

Interconnexion France-Espagne par le Golfe de Gascogne Continuum de la concertation

Réunion publique du 15 décembre 2021 à SAINT-AUBIN-DE-MEDOC (33) FORMAT HYBRIDE

Compte-rendu

I. INFORMATIONS GENERALES

- Participation : la réunion s'est tenue au format hybride mixant présentiel et digital dans la salle Hermès de l'espace Villepreux de Saint-Aubin-de-Médoc.
- Durée : 1h30 (18h30 – 20h00)
- Connexion : solution de visioconférence Zoom
- Mobilisation :
 - o Nombre d'inscrits : **35 inscrits** (25 à distance, 10 en présentiel)
 - o Nombre de participants à distance : **jusqu'à 8 connexions simultanées**
 - o Nombre de participants en présentiel : **15 personnes**
- Objectifs :
 - o Rappeler dans ses grandes lignes le projet ;
 - o Présenter l'état d'avancement de la démarche ;
 - o Présenter les prochaines étapes d'instruction du projet ;
 - o Présenter la méthodologie de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique ;
 - o Continuer de recueillir les remarques et questions du public.
- Intervenants :
 - o Pour RTE : Etienne Serres
 - o Pour RTE : Marc Chambily
 - o Pour le cabinet SCE Environnement : Sébastien Vernier

 - o Pour la CNDP : Walter Acchiardi, garant de la concertation - connecté à distance

Afin de partager de la manière la plus exhaustive possible ce temps d'échanges avec le public le support de présentation de la réunion a été annexé à ce document.

Pour voir le replay de cette réunion [CLIQUEZ ICI](#).

1. PROPOS INTRODUCTIFS

Monsieur Duprat, maire de la commune de Saint-Aubin-de-Médoc est excusé de ne pas pouvoir être présent pour cette réunion publique. La parole est donnée à Monsieur Bernard Barbeau, 1er Adjoint Délégations Administration Générale / Patrimoine / Travaux / Forêts / Espace Villepreux pour quelques propos liminaires.

Jérôme Bourgeois, animateur de la soirée, présente les intervenants et les grands objectifs de la soirée.

Il rappelle les règles du jeu pour les temps de questions/réponses¹ puis donne la parole au garant connecté à distance, monsieur Walter Acchiardi, garant de la concertation post-concertation préalable nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Le garant rappelle ce qu'est la CNDP : une instance créée en 1995 et devenue autorité administrative indépendante depuis 2002. Sa mission : veiller à la participation des citoyens dans tous les processus de décision d'un projet qui va impacter l'environnement ou l'aménagement du territoire. Pour le projet d'interconnexion électrique France-Espagne porté par RTE, la CNDP a nommé deux garants : lui-même, nommé le 5 juillet 2017 et Marion THENET (excusée ce soir-là), le 5 mai 2021 pour être garant et garante de l'information et de la participation du public et ce, jusqu'au lancement de l'enquête publique. Elle rappelle que les garants peuvent être, à tout moment, consultés par le public.

Il rappelle que le rôle des garants de la concertation est de veiller à l'information et à la participation du public selon trois principes : la transparence, l'équivalence et l'argumentation. Il rappelle que les garants sont des personnes indépendantes du maître d'ouvrage et de toutes autres parties prenantes pour l'élaboration du projet, qui veillent au bon déroulement de cette concertation et au respect de la participation. Les garants respectent une stricte neutralité et n'ont pas d'avis à donner sur le projet. Les garants sont à l'écoute de tous les participants, de tous les citoyens.

Il rappelle que le projet golfe de Gascogne a été soumis à concertation préalable qui s'est déroulée d'octobre 2017 à janvier 2018, sous la responsabilité du maître d'ouvrage RTE. C'est le maître d'ouvrage qui mène la concertation et qui l'anime depuis le début du projet. Au printemps 2019, un glissement de terrain important au niveau du Gouf de Capbreton a remis en cause le Fuseau de Moindre Impact (FMI) validé par le Ministère de la Transition écologique en mai 2018. Une nouvelle phase de concertation s'est ouverte en octobre 2020 et se poursuit jusqu'à l'enquête publique prévue à l'été 2022.

Enfin, il rappelle qu'à l'issue de la phase de concertation préalable, un bilan de la concertation a été rédigé et publié en février 2018. Depuis, deux rapports intermédiaires annuels ont été réalisés en janvier 2019 et mars 2020 sur l'avancée de la concertation. Un troisième rapport intermédiaire a été rédigé en juin 2021 pour la période d'octobre 2020 à juin 2021.

¹ « Pour ceux qui sont à distance. Merci d'allumer vos caméras et de vous nommer. C'est plus convivial pour les temps de questions, réponses. Pour demander la parole, levez la main virtuellement avec la commande de l'outil Visio Zoom. La régie vous enverra une demande d'activation de votre micro. Nous vous remercions aussi de privilégier les questions courtes et/ou d'être synthétiques dans vos interventions. Encore une fois, pour que tout le monde puisse s'exprimer ce soir, il y aura bien évidemment plusieurs temps d'expression, de questions réponses pour recueillir vos avis, vos questions, vos contributions. »

Où en sommes-nous maintenant dans ce continuum de la concertation ?

Walter Acchiardi rappelle qu'un nouveau fuseau de moindre impact « hors urbanisation » a été proposé par l'équipe de RTE suite aux contestations que le projet a connues suite à la présentation d'une première version du FMI en janvier dernier. Ce nouveau fuseau a été validé par le ministère de la Transition écologique le 7 septembre 2021.

En parallèle, il explique qu'un certain nombre de contributions pointent encore des éléments de contestation pour certaines zones habitées. Le garant rappelle que la CNDP a déjà proposé aux différentes parties, l'organisation d'une controverse publique sur les champs électromagnétiques en matière de courant continu qui pourrait avoir lieu pendant le continuum de la concertation.

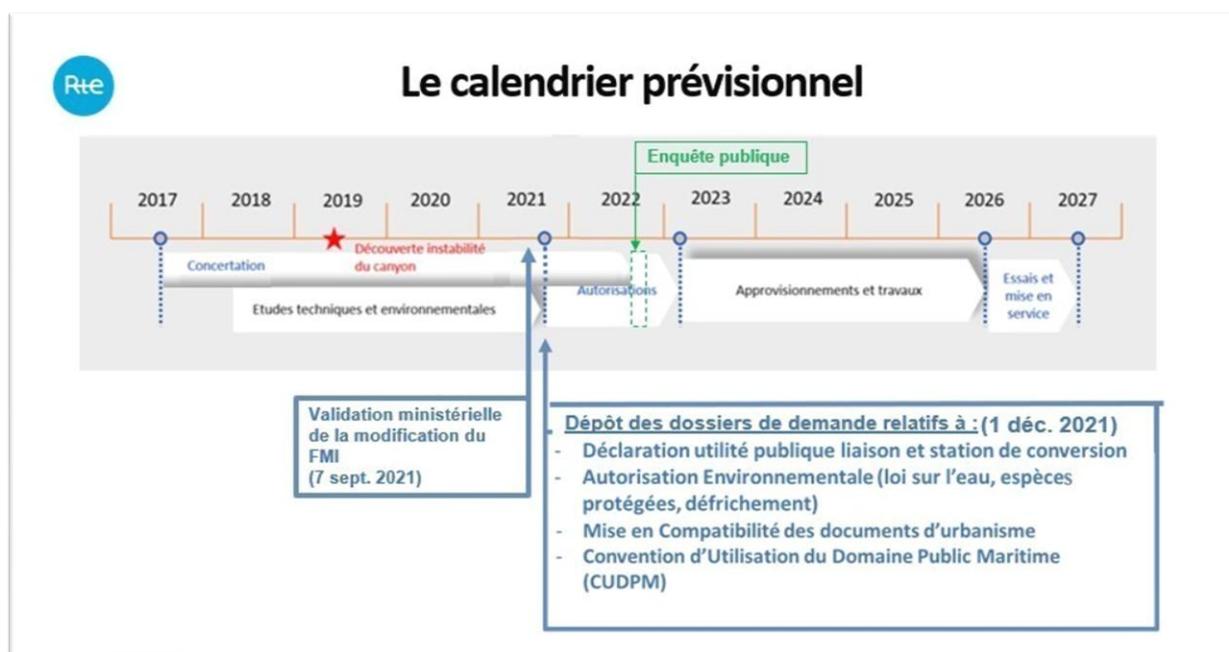
Dès lors, la CNDP poursuit le projet d'avoir une rencontre publique qui pourrait être organisée en février ou mars pour présenter une expertise indépendante et poursuivre le débat sur ces questions de champs électromagnétiques.

Jérôme Bourgeois remercie le garant pour ces propos liminaires. Il explique que la réunion publique est en format hybride en présentiel, à distance et que pour les besoins du compte-rendu et pour le replay, elle est enregistrée et filmée.

2. RAPPEL DU PROJET

Etienne Serres, responsable du projet d'interconnexion France-Espagne par le golfe de Gascogne pour RTE, rappelle le contexte du projet, ses enjeux, sa localisation et ses grandes caractéristiques (sa consistance technique).

L'intervenant rappelle le calendrier prévisionnel du projet (détail ci-dessous).



Etienne Serres présente ensuite le Fuseau de Moindre Impact (FMI) proposé à l'issue de la concertation préalable et validé le 30 mai 2018 par le Ministre de la Transition écologique pour le secteur terrestre (liaisons terrestres et emplacement de la station de conversion de Cubnezais) et le secteur maritime (liaisons sous-marines). Il termine par la présentation du nouveau FMI proposé à l'issue de la concertation pour le contournement terrestre du Gouf de Capbreton et validé le 7 septembre 2021 par le Ministère de la Transition écologique.

Pour terminer, il présente les étapes pour parvenir du FMI validé au tracé de détail. Il existe une étape intermédiaire avec la définition du tracé de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) que le public pourra consulter dans les dossiers d'enquête publique sur des cartes au 1/25000e. Le tracé final au 1/200e et au 1/500e sera arrêté, à l'issue de l'enquête publique et de l'obtention des autorisations. Cette étape arrive après la phase de déclaration d'utilité publique (DUP).

La présentation diaporama a été annexée au compte-rendu.

3. LES AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTALES

Marc Chambily, responsable des études environnementales et de la concertation, présente ensuite l'ensemble des demandes autorisations qui sont nécessaires pour la réalisation du projet.

Elles peuvent être classées en 3 grandes familles :

- Les autorisations relatives à la maîtrise foncière,
- Les autorisations relatives aux aspects environnementaux (loi sur l'eau, défrichement et espèces protégées),
- Les autorisations relatives à la technique.

Il détaille ensuite pour chaque grande famille, le contenu des dossiers et précise si les demandes sont soumises à enquête publique, à signature préfectorale, à signature ministérielle, les deux ou encore si elle n'est pas soumise à une autorisation spécifique.

