommande donc au maître d'ouvrage de faire la liste de l'ensemble des impacts résiduels et de retenir des mesures compensatoires correspondantes.

3.5 Le résumé non technique

Ce document est conforme à ce qui peut être attendu sur la base des documents détaillés de l'étude d'impact.

L'Ae recommande d'y effectuer les ajustements qui seront en cohérence avec les modifications apportées aux documents principaux.