



**Monsieur le président de
l'Autorité environnementale**
Ministère de la Transition
écologique et de la cohésion des
territoires
Inspection générale de
l'environnement et du
développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Paris La Défense, le 30 juillet 2024

V/réf : **Décision n° F-084-24-C-0088 en date du 3 juin 2024**

N/réf : Projet Création du poste électrique "RHÔNA" 225 kV / 63 kV à Feyzin et de son alimentation par liaisons souterraines à 225 000 volts depuis Mions (69)

Objet : Recours administratif préalable obligatoire (RAPO) contre la décision de l'Autorité environnementale n° F-084-24-C-0088 en date du 3 juin 2024, après examen au cas par cas, sur la création du poste électrique RHÔNA 225 kV / 63 kV à Feyzin et de son alimentation par liaisons souterraines depuis Mions (69)

Monsieur le Président,

La société RTE Réseau de transport d'électricité (ci-après « RTE »), gestionnaire du réseau de transport d'électricité, envisage la création d'un poste électrique de transformation nommé « RHÔNA » 225 kV / 63 kV à Feyzin et de son alimentation, afin de le raccorder au réseau électrique existant, par deux liaisons souterraines à 225 kV depuis Mions (69).

Dans le contexte actuel d'incitation à la réduction drastique des émissions de CO₂ et de facilitation des démarches de décarbonation des industriels les plus émetteurs, RTE et les pouvoirs publics ont identifié la Vallée de la Chimie (au sud de Lyon) comme une zone propice pour la décarbonation de process industriels fortement émetteurs de CO₂. Les sollicitations des industriels conjuguées à une étude prospective indiquent qu'un besoin de puissance supplémentaire de l'ordre de 350MW s'avère nécessaire à moyen terme sur la zone.

Afin de satisfaire ces besoins dans des délais contraints et dans un secteur électriquement saturé, RTE a travaillé sur une solution technique globale et optimisée destinée à la fois à répondre au besoin de développer de la capacité de raccordement et à apporter une solution technique venant sécuriser le réseau public de transport d'électricité existant dans cette zone.

Comme indiqué en introduction, RTE envisage ainsi de créer un nouveau poste nommé RHÔNA avec deux liaisons d'alimentation permettant son raccordement au public de transport d'électricité

existant. Ce nouveau poste constituera un point d'appui 225 000 volts pour raccorder de futurs clients jusqu'à une puissance cumulée de l'ordre de 350 MW et un point d'injection vers le réseau 63 000 volts existant pour assurer sa sécurisation.

Le projet a été soumis à une phase de concertation en application de la circulaire du 9 septembre 2002 relative au développement des réseaux publics de transport et de distribution d'électricité dite circulaire « Fontaine ».

A ce titre, l'emplacement (pour le poste) et les fuseaux (pour les liaisons souterraines) de moindre impact environnemental ont été validés par le sous-préfet du Rhône lors de la réunion du 12 avril 2024 (Instance locale de Concertation) sur la base du dossier de concertation. Cette validation a été reprise officiellement dans un courrier signé par la sous-directrice du système électrique et des énergies renouvelables, Mme Hermine Durand, en date du 11 juillet 2024.

Ce projet nécessite l'obtention de plusieurs autorisations administratives dont notamment des déclarations d'utilité publique pour les liaisons souterraines au titre du code de l'énergie et un permis de construire pour le poste électrique.

RTE a déposé, au titre de la rubrique 32 de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, un [dossier de demande d'examen au cas par cas](#) enregistré sous le numéro AE-CERFA : F-084-24-C-0088 reçu le 24 avril 2024.

Ce projet a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale de l'Autorité environnementale (Ae - IGEDD), après examen au cas par cas le 3 juin 2024, ci-jointe.

Cette décision fait l'objet du présent recours administratif préalable obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du VII de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement aux fins d'en obtenir la révision.

RTE présente un projet dont la réussite est essentielle pour la décarbonation de la Vallée de Chimie. Le projet présenté est la solution technique globale et optimisée la plus à même de répondre au besoin de développement des capacités d'alimentation électrique pour de futurs projets de décarbonation, tout en garantissant la sécurisation du réseau public de transport d'électricité sur la zone.

RTE a porté une grande attention à minimiser les impacts environnementaux de ce projet, sous tous ses angles, dès la conception du projet et notamment dans le cadre de la concertation Fontaine.

Les éléments mentionnés par l'Autorité environnementale dans sa décision trouvent une réponse documentée dans le dossier de cas par cas, dont certains éléments sont complétés dans le cadre du présent RAPO.

RTE est engagé dans la démarche « Eviter-Réduire-Compenser-Suivre » qui concerne de nombreux projets de ce type en France, et met un soin particulier dès la conception du projet et de manière itérative tout au long de son élaboration et de sa réalisation, à éviter les impacts, à réduire ceux qui ne peuvent être évités et à compenser en tout dernier recours.

Dans ces conditions, compte tenu des caractéristiques du projet, de sa localisation, de l'état actuel des parcelles concernées et de l'utilisation qui en sera faite à l'issue de la réalisation du projet, les motifs retenus par l'Autorité environnementale ne sont pas de nature à justifier sa décision de soumettre, après examen au cas par cas, la réalisation du projet à évaluation environnementale.

Ainsi le maître d'ouvrage RTE sollicite une absence d'évaluation environnementale sur ce projet, ceci afin de permettre sans attendre la décarbonation de la Vallée de la Chimie, à travers un projet respectueux de l'environnement.

Souhaitant que vous puissiez donner une suite favorable à ce recours, nous sommes à votre disposition pour vous fournir tout complément d'information qui pourrait vous être nécessaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les plus sincères.

La Directrice Générale du Pôle Gestion de l'Infrastructure

Thérèse BOUSSARD

Annexes :

- Recours administratif préalable obligatoire (RAPO)
- Décision n° F-084-24-C-0088 du 3 juin 2024

BOUSSA
RD
Therese

Signature
numérique de
BOUSSARD
Therese
Date : 2024.07.30
17:24:51 +02'00'

I. Rappel des faits et de la procédure

1. OBJECTIFS DU PROJET

Les pouvoirs publics souhaitent accélérer la transition énergétique et aider les projets de décarbonation et de relocalisation de l'industrie. Au travers des échanges sur l'accélération de la transition énergétique, plusieurs zones industrielles à fortes émissions de CO₂ ont été identifiées comme devant faire l'objet de réductions importantes de ces émissions. Parmi celles-ci, figure la Vallée de la Chimie au sud de Lyon. Localement, la réduction des émissions de carbone dans la Vallée de la Chimie est un enjeu majeur pour le Grand Lyon car cette zone émet 26% des Gaz à Effets de Serre de la Métropole.

La Vallée de la Chimie est actuellement alimentée en électricité par un réseau 63 000 volts déjà saturé et qui nécessite d'être renforcé pour pouvoir répondre aux démarches de décarbonation des industriels. Ces démarches peuvent être de différentes natures et sont souvent vectrices de nouveaux besoins d'alimentation en électricité. Les sollicitations des industriels conjuguées à une étude prospective indiquent qu'un besoin de puissance supplémentaire de l'ordre de 350MW s'avère nécessaire à moyen terme sur la zone.

Le projet présenté par RTE vise ainsi un double objectif :

Répondre à la demande de raccordement d'un client industriel et créer des capacités de raccordement pour de futurs projets de décarbonation en Vallée de la Chimie ;
Sécuriser le réseau 63 000 volts existants.

La réussite du projet présenté par RTE est essentielle pour la décarbonation de la Vallée de Chimie.

2. LE PROJET

2.1. Description du Projet

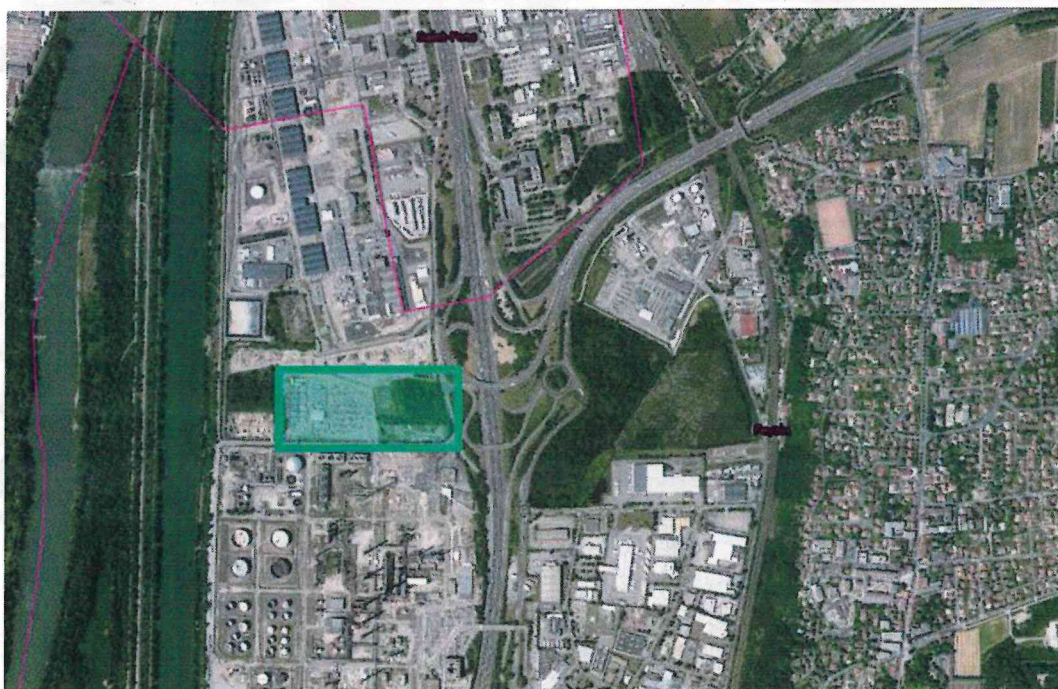
Le projet (ci-après « le Projet ») consiste à :

- créer un poste électrique de transformation 225 000 / 63 000 volts dénommé RHÔNA, sur la commune de Feyzin (Rhône 69), comprenant des installations électriques sous enveloppes métalliques installées en bâtiments. Ce poste sera construit sur une parcelle d'environ 11 000 m². Il sera équipé d'un transformateur 225 000 / 63 000 volts de 170 MVA (cf. carte ci-dessous). Deux liaisons souterraines 63 000 volts existantes seront entrées en coupure dans le futur poste. Pour cela, quatre longueurs de câble d'environ 50 m seront à créer.
- créer deux liaisons souterraines 225 000 volts, au départ du poste électrique existant de MIONS, pour alimenter le futur poste de RHÔNA. Ces deux liaisons, de 13 et 15 km environ chacune, seront construites principalement sous des voiries et des chemins d'exploitation existants. Sur de faibles linéaires, elles longeront ou traverseront des parcelles agricoles exploitées (tracé nord en vert et tracé sud en violet sur les cartes ci-dessous).

