

Compte-rendu Atelier thématique n°2 – Projet LiCHEN

Etagnac – 15 mai 2025

60 participants

Intervenants :

Les garants de la CNDP

Marianne Azario

Roland Verger

Verso Energy

Stéphane Cadoux : Directeur de projet

Noëlle De Juvigny : Responsable de projet

Pierre-François Le Bouille : Responsable technique

Augustin RIVOALLAN : business developer H2 & e-SA

Ludovic Lagay : Ingénieur développement

RTE

Olivier Pauzet : Pilote de projet

Nathalie Canevet : Charge D'etudes Concertation Environnement

Table technologie

Usage local vs implantation industrielle

- *"Nous ici on ne prend pas l'avion souvent, alors pourquoi implanter l'usine ici ?"*

Le projet est implanté près de la papeterie Sylvamo pour capter le CO₂ biogénique. Il s'inscrit dans un effort global de réduction des émissions du secteur aérien, indépendamment de la fréquence locale de voyages en avion.

Modifications des habitations voisines

- *Des habitations devront-elles être modifiées pour être protégées en cas d'incident ? Qui prendra en charge ces modifications ?*

Les besoins en modifications seront évalués dans l'étude de dangers.

Proximité avec Sylvamo – Risques en cascade

- *Tenez-vous compte des effets dominos liés à la proximité avec l'usine Sylvamo ?*

Oui, cela fera partie intégrante de l'étude de danger qui sera menée.

Impact potentiel sur les habitations

- *L'installation pourrait-elle nécessiter des modifications des logements proches ?*

Ce sera précisé selon les conclusions de l'étude de dangers.

Cycle du solvant

- *Y a-t-il une perte de solvant ? Est-il utilisé en cycle fermé ?*

Le solvant fonctionne en circuit fermé. Toutefois, malgré un prétraitement des fumées, certains contaminants, notamment les NOx issus des chaudières biomasse, peuvent, à terme, altérer les performances du solvant.

Pour restaurer son efficacité, une régénération approfondie, appelée « reclaiming », est effectuée in situ et en ligne. Ce procédé consiste en une distillation sous vide, permettant de séparer le solvant encore fonctionnel de la fraction dégradée. Cette dernière, sous forme de résidu concentré, est déshydratée puis évacuée hors site sous forme de boues.

Traitement des résidus de solvant

- *Les boues sont-elles incinérées ?*

Oui, à ce jour, il est envisagé de traiter les résidus issus du reclaiming du solvant (boues concentrées) par le biais d'une filière spécialisée d'incinération à haute température.

Nature et transport du solvant

- *Quel type de solvant utilisez-vous ? Comment est-il acheminé ?*

Le solvant utilisé est une formulation basique, dont la composition précise n'est pas publiquement communicable pour des raisons de confidentialité commerciale liées à notre fournisseur de technologie.

La formulation a été optimisée pour le traitement de fumées industrielles en vue de la capture du CO₂ en conditions atmosphériques. Cette adaptation vise à garantir une meilleure performance énergétique ainsi qu'un profil HSE amélioré (réduction de la corrosivité, stabilité thermique etc.).

Le solvant sera acheminé par camion, principalement lors du démarrage de l'installation. Par la suite, seuls des appoints ponctuels seront nécessaires, le système fonctionnant en boucle fermée avec un taux de renouvellement faible.

Traitement de l'eau et des effluents

- *Les polluants issus du lavage du CO₂ avec de l'eau sont-ils traités ?*

Oui, un traitement dédié des eaux de lavage est prévu dans les installations envisagées par Verso Energy.

Les effluents sont dirigés vers une ligne de traitement spécifique, incluant des étapes de séparation, neutralisation et clarification, afin de garantir leur conformité avec les normes de rejet en vigueur avant toute évacuation ou réutilisation éventuelle.

Gestion des odeurs et purges

- *Y aura-t-il des purges avec rejets d'odeurs lors des arrêts ?*

Le système est conçu pour éviter les nuisances olfactives, le procédé mis en œuvre n'est pas de nature à générer des odeurs.

Émissions gazeuses

- *Les rejets gazeux (MeOH, SO_x) sont-ils traités ?*

Oui, l'ensemble des effluents gazeux est traité afin de garantir leur conformité avec les exigences réglementaires applicables en cas de rejet à l'atmosphère.

Il convient de noter que le procédé mis en œuvre par Verso Energy n'implique pas l'utilisation de composés soufrés, et ne génère donc pas d'émissions de SO_x.

Concernant les traces éventuelles de méthanol (MeOH), des équipements de traitement en aval, tels que condenseurs, scrubbers ou filtres à charbon actif, sont prévus pour assurer un niveau d'émission compatible avec un rejet au milieu naturel.

Rejets liquides et composition

- *Les effluents sont-ils traités ? Quelle est leur composition ?*

Oui, ils seront traités. Les compositions exactes seront précisées dans les études réglementaires.