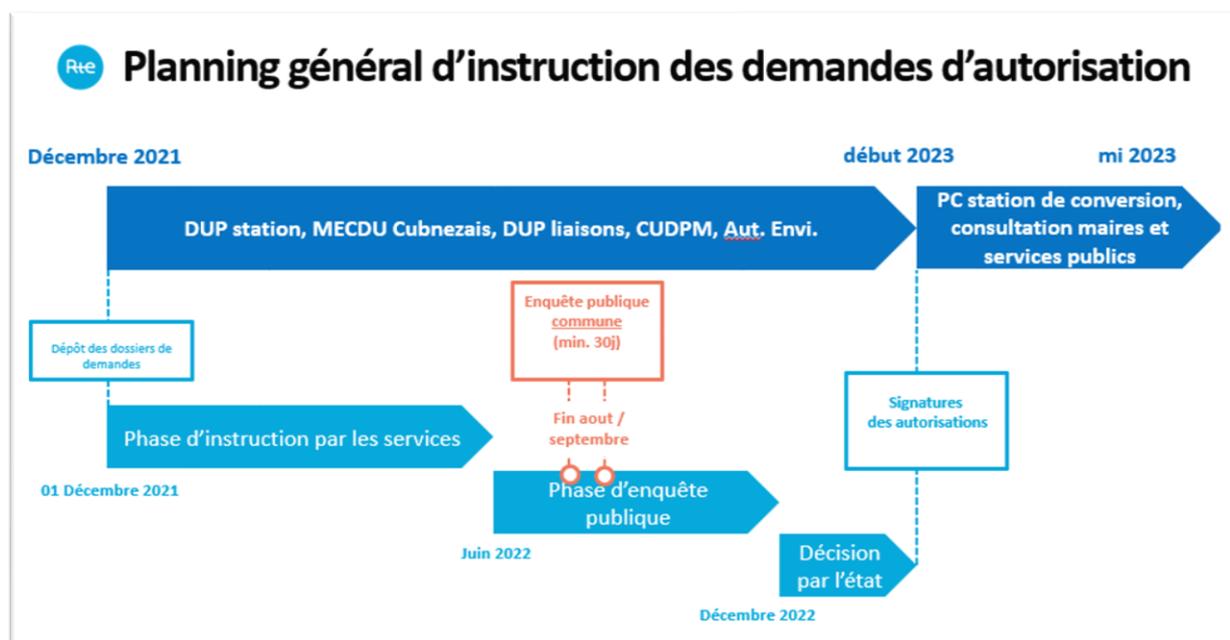
En ce qui concerne les autorisations concernant la maîtrise foncière, il faut distinguer les demandes d'autorisation qui relèvent de la station de conversion de celles qui concernent les liaisons souterraines et sous-marines.

En ce qui concerne les autorisations environnementales, il y a quelques années, il fallait solliciter plusieurs demandes d'autorisation. Aujourd'hui tout a été regroupé dans une autorisation environnementale unique pour l'ensemble du projet.

En ce qui concerne les autorisations pour la partie technique, la station de conversion fait l'objet d'un permis de construire qui sera signé au niveau préfectoral. Pour les liaisons souterraines et sous-marines, il n'y a pas de permis de construire, ni d'autorisations spécifiques, mais une consultation des maires des communes, des gestionnaires de domaine public et de service public.

L'intervenant présente ensuite le planning général d'instruction des demandes d'autorisation. L'objectif est de mener les consultations en parallèle pour avoir une enquête publique unique. Il n'y aura donc qu'une seule enquête publique pour l'ensemble des demandes. Les dossiers ont été déposés le 1^{er} décembre 2021 auprès des services instructeurs de l'administration qui vont procéder à une phase d'instruction administrative.

L'intervenant détaille le planning général d'instruction des demandes (ci-dessous).

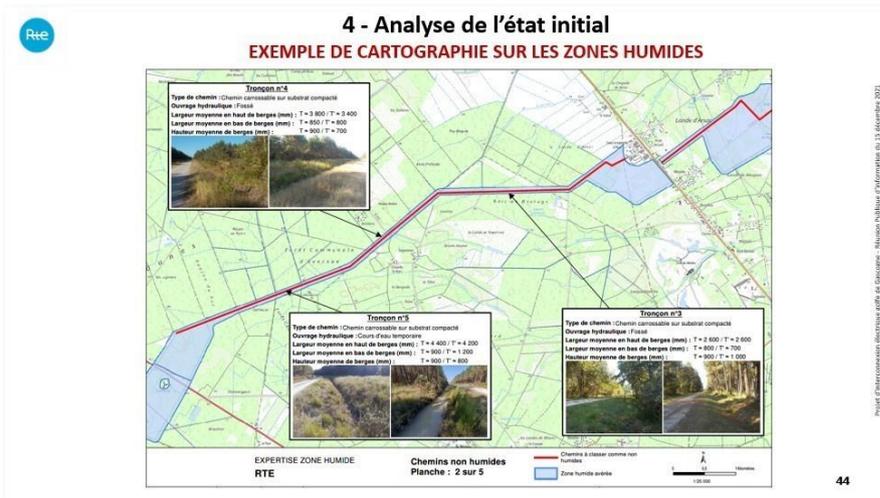


La présentation diaporama a été annexée au compte-rendu.

4. L'ETUDE D'IMPACT

En préambule, Sébastien Vernier, pour le bureau d'étude SCE, explique que l'étude d'impact est une pièce maîtresse des dossiers réglementaires. Plusieurs spécialistes ont travaillé dessus. Lui-même représente le bureau d'études SCE qui a été mandaté depuis la modification du projet sur la partie Landaise, mais le cabinet a repris à sa charge l'ensemble du parcours. Un précédent bureau d'études avait travaillé sur l'étude d'impact, c'était le cabinet C3E. Sur la partie maritime, c'est le cabinet CREOCEAN qui s'est occupé des chapitres concernant le domaine maritime.

Le chef de projet Environnement, présente la méthodologie générale ayant conduit à la réalisation de l'étude d'impact sur l'intégralité du Fuseau de Moindre Impact (FMI) validé. Après avoir rappelé la définition de l'étude d'impact et son cadre réglementaire, il détaille les 3 grandes étapes d'élaboration de l'étude d'impact qui sont : l'analyse de l'état initial, l'évaluation des impacts et la définition des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet. Chaque étape est illustrée par des exemples de cartographies tirées de l'atlas cartographique annexé au dossier de l'étude d'impact (210 pages).



Exemple de cartographie tirée de l'étude d'impact sur les zones humides projetée pendant la réunion pour illustrer l'étape *Analyse de l'état initial*

Le chef de projet termine sa présentation par le suivi des mesures. En effet, il explique que dans le cadre du projet, il est prévu un suivi de la mise en œuvre et des résultats dans le temps des mesures proposées pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet.

5. LE TRACÉ GÉNÉRAL DUP

Marc Chambily présente rapidement le tracé DUP pour la partie Nord du fuseau.

Les cartes ont été mises en ligne sur le site internet du projet et sont téléchargeables au format .PDF
 Voici le lien vers la carte concernant le secteur du Médoc : https://www.inelfe.eu/sites/default/files/2021-12/Plan%201-25000%20Bande%20DUP%20LS_secteur%20Gironde.pdf

Pour cette partie de la liaison terrestre, le fuseau s'appuie principalement sur des infrastructures existantes, le tracé DUP reprend le fuseau de moindre impact (FMI). L'intervenant présente les choix qui ont été faits sur le secteur de Salaunes avec les DFCI et des propriétaires.

III. LES TEMPS DE QUESTIONS/REPONSES AVEC LE PUBLIC

Echanges avec la salle - Partie 4 – L'étude d'impact

Question d'un participant : J'habite Lacanau Océan. Ma question, c'était l'histoire du bruit au niveau des stations de conversion. Pourquoi y-a-t-il du bruit ?

Réponse RTE : Nous avons deux sources de bruit principales. La première, c'est que nous avons des transformateurs comme dans tout poste électrique, et ces transformateurs vibrent, donc ils créent du bruit. Heureusement, nous avons des dispositifs acoustiques pour limiter les émissions sonores. Donc, cela va dépendre de l'environnement. Mais nous mettrons les solutions nécessaires en fonction des retours que nous aurons des constructeurs. L'autre élément qui fait du bruit, ce sont des aéroréfrigérants. Il faut imaginer la station de conversion comme étant un ensemble de convertisseurs. Cela dépend des constructeurs mais nous

avons souvent des ventilateurs qui sont à l'extérieur pour expédier la chaleur générée par les transistors vers l'extérieur. Ce sont essentiellement les deux sources de bruit.

Question d'un participant [M. Jean-Yves Mas] : Je suis conseiller municipal à Lacanau, géomètre expert également sur la partie terrestre. Donc, hormis la partie de Capbreton, dont je n'ai pas retenu le kilométrage qu'il y avait. Sur la partie terrestre, on va dire qu'il part du Médoc qui va aller jusqu'à 90 km. Est-ce que vous avez estimé la partie qu'il sera en pleine terre, celle qui serait en parcelle ? Quand je dis en pleine terre, on vient de voir que celles qui seraient sur des parcelles qui seraient peut-être sur des bords de route ou pas. Et donc, en fait, pour savoir justement l'impact que cela a. La deuxième question, finalement, je ne l'avais pas, mais vous me l'avez donné, je vais essayer de rebondir par rapport à ce mot. Alors nous disions pourquoi du bruit ? Vous avez dit qu'effectivement, il faut des choses pour refroidir. Justement, est ce que demain, vous avez aussi réfléchi à un concept de récupération de chaleur pour pouvoir travailler peut-être sur d'autres, sur de la science, sur de l'agriculture verte ou autre, ou sur des choses particulières ?

Réponse RTE : Sur le kilométrage, je n'ai pas fait l'exercice donc je ne connais pas le linéaire exact en parcelle, sachant que de la Garonne jusqu'au Porge, à part le premier km, où nous sommes encore sur des champs cultivés, l'ensemble du tracé s'appuie sur les infrastructures existantes en bord de route ou sous des pistes forestières, les pistes DFCI. Sur le bec d'Ambès, nous sommes essentiellement le long de la départementale et là aussi nous avons 1 ou 2 km qui sont sur des terres cultivées mais ce n'est pas de la vigne. Je parlais de déboisement ponctuellement car il y a certains carrefours, certains virages qu'il faut prendre et donc certaines parcelles qu'il faut couper pour pouvoir assurer un rayon de courbure qui permettra de dérouler les câbles dans les fourreaux. C'est essentiellement dans ce cas de figure que nous aurons des besoins de défrichage. Un autre besoin de défrichage que nous avons et qui est un peu particulier, est au niveau de Salaunes. Nous nous mettons sous une ligne moyenne tension (20.000 volts) et la réglementation fait que nous devons demander une autorisation de défrichage. Il y a une servitude de passage qui interdit la repousse des arbres.

Sur la récupération de chaleur, c'est un sujet que nous avons abordé avec nos experts mais aussi les constructeurs de stations de conversion. Nous en avons une qui tourne depuis 2015 à Baixas et nous en avons une qui vient d'être mise en service en Normandie, et une qui va l'être en Savoie. C'est un sujet compliqué et les retours que nous avons des constructeurs est que cela ne vaut pas la peine. Il n'y a pas d'intérêt à récupérer la chaleur parce que les températures récupérées ne sont pas suffisamment élevées. Nous avons néanmoins dans nos cahiers des charges pour les stations de conversion un certain nombre de points environnementaux et nous nous sommes longuement interrogés sur celui-ci mais nous ne l'avons finalement pas retenu, après les discussions que nous avons eues avec les constructeurs. Voilà la meilleure réponse que je peux vous apporter.

Question d'un participant [M. Jean-Yves Mas] : Concernant l'impact du projet sur le système dunaire en propre. Votre slide présentait une solution qui était d'aller chercher à une bathymétrie de 12 mètres. Qu'est-ce qui a défini le 12 mètres ? Pourquoi pas 15 ? Pourquoi pas à 20 ? Est-ce que c'est une distance par rapport à la dune ? Ou est-ce que c'est une mesure de protection en se disant qu'il pourrait y avoir une évolution des fonds marins dans les années à venir ?

Réponse RTE : La mesure d'évitement, ce n'est pas le passage de la dune jusqu'à 12 mètres, c'est vraiment le forage dirigé sous la dune. La sortie à 12 mètres, c'est parce qu'à partir de cette bathymétrie, les bateaux qui vont poser le câble en mer peuvent s'approcher de la côte. Un autre point aussi, c'est que nous nous apercevons, comme le disait Étienne (et c'est pour ça que sur l'ensemble du tracé quand il longe la côte, nous sommes plutôt à une dizaine de kilomètres de la côte) que les études montrent qu'il y a des mouvements sédimentaires et plus nous nous rapprochons de la côte, plus ils peuvent être importants. Donc, quand nous avons des mouvements sédimentaires de l'ordre du mètre, nous devons ensouiller plus profondément le câble pour s'assurer de la pérennité du câble. Nos études montrent qu'il y a des mouvements sédimentaires jusqu'à 40 mètres de profondeur. C'est pourquoi nous nous mettons à 5 à 6 milles marins des côtes. Donc, au départ, à 12 mètres, ça commence à devenir relativement raisonnable et nous savons que nous pourrions ensouiller avec des moyens lourds en mer avec des gros navires pour que le câble ne soit pas découvert dans le temps. Après, il y aura des contrôles qui seront faits périodiquement pour s'assurer que le câble reste bien ensouillé en permanence. C'est à définir dans le cadre de l'autorisation d'utilisation du domaine public maritime avec des autorités maritimes. Il y a également des contrôles qui peuvent nous être imposés suite à un événement climatique extraordinaire.

Je veux juste apporter un petit complément. Vous avez parlé de 15 ou 20 mètres. Plus le forage dirigé est long, plus il est complexe techniquement. Donc nous, notre intérêt, c'est de le faire le plus court possible tout en intégrant les contraintes précisées par Marc, en termes de risque de désensouillage mais aussi de capacité du bateau à venir le plus proche possible. C'est pour ça que 12 mètres a été retenu comme étant le compromis entre la faisabilité technique et les contraintes présentées par Marc.

Question d'un participant [représentant des DFCI] : Sur l'ancien mandat, ENEDIS a placé une ligne enterrée avec un transfo dernière génération. Et cela alimente 3 maisons et c'est pile poil sur le tracé de votre fuseau de moindre impact. Je me demande comment vous allez passer votre ligne, sachant que cette seule ligne et quand je les ai interpellés, ils m'ont dit « premier arrivé, premier servi ». Donc, je suis un peu inquiet parce que quand je vois ce qu'il est possible de faire avec une DUP, parce que le propriétaire à côté, c'est moi, donc je n'ai nullement envie d'avoir la ligne dans ma propriété déjà, j'ai le téléphone. Est-ce que vous allez reprendre cette ligne à votre charge et faire tout ensemble ?

Réponse RTE : Nous allons rentrer dans la phase des études de détail qui vont avoir lieu après la déclaration d'utilité publique. Nos lignes peuvent cohabiter, comme vous l'avez dit « premier arrivé, premier servi ». Le premier n'a pas de contraintes pour faire des travaux. Le deuxième peut avoir des contraintes. Donc, nous tiendrons compte de l'ouvrage existant. Nous effectuons des travaux en ville et nous avons l'habitude de croiser d'autres ouvrages. C'est une étude technique particulière. Nous regardons les incidences d'un ouvrage sur l'autre et en dernier recours, s'il y a besoin, on peut demander le dévoiement. Bien sûr, ce sera à nos frais puisqu'on arrive après. Le dévoiement ponctuel de l'ouvrage peut prendre du temps parce qu'il faut prévoir les périodes de coupure adéquates, etc. Mais tout cela sera étudié dans les études de détail qui se font sur des plans statistiques au 1/200ème, donc c'est vraiment très précis. Tout cela est pris en compte. Les projets comme celui-ci durent longtemps et c'est sûr que nous ne pouvons pas empêcher d'autres opérateurs de faire des travaux. Nous n'avons aucun droit à occuper le terrain tant que nous n'avons pas des autorisations. Donc, ce qui vous a été dit « premier arrivé, premier servi » correspond à la réalité.

Nous avons engagé un travail avec les DFCI depuis le début de la concertation. Au début, c'était plutôt sur une recherche de tracé. Et puis nous sommes rentrés dans la phase technique. Nous avons un peu anticipé sur les études techniques et l'ensemble du cheminement qui est concerné par des pistes à gestion DFCI a été parcouru avec des techniciens des DFCI. Pour chaque point particulier, par exemple il y a pas mal de busages qui ont été identifiés sur le terrain avec les DFCI (qui ont même participé au cahier des charges) et déterminer : « là il y a un busage, ici c'est un vieux pont ». Pour les travaux nous serons obligés de le démolir donc nous remplaçons ces ouvrages à l'occasion du passage de notre ouvrage. Nous travaillons directement avec l'Association départementale des DFCI de la Gironde. Nous faisons la même chose avec le secteur landais.

Echanges avec la salle - Partie 5 – Le tracé général DUP

Question d'un participant [M. Jean-Yves Mas] : Comment vous allez passer ? La partie estuarienne ou la partie Garonne ?

Réponse RTE : La Garonne et la Dordogne seront franchies en sous-œuvre. Donc un forage dirigé ou autre technique. Les techniques évoluent aussi pour les passages en sous-œuvre, il y a diverses solutions. C'est le prestataire qui va réaliser les travaux qui proposera. Sur le bec d'Ambès, nous nous appuyons sur la départementale.

Question d'un participant [M. Fouquet] : Nous avons été avertis de cette ligne, mais l'an passé, je me trouvais chez moi sur un chemin qui est entre vigne et forêt, donc j'ai rencontré une équipe qui faisait des études sur la résistivité ou quelque chose dans le sol ont-ils dit.

Réponse RTE : Nous avons fait des études sur l'ensemble du fuseau, des études de relevés de terrain et des études de sol aussi pour voir la nature des sols (par des sondages réguliers). Et puis après, des équipes ont aussi parcouru le terrain avec les DFCI notamment mais je ne sais pas exactement de quelle campagne de mesure vous parlez dans ce cas...

Question d'un participant : Oui parce que je suis en bordure de la forêt et de la vigne après atteindre la Garonne il va falloir passer en ville. Parce qu'après il n'y a plus de pistes DFCI.

Réponse RTE : Après nous nous appuyons sur les routes. A Macau, nous passons au pied du château d'eau, la voie ferrée au pied du château d'eau, et nous allons rejoindre la départementale et puis les bords de Garonne, sous les routes. Et après, il y a un endroit où nous coupons dans des prairies avant d'arriver à la Garonne, dans la zone qui est la plus basse. Nous passons dans des prairies et des terres agricoles.

Question d'un participant : Effectivement, ce que dit monsieur Fouquet à un moment nous quittons les pistes DFCI et nous avons rouvert un chemin rural, mais nous ne passons pas que sur des pistes DFCI sur Macau, on passe sur de la piste DFCI ensuite on prend du chemin rural.

Réponse RTE : C'est une précision, oui merci. Par abus quand nous voyons une piste, nous appelons ça une piste DFCI, mais c'est vrai que ça peut être un chemin rural ou un chemin communal qui n'est pas forcément géré par les DFCI. Surtout dès que nous sommes en bordure du massif forestier.

Question d'un participant [Président des DFCI] : Je prendrai ma casquette de président de DFCI juste pour une simple confirmation. Effectivement, vous passez à 90% sur des emprises DFCI. Vous nous aviez signalé lors de précédentes réunions que vous procéderiez à une remise en état de ces réseaux après passage, voire avant le passage, s'ils étaient en sol naturel, y compris quelques croisements de pistes pour permettre la protection de votre infrastructure en cas d'exploitation forestière.

Réponse RTE : Oui, je peux vous le confirmer. Lorsque nous allons faire des travaux, nous avons des engins à amener sur place, du matériel, des tourets de câbles et donc l'ensemble des pistes doivent supporter le passage de ces tourets. Un câble comme ça, ça pèse 35 kilos au mètre linéaire. Quand nous les enroulons, nous pouvons mettre 1 kilomètre sur le même touret, donc nous avons des tourets avec un porteur. Nous avons des convois qui font une cinquantaine de tonnes, voire plus. Effectivement, il y aura un travail de traitement des pistes, soit d'amélioration si elles sont déjà empierrées, soit de les empierrer pour pouvoir supporter le passage, si ce n'est pas le cas. Et bien sûr, quand nous repartons, nous remettons en état l'ensemble des pistes que nous aurons éventuellement dégradées. Concernant les croisements de routes, des échanges que nous avons pu avoir, notamment avec les DCFI, mais aussi les forestiers, nous nous apercevons que lorsqu'il y a des travaux forestiers de débardage, l'accès à la piste, la remontée sur la piste, est souvent l'endroit où nous avons des grosses ornières. Donc tous les croisements importants feront l'objet d'un traitement et d'un renforcement aussi sur le départ des pistes que nous croiserons sur 10 ou 15 mètres environ. Ceci de manière à assurer aussi l'intégrité de notre câble dans le temps et la poursuite de l'activité forestière.

Question d'un participant : Sur le tracé que l'on doit voir sur le site, on voit le tracé principal. Est-ce que à ce stade de l'étude, on verra le tracé des pistes qui auront été retenues pour approvisionner le chantier ?

Réponse RTE : Non à ce stade, non. Les études techniques de détail vont se poursuivre, les longueurs de tourets suivant les attributaires des marchés ne seront peut-être pas forcément les mêmes. Il y a peut-être des prestataires qui vont nous dire, « nous on fait des tourets d'un kilomètre », « d'autres d'un kilomètre 500 » et c'est de leur responsabilité d'amener le câble sur le terrain et d'utiliser les pistes. Donc, potentiellement d'autres pistes seront utilisées voire améliorées et/ou surtout remises en état après le passage du chantier. Effectivement, nous n'allons pas circuler que le long du tracé. Il y aura des engins qui vont circuler sur d'autres pistes, ne serait-ce que parce que quand nous effectuons les travaux, nous assurons, comme on fait sur des routes pour les utilisateurs, un circuit de circulation de camions parce qu'il faut qu'ils se croisent, etc. Mais à ce stade, nous n'avons pas encore le détail des pistes qui seront utilisées.

J'apporte juste un complément parce qu'effectivement, nous n'en n'avons pas parlé et c'est important de bien comprendre comment fonctionne un projet de ce type-là. En parallèle des autorisations administratives que nous demandons, nous sommes en train d'avancer dans nos achats sur à la fois les études et aussi les travaux et les fournitures. Ce qui veut dire qu'au stade où nous sommes, nous ne connaissons pas encore les prestataires

qui seront retenus. C'est une difficulté à laquelle même nous, nous ne sommes pas forcément habitués parce que sur des projets entre guillemets classiques, nous savons déjà beaucoup de choses au moment de la phase de concertation. Et là, ce n'est pas le cas. Que ce soit pour la station de conversion ou que ce soit aussi pour les câbles. Donc, il y a effectivement un certain nombre de choses que nous ne connaissons pas, et en particulier les attributaires. Du coup, nous serons dépendants de leur technologie. Certains pourront faire plus long. D'autres feront plus court. La localisation des lieux où nous amènerons les câbles n'est pas encore connue à ce jour. En revanche, nous savons qu'il y a des zones que nous interdirons pour des enjeux environnementaux. Donc, nous pourrions avoir des prescriptions d'interdiction, mais nous laissons nos câbliers en mesure de nous proposer quelque chose.

Question d'un participant : Je vais vous poser cette question parce que la commune du Pian n'est pas concernée. En revanche, le câble passe en limite de commune, mais vraiment en limite. Voilà donc, c'était pour savoir si la commune du Pian allait être d'une part concernée par l'enquête publique dans la mesure où elle est limitrophe et d'autre part, si, à terme, il y aurait des pistes qui permettraient l'approvisionnement du chantier.

Réponse RTE : Effectivement, la particularité au niveau du Pian c'est que nous passons sur la piste qui est en limite communale, donc au niveau du tracé DUP, potentiellement, nous sommes sur le Pian. Le tracé DUP n'est pas un tracé de détail. C'est beaucoup plus large.

Mot de la fin du garant : De son point de vue, la réunion a été extrêmement intéressante avec des questionnements précis et qui engagent sur la suite du projet. Il remercie toutes les personnes présentes pour la participation. Il remercie également RTE pour les réponses. Il rappelle que pour tout ce qui est technique, c'est bien évidemment RTE qui peut répondre. En revanche, sur la dimension qualité de concertation, il rappelle que les participants peuvent contacter autant que de besoin les garants.