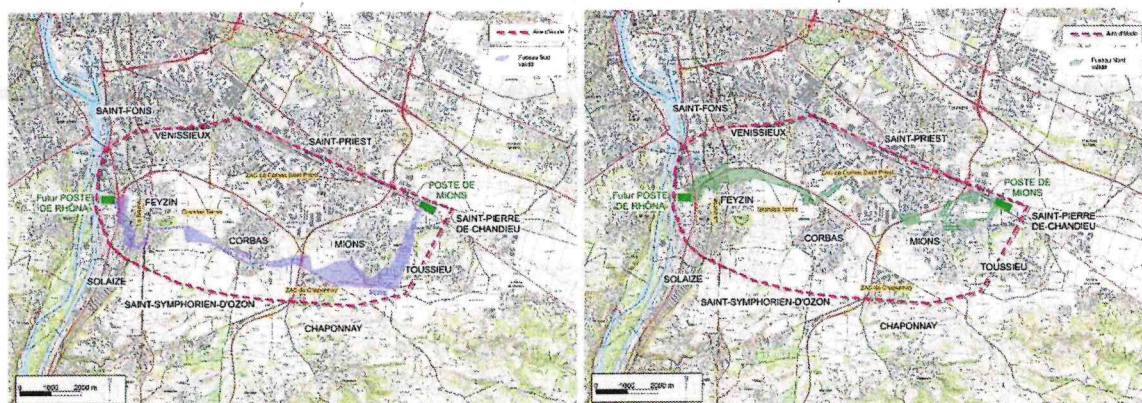
2.2. L'emplacement du Projet

L'emplacement (pour le poste) et les fuseaux (pour les liaisons souterraines) de moindre impact environnemental ont été validés par le sous-préfet du Rhône lors de la réunion de l'Instance Locale de Concertation du 12 avril 2024, puis ont fait l'objet d'une validation officielle par courrier du 11 juillet 2024, signé par la sous-directrice du système électrique et des énergies renouvelables, Mme Hermine Durand.

Ils sont représentés ci-dessous. Comme il ressort de l'examen de la carte, la parcelle du poste est située au sein d'une zone industrialisée.



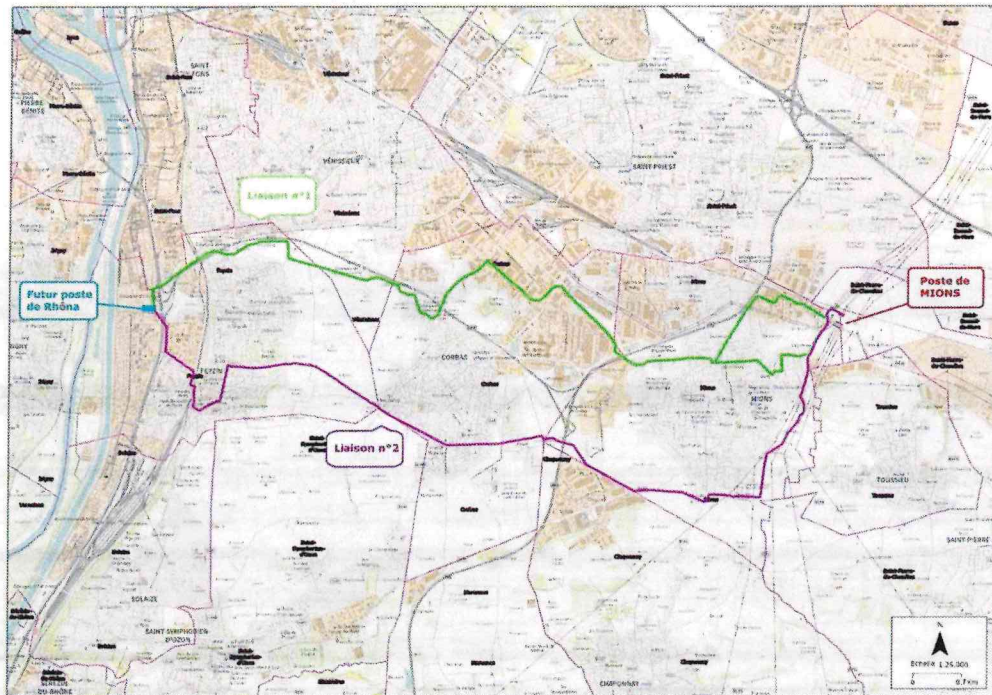
Carte de l'emplacement de moindre impact validé pour le poste de Rhône, qui occupera 1.1 ha sur les 10ha de la parcelle colorisée en bleu



Carte des fuseaux de moindre impact validés pour la ligne Sud et la ligne Nord

Au sein de ces fuseaux, qui peuvent mesurer plusieurs centaines de mètres de large, les tracés des deux liaisons ont été positionnés aussi finement que possible à ce stade du projet (cf. carte ci-dessous). La

demande d'examen au cas par cas et l'ensemble des documents associés ont été rédigés sur la base de ces tracés. Sur le tracé nord, deux variantes de tracé restent possibles. Ces deux variantes sont toutes les deux sous voiries existantes.



Carte des tracés étudiés au stade de la demande de cas par cas

2.3. Le coût estimé du Projet

Le coût du Projet est estimé à environ 92 millions d'euros aux conditions économiques de 2023.

3. AVANCEMENT DU PROJET

Les étapes franchies à ce stade sont les suivantes :

- **25 juillet 2023** : Recevabilité de la Justification Technico Economique (JTE) prononcée par le Ministère de la transition écologique et solidaire, conformément aux dispositions de la circulaire dite « Fontaine ».
- **23 février au 23 mars 2024** : phase de concertation prévue par la circulaire dite « Fontaine » du 9 septembre 2002 relative au développement des réseaux publics de transport et de distribution de l'électricité.
- **12 avril 2024** : Validation en Instance Locale de Concertation de l'emplacement de moindre impact (EMI) et des fuseaux de moindre impact (FMI) – validation officiellement reprise par courrier du 11 juillet 2024.
- **24 avril 2024** : Transmission du dossier d'examen au cas par cas à l'Autorité environnementale.
- **2 mai 2024** : Réception de l'ensemble des pièces du dossier d'examen au cas par cas.
- **3 juin 2024** : Décision de l'Ae de l'IGEDD de soumettre le Projet à évaluation environnementale.

Les étapes qui restent sont notamment :

- Dépôt des demandes de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) au titre du code de l'énergie pour les liaisons souterraines à 225 000 volts ;
- Enquête publique (ou consultation du public pour les DUP en cas d'absence d'évaluation environnementale) ;
- Autorisation de défrichement ;
- Demande de dérogations espèces protégées si besoin ;
- Permis de construire pour le poste à créer ;
- Consultation des maires et des gestionnaires des domaines publics en application de l'article R. 323-25 du code de l'énergie.

RTE poursuit à chacune de ces étapes, la séquence Eviter, Réduire, Compenser, Suivre, témoignant d'une prise en compte des enjeux du Projet à l'égard de l'environnement dès la conception du Projet et de la mise en œuvre d'une démarche intégrée.

4. PIECES TRANSMISES

Les pièces suivantes ont été transmises au moment du dépôt du dossier, le 24 avril 2024 :

- **Cerfa 14734*04 - Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale**

Annexe 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Annexe 3 : Plan de situation

Annexe 4 : Photographies de la zone d'implantation

Annexe 5 : Plan du Projet

Annexe volontaire 1 : Notice complémentaire à la demande d'examen au cas par cas

Annexe volontaire 2 : Note de synthèse des enjeux écologiques

Annexe volontaire 3 : Rapport de l'hydrogéologue

Par ailleurs, le diagnostic écologique sur le milieu naturel, la faune et la flore sur quatre saisons réalisé par le cabinet ACER CAMPESTRE a été transmis le 2 mai 2024 à la demande expresse de l'instructeur de l'Ae de l'IGEDD.

Ainsi, les pièces transmises pour permettre à l'Autorité environnementale (Ae) de faire son appréciation étaient nombreuses et précises quant à la description du Projet, de ses incidences et des mesures prises pour les éviter, les réduire et le cas échéant, en dernier recours, les compenser, témoignant d'une prise en compte des enjeux du Projet à l'égard de l'environnement dès la conception du Projet et de la mise en œuvre d'une démarche intégrée.

Malgré toutes les démarches menées et à venir, à la suite de la demande d'examen au cas par cas reçue au mois de mai 2024, l'Ae de l'IGEDD a décidé le 3 juin 2024 de soumettre le Projet à évaluation environnementale.

5. CONSEQUENCES SUR LE PLANNING DE LA DECISION DE L'IGEDD

Le planning prévisionnel initial permettait d'envisager un dépôt des dossiers de demandes de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour les liaisons souterraines en septembre 2024 et une fin d'instruction pour mars 2025, suivie ensuite du dépôt de la demande de permis de construire pour la construction du poste de RHONA ce qui permettait d'être en capacité de démarrer les travaux début 2026.

Ce planning permettait une mise en service du poste de RHONA au second semestre 2028.

En soumettant les projets à évaluation environnementale, l'Autorité environnementale peut compromettre les échéances anticipées dans la mesure où cela induit un potentiel délai de 18 mois supplémentaire (rédaction de l'étude d'impact pendant 12 mois et instruction pendant 6 mois).

Cette décision est susceptible d'entraîner ainsi un décalage global de la mise en service du Projet, soit une mise en service à l'été 2029 pour le poste de RHONA, ralentissant d'autant la décarbonation de la Vallée de la Chimie.

II. Discussion

Dans sa décision n° F-084-24-C-0088 en date du 3 juin 2024, rendue après examen au cas par cas, sur la création du poste électrique 225/63 kV RHÔNA sur la commune de Feyzin et de son raccordement par deux liaisons souterraines 225 kV au poste de Mions (69), l'Autorité environnementale a considéré sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, que l'absence d'incidences négatives notables sur l'environnement et sur la santé humaine n'était pas démontrée, et que ce Projet devait en conséquence être soumis à évaluation environnementale.

L'autorité chargée de l'examen au cas par cas fonde sa décision au regard des critères pertinents énumérés à l'annexe de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement et des mesures et caractéristiques du Projet présentées par le maître d'ouvrage et destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables de celui-ci sur l'environnement et la santé humaine.

Or, la démarche poursuivie par RTE a permis l'intégration des préoccupations d'environnement dès la conception du Projet selon un processus progressif et continu qui s'articule en 3 étapes :

- La Justification Technique et Economique (JTE) du Projet en rappelant les hypothèses, les besoins et les différentes solutions techniques qui sont à l'origine du Projet ainsi que celle envisagée par RTE ;
- La définition et validation d'une aire d'étude dans laquelle peut être envisagée l'insertion des ouvrages ; cette aire d'étude exclut, a priori, les espaces identifiés au sein desquels les ouvrages projetés engendreraient des impacts environnementaux trop forts ;
- L'identification, l'évaluation et l'intercomparaison, notamment sur la base de critères environnementaux, des emplacements pour les ouvrages à haute ou très haute tension projetés, puis la proposition à validation préfectorale de l'emplacement de moindre impact (pour le poste) et des fuseaux de moindre impact (pour les liaisons souterraines) qui s'appuie

principalement sur la séquence d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts résiduels.¹

Ainsi, pour les liaisons souterraines, au cours de cette démarche, RTE va progressivement passer d'une logique d'évitement des zones où le Projet aurait des impacts forts à une logique de réduction ou de compensation des impacts résiduels lorsqu'à l'intérieur du fuseau retenu, le tracé est déterminé.