Aspects réglementaires et industriels

- *Le caractère CMR du MeOH est-il pris en compte ?*

À ce jour le méthanol n'est pas classé comme CMR en France (malgré ce que laisse penser le pictogramme) car il ne présente pas les mentions de dangers spécifique ci-dessous :

- H350, H340 ou H360 → CMR de catégories 1A ou 1B
- H351, H341 ou H361 → CMR de catégorie 2

Voici les dangers spécifiques du méthanol d'après l'INRS :



MÉTHANOL

Danger

- H225 - Liquide et vapeurs très inflammables
- H331 - Toxique par inhalation
- H311 - Toxique par contact cutané
- H301 - Toxique en cas d'ingestion
- H370 - Risque avéré d'effets graves pour les organes

Nota : Les conseils de prudence P sont sélectionnés selon les critères de l'annexe 1 du règlement CE n° 1272/2008.

200-659-6

Source : https://www.inrs.fr/publications/bdd/fichetox/fiche.html?refINRS=FICHETOX_5

Toutefois, les caractères de toxicité de ce produit sont bien pris en compte.

Qui est l'ingénierie responsable ?

Pour des raisons de confidentialité industrielle, Verso Energy ne peut pas divulguer publiquement l'identité précise des sociétés d'ingénierie mobilisées sur le projet.

Nous invitons néanmoins les participants à se référer aux annonces publiques concernant les partenariats déjà établis entre Verso Energy et des acteurs reconnus du secteur, tels que Rely (groupe Technip Energies) et EGI (groupe Ponticelli), dans le cadre d'autres projets développés par Verso Energy.

Explosion et environnement

- *Quels sont les risques pour les riverains ?*

Les risques seront évalués dans l'étude de dangers, avec des mesures adaptées.

Classement du site

- *Le site est-il SEVESO ?*

La classification SEVESO dépend de l'inventaire précis des substances présentes sur le site et de leurs caractéristiques. Nous ne sommes pas encore assez avancés dans nos études pour identifier précisément le classement (ICPE, SEVESO, etc.) de l'usine et son éventuel impact sur le statut réglementaire des activités industrielles alentour. Nous estimons toutefois que le seuil SEVESO bas sera probablement atteint.

Risques de pollution de la Vienne

- *Des produits dangereux peuvent-ils se retrouver dans la Vienne ?*

Une station de traitement des effluents liquides sera construite pour traiter l'ensemble des rejets du site, afin de ne pas déclasser l'état du milieu récepteur (la Vienne). Verso Energy procédera aux mesures réglementaires pour assurer que le rejet en sortie de station de traitement sera suffisamment propre, c'est-à-dire respecte les valeurs du bon état et de non-dégradation de la qualité amont pour tous les paramètres considérés à l'aval de son rejet.

Qualité et traitement de l'eau

- *L'électrolyse nécessite-t-elle de l'eau purifiée ?*

L'eau utilisée dans le procédé d'électrolyse proviendra de la Vienne, mais elle ne pourra pas être injectée telle quelle dans les électrolyseurs. Elle devra d'abord être purifiée et

LE PROJET LiCHEN

déminéralisée dans une unité dédiée, afin d'atteindre un niveau de qualité compatible avec le bon fonctionnement des équipements.

Impact énergétique global

- *La consommation du site nécessite-t-elle une augmentation de la production EDF ?*

La consommation du site ne nécessitera pas nécessairement une augmentation de la production d'EDF, en revanche le site devra être alimenté par de l'électricité issue de plusieurs sources (éolien, solaire, mix électrique français).

Ressource en eau et réglementation

- *Le ministère de l'énergie limite-t-il le prélèvement ? Civaux est déjà contraint ?*

Le projet devra respecter les limites préfectorales et la ressource partagée. Des discussions sont en cours avec l'EPTB pour évaluer l'impact de notre consommation d'eau.

Traitement et rejet des eaux

- *Un traitement est-il prévu avant rejet ?*

Une station de traitement des effluents liquides sera construite pour traiter l'ensemble des rejets du site, afin de ne pas déclasser l'état du milieu récepteur (la Vienne). Verso Energy procédera aux mesures réglementaires pour assurer que le rejet en sortie de station de traitement sera suffisamment propre, c'est-à-dire respecte les valeurs du bon état et de non-dégradation de la qualité amont pour tous les paramètres considérés à l'aval de son rejet.

Gestion des déchets et autoconsommation

- *Où seront traitées les boues ?*

Une fois conditionnées sur site, les boues issues du traitement des effluents aqueux seront évacuées par camion par un opérateur de gestion de déchets agréé.

Plusieurs filières de traitement sont envisagées en fonction des caractéristiques physico-chimiques des boues :

- Valorisation énergétique, via incinération avec récupération d'énergie,
- Valorisation matière, notamment comme intrant dans l'industrie cimentière, si la composition des boues le permet.