Réunion publique d'information

Projet d'interconnexion électrique France-Espagne par le golfe de Gascogne

—
mercredi 15 décembre 2021 – réunion hybride via Zoom
Espace Villepreux | Saint-Aubin-de-Médoc



Accueil





ÉCHANGE

IDENTIFIEZ VOUS AVEC VOTRE NOM/PRENOM



Le réseau
de transport
d'électricité



CONVIVIALITÉ

ACTIVEZ VOTRE CAMÉRA



BIENVEILLANCE

GARDEZ VOS MICROS COUPÉS LORSQUE
VOUS NE PARLEZ PAS



INTERVENIR

LEVEZ LA MAIN VIA L'OUTIL ZOOM

VOUS AVEZ DES QUESTIONS ?
CONTACTEZ LE 07.62.77.69.18



Présentation des intervenants

Sébastien VERNIER
Cabinet d'études SCE
en charge des études
environnementales

Marc CHAMBILY
Chargé de
concertation RTE du
projet golfe de
Gascogne côté
français

Etienne SERRES
Responsable RTE du
projet golfe de
Gascogne côté
français

Walter ACCHIARDI
Garant de la
concertation post-
préalable CNDP

Marion THENET
Garante de la
concertation post-
préalable CNDP

PRISE DE PAROLE

Mme. Thenet

M. Acchiardi

Garant.e.s de la concertation post- préalable, nommé.e.s par la Commission nationale du débat public (CNDP)



Qu'est-ce que la CNDP ?

- Créée en **1995**, devenue **Autorité Administrative Indépendante** depuis 2002.
- Sa mission est de veiller à la participation des citoyens dans le processus de décision de certains **projets d'équipement ou d'aménagement**, de **plans et programmes nationaux** et de **projets de réforme de politiques publiques ayant un impact sur l'environnement ou l'aménagement du territoire**.

Pour ce projet d'interconnexion électrique France-Espagne porté par le maître d'ouvrage, **RTE**, la CNDP a nommé :

- **Walter Acchiardi**, le 5 juillet 2017 et
- **Marion Thenet**, le 5 mai 2021

pour être garant.e.s de l'information et de la participation du public et ce jusqu'au lancement de l'enquête publique.

- **la transparence** : l'information doit être disponible, de qualité, sincère, partagée et compréhensible, et les prises de position sont rendues publiques;
- **l'équivalence** : chaque personne a le droit de s'exprimer et de contribuer aux débats, en respectant des règles d'intervention applicables à toutes et tous;
- **l'argumentation** : chaque intervention ou prise de position doit être argumentée.

- **Le garant est une personne indépendante** du maître d'ouvrage et de toute autre partie prenante de l'élaboration du projet.
- Sa mission est de **veiller au bon déroulement de la concertation et au respect de la participation** des différents acteurs de la concertation et du public.
- Il doit **respecter une stricte neutralité** vis-à-vis du projet et, en aucun cas, émettre d'avis sur le contenu du projet.
- Il est **à l'écoute** de chaque participant à la concertation et peut se rendre sur le terrain en tant que de besoin.

- Ce projet d'infrastructure électrique linéaire a été soumis à une « **concertation préalable** » du 4 octobre 2017 au 18 janvier 2018, **sous la responsabilité de RTE**.
- **Printemps 2019 = glissement de terrain important au niveau du Gouf de Capbreton** qui a remis en cause le tracé du fuseau de moindre impact (agréé par le Ministère de l'Environnement en mai 2018).
- **Nouvelle phase de concertation post-concertation préalable en octobre 2020, jusqu'à l'enquête publique (été 2022).**

- Bilan du garant publié en **février 2018**
- 1^{er} rapport intermédiaire du garant, publié en **janvier 2019**
- 2^{ème} rapport intermédiaire du garant, publié en **mars 2021**
- 3^{ème} rapport intermédiaire des garant.e.s, publié en **juin 2021**
- **12 Juillet 2021** – « Concertation Fontaine », la synthèse, les avis et une alternative proposée sont consultables sur le site

- **Contestation du fuseau proposé**
L'équipe projet de RTE a proposé un nouveau fuseau « hors urbanisation ».
Plusieurs contributions ont pointé des secteurs où ce fuseau "hors urbanisation" demeurait encore proche de zones habitées.
- La **CNDP** a proposé aux différentes parties, la possibilité d'organiser une **controverse publique sur les champs électromagnétiques en matière de courant continu**. RTE en a accepté le principe.
- Une réunion publique pourrait être organisée en février/mars pour présenter une **expertise indépendante et un débat**, à partir des simulations réalisées par RTE.

- Possibilité de **contacter directement par courriel les garants** jusqu'à l'enquête publique :
Marion Thenet : marion.thenet@garant-cndp.fr
Walter Acchiardi : walter.acchiardi@garant-cndp.fr
- Publication du **bilan final** de la concertation établi par les garants avant le début de l'enquête publique .
- Dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan des garants, **RTE publiera un bilan général** assorti des mesures qu'elle jugera nécessaires pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.



Déroulé de la réunion

- 1. Rappel du projet**
Etienne Serres – RTE
- 2. Autorisations administratives**
Marc Chambily – RTE
- 3. Questions-réponses avec les participants**
- 4. L'étude d'impact**
Sébastien Vernier – SCE
- 5. Questions-réponses avec les participants**
- 6. Le tracé général («tracé DUP »)**
Marc Chambily – RTE
- 7. Questions-réponses avec les participants**
- 8. Mot de la fin**



01

Rappel du projet

Rte

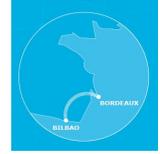
Un projet porté par l'Union européenne, la France et l'Espagne

Le Conseil de l'Union européenne du 25 novembre 2002 a entériné l'objectif pour chaque état membre d'atteindre un niveau d'interconnexion électrique avec ses voisins **d'au moins 10% de leur capacité de production installée en 2020.**

La capacité d'échange entre la France et l'Espagne doit donc atteindre **8000MW** à l'horizon 2020 selon les projections d'ENTSO-E.



Les enjeux du projet



Augmenter la capacité d'échange d'électricité et la **solidarité mutuelle**



Mieux transporter l'électricité produite à partir des **énergies renouvelables** en Europe et faciliter la **transition énergétique**



Faire circuler l'électricité au **meilleur prix** pour le consommateur

La localisation d'une nouvelle interconnexion

Rééquilibrer les flux en allant vers l'Ouest

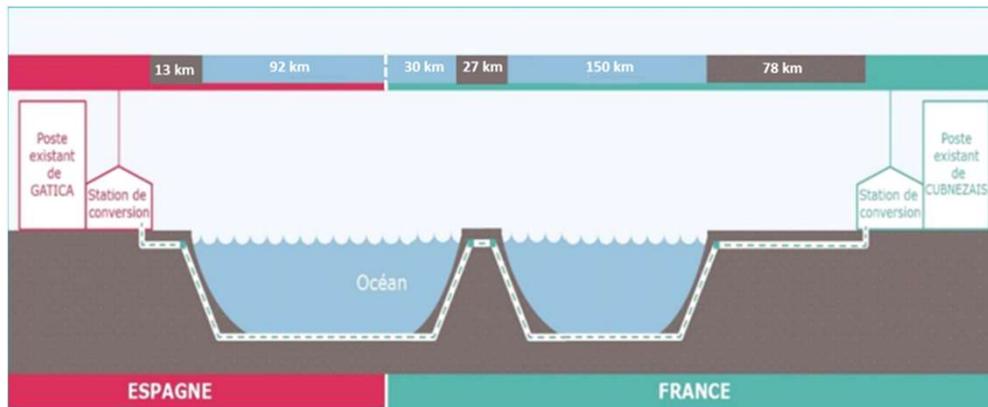
Eviter tout renforcement sur le réseau amont en recherchant des postes de raccordements suffisamment maillés pour ne pas avoir à créer de nouvelles liaisons

Passer par la mer pour éviter le relief accidenté du Pays Basque et réduire le nombre de jonctions

-> **un projet en courant continu partant de Cubnezais (Nord de Bordeaux) à Gatika (Est de Bilbao) essentiellement sous-marin et souterrain**

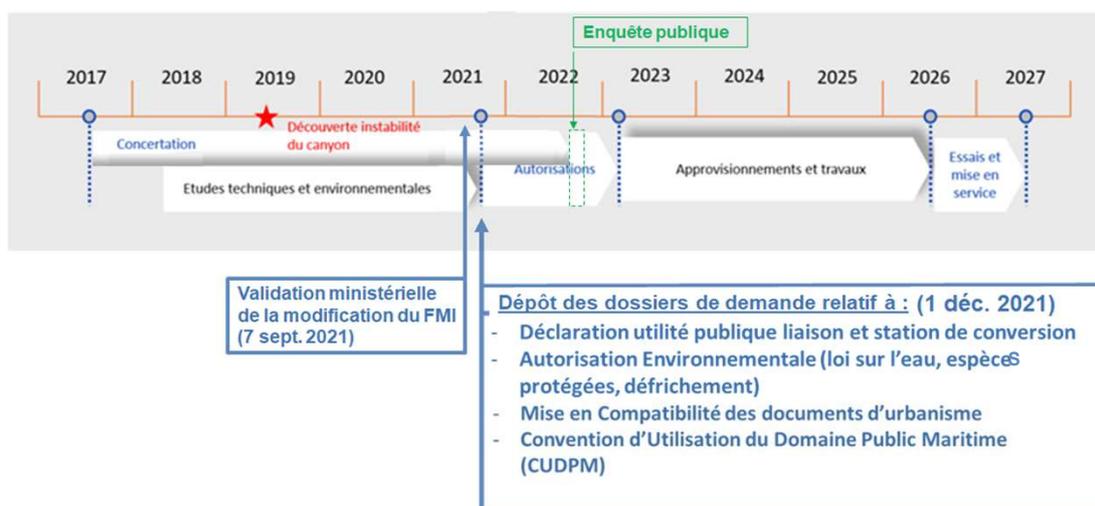


Schéma projet global avec consistance technique

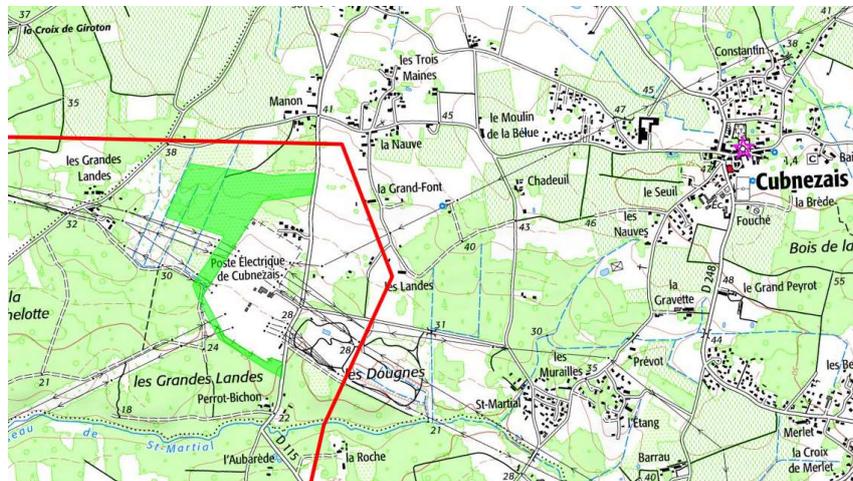


4 Câbles
(2 par liaison)

Le calendrier prévisionnel

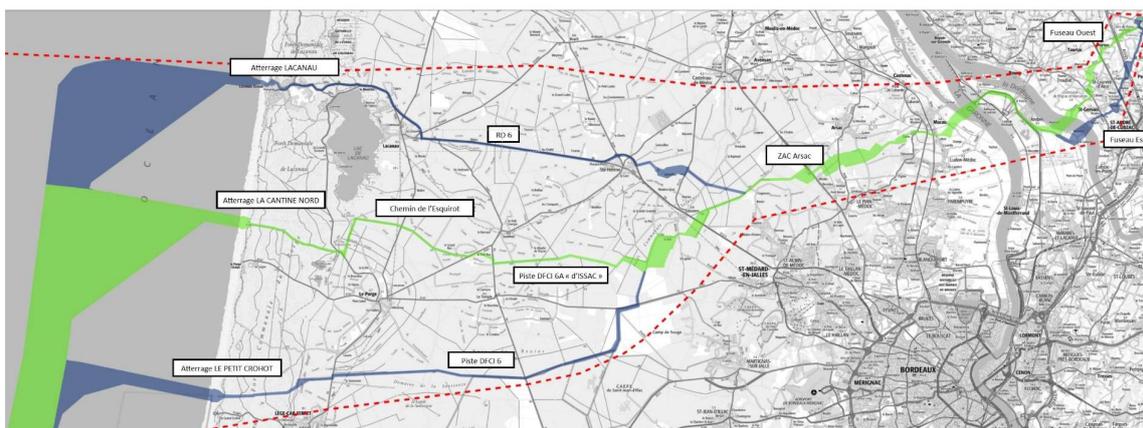


Station de conversion à Cubnezais

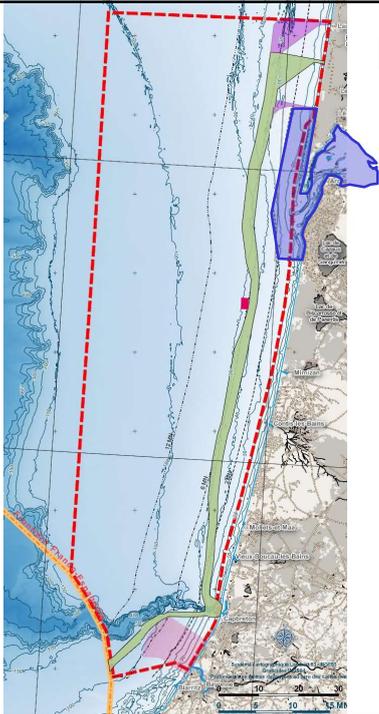


Emplacement de moindre impact validé en 2018

Liaisons terrestres en Gironde



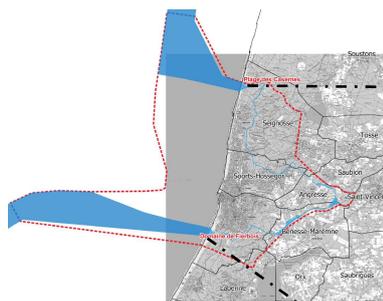
Fuseau de Moindre Impact validé en 2018



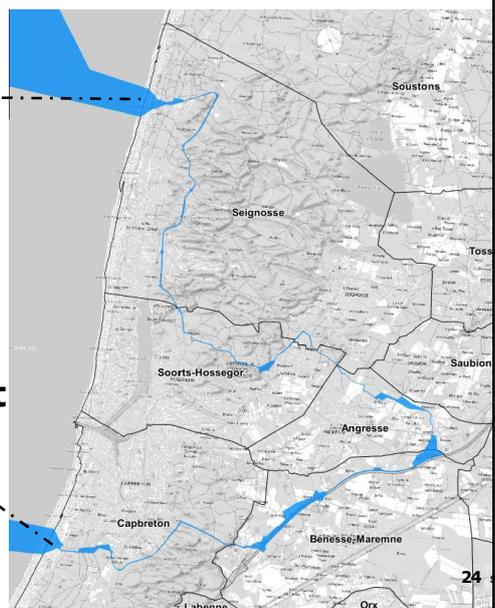
Liaisons sous-marines

**Fuseau de moindre impact
validé en 2018**

Liaisons terrestres dans les Landes



**Adaptation du FMI pour le contournement
terrestre du canyon de Capbreton validé
par le ministère de la Transition
écologique le 7 septembre 2021**



Du fuseau au tracé de détail

CONCERTATION

Fuseau de Moindre Impact



- enjeux environnementaux
- pré-étude technique

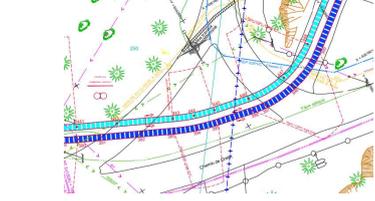
DUP (enquête publique)

Tracé général (carte 1/25000)



CONSULTATIONS TECHNIQUES

Tracé de détail (plan 1/200 ou 1/500)



- études techniques détaillées (relevé des réseaux, sondages, échanges gestionnaires ...)
- échanges propriétaires (conventionnement amiable)



02

Autorisations administratives

Autorisations administratives nécessaires dans le cadre du projet

3 grandes familles concernant :

- La **maîtrise foncière** ;
- L'**environnement** (loi sur l'eau, défrichement, espèces protégées) ;
- La « **technique** ».

Autorisations administratives concernant la **maîtrise foncière**

➤ Station de conversion à Cubnezais:

⇒ **DUP expro** (*soumise à Enquête publique, signature préfectorale*)

Principales pièces

Notice explicative

Etude d'impact et ses annexes, Résumé Non Technique

Incidences Natura 2000

Plans et caractéristiques des ouvrages

⇒ **Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU)**

(soumise à Enquête publique, signature préfectorale)

Principales pièces

Dossier de mise en compatibilité du PLU

Plan de zonage



Autorisations administratives concernant la maîtrise foncière

➤ Liaisons souterraines et sous-marines

⇒ **DUP Liaisons** (soumise à Enquête publique, signature ministérielle)

Principales pièces

- Mémoire descriptif et liste des communes concernées*
- Etude d'impact (avec annexes et Résumé Non Technique)*
- Dossiers d'incidences Natura 2000*
- Plans et coupes types*

⇒ **Convention d'Utilisation du Domaine Public Maritime (CUDPM)**

(soumise à Enquête publique, signature préfectorale)

Principales pièces

- Demande de CUDPM et son Résumé Non Technique*
- Etude d'impact (avec annexes et Résumé Non Technique)*
- Dossier d'incidences Natura 2000*



Autorisations administratives concernant l'environnement

➤ Ensemble du projet: station de conversion, liaisons souterraines et sous-marines

⇒ **Autorisation Environnementale unique** (soumise à Enquête publique, signature préfectorale)

- Autorisation loi sur l'eau
- Dérogation espèces protégées
- Autorisation de défrichement

Principales pièces:

- Demande d'AE et sa note de présentation non-technique*
- Etude d'impact (avec annexes et Résumé Non Technique)*
- Dossiers d'incidences Natura 2000*
- Dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées*
- Pièces pour l'Autorisation de défrichement*

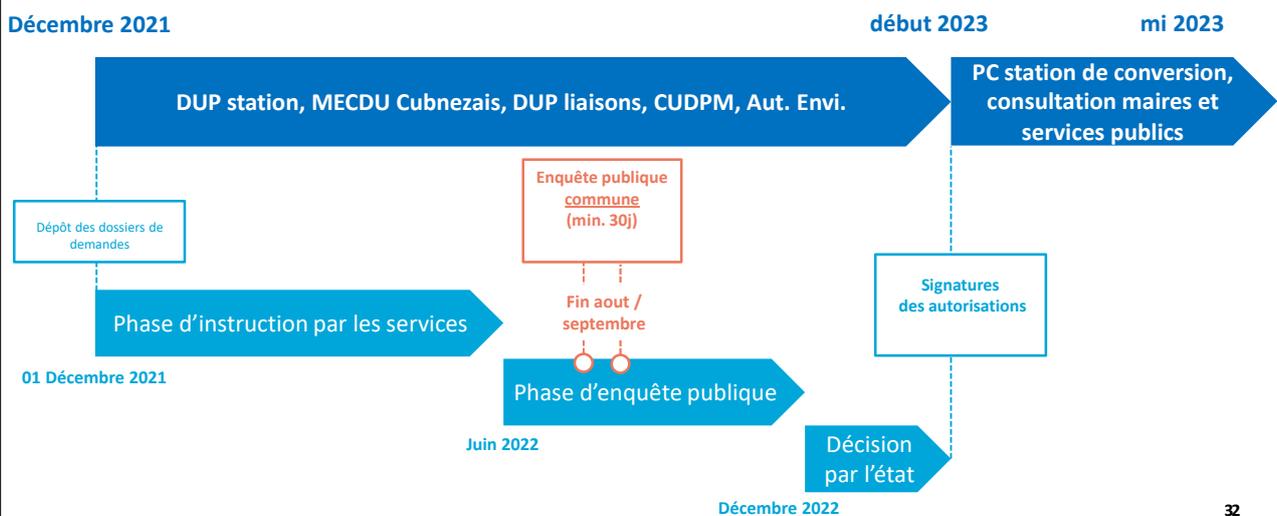


Autorisations administratives concernant la technique

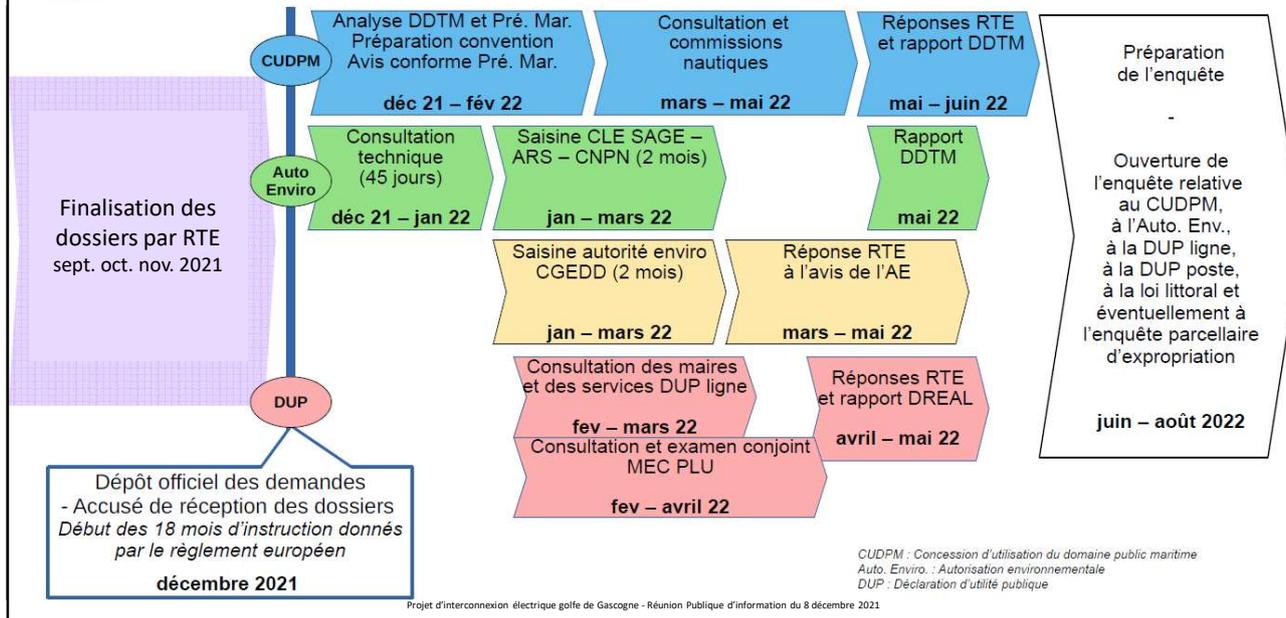
- Station de conversion à Cubnezais :
 - ⇒ **Permis de construire** (*signature préfectorale*)
 - ⇒ **Consultation des maires des communes, des gestionnaires de domaine public et des gestionnaires de services publics** (*pas d'autorisation spécifique*)
- Liaisons souterraines et sous-marines :
 - ⇒ **Consultation des maires des communes, des gestionnaires de domaine public et des gestionnaires de services publics** (*pas d'autorisation spécifique*)



Planning général d'instruction des demandes d'autorisation



Principales phases avant enquête publique



03

Questions-réponses échanges avec la salle



04

L'étude d'impact



Sommaire de la présentation

- 1 Définition – Cadre réglementaire
- 2 L'étude d'impact du projet RTE
- 3 Les 3 grandes étapes de l'étude d'impact
- 4 Analyse de l'état initial
- 5 Evaluation des impacts
- 6 Définition des mesures - Démarche ERC
- 7 Suivi des mesures

1 - Définition et cadre réglementaire

L'étude d'impact est une **étude technique** qui vise à décrire et à **apprécier les incidences notables directes et indirectes sur l'Environnement** (population, santé humaine, biodiversité, sol, eau, air, climat, biens matériels, patrimoine culturel et paysage) d'un projet d'aménagement pour **en éviter, en réduire ou en compenser les effets négatifs**.

Elle est rendue obligatoire pour certains projets par l'article **L.122-1 du Code de l'Environnement (CE)** selon des seuils et critères définis dans le tableau annexé à l'article R.122-2 du CE. Selon les critères et les seuils du tableau, un projet peut être :

- Soumis à étude d'impact systématique
- Soumis à examen au cas par cas
- Dispensé d'étude d'impact

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
33. Lignes électriques sous-marines en haute et très haute tension.	Construction de lignes électriques en haute et très haute tension (HTB) en milieu marin.	

1 - Définition et cadre réglementaire

Conformément à l'article R.122-5 du CE, le contenu de l'étude d'impact est le suivant :

1. Description du projet
2. Evaluation de l'évolution de l'état initial de l'environnement avec et sans le projet
3. Analyse des facteurs environnementaux affectés par le projet
4. Incidences du projet
5. Incidences du projet résultant de sa vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeures
6. Solutions de substitution étudiées et raison du choix
7. Mesures visant à éviter, réduire et compenser les incidences du projet
8. Modalités de suivi des mesures
9. Méthodologie de l'étude d'impact
10. Auteurs de l'étude d'impact

Par ailleurs, l'étude d'impact fait l'objet d'un résumé non technique.

2 – L'étude d'impact du projet d'interconnexion

L'étude d'impact du projet d'interconnexion France-Espagne par le golfe de Gascogne déposée le 1^{er} décembre 2021 c'est :

- ✓ Une étude sur 290 km de tracé (105 km terrestre et 185 km marin),
- ✓ Environ 1 200 pages de rapport,
- ✓ 3 annexes techniques,
- ✓ Un atlas cartographique annexé de 210 pages.

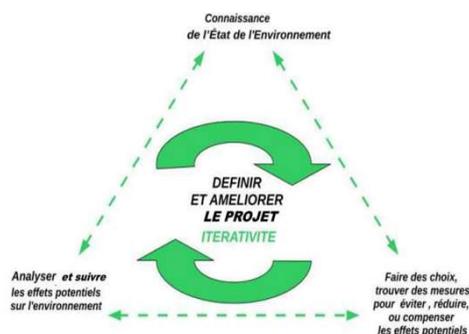
La présentation qui est faite aujourd'hui n'a pas pour objectif de résumer cette étude d'impact mais plutôt de décrire la méthodologie générale ayant conduit à sa réalisation.

L'étude d'impact, son résumé et ses annexes seront accessibles au moment de l'enquête publique.

3 - Les 3 grandes étapes de l'étude d'impact

L'étude d'impact est réalisée en s'appuyant sur les **3 grandes étapes suivantes** :

- ✓ Analyse de l'état initial de l'Environnement
- ✓ Evaluation des impacts du projet
- ✓ Mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet



4 - Analyse de l'état initial

ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE LA ZONE D'ÉTUDE :

- Analyse pour l'ensemble des thématiques environnementales au sens large (milieu physique, milieu naturel, milieu humain, paysage, patrimoine, ...),
- Pour chacune des thématiques, identification des enjeux

ENJEU : un enjeu est une portion du territoire qui présente une valeur au regard de préoccupations patrimoniales (réserve en eau, biodiversité, monument historique...), esthétique (paysage) ou économique (artisanat, industrie, agriculture, viticulture, sylviculture...).

SYNTHÈSE DE L'ÉTAT INITIAL DE LA ZONE D'ÉTUDE :

- Faire ressortir les éléments clés à prendre en compte pour positionner au mieux les différentes composantes du projet dans le territoire

SENSIBILITE : risque de perdre tout ou partie de l'enjeu du fait de la réalisation du projet. La sensibilité s'apprécie en analysant les effets possibles du projet sur chacun des enjeux identifiés sur le territoire. On peut alors définir :

- Les paramètres à prendre en compte pour le projet
- Certains principes généraux pour éviter ou réduire les impacts du projet

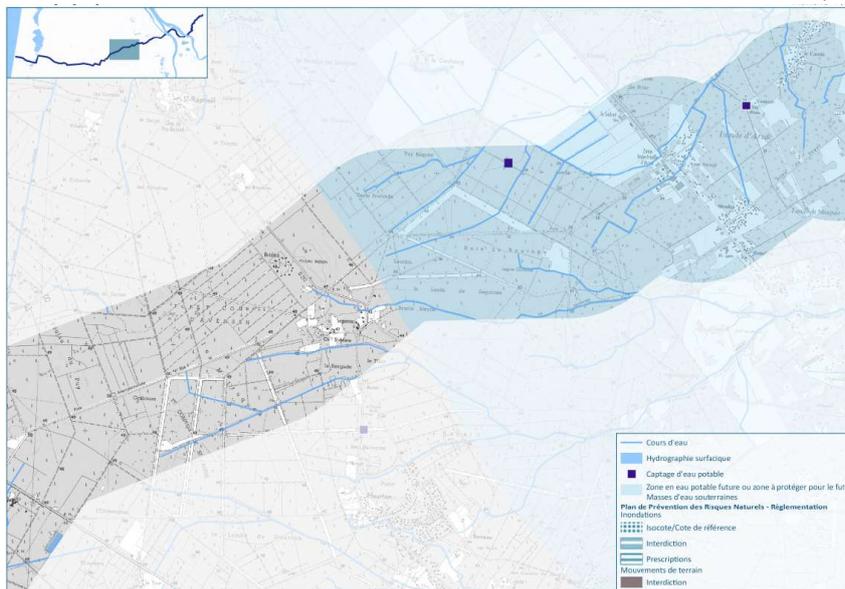
4 - Analyse de l'état initial

- Relief, sol, sous-sol
 - Climat
 - Eau (superficielle et souterraine)
- Milieu physique
- Écologie, faune flore, milieux naturels, équilibres biologiques, corridors
 - Bruit, vibrations
- Milieu naturel
- Air, odeurs, émissions lumineuses
 - Hygiène, salubrité et sécurité publiques (Santé)
 - Agriculture, sylviculture, urbanisme,
 - Biens matériels, patrimoine culturel
 - Sites et paysages
- Milieu humain

L'interaction entre les facteurs visés précédemment

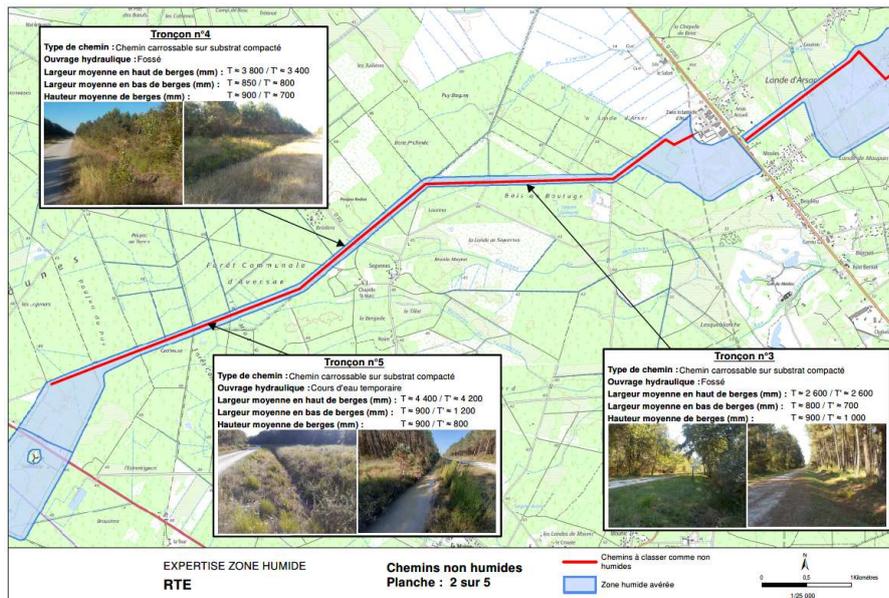
4 - Analyse de l'état initial

EXEMPLE DE CARTOGRAPHIE SUR LE MILIEU PHYSIQUE



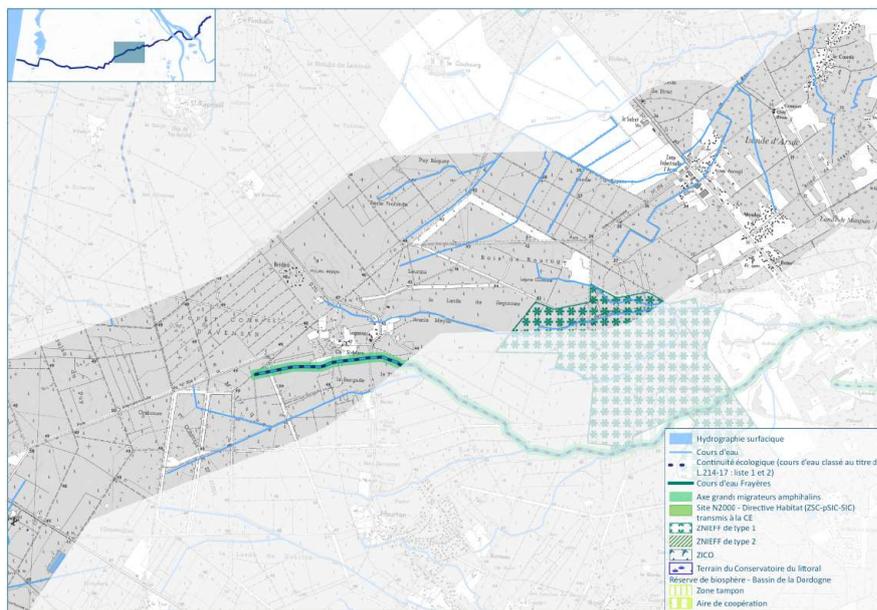
4 - Analyse de l'état initial

EXEMPLE DE CARTOGRAPHIE SUR LES ZONES HUMIDES



4 - Analyse de l'état initial

EXEMPLE DE CARTOGRAPHIE SUR LES SITES NATURELS REMARQUABLES TERRESTRES



4 - Analyse de l'état initial

EXEMPLE DE CARTOGRAPHIE SUR LES SITES NATURELS REMARQUABLES EN MER



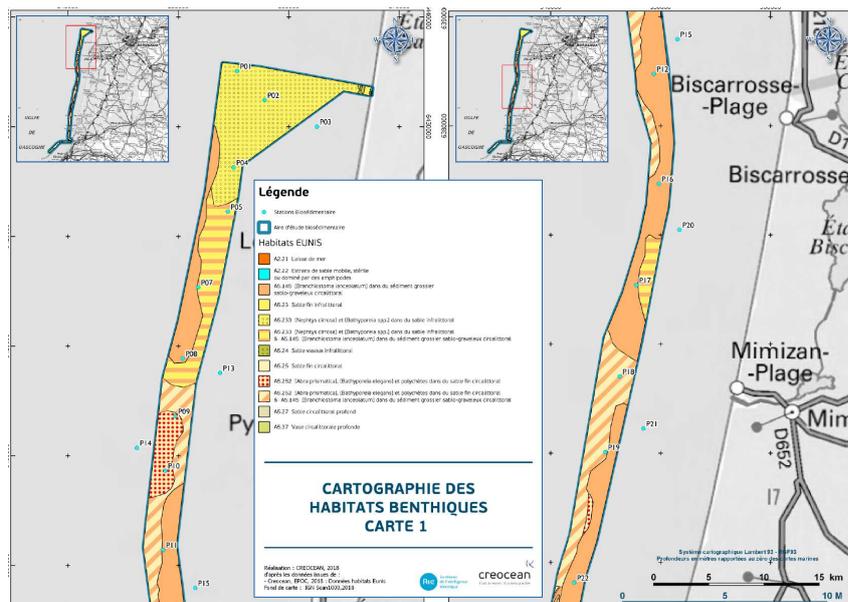
4 - Analyse de l'état initial

EXEMPLE DE CARTOGRAPHIE SUR LES ENJEUX DU MILIEU NATUREL À ARSAC

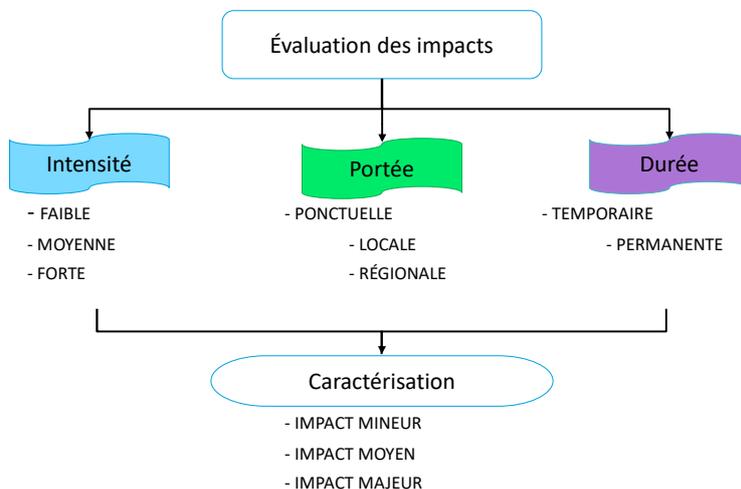


4 - Analyse de l'état initial

EXEMPLE DE CARTOGRAPHIE SUR LES HABITATS BENTHIQUES



5 – Evaluation des impacts du projet



5 – Evaluation des impacts du projet

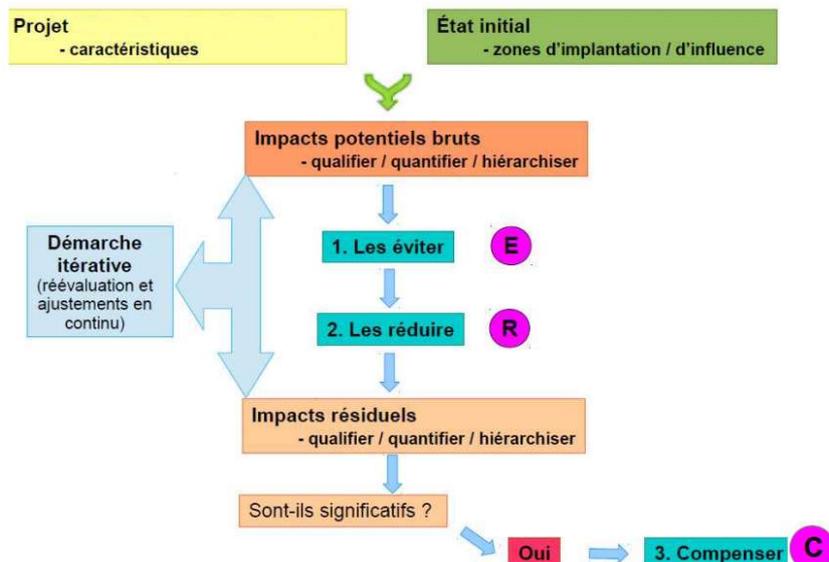
EXEMPLE D'ÉVALUATION D'IMPACT DU PROJET

En l'absence de mesures d'évitement ou de réduction, les impacts potentiels du projet au niveau de la ZI d'Arsac seraient :

- ▶ Destruction des habitats d'intérêt patrimonial : **Impact fort** (landes humides)
- ▶ Destruction d'habitat d'espèces protégées : **Impact fort** (flore, amphibiens, insectes)



6 - Définition des mesures – démarche ERC



6 - Définition des mesures – évitement et réduction

Les mesures de suppression (Evitement)

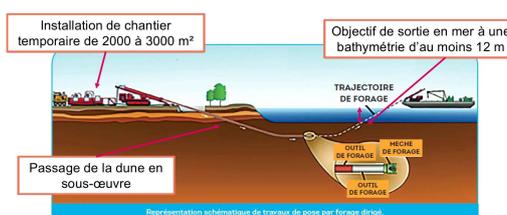
sont intégrées dans le plan / projet (choix d'orientation, choix technologiques ou d'implantation)



Déboisement en dehors de la période de nidification des oiseaux



Mise en défens de stations d'espèces ou d'habitats d'intérêt patrimonial



Les mesures de réduction

- sont mises en œuvre dès lors qu'un impact négatif ne peut être totalement supprimé.
- visent à atténuer les impacts négatifs sur le lieu et au moment où ils se développent

6 – Mesures d'évitement et de réduction

EXEMPLE D'ARSAC

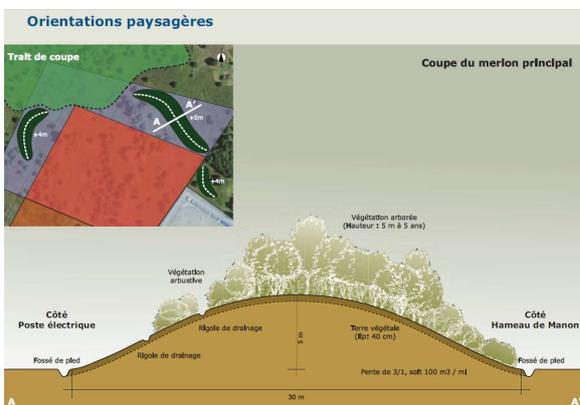
Mesure d'évitement :
ME2 : évitement par éloignement
ME4 : évitement par mise en défens totale

Mesure de réduction :
MR5 : Clôture et opération de sauvetage pour les amphibiens



6 – Mesures d'évitement et de réduction

EXEMPLE DE LA STATION DE CONVERSION



EXEMPLE DES LIGNES SOUTERRAINES



- Accès maintenu aux maisons par déviation, plaques ou passerelles de franchissement
- Pistes proches des habitations arrosées pour limiter l'envol de poussières
- Tri des terres en particulier en terrain agricole
- Planning du chantier adapté au calendrier de culture de la vigne

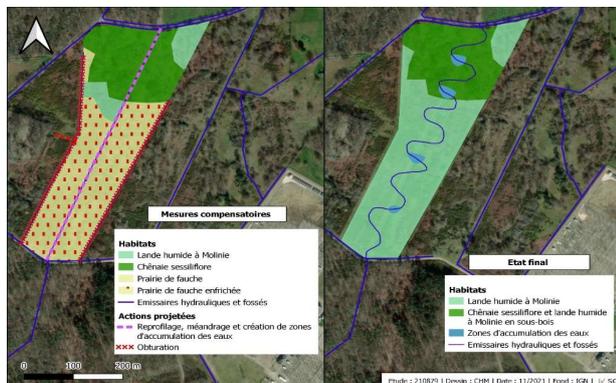
6 - Définition des mesures – compensation



Dernière solution : Compenser

Les mesures de compensation :

- ✓ apportent une contrepartie aux effets dommageables non supprimés et non réduits
- ✓ sont justifiées par un impact direct ou indirect
- ✓ s'exercent dans le même domaine que celui touché par le projet,
- ✓ doivent disposer d'une pérennité garantie
- ✓ Un suivi doit être envisagé
- ✓ Et sont financées par le maître d'ouvrage



Exemple de plan de gestion adapté pour favoriser le développement de zones humides à Cubnezais, à proximité immédiate de la future station de conversion

6 - Définition des mesures – compensation

AUTRES EXEMPLES : COMPENSATION ESPÈCES PROTÉGÉES EN GIRONDE



Vue du dessus



Vue en coupe



Parcelle AX7 à Lacanau :

- Fauche rase
- Création de mares, de fossés et de haies
- Implantation d'hibernaculum

Espèces cibles : Romulée bulbocode, Crapaud calamite, Rossolis intermédiaire, reptiles, etc.



Parcelle AT318 à Arsac :

- Fauche rase
- Création de mares, de fossés et de haies
- Implantation d'hibernaculum

Espèces cibles : Romulée bulbocode, Crapaud calamite, Rossolis intermédiaire, reptiles, etc.

7 – Suivi des mesures

Dans le cadre du projet, il est prévu un **suivi de la mise en œuvre et des résultats** dans le temps des mesures proposées pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet.

Il s'agit, par exemple pour les **mesures d'évitement et de réduction**, du suivi :

- ▶ Des stations d'espèces patrimoniales ou des habitats **mis en défens** : constat de l'état des habitats juste avant les travaux, puis suivi hebdomadaire pendant les travaux et bilan de la présence des espèces la première saison après la fin des travaux.
- ▶ **Des mesures de bruit** autour de la station de conversion pour vérifier le respect des valeurs limites d'émissions sonores (arr. 17 mai 2001).

7 – Suivi des mesures

Dans le cadre du projet, il est prévu un **suivi de la mise en œuvre et des résultats** dans le temps des mesures proposées pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet.

Il s'agit, par exemple pour les **mesures de compensation** présentées précédemment, du suivi:

- ▶ De la compensation **zones humides** : Bilan des surfaces mise en œuvre et suivis de leur modalité de gestion et de leurs fonctionnalités (hydraulique, pédologique et écologique). Suivi 1 an, 2 ans, 3 ans et 5 ans après la mise en service puis pluriannuel, au minimum sur la période d'engagement (N+10, N+15, N+20, N+25).
- ▶ De la compensation **espèces protégées** : suivi et bilan des superficies des mesures compensatoires et de leur évolution (diagnostic écologique) pour le lotier hérissé, la romulée bulbocode et le rossolis intermédiaire. Suivi 1 an, 3 ans et 5 ans après les travaux.





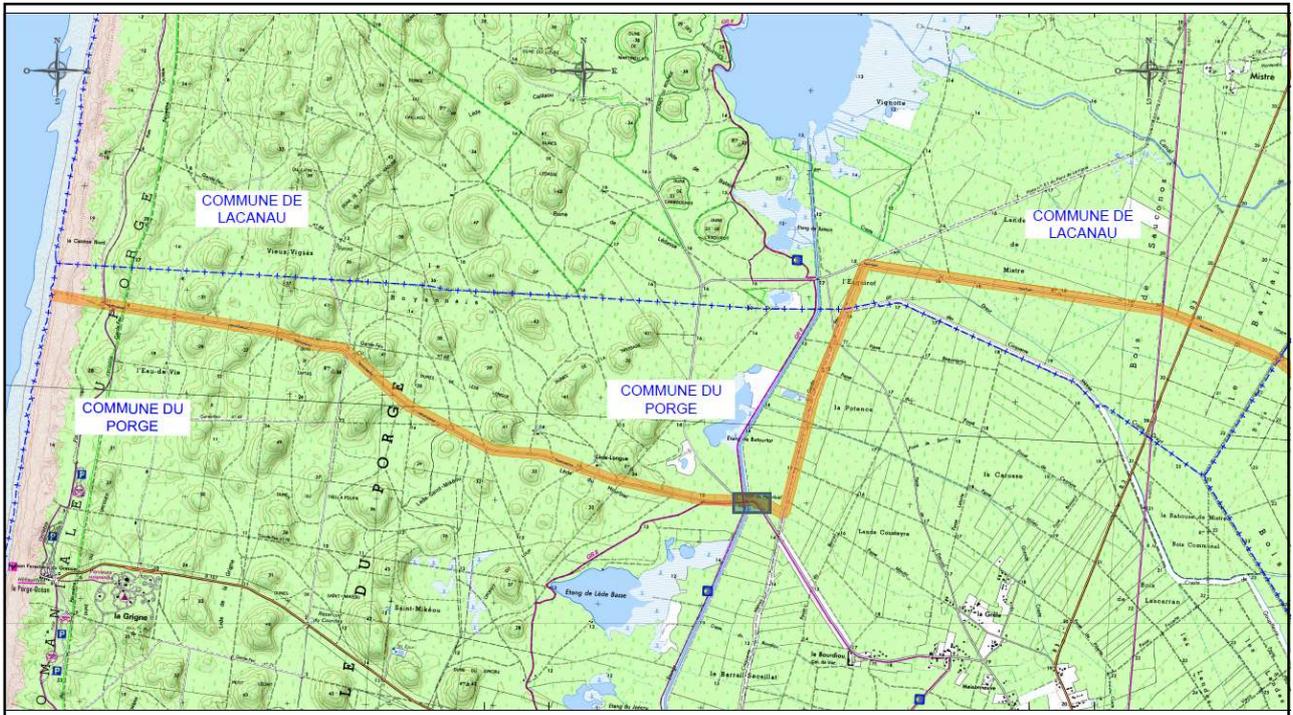
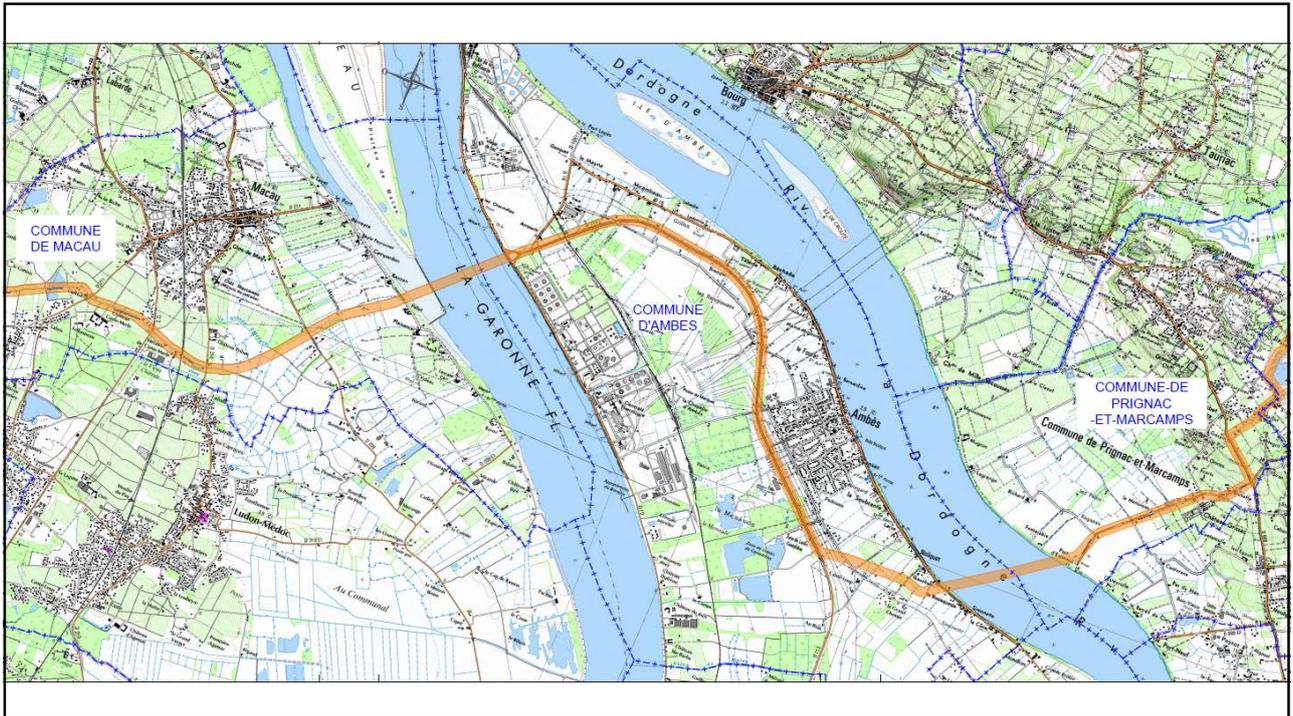
05

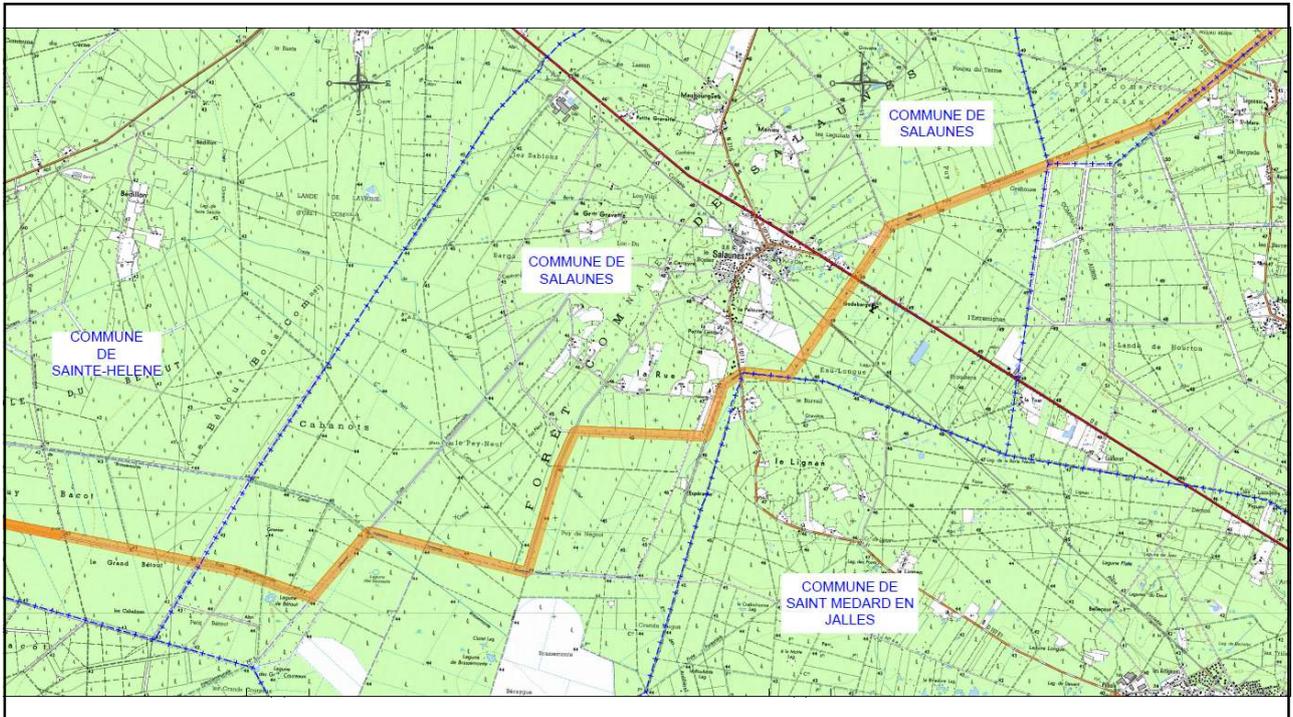
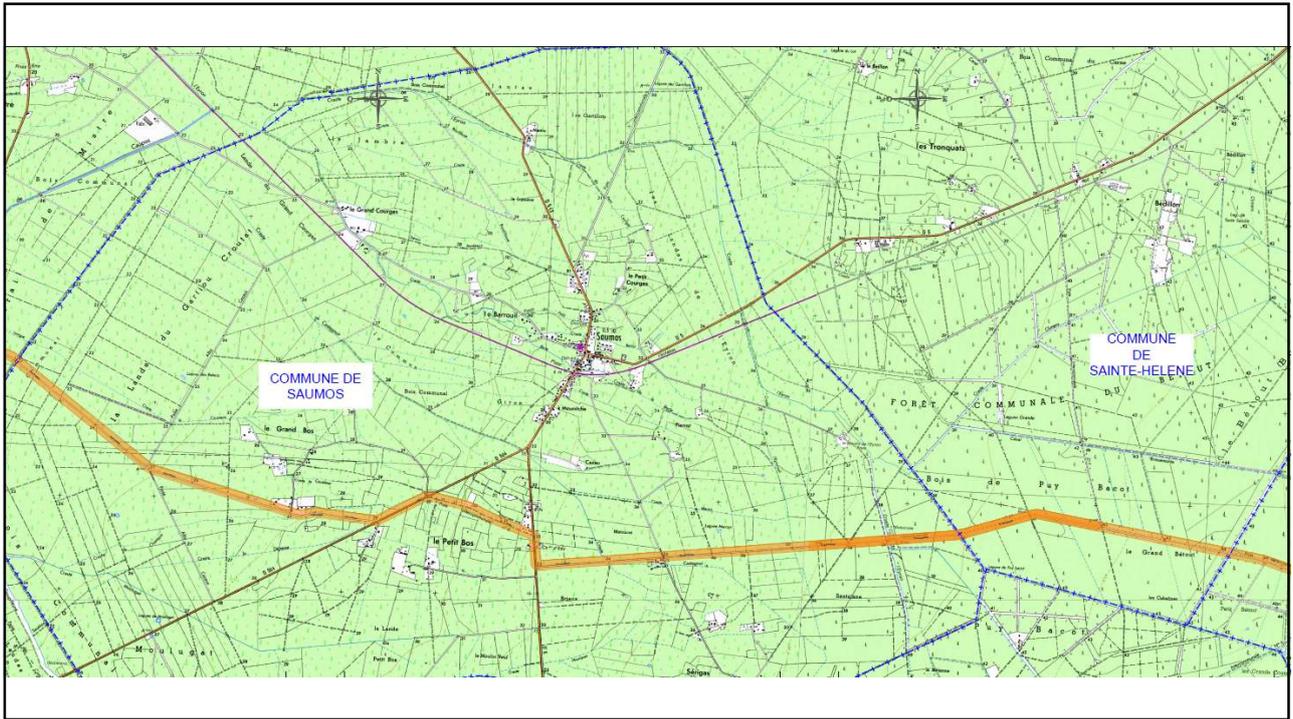
Questions-réponses échanges avec la salle

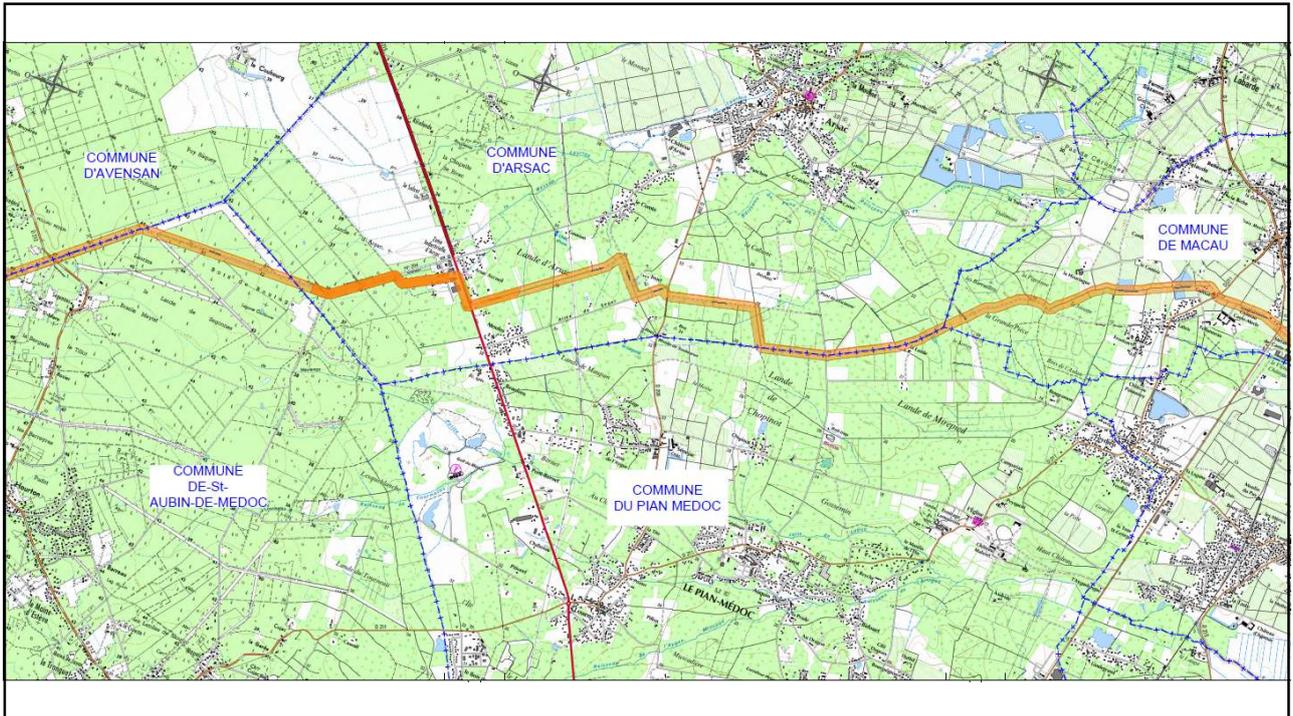


06

Le tracé général (tracé DUP)







07

Questions-réponses échanges avec la salle



08

Mot de la fin

•