A cet égard, les mesures présentées dans le cadre de la demande d'examen au cas par cas – complétées par le présent recours – pourront être prises en considération par l'autorité d'instruction. En effet, l'article R. 122-3-1 VI.- du code de l'environnement permet aux autorités compétentes pour autoriser les travaux de s'assurer à chaque étape du processus que le maître d'ouvrage a effectivement respecté la méthodologie progressive inhérente à la séquence ERC :

*« Lorsque l'autorité chargée de l'examen au cas par cas décide qu'un projet ne nécessite pas la réalisation d'une évaluation environnementale, l'autorité compétente **vérifie au stade de l'autorisation que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié cette décision.** »*

Ainsi, l'ensemble des éléments présentés par RTE, et les compléments d'information annoncés seront présentés et contrôlés.

La même démarche se retrouve aussi pour la création du poste.

S'agissant d'un projet à 225 kV, la Justification Technique et Economique (JTE), le Dossier de Présentation et Proposition de l'aire d'étude et le Dossier de Concertation fusionnés ont été examinés et validés au niveau ministériel.

La JTE a été jugée recevable le 25 juillet 2023 par le ministère chargé de l'énergie.

La concertation Fontaine menée sous l'égide du sous-préfet du Rhône a permis de valider **l'aire d'étude, l'emplacement** et les **fuseaux de moindre impact** lors de l'Instance Locale de Concertation du 12 avril 2024.

Il sera démontré qu'au regard des critères pertinents de l'annexe III de la directive 2011/92/ UE du 13 décembre 2011 repris en annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement ainsi que des mesures et caractéristiques du Projet présentées par les maîtres d'ouvrage et destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables de celui-ci sur l'environnement et la santé humaine, les motifs avancés par l'Autorité environnementale ne sont pas de nature à justifier la décision de soumission à évaluation environnementale du Projet.

En effet, si l'on reprend l'annexe de l'article R. 122-3-1 précitée :

- Ni les **caractéristiques du Projet** considérées notamment par rapport à la dimension et à la conception de l'ensemble du Projet, au cumul avec d'autres projets existants ou approuvés, à l'utilisation des ressources naturelles, en particulier le sol, les terres, l'eau et la biodiversité, à la

¹ Dans le cadre de ce projet, la définition de l'aire d'étude et des fuseaux a été réalisée dans un dossier fusionné (dossier de présentation et de proposition d'aire d'étude et dossier de concertation fusionnés)

production de déchets, à la pollution et aux nuisances, au risque d'accidents et/ ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné, notamment dus au changement climatique, compte tenu de l'état des connaissances scientifiques, aux risques pour la santé humaine (dus, par exemple, à la contamination de l'eau ou à la pollution atmosphérique),

- Ni la **localisation du Projet** considérée en prenant notamment en compte l'utilisation existante et approuvée des terres, la richesse relative, la disponibilité, la qualité et la capacité de régénération des ressources naturelles de la zone (y compris le sol, les terres, l'eau et la biodiversité) et de son sous-sol, la capacité de charge de l'environnement naturel, en accordant une attention particulière aux zones suivantes (i) Zones humides, rives, estuaires, (ii) Zones côtières et environnement marin, (iii) Zones de montagnes et de forêts (iv) Réserves et parcs naturels (v) Zones répertoriées ou protégées par la législation nationale ; zones Natura 2000 désignées en vertu des directives 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 (vi) Zones ne respectant pas ou considérées comme ne respectant pas les normes de qualité environnementale fixées par la législation de l'Union européenne et pertinentes pour le projet (vii) Zones à forte densité de population (viii) Paysages, sites et monuments importants du point de vue historique, culturel ou archéologique,
- Ni le **type et les caractéristiques des incidences notables probables que le Projet pourrait avoir sur l'environnement** en tenant compte de l'ampleur et l'étendue spatiale des incidences (zone géographique et importance de la population susceptible d'être touchée, par exemple), la nature des incidences, la nature transfrontalière des incidences, l'intensité et la complexité des incidences, la probabilité des incidences, le début, la durée, la fréquence et la réversibilité attendus des incidences, le cumul des incidences avec celui d'autres projets existants ou approuvés, la possibilité de réduire les incidences de manière efficace,

Ne justifient la décision de l'Autorité environnementale au cas d'espèce.

Cette décision apparaît donc infondée pour les motifs suivants.

1. La consistance et la nature du Projet

Le projet du futur poste 225/63 kV de RHÔNA et de son raccordement en souterrain 225 kV au poste de MIONS se justifie par le besoin d'adaptation du réseau de transport d'électricité pour la décarbonation de la Vallée de la Chimie et pour la sécurisation du réseau électrique dans la zone.

En effet, la réussite de ce projet est essentielle pour la décarbonation de la Vallée de Chimie, au sud de Lyon, zone hébergeant de nombreux industriels fortement émetteurs de Gaz à Effet de Serre. **La Vallée de la Chimie est actuellement alimentée en électricité par un réseau 63 000 volts déjà saturé et qui nécessite d'être renforcé pour pouvoir répondre aux démarches de décarbonation des industriels.** Ces démarches peuvent être de différentes natures et sont souvent vectrices de nouveaux besoins d'alimentation en électricité. Le projet présenté est la solution technique globale et optimisée la plus à même de répondre au besoin de développement des capacités d'alimentation électrique pour de futurs projets de décarbonation, tout en garantissant la sécurisation du réseau public de transport d'électricité sur la zone.

Il prévoit les travaux suivants :

- **La création du poste électrique 225 / 63 kV sur la commune de Feyzin (69)**

Le projet consiste à créer un poste électrique de transformation 225 / 63 kV dénommé « RHÔNA », sur la commune de Feyzin (Rhône 69), comprenant des installations électriques sous enveloppes métalliques installées en bâtiments. Ce poste sera construit sur une parcelle d'environ 11 000 m². Il sera équipé d'un transformateur 225 / 63 kV de 170 MVA. Dans les postes électriques en bâtiments, l'isolation électrique est assurée par l'utilisation de gaz, contrairement aux postes aériens où elle est réalisée par l'air. Ainsi, l'isolation de la partie 225 kV se fera grâce à de l'hexafluorure de soufre (SF₆) et celle de la partie 63 kV par du fluoronitrile. Deux liaisons souterraines à 63 kV Belle-Etoile – Raffinerie Feyzin seront entrées en coupure dans le futur poste. Quatre longueurs de câble d'environ 50 m sont à créer.

Le poste permettra d'accueillir des projets de décarbonation de l'industrie et de sécuriser le réseau existant. Le poste sera automatisé et téléconduit à distance. Seules les interventions de maintenance ou de dépannage nécessiteront une présence humaine ponctuelle.

- **et le raccordement par deux liaisons souterraines 225 kV au poste électrique existant de MIONS (69)**

Le projet consiste à créer deux liaisons souterraines à 225 kV, au départ du poste électrique existant de MIONS, pour alimenter le futur poste électrique de RHÔNA (liaisons souterraines MIONS – RHÔNA 1 & 2). Ces deux liaisons, de 13 et 15 km environ chacune, seront construites principalement sous des voiries et des chemins d'exploitation existants. Les tranchées pour les liaisons souterraines sont de 0,80 m de largeur et de 1,5 m de profondeur.

Les liaisons électriques souterraines de raccordement au réseau de transport d'électricité sont constituées de matériaux inertes et ne nécessitent aucune intervention pour la maintenance, sauf en cas d'avarie. Les liaisons souterraines sont invisibles après réalisation. Sur une bande de 5 mètres centrée sur les liaisons, les constructions et plantations d'arbres à racines profondes sont interdites, les autres cultures ou plantations sont autorisées.

Si la création du poste en lui-même est soumise à la procédure d'examen au cas par cas en application de la rubrique 32 de la nomenclature (construction de postes de transformation dont la tension maximale de transformation est égale ou supérieure à 63 kilovolts), la réalisation d'une liaison souterraine seule n'y est pas soumise **en tant que telle** compte tenu de son **absence d'incidence notable** de principe sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, à savoir :

- 1° La population et la santé humaine ;
- 2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ;
- 3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;
- 4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;
- 5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°.

Les incidences sur les facteurs énoncés englobent les incidences susceptibles de résulter de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs et aux catastrophes pertinents pour le projet concerné.

Seules les liaisons aériennes sont identifiées au titre de la rubrique 32 de la nomenclature comme rendant nécessaire un examen au cas par cas, ou une évaluation environnementale systématique pour les liaisons électriques aériennes d'une longueur supérieure à 15 km et d'un niveau de tension supérieur ou égal à 225 kV.

La liaison souterraine apparaît dans la demande d'examen au cas par cas du fait de la notion de « projet » et de son effet attractif sur le reste d'un projet soumis pour l'une de ses composantes à évaluation environnementale, alors même que les autres composantes dudit projet seraient non soumises au regard de leurs propres caractéristiques à évaluation environnementale (CE, ch. réunies, 1er juillet 2020, Assoc. Athéna, n° 423076).

Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, des plans et des programmes et son décret d'application n° 2016-1110 du 11 août 2016, qui ont pour objet de transposer la directive 2014/52/UE, sont visés des « *projets* » et non plus des « *programmes de travaux* ».

Désormais, l'article L. 122-1 II du code de l'environnement rend nécessaire de soumettre à une évaluation environnementale (en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas), « *les projets* » qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine.

Aux termes du 1° du I de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, constitue un projet :

« la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol ».

Cette définition très généraliste, est complétée au III du même article avec la précision suivante :

*« L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après 'étude d'impact', de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage. [...] **Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité** ».*

L'appréciation des incidences sur l'environnement des projets ou de leur modification doit donc être globale.

Le projet doit être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés.

Au regard notamment du lien fonctionnel unissant les travaux principaux de réalisation du poste et ceux, néanmoins périphériques, de réalisation des liaisons souterraines de raccordement, RTE a eu le souci de présenter en toute transparence le projet de réalisation du poste électrique 225 / 63 kV RHONA et ses liaisons électriques souterraines de raccordement.

De ce fait, les éventuelles incidences environnementales des liaisons souterraines ont été prises en compte par RTE et intégrées à la demande d'examen au cas par cas.

Cependant, il ressort clairement de la décision de l'Autorité environnementale au cas d'espèce que les motifs ayant fondé la soumission du Projet à évaluation environnementale ressortent principalement de la composante du Projet constitué des liaisons souterraines, et non de la création du poste lui-même.

Cette circonstance interroge dès lors que la nature de cette composante du Projet, qui constitue des liaisons souterraines et non aériennes, ne justifie pas, par principe, de soumission à examen au cas par cas au regard de ses caractéristiques.

En effet, au regard des critères retenus par la Directive s'agissant des caractéristiques d'un projet, tenant aux « *dimension et à la conception de l'ensemble du projet, au cumul avec d'autres projets existants ou approuvés, à l'utilisation des ressources naturelles, en particulier le sol, les terres, l'eau et la biodiversité, à la production de déchets, à la pollution et aux nuisances, au risque d'accidents et/ ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné, notamment dus au changement climatique, compte tenu de l'état des connaissances scientifiques, aux risques pour la santé humaine dus, par exemple, à la contamination de l'eau ou à la pollution atmosphérique* » **, un projet de liaison souterraine ne présente aucune caractéristique susceptible par nature de rendre nécessaire une étude d'impact.**

Les raisons pratiques et scientifiques qui justifient une exclusion de la nomenclature et donc que les liaisons souterraines soient dispensées par nature d'évaluation environnementale sont nombreuses :

- Leur emprise est très limitée ($l = 0,7\text{m}$, $p = 1,5\text{m}$) :
 - o l'occupation du domaine public ou privé est faible, avec la constitution d'une occupation légale s'agissant du domaine public routier ou d'une servitude pour les propriétés privées (2,5 m de part et d'autre de l'axe pour ce type de liaison), au droit de la canalisation qu'il est nécessaire de laisser vierge de toute construction (zone *non ædificandi*) ou plantation à racines profondes (zone *non sylvandi*) ;il est seulement nécessaire de garder un accès disponible pour une éventuelle réparation : réouverture de la tranchée pour accéder aux câbles et réparer les éventuelles avaries.
- Cette technologie permet la mutualisation avec les infrastructures routières, réduisant ainsi l'impact environnemental en s'insérant dans des zones déjà artificialisées.

- Certains impacts sont intrinsèquement liés au choix des périodes d'intervention pour réaliser les travaux (ex. Période sèche) et peuvent en conséquence être facilement évités.
- Si les impacts environnementaux des liaisons souterraines tant sur les milieux naturels que sur l'activité agricole existent, c'est principalement pendant la phase de chantier, phase temporaire, dont l'emprise est plus importante que la superficie du chantier d'une ligne aérienne, en raison d'une technique de pose majoritairement en tranchée².

Mais en phase d'exploitation, donc de façon pérenne, l'impact environnemental devient très faible : la nature reprend ses droits au-dessus des lignes souterraines et les activités agricoles reprennent comme avant leur implantation ; l'impact éventuel de la présence de l'ouvrage lui-même sur les sols en zone agricole (désorganisation des horizons des sols, tassement, foisonnement, etc.) s'estompe habituellement rapidement pour des liaisons souterraines. Les retours d'expérience de RTE sur des liaisons haute tension montrent qu'elles peuvent avoir un effet micro-drainant lié au bouleversement de la structure des sols. L'impact dépend de la période de développement des cultures : les cultures semées en automne et qui bénéficient des pluies printanières sont bien plus tolérantes que celles semées au printemps. L'effet s'estomperait au bout de trois années.

L'impact éventuel de l'élévation de température due à la présence des câbles sur la croissance des végétaux sur des liaisons haute tension a des effets inexistantes voire légèrement positifs.

- L'impact paysager d'une liaison souterraine est également très minime et par nature uniquement temporaire, par rapport à celui d'une ligne aérienne. Une liaison souterraine, lorsqu'elle traverse en majorité des milieux ouverts (non boisés et sans construction à l'aplomb) comme c'est le cas en l'espèce, ne génère pas d'impact paysager. L'utilisation des ouvrages souterrains répond d'ailleurs généralement à une volonté de supprimer l'impact visuel que peut causer une ligne électrique aérienne.

Par ailleurs, au regard des éléments rappelés ci-avant, le choix de retenir une liaison souterraine plutôt qu'aérienne, choix comparativement très couteux pour le maître d'ouvrage, est donc d'ores et déjà considéré comme une **mesure d'évitement d'impact environnemental**.

Il convient également de relever la grande expérience de RTE dans la mise en œuvre de la technique du câble souterrain : utilisée depuis 90 ans dans les réseaux de transport d'électricité, elle l'est également en très haute tension à 225 000 volts depuis 80 ans. Pendant plusieurs décennies, cette technique a été utilisée exclusivement en milieu urbain dense, pour lesquels RTE dispose d'une expérience reconnue en matière de mise en œuvre et de maîtrise des effets de ces ouvrages.

² En dehors d'obstacles particuliers, la mise en place des câbles se fait grâce à l'ouverture d'une tranchée. Les fourreaux sont déposés en fond de tranchée. La tranchée est ensuite remblayée avec ses propres matériaux. Enfin les câbles sont tirés dans les fourreaux, et les jonctions sont réalisées. Dans le cas où l'ouvrage est amené à traverser une voirie importante, une voie SNCF, un canal ou une rivière, des techniques spécifiques peuvent être adoptées. Ces techniques consistent à faire passer en profondeur sous l'obstacle des fourreaux, dirigés par un dispositif de guidage, sans ouvrir de tranchée. Le mode de pose en ensouillage peut être utilisé pour le franchissement des cours d'eau.

Les techniques ayant évolué, RTE installe depuis environ 20 ans des liaisons souterraines en plein champ. Ces opérations font l'objet d'études et de suivis, avec la profession agricole notamment puisque la majeure partie de ces ouvrages est installée dans des terrains agricoles.

Les impacts des liaisons souterraines en général sont bien connus de RTE compte tenu de son retour d'expérience à ce sujet.

Le dossier comprend d'ailleurs une description précise de la pose et du déroulement d'un chantier en annexe volontaire 1 au CERFA (Notice complémentaire). Un document présentant les « *impacts génériques des liaisons souterraines* » est déjà à la disposition de l'IGEDD dans d'autres dossiers.

Par nature, une liaison souterraine ne justifie donc pas d'une décision de cas par cas, eu égard au caractère minime des impacts environnementaux qu'elle génère, le caractère minime étant seulement lié à la phase chantier (pose de la liaison souterraine).

Elle constitue d'ailleurs une mesure d'évitement importante et coûteuse par rapport au choix d'une liaison aérienne.

Il sera démontré que la localisation du Projet et les milieux traversés par les liaisons souterraines ne justifient pas plus une décision de soumission à évaluation environnementale du Projet.

2. La localisation du Projet

Rappelons en premier lieu que la création de nouveaux ouvrages électriques des réseaux publics de transport et de distribution d'électricité est soumise à une phase de concertation dite « Concertation Fontaine » qui permet de partager avec l'ensemble des parties prenantes d'un territoire les principales caractéristiques des nouvelles infrastructures de réseau. Elle repose sur la Circulaire du 9 septembre 2002 relative au développement des réseaux publics de transport et de distribution d'électricité dite Circulaire « Fontaine ».

La concertation dite "Fontaine" poursuit trois objectifs, constituant une démarche « en entonnoir » pour déterminer une solution de moindre impact.

Le premier objectif porte sur le partage et la validation avec les parties prenantes de l'aire d'étude dans laquelle les études et les travaux de raccordement seront réalisés. L'aire d'étude permet de réduire le périmètre d'implantation du projet pour exclure, dans un premier temps, les grands enjeux identifiés (infrastructures, bourgs de village, cours d'eau, sites militaires, zones à enjeux environnementaux ou de sauvegarde) et disposer d'une surface géographique suffisamment grande pour que des solutions techniques puissent être proposées.

Le deuxième objectif consiste à établir, à l'intérieur de l'aire d'étude retenue, un diagnostic de l'ensemble des composantes environnementales du territoire concerné afin de recenser et hiérarchiser les principaux enjeux environnementaux à prendre en considération.

Le troisième et dernier objectif est de **déterminer avec les parties prenantes un emplacement (pour le poste) et un fuseau (pour la liaison souterraine) dit de moindre impact parmi les options présentées** au sein de l'aire d'étude et à la suite de leur intercomparaison.

Au terme de la concertation Fontaine, menée sous l'égide du sous-préfet, **le procès-verbal de fin de concertation permet de valider**, sur la base d'un dossier fusionné :

- **un fuseau de moindre impact pour les projets de liaisons électriques ;**
- **un emplacement de moindre impact pour les projets de poste électrique.**

Au cas d'espèce, le dossier de concertation expose ainsi les données connues en matière environnementale ayant alimenté la concertation Fontaine et décompose la logique qui a permis d'aboutir aux FMI et EMI :

2 SYNTHÈSE DES ENJEUX DE L'AIRE D'ÉTUDE

Les principales caractéristiques environnementales et les enjeux recensés sur l'aire d'étude sont liés :

- à la Vallée de la Chimie et les risques industriels qui l'accompagnent,
- à la difficulté technique du franchissement de la Balmes du Rhône pour une ligne souterraine,
- à la présence de captages d'alimentation en eau potable,
- au réseau souterrain dense de canalisations de gaz et d'hydrocarbures,
- à la présence de quelques habitats naturels potentiellement intéressants pour l'avifaune, les reptiles et les mammifères,
- au réseau de hâles qui accompagne les parcelles agricoles,
- à l'exploitation de parcelles agricoles issues du plateau des Grandes Terres,
- à l'habitat dense des bourgs de l'aire d'étude,
- à la circulation importante des grands axes routiers (A7, A46, Boulevard Urbain Sud).

Niveau d'enjeu
Faible
Moyen
Élevé

Classification des enjeux au regard des lignes souterraines à créer et du poste de RHÔNA :

	Enjeux de l'aire d'étude	Compatibilité avec le poste	Compatibilité avec les lignes souterraines	Classement de l'enjeu
Milieu physique	Relief : Balmes du Rhône à Feyzin (escarpement de plus de 50 m)	Pas d'incompatibilité avec le poste	Constitue une difficulté technique pour les lignes souterraines.	
	Présence de quatre captages d'alimentation en eau potable dans l'aire d'étude.	Éloignés de la Vallée de la Chimie où est recherché l'emplacement du poste.	Mesures d'évitement et de réduction à mettre en place pendant le chantier.	
Risques naturels	Risque inondation	Pas d'incompatibilité avec le projet de poste.	Pas d'incompatibilité avec le projet.	
	Risque mouvement de terrain et cavités.	Pas d'incompatibilité avec le projet de poste.	Le projet de lignes souterraines tiendra compte des zones de mouvement de terrain et de suspicion de cavité. Réalisation d'études de sol.	
Risques industriels	PPRT vallée de la chimie, In Terra Log, CREALIS et SDPS.	Le poste électrique est compatible avec les PPRT, cependant, la phase travaux devra en tenir compte : information du personnel, emplacement des bases vie, etc.	Les lignes souterraines sont compatibles avec les PPRT, cependant, comme pour la construction du poste, la phase travaux devra en tenir compte.	
Milieu naturel	ZNIEFF zones humides, Plan national d'actions.	Un pré-diagnostic est réalisé. Les travaux tiendront compte de ses préconisations.		
	Espace Naturel sensible	Pas d'incompatibilité avec le projet.	Collaboration avec le gestionnaire pour l'organisation du chantier.	
Milieu humain	L'urbanisation de l'aire d'étude est hétérogène : centre bourgs et grands ensembles.	Pas d'incompatibilité avec le projet.	La proximité de l'habitat constitue un enjeu pour un chantier de ligne souterraine.	
	Nombreuses voies de circulation routière.	Pas d'incompatibilité avec le projet de poste électrique.	Nombreuses opportunités de cheminement pour les lignes souterraines. Gène importante lorsque les voies sont étroites ou la circulation très dense.	
	Infrastructures à franchir : voie ferrée, Boulevard urbain sud, Autoroute 46, canalisations de gaz, d'hydrocarbures ou de produits chimiques.	Pas d'incompatibilité avec le projet de poste électrique.	Implication de nombreux passages en sous œuvre pour les lignes souterraines.	
	Nombreuses zones d'activités et industrielles dans l'aire d'étude.	Pas d'incompatibilité avec le projet de poste électrique.	Risque de perturbation lors des travaux de lignes souterraines.	
	Agriculture.	L'emplacement du poste n'est pas recherché en zone agricole.	Les lignes souterraines sont compatibles avec l'agriculture des Grandes Terres. Perturbations temporaires en phase chantier.	
Urbanisme	Tourisme, loisir.	Pas d'incompatibilité avec le projet de poste électrique.	Zone peu touristique. Perturbations temporaires en phase chantier.	
	Pas d'enjeu particulier.	Le projet sera conforme aux documents d'urbanisme.		
Paysage et patrimoine	Pas d'enjeu particulier.	Le projet de poste en zone industrielle sera conforme à l'environnement qui l'accueille.	Le projet souterrain ne modifiera pas le paysage.	
	Nombreuses zones de présomption de prescriptions archéologiques.	Le service départemental de l'archéologie sera consulté en amont du projet.		

Conclusion

Le choix du parti de moindre impact (emplacement du poste et fuseaux de moindres impacts pour les lignes souterraines) tiendra compte des enjeux de l'aire d'étude afin de s'y adapter au mieux. La mise en place de mesures pour éviter et réduire permettra ensuite de limiter au maximum les effets du projet sur l'environnement et la santé.

Synthèse des enjeux de l'aire d'étude du dossier de 'concertation Fontaine'

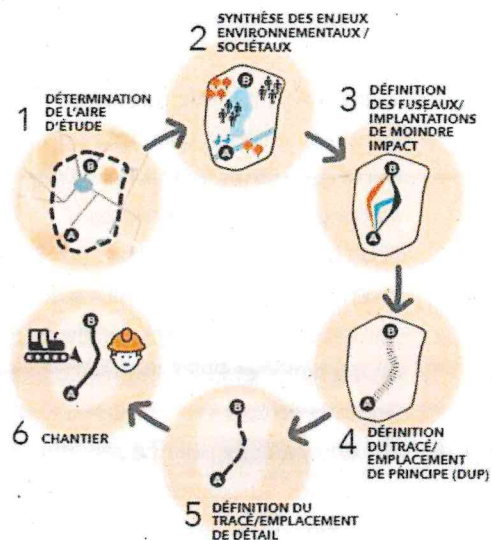
Au terme de cette concertation, l'emplacement de moindre impact du poste de RHÔNA et les fuseaux retenus pour les tracés du raccordement en souterrain ont été validés par le sous-préfet de Rhône lors de la réunion plénière du 12 avril 2024.

Les deux liaisons, de 13 et 15 km respectivement, seront construites à 75% sous des voiries et des chemins d'exploitation existants. Sur de faibles linéaires (moins de 7km sur les 28 km de liaisons souterraines calculés en cumulé, soit seulement 25 % du linéaire), elles longeront ou traverseront des parcelles agricoles exploitées.

Dans le cadre de ces travaux, les mesures présentées lors de la demande d'examen au cas par cas – complétées par le présent recours – seront prises en considération par les autorités chargées de l'instruction des futures autorisations (au titre de l'article R. 122-3-1 VI.- du code de l'environnement).

Le schéma ci-contre illustre la prise en compte par RTE de la démarche « ERC-S » tout au long du processus d'élaboration d'un projet.

Les mesures d'évitement et de réduction sont envisagées et partagées également au cours de la Concertation Fontaine - avec les parties prenantes externes (collectivités, services de l'État, associations, ...) -, concertation qui concerne, pour sa part, l'ensemble des projets de création d'ouvrages des réseaux publics d'électricité. Lors des instances de concertation, un diagnostic des enjeux environnementaux est réalisé conduisant à (i) identifier les milieux et les enjeux associés et à (ii) hiérarchiser ses enjeux afin de présenter un fuseau dit de moindre impact environnemental.



Cette logique d'évitement et de réduction des impacts irrigue, à la fois, la validation des fuseaux de moindre impact ainsi que les études menant à déterminer un tracé de principe. Ainsi, la démarche ERCS ne se clôt pas à ce stade et se construit de manière progressive selon une méthodologie qui pourrait être comparée à une méthodologie « en entonnoir », ce qui signifie qu'elle se poursuit et va aller en « s'affinant » au stade des études de détail permettant de déterminer in fine le tracé de détail.

Ce n'est qu'après la DUP que RTE sera en mesure de figer définitivement le tracé, après d'éventuelles adaptations qui pourraient être réalisées, notamment pour affiner le tracé au regard des études opérationnelles et prendre en compte les éventuelles observations du public lors de l'enquête publique. Le tracé de détail sera alors défini.

Les tracés présentés dans le dossier d'examen au cas par cas (notice complémentaire) **ont déjà été très affinés**, afin de permettre de déterminer les impacts particuliers de ces derniers. RTE a ainsi fait l'effort de déterminer, au sein des fuseaux de moindre impact, des tracés pour les apporter au dossier d'examen au cas par cas. Rappelons que pour d'autres dossiers, le projet de ligne n'en est qu'au stade du fuseau de moindre impact lors du dépôt du dossier d'examen au cas par cas. **Pour le projet RHÔNA, l'évaluation des impacts est donc un peu plus précise, sans être toutefois totalement aboutie.**

Notons que même à un stade plus avancé sur des projets linéaires, et alors même qu'une étude d'impact serait alors existante, le Conseil d'Etat n'exige pas que l'emplacement exact des ouvrages soit connu, ni que le tracé soit définitivement arrêté.

Cette solution est parfaitement transposable à l'hypothèse d'une liaison souterraine dont le tracé ne sera pas nécessairement plus précis au stade de la DUP³.

³ Notons par ailleurs que la logique du Conseil d'Etat est la même s'agissant des mesures ERCS, lesquelles peuvent n'être qu'indiquées dans leurs grandes lignes au stade de la DUP et précisées et complétées ultérieurement (CE, 9 juillet 2018, Cne Villiers-le-Bâcle, n° 411030).

a. Milieux concernés

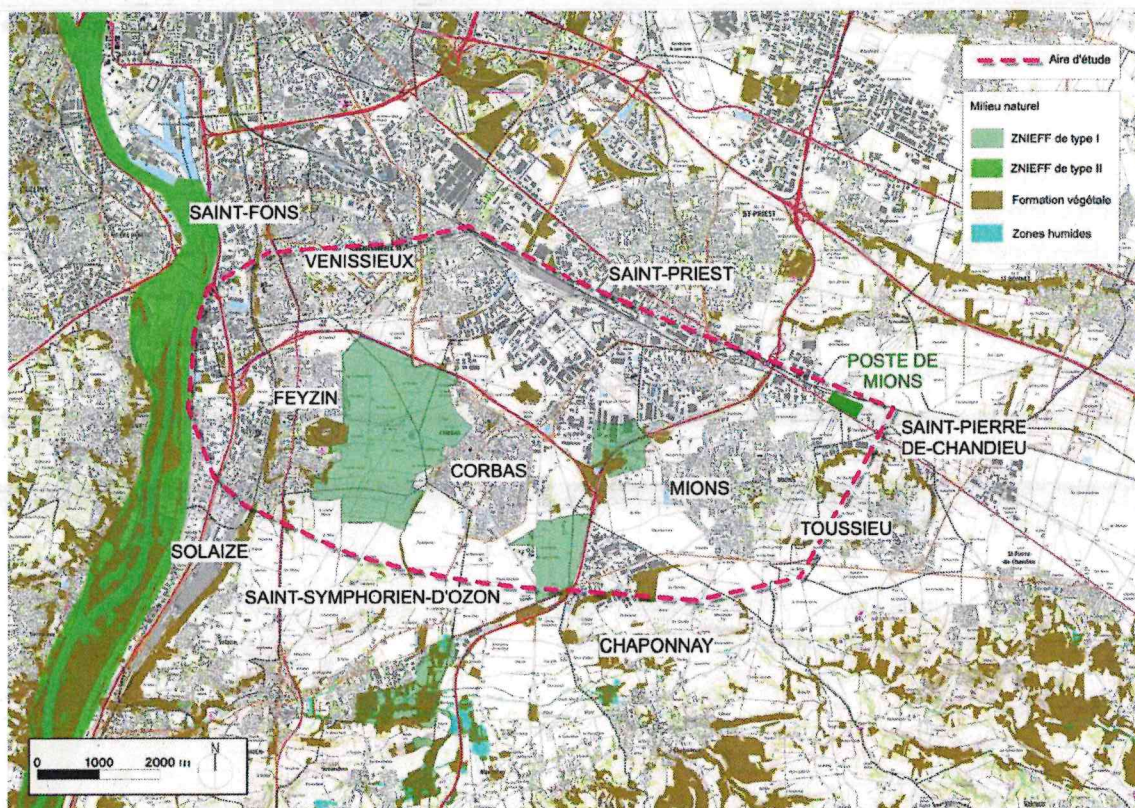
L'Autorité environnementale relève que le projet se trouve :

- Dans des secteurs dont une part importante est déjà industrialisée ou urbanisée,
- Dans des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (znief) de type 1 « Plaine des grandes terres » n° 820032294, « Prairies de l'aérodrome de Lyon Corbas » n° 820032292 et « Gravières de Berlay et de Pierre Blanche » n° 820032295, sachant qu'un inventaire « quatre saisons » a été réalisé permettant de bien caractériser les enjeux naturalistes ;
- Sur le territoire couvert par deux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) Vallée de la chimie et PPRT Interra Log et par le plan de prévention des risques inondation (PPRI) du Grand Lyon ;
- Sur une parcelle polluée ;
- Traversant quatre zones de captage d'eau ;
- Longeant les mesures compensatoires du projet d'aménagement d'une plateforme logistique (Zac de Corbas-Montmartin)

Le dossier d'examen au cas par cas mentionne en effet ces différents zonages.

En tout état de cause, cette situation a été prise en compte par RTE et le sous-préfet du Rhône lors du choix des **fuseaux et de l'emplacement de moindre impact** pour les liaisons souterraines et le poste.

Il convient de rappeler que le projet ne se situe **ni à l'intérieur ni à proximité d'une zone Natura 2000** :



Cartographie des milieux naturels de la zone d'étude

Concernant ces différents zonages, il est rappelé que l'Ae souligne d'ailleurs certains de ces points :

- Le règlement applicable en zone rouge du PPRT sera respecté par le projet ;
- Tout impact sur les zones de captage sera évité en respectant un mode opératoire validé par l'ARS ;
- La parcelle sera dépolluée ;
- Les travaux seront réalisés en respectant le « calendrier écologique » ;
- Le chantier évitera les zones humides et autant que possible les haies ;
- L'aire d'étude ne recense pas de zone Natura 2000.

Les milieux identifiés dans l'aire d'étude ne sont pas de nature à rendre nécessaire la réalisation d'un processus d'évaluation environnementale.

Les tracés permettront d'éviter autant que possible les haies (et plus largement les habitats d'intérêt communautaire).

Si l'évitement n'est pas possible, l'emprise du chantier sera réduite à cet endroit pour limiter l'impact et des replantations seront réalisées à l'issue du chantier pour compenser l'impact résiduel (Cf. 3.b. infra).

Ces mesures d'évitement et de réduction seront prises en considération par les autorités chargées de l'instruction des futures autorisations (au titre de l'article R. 122-3-1 VI.- du code de l'environnement).

b. Les zonages des PPRT

L'Autorité environnementale demande que les incidences d'un scénario accidentel dans le secteur couvert par un PPRT et que la prise en compte des PPRT en phase travaux soient précisées dans l'évaluation environnementale.

Le Projet est concerné par le PPRT d'In Terra Log, entreprise située sur la commune de Chaponnay. Le périmètre de ce PPRT concerne le tracé de la ligne souterraine sud. Dans le règlement du PPRT, la construction de lignes souterraines n'est pas interdite. En outre, les risques associés à la présence d'une ligne souterraine dans les zones du PPRT sont nuls, l'ouvrage étant souterrain et ne nécessitant pas de maintenance.

Le Projet est également concerné par le PPRT de la Vallée de la Chimie dont le périmètre concerne l'emplacement du poste de RHÔNA et la création des deux lignes souterraines.

L'emplacement du poste de RHÔNA est concerné par les zones R1.F, R2.F et B3. Le règlement du PPRT de la Vallée de la Chimie précise que dans ces zones, « tous les projets sont interdits à l'exception des constructions et installations techniques nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, sans qu'elles puissent recevoir des personnes de façon permanente ». Le poste électrique et les liaisons souterraines entrent bien dans ce champ d'exception : un poste électrique est piloté à distance depuis un centre de contrôle, il n'accueille du personnel que pour des opérations ponctuelles de vérification ou de maintenance.

Les tracés des deux lignes souterraines concernent les mêmes zones que ci-dessus, ainsi que les zones R2, B1 à B5 et ZV.

Dans le règlement du PPRT, la construction de lignes souterraines n'est pas interdite. En outre, les risques associés à la présence d'une ligne souterraine dans les zones du PPRT sont nuls, l'ouvrage étant souterrain et ne nécessitant pas de maintenance.

Un échange avec la DDT 69 a permis de s'assurer de la compatibilité du Projet avec le PPRT Vallée de la Chimie et le PPRT d'In Terra Log et des fiches conseils seront transmis aux entreprises travaux et au coordonnateur sécurité pour prise en compte en phase conception et réalisation du projet.

Le poste de Rhône sera implanté en zone rouge du PPRT Vallée de la Chimie (zones R1.F, R2.F et B3). Les effets des aléas en présence sur ces zones sont des effets thermiques et de surpression. Les échanges avec la DDT attestent que la prise en compte des dispositifs constructifs visant à se prémunir des aléas ne fait pas sens au regard de la protection des personnes. Pour autant, une attention forte sera portée par RTE concernant la résilience de son installation aux effets en présence. L'objectif est que le poste de Rhône n'aggrave pas la situation de crise en cas d'accident PPRT et se protège partiellement des effets pour atténuer les conséquences d'un tel accident. En ce sens, la conception du bâtiment abritant les PSEM cherchera à se prémunir des effets en présence.

Le projet est compatible avec les PPRT, que ce soit dans sa phase travaux ou dans sa phase exploitation.

En conclusion, au regard des critères relatifs à la localisation du Projet, considérés en prenant notamment en compte l'utilisation existante et approuvée des terres, la richesse relative, la disponibilité, la qualité et la capacité de régénération des ressources naturelles de la zone (y compris le sol, les terres, l'eau et la biodiversité) et de son sous-sol, la capacité de charge de l'environnement naturel, en accordant une attention particulière aux zones suivantes (i) Zones humides, rives, estuaires (ii) Zones côtières et environnement marin (iii) Zones de montagnes et de forêts (iv) Réserves et parcs naturels (v) Zones répertoriées ou protégées par la législation nationale ; zones Natura 2000 désignées en vertu des directives 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 (vi) Zones ne respectant pas ou considérées comme ne respectant pas les normes de qualité environnementale fixées par la législation de l'Union européenne et pertinentes pour le projet (vii) Zones à forte densité de population (viii) Paysages, sites et monuments importants du point de vue historique, culturel ou archéologique, **la décision d'imposer une étude d'impact n'est pas justifiée.**

3. Les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences

Notons d'emblée que l'Autorité environnementale relève spontanément que le Projet a bénéficié d'une démarche « éviter, réduire » pendant les différentes phases de sa conception.

Bien que le projet ne soit pas situé dans des zones identifiées comme présentant un intérêt particulier, RTE a veillé à connaître les espèces potentiellement impactées par le Projet, en faisant réaliser par le cabinet ACER Campestre un diagnostic « 4 saisons » ciblé sur les zones impactées par le projet. Ce diagnostic a été communiqué à l'instructeur de l'Ae de l'IGEDD à sa demande. Il fait état des enjeux

recensés sur le milieu naturel (habitats, faune, flore). Ce diagnostic a depuis été complété par le cabinet ACER Campestre par une étude complémentaire des mesures d'évitements, de réductions et éventuelles compensations avec définition des impacts résiduels sur le milieu naturel (habitats, faune, flore). **Cette étude montre que les impacts résiduels du projet après évitement et réduction sont faibles à négligeables pour les parties impactées par les futures liaisons souterraines.** Au droit du futur poste électrique de Rhône, des enjeux résiduels existent en lien avec le défrichement de peupleraie sèche. Depuis la demande d'examen au cas par cas, cette surface de défrichement a été précisée, elle est de 0,31 ha et fait l'objet des mesures précisées dans le paragraphe suivant.

Les impacts résiduels relevés ne peuvent être considérés comme des 'impacts notables'.

a. Les défrichements

L'Autorité environnementale relève que le projet induira le défrichement de boisements, sans fournir les superficies affectées ni la description des enjeux spécifiques ou des besoins d'en compenser les incidences résiduelles.

Au stade de l'examen au cas par cas, les exigences de l'Autorité environnementale de l'IGEDD demandant les superficies précises apparaissent disproportionnées. En effet, l'Autorité environnementale semble requérir le degré d'information normalement demandé au stade de l'étude d'impact du projet.

Ce degré de détail entre en contradiction avec celui exigé par la notice explicative pour les demandes de cas par cas, précisant qu'« *il ne s'agit pas ici de faire une pré-étude d'impact mais de donner des informations qualitatives et quantitatives suffisantes afin de permettre à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas de juger de l'importance du risque d'impacts notables et d'apprécier de la nécessité ou non de réaliser une étude d'impact* ».

Les investigations complémentaires menées par le cabinet ACER Campestre ont permis de déterminer que la création du poste de RHÔNA entraînera l'atteinte partielle du boisement observé sur site, à hauteur d'environ 3 000 m² sur près de 14 000 m² de boisement du fait des contraintes techniques liées au poste et à l'agencement du terrain. Ce déboisement reste toutefois relativement faible au regard de la surface concernée et de la localisation du site dans un secteur industriel et à proximité d'infrastructures structurante du territoire qui limitent globalement la connectivité du milieu pour les populations locales de faune.

RTE s'engage ainsi à retenir la préconisation de la synthèse des enjeux écologiques (Annexe volontaire 2) en privilégiant un abattage / débroussaillage des arbres de haut jet et des massifs arbustifs en dehors de la période de reproduction et d'hivernage de la faune, c'est-à-dire une intervention entre le 01/09 et le 01/11, et en privilégiant un décapage de la végétation herbacée et de la couche superficielle du sol au droit des prairies, des pelouses et des friches favorables à la reproduction des oiseaux en dehors de la période de nidification, c'est-à-dire une intervention entre le 01/09 et le 28/02.

En l'absence d'incidence notable, cette circonstance n'est donc pas de nature à rendre nécessaire la réalisation d'un processus d'évaluation environnementale.

b. Les haies

L'Autorité environnementale relève que le projet induira la suppression des haies, sans fournir les superficies affectées ni la description des enjeux spécifiques ou des besoins d'en compenser les incidences résiduelles.

Là aussi, la nécessité de proportionnalité évoquée ci-dessus se doit d'être rappelée au stade de l'examen au cas par cas,

RTE s'engage à réduire au strict minimum l'arrachage des haies traversées (3 mètres de long environ, sur 1m de large). Le nombre de haies potentiellement traversées par le Projet est de l'ordre de 5 haies, soit environ 15m linéaires de haies potentiellement impactées, ce qui reste négligeable au regard du réseau de haie et bosquet existant sur la zone d'étude. En effet, une étude complémentaire menée par RTE montre que l'aire d'étude comprend 431 haies sur un linéaire de 38 km. **Ainsi, le Projet n'affecterait qu'environ 0,04 % du linéaire et de la superficie totale des haies.**

RTE s'engage par ailleurs à retenir la préconisation de la synthèse des enjeux écologiques (Annexe volontaire 2) **en réalisant des plantations d'arbustes pour reconstituer in situ les haies déboisées** pour les besoins du chantier. Les essences réensemencées et replantées seront rustiques et adaptées à la région biogéographique du projet, et si possible issue de la filière « végétale locale ». **L'impact sur les haies sera donc temporaire et négligeable.**

Par ailleurs, l'Autorité environnementale relève que l'évitement des incidences sur le trafic est assuré par le choix d'un passage sous les ouvrages par forage dirigé, mais précise que le même engagement n'a pas été pris pour éviter les incidences liées à la traversée des milieux bocagers. Cependant, l'utilisation de techniques de forages dirigés pour le franchissement de haies ou de bocages paraît disproportionnée au regard des surfaces de plateforme nécessaires à l'installation des machines de forage (400 à 500m²) ou encore à l'injection de bentonite dans les sols au moment des forages.

En l'absence d'incidence notable, cette circonstance n'est donc pas de nature à rendre nécessaire la réalisation d'un processus d'évaluation environnementale.

c. Faune/flore/habitats

L'Autorité environnementale prend en considération le fait que le projet nécessitera des interventions dans des habitats naturels d'intérêt communautaire, que des espèces animales patrimoniales ou protégées sont présentes dans les emprises du projet, que les enjeux sont importants pour la plupart des cortèges et milieux concernés, alors que le dossier d'examen au cas par cas ne précise pas les éventuelles incidences de ces travaux pour la faune et la flore.

Il est rappelé que l'emprise du Projet ne traverse aucune zone intégrant le réseau Natura 2000 (cf. Le point 2.a) du présent RAPO relatif aux milieux concernés et notamment la cartographie des milieux naturels de la zone d'étude).

Ainsi, l'Autorité environnementale ne démontre pas en quoi la présence d'habitats d'intérêt communautaire dans l'aire d'étude du projet pourrait porter atteinte aux zones Natura 2000

situées hors de l'emprise du Projet (et donc hors de l'évaluation des incidences des zones affectées par le Projet).

Par ailleurs, les études complémentaires menées par ACER Campestre sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ainsi que sur la définition des impacts résiduels sur le milieu naturel (habitats, faune, flore), apportent des éléments sur les volets suivants. De manière générale, cette étude conclut que ces impacts sont jugés négligeables.

- Destruction et altération d'habitats naturels

D'une façon globale, les modalités de travaux pour les liaisons de raccordements électriques Nord et Sud et les mesures de réduction définies permettront de minimiser fortement les incidences permanentes du projet sur les habitats naturels d'intérêt. L'utilisation de plaques de répartition pour la circulation des engins sur les prairies d'intérêt communautaire permettra de limiter le tassement du sol et de favoriser la reprise de la végétation locale à partir de la banque de graines contenues dans le sol à court terme après l'enlèvement des plaques. La remise en état et la revégétalisation des terrains et la replantation d'arbres et d'arbustes au niveau des trouées boisées créés permettront une reconquête de la végétation locale au droit des emprises utilisées le temps du chantier.

Ainsi, l'impact résiduel du Projet est jugé négligeable sur l'ensemble des formations végétales traversées par les travaux de raccordement.

- Altération et destruction des habitats d'espèces

D'une façon globale, le choix des itinéraires définis pour les liaisons de raccordement et les modalités de mise en œuvre des travaux permettent de limiter très fortement les impacts potentiels du Projet. La majorité des travaux seront menés sous le réseau routier et les dessertes agricoles existantes et les autres milieux interceptés concernent principalement des espaces agricoles intensifs et/ou prairiaux ne nécessitant pas de déboisement ou d'abattage important de la végétation arborée et arbustive (y compris pour l'implantation des plateformes associés aux travaux de passages en sous-œuvre).

Par ailleurs, les emprises dégagées au cours du chantier seront remises en état naturel à l'issue des travaux et revégétalisées selon des prescriptions écologiques incluant la dépose totale des matériaux apportés, la remise des terres excavées dans l'ordre des strates, ainsi que l'ensemencement des prairies de fauche d'intérêt communautaire et la replantation d'arbres avec des essences adaptées au territoire issues du label « végétal local ». Ces prescriptions garantissent une cicatrisation rapide des milieux naturels mobilisés et l'absence d'impact significatif sur les habitats d'espèces associés à ces milieux.

Seules les surfaces de fruticées débroussaillées seront impactées de façon définitive sur de faibles surfaces (0,07 ha), mais la dynamique naturelle de développement de ces végétations permettra une repousse rapide des arbustes (prunelliers et aubépines) et la reconstitution du milieu à court terme. **Cet impact est jugé très faible à négligeable.**

- Destruction et dérangement de spécimens

L'adaptation des modalités et des périodes d'intervention pour la conduite des travaux potentiellement impactants pour la faune permet de réduire fortement le risque de destruction et de dérangement des spécimens.

Les travaux seront conduits systématiquement en dehors des périodes de reproduction de la faune au droit des secteurs à forts enjeux interceptant les liaisons de raccordement « Nord » et « Sud » afin de limiter le risque de destruction et de dérangement de la faune présentes au sein et en périphérie des emprises de chantier, c'est-à-dire entre le 01/09 et le 28/02. Ces restrictions concernent notamment :

- le **plateau des Grandes Terres** – tronçon hors dessertes agricoles interceptant les cultures utilisées par les oiseaux nicheurs (liaison souterraine Sud) ;
- les **espaces agricoles de « Charbonnières »** utilisés par les oiseaux nicheurs (liaison souterraine Sud) ;
- le **coteau bocager à l'Est de Mions** fréquenté par les oiseaux nicheurs, les chiroptères en chasse et la petite faune (mammifères et reptiles) (liaison souterraine Sud).

Sur les autres secteurs (dont site d'implantation du poste de RHÔNA), les travaux potentiellement destructeurs pour la faune seront également conduits hors période de reproduction, ce qui inclut :

- l'abattage des formations de haute tige entre le 01/09 et le 01/11 (boisement du poste électrique et haies arborées interceptées par le raccordement « Sud »), permettant également d'éviter la période d'hivernage de la faune cavernicole dont les chiroptères. En outre, les arbres à cavités seront repérés et neutralisés au préalable, et abattu de manière « douce » afin d'éviter une chute au sol pouvant entraîner un risque de mortalité pour les spécimens ;
- le décapage de la végétation herbacée et de la couche superficielle du sol entre le 01/09 et le 28/02 au droit des prairies, des pelouses et des friches favorables à la faune.

Ainsi, l'impact résiduel du Projet en termes de destruction et de dérangement des spécimens de faune est jugé très faible à négligeable.

- Destruction de la flore patrimoniale

Aucune espèce d'intérêt patrimonial et/ou protégée n'a été recensée au sein de l'aire d'étude, que ce soit au niveau du site d'implantation du futur poste électrique de RHÔNA ou le long des futures liaisons souterraines Nord et Sud.

L'impact potentiel des travaux en termes de destruction de la flore patrimoniale est donc considéré comme nul.

Ainsi, en l'absence d'impact notable du projet sur l'environnement et au regard de l'absence de sensibilité particulière de la faune et de la flore sur site, ces circonstances ne justifient aucunement la décision de soumission à évaluation environnementale.

d. Effets du projet sur les émissions de GES

L'Autorité environnementale relève que les émissions de gaz à effet de serre et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées restent à étudier.

Rappelons en premier lieu que l'objectif poursuivi principalement par le projet RHÔNA est de permettre la décarbonation des industriels fortement émetteurs en CO₂. Le projet vise ainsi globalement à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

La Vallée de la Chimie représente 26 % des émissions de CO₂ de la Métropole de Lyon, la réalisation de ce projet permettra la création de 350 MW de capacité de raccordement pour l'électrification de process industriels, existant ou nouveau. A titre d'exemple, le premier projet d'ampleur qui sera raccordé pour une puissance de l'ordre de 85 MW, représente à lui seul, l'équivalent de 84 000 tonnes d'émissions de CO₂ évitées par an.

Par ailleurs, il est rappelé que l'exigence d'une évaluation complète des émissions de GES n'est pas requise au stade de l'examen au cas par cas.

En effet, l'annexe de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement fixant les critères d'examen au cas par cas ne mentionne pas ce critère. Le formulaire CERFA interroge seulement le pétitionnaire quant aux rejets du projet dans l'air. Le cas échéant, ce formulaire implique d'apprécier sommairement l'impact potentiel, notamment au regard de sa nature et de son importance. Ainsi, ce formulaire n'exige pas de faire le bilan en cycle de vie des émissions de GES liées à la réalisation du Projet.

Or, la nécessité d'une mention des rejets dans l'air au stade de l'examen au cas par cas ne saurait être interprétée comme l'obligation d'avoir à fournir une analyse des GES du projet.

En outre, même dans le cadre de l'élaboration d'une étude d'impact, il n'existe pas d'exigence de production d'un bilan carbone dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatif au contenu d'une étude d'impact. Un tel bilan ne peut en conséquence a fortiori être exigé au stade d'un examen au cas par cas.

En tout état de cause et pour répondre à la demande de l'Autorité environnementale, RTE a procédé à un calcul des estimations dont les éléments sont repris ci-après :

Les principales hypothèses prises pour réaliser les estimations du bilan carbone du projet sont les suivantes :

- Durée de vie des ouvrages de **80 ans**
- Transit : 865 A pour chacune des liaisons.
- Facteur d'émission du mix électrique France continentale : les estimations sont réalisées avec un facteur d'émission du mix électrique qui décroît au fil du temps, afin de tenir compte de la décarbonation progressive des moyens de production d'électricité.
- Utilisation de la méthode Circular Footprint Formula (CFF)⁴ pour les étapes d'extraction et de fabrication, et de fin de vie.

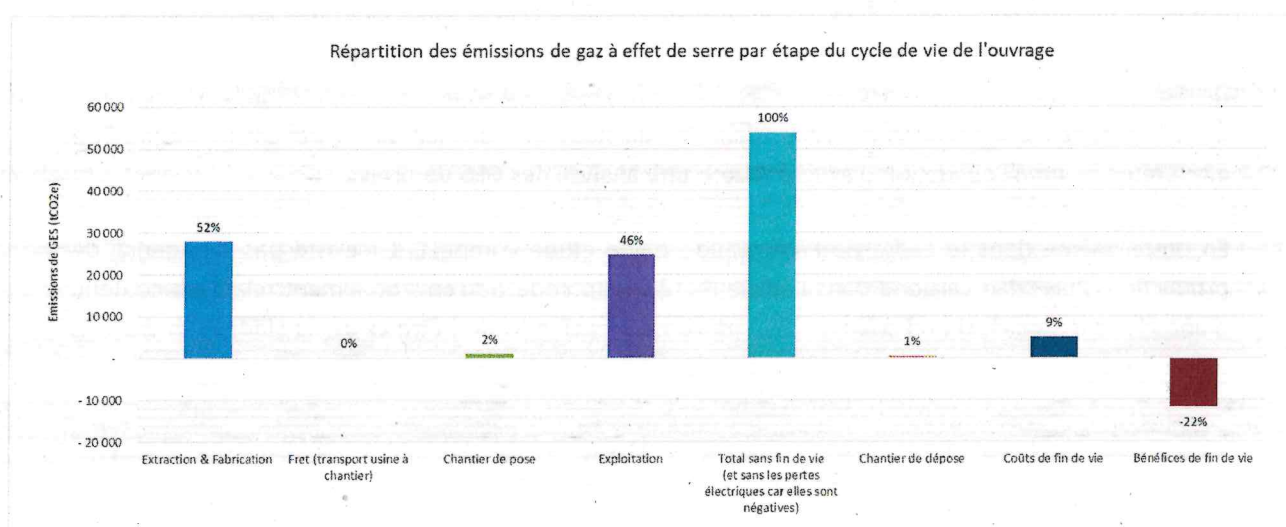
Au stade actuel du Projet et en considération des incertitudes qui lui sont inhérentes, les données disponibles ont été utilisées pour établir les estimations suivantes du bilan carbone du Projet :

CO ₂ e	Émissions	
	tCO ₂ e	Relatives
Extraction & Fabrication	27 943	52%
Fret (transport usine à chantier)	166	0%

⁴ Méthode d'allocation des coûts et bénéfices environnementaux du recyclage, du réemploi, de la valorisation énergétique entre le producteur et le consommateur de matières valorisé. Il s'agit de la méthode développée et préconisée par la Commission européenne pour la prise en compte des stratégies d'économie circulaire.

Chantier de pose	1 048	2%
Exploitation	24 748	46%
Dont déperditions de gaz isolant (SF6 et fluoronitrile)	24 702	46%
Pertes (non incluses dans exploitation car négatives)	- 2 541	-5%
Total sans fin de vie (et sans les pertes électriques car elles sont négatives)	53 905	100%
Chantier de dépose	490	1%
Dont déperditions de gaz isolant (SF6 et fluoronitrile)	210	0%
Coûts de fin de vie	5 042	9%
Bénéfices de fin de vie	- 11 711	-22%

Estimations des émissions GES du projet



Répartition des émissions de GES par étape du cycle de vie du projet sous forme de graphique

Les principales sources d'émissions sont clairement identifiées : elles se concentrent principalement dans la phase d'extraction et de fabrication, représentant 52% des émissions totales, ainsi que dans la phase d'exploitation, avec 46% des émissions **totales** à l'échelle de la durée de vie de l'ouvrage (hypothèse de 80 ans). Les émissions significatives lors de la phase d'extraction et de fabrication sont attribuables à la production de métaux et de béton nécessaires à la construction des infrastructures. Les émissions générées lors de l'exploitation sont généralement dues :

- Aux déperditions de SF₆, gaz présent dans le Poste Sous Enveloppe Métallique (PSEM) 225 000 volts, ayant un pouvoir réchauffant 24 300 fois plus élevé que le CO₂ et aux déperditions de fluoronitrile pour la partie 63 000 volts, ayant un pouvoir réchauffant environ 468 fois plus élevé que le CO₂;
- Aux pertes électriques sur le réseau. En effet, lorsque de l'électricité est transportée sur de longues distances dans les lignes électriques, une partie de cette électricité est perdue sous forme de chaleur, ce qui doit être compensé par une augmentation de la production d'électricité et, par conséquent, des émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, sur ce point, le projet permet d'améliorer le maillage du réseau électrique, saturé au niveau local, ce qui conduit à une diminution des pertes électriques à l'échelle du réseau. En effet un réseau densément maillé propose plusieurs chemins alternatifs pour transporter l'électricité, et offre donc une résistance plus faible au passage du courant par rapport à un réseau faiblement maillé.

Ainsi bien que des pertes soient à déplorer sur le nouvel ouvrage, celles-ci sont largement compensées (*pertes << 0*) par celles évitées sur le réseau existant, via l'amélioration du maillage (cf. supra. Tableau Estimations des émissions GES du projet).

A titre illustratif, les estimations de l'impact carbone du projet peuvent être comparées à :

Comparaisons	Valeur moyenne	Résultats
L'empreinte carbone annuelle d'un Français	9,2 tCO ₂ e/personne ⁵	La durée de vie de l'ouvrage étant de 80 ans, les émissions annuelles du projet correspondent aux émissions annuelles de 73 Français.
La construction et l'usage de logements neufs	910 kgCO ₂ e/m ² ⁶ logement de 60m ² (T3)	Les émissions totales du projet correspondent à l'impact de 987 logements neufs sur l'ensemble de son cycle de vie.

Mesures d'évitement et de réduction menées par RTE :

Les principaux postes d'émission sont la phase « extraction et fabrication » et la phase « exploitation » avec les pertes électriques et les fuites éventuelles de SF6 et fluoronitrile. Pour les réduire, plusieurs actions sont menées par RTE:

- Des actions d'économie circulaire (recours à davantage de matières recyclées et de réemploi notamment);
- Des actions pour réduire l'impact du SF6 qui se déclinent sur plusieurs temporalités:
 - o A court terme des solutions techniques de colmatage permettant de réduire les fuites potentielles de SF6.
 - o A moyen terme, le plan PSEM « postes sous enveloppe métallique » qui a pour objet d'anticiper le remplacement des postes les plus à risque de fuite et des mises en bâtiments des postes en question pour limiter le vieillissement prématuré des joints.
 - o En parallèle, des travaux sont menés conjointement avec les fournisseurs pour déployer des alternatives au SF6 sur tous les niveaux de tension ayant un pouvoir réchauffant moins élevé (fluoronitrile, vide, O2/CO2).

Le PSEM 63 000 volts installé sur le Projet s'inscrit dans ce cadre, puisque l'isolation électrique est assurée par un mélange de gaz contenant du fluoronitrile. En comparaison au SF6, dont le pouvoir réchauffant est 24 300 fois plus élevé que celui du CO2, le gaz utilisé a un pouvoir réchauffant seulement environ 468 fois plus élevé que le CO2. **Le recours à ce gaz alternatif constitue donc la mesure principale de réduction d'émissions de GES sur le Projet.**

⁵ Estimation de l'empreinte carbone moyenne d'un français [L'empreinte carbone de la France de 1995 à 2022 | Données et études statistiques \(developpement-durable.gouv.fr\)](https://developpement-durable.gouv.fr/)

⁶ Il s'agit des seuils de la réglementation environnementale 2020 s'appliquant aux logements neufs. Dans une approche conservatrice, les seuils choisis sont ceux de 2025 concernant les logements collectifs. [Annexes \(Articles Annexe à l'article R172-4 à Annexe à l'article D453-8\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

Bien que la phase « chantier » pèse relativement peu dans les estimations de l'impact carbone global du projet, des mesures « Eviter, Réduire » sont prises pour réduire au maximum cet impact :

- Réutilisation des terres excavées au sein du chantier dans la mesure du possible, pour éviter d'avoir recours à des transports par voie routière pour les évacuer.
- Mise en place d'un éco-chantier (réduction des transports pour les déchets, outillage électriques...).
- Le recours au béton bas carbone sera privilégié, sous réserve que les marchés établis avec les entreprises pour les travaux le permettent. Ce type de béton est une version du béton traditionnel qui réduit les émissions de gaz à effet de serre, généralement en utilisant des matériaux alternatifs ou en optimisant les processus de fabrication.



En conclusion

La mise en service du projet de création du poste de RHÔNA et de ses raccordements répond à des enjeux forts de décarbonation.

L'Autorité environnementale a motivé sa décision de soumission à évaluation environnementale par la nécessité d'apporter des éléments sur la définition des tracés et des choix techniques, la quantification des défrichements, suppressions des haies et habitats naturels d'intérêt, les incidences du projet sur les espèces et habitats, l'évaluation des incidences du projet sur le réseau Natura 2000, les incidences d'un scénario accidentel dans un secteur couvert par un PPRT et la prise en compte de ce secteur en phase travaux et enfin les effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre.

Or, les motifs de la décision sont contestables au vu de l'ensemble des études transmises dans le cadre de l'examen au cas par cas ainsi que des éléments complémentaires du présent RAPO.

Alors qu'une importante composante du projet RHÔNA n'entre pas en soi, dans le champ d'application de l'évaluation environnementale (les liaisons souterraines) **eu égard à leurs caractéristiques techniques**, RTE a apporté un soin particulier pour que l'environnement soit un élément essentiel du Projet depuis le début de sa phase de conception jusqu'à sa réalisation et son exploitation. Il ressort de l'ensemble de ces éléments contextuels complémentaires, que la décision contestée dans le cadre du présent RAPO est fondée sur une inexacte appréciation de l'impact que le Projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et de la méthodologie de concertation « Fontaine » permettant de définir un projet de moindre impact environnemental.

Par ailleurs, la certification ISO 14001 impose des prescriptions aux entreprises sous-traitantes, et le contrôle de leur respect par RTE.

En outre, ce Projet permettra la décarbonation d'industriels fortement émetteurs de gaz à effet de serre.

Le site d'implantation du poste et les fuseaux retenus pour l'implantation des liaisons souterraines sont de moindre impact environnemental. Ils sont situés en dehors de toute zone Natura 2000 et dans des secteurs déjà industrialisés ou urbanisés.

La réalisation d'une évaluation environnementale n'est donc pas nécessaire eu égard aux motifs exposés par l'Autorité environnementale.

A titre comparatif, des projets menés par RTE avec des enjeux environnementaux similaires au projet RHÔNA, n'ont pas été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas, l'Autorité environnementale concluant à l'absence d'impact notable sur l'environnement. Il est ainsi possible de citer le projet de création du poste Sud Artois 225000/20000 volts et d'extension du poste de Chevalet avec ses raccordements (62) qui a donné lieu à une décision de dispense d'évaluation environnementale (décision de l'Ae du 11 mai 2023) après recours administratif préalable obligatoire (RAPO).

Du fait de l'accent porté par RTE sur les mesures d'évitement des enjeux majeurs, les mesures de réduction complémentaires mises en place conduiront à ce que le Projet présente uniquement des impacts résiduels non significatifs.

Enfin, dans sa décision, l'Autorité environnementale a considéré sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, que l'absence d'incidences négatives notables sur l'environnement et sur la santé humaine n'était pas démontrée, et que ce projet devait en conséquence être soumis à évaluation environnementale.

Toutefois, le code de l'environnement prévoit qu'un projet doit être soumis à évaluation environnementale si ce dernier est susceptible d'avoir des incidences notables. Aussi, les décisions de l'Ae de l'IGEDD de soumission à EE comportent systématiquement une motivation qui est celle que le projet est « *susceptible d'incidences notables* », ce qui n'est pas le cas dans la décision de RHONA.

Ainsi, au stade de l'examen au cas par cas, le fait de ne pas pouvoir exclure totalement des incidences potentielles ou avérées ne permet pas de démontrer que le projet est susceptible d'avoir des incidences négatives notables sur l'environnement et donc *in fine* de justifier la décision de soumission du projet à évaluation environnementale.

En outre, dans sa décision, l'Autorité environnementale ne démontre pas le caractère "notable" des incidences décrites, ce caractère étant uniquement mentionné dans la conclusion de la décision. Le caractère « notable » des impacts potentiels ou avérés semble ne pas être pris en compte par l'Autorité environnementale, contrairement à ce que prévoit le code de l'environnement.

En conséquence, au regard des critères pertinents de l'annexe III de la directive 2011/92/ UE du 13 décembre 2011 repris en annexe de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement ainsi que des mesures et caractéristiques du Projet présentées par les maîtres d'ouvrage et destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables de celui-ci sur l'environnement et la santé humaine, les motifs avancés par l'Autorité environnementale ne sont pas de nature à justifier la décision de soumission à évaluation environnementale du projet.

Des précédents jurisprudentiels permettent de confirmer cette analyse (V. par ex. Tribunal administratif, Montpellier, 5e chambre, 18 Octobre 2022 – n° 2102306).

En conséquence, la décision de l'Autorité environnementale **n° F-084-24-C-0088 en date du 3 juin 2024**, après examen au cas par cas, sur la création du poste électrique RHÔNA 225 kV / 63 kV à Feyzin et de son alimentation par liaisons souterraines depuis MIONS (69) peut être réformée et le Projet exempté d'une évaluation environnementale.