LE PROJET LiCHEN

Le choix de la filière sera réalisé dans le respect des exigences réglementaires et sur la base d'une caractérisation fine des résidus.

Table Réglementation

Utilisation de l'H₂ et contrôles réglementaires

- *Pourquoi ne pas utiliser l'H₂ pour produire l'électricité du site ? Le SDAGE intervient-il ?*

L'hydrogène (H₂) produit sur le site est utilisé pour fabriquer du carburant, pas pour produire de l'électricité, car cela serait énergétiquement inefficace. Le convertir en électricité entraînerait trop de pertes.

Oui, le SDAGE intervient, ainsi que l'EPTB: ils encadrent les usages de l'eau et les impacts environnementaux du projet.

Captation et pureté du CO₂

- *Captez-vous le CO₂ de Sylvamo ? Est-il purifié ?*

Oui, le CO₂ provient des fumées des chaudières biomasses de Sylvamo, il est capté et purifié pour être utilisé dans les procédés aval.

Économie et stockage du CO₂

- *Quel est le prix ? Peut-on le stocker ?*

Le prix est confidentiel car composante essentielle de négociations commerciales avec Sylvamo. Un stockage tampon est envisagé.

Réglementation et critères environnementaux

- *Utilisez-vous du CO₂ biogénique ? Quelle est la différence avec bioSAF ?*

Oui, nous utilisons uniquement du CO₂ biogénique, c'est-à-dire issu de sources naturelles récentes, ce qui le rend neutre en carbone. Le bioSAF est un carburant durable produit à partir de biomasse, tandis que l'eSAF est fabriqué à partir d'hydrogène produit avec de l'électricité renouvelable et bas carbone et de CO₂ biogénique capté.

Questions stratégiques et géopolitiques

- *Les carburants peuvent-ils être utilisés par l'armée ?*

C'est possible mais ce n'est pas la finalité du projet actuellement.

Transport du carburant

- *Quel fret entre Saillat et Limoges ? Poids ?*

Des trains 3 à 5 trains par semaine sont estimés à ce stade, à confirmer lors des prochaines études. Le poids dépendra du nombre de wagon par train. Un wagon pourrait transporter de l'ordre de 65t de eSAF.

Stockage des carburants

- *Y a-t-il du stockage sur site ? Où ?*

Oui, un stockage temporaire est prévu sur site pour H₂, MeOH et SAF. La localisation n'est pas définie.

Propriétés du produit final

- *Le carburant est-il coloré ou odorant ?*

Les carburants synthétiques produits présentent des propriétés physico-chimiques similaires à celles de leurs équivalents fossiles. En particulier, ils sont incolores et ne possèdent pas d'odeur distinctive.

Aucun additif colorant ou odorant n'est introduit dans le cadre du procédé de production. Le produit final est donc visuellement transparent et ne dégage pas d'odeur perceptible, conformément aux standards attendus, notamment pour une utilisation dans le secteur aéronautique.

Utilisations du carburant

- *Le SAF est-il utilisable en dehors de l'aviation ?*

Pas exactement, cependant les coproduits comme le e-diesel ou le e-naphta ont d'autres applications.

Normes et mise sur le marché

- *Le carburant peut-il être utilisé pur ? À quelle catégorie appartient-il ?*

Le carburant produit est destiné à être qualifié en tant que carburant d'aviation durable (SAF – Sustainable Aviation Fuel), plus précisément comme carburant de synthèse conforme aux standards internationaux (ASTM D7566).

LE PROJET LiCHEN

À ce jour, la réglementation en vigueur impose que ces carburants soient utilisés en mélange avec du kérosène fossile, dans une limite de 50 % en volume pour les voies de production certifiées.

L'utilisation en tant que carburant pur (100 % SAF) n'est pas encore autorisée commercialement, bien que des travaux soient en cours pour faire évoluer les standards vers une certification « 100% SAF » à moyen terme.

Production et maturité technologique

- *Le procédé peut-il produire rapidement ? Existe-t-il d'autres sites ?*

Oui, il est flexible. D'autres projets similaires sont en cours en Europe. Le projet Kassø Power-to-X au Danemark est la première installation nordique à produire de l'e-méthanol à l'échelle industrielle, la différence avec notre installation est que sur le projet LiCHEN il y a une brique technologique supplémentaire qui est le Méthanol-to-Jet.

Coût pour l'utilisateur final

- *Le SAF est-il plus cher ? Les billets vont-ils augmenter ?*

Oui, 4 à 8 fois plus cher actuellement. Cela pourrait affecter les prix des billets.

Initiatives concurrentes ou alternatives

- *Avions électriques ? Panneaux solaires pour l'aviation ?*

À l'heure actuelle (2025), l'avion électrique est encore à un stade expérimental ou pré commercial, principalement réservé à des vols courts avec peu de passagers. Les panneaux solaires sur les avions sont une technologie intéressante mais très limitée actuellement, principalement réservée à la recherche, aux démonstrateurs et aux drones.

Partage de ressources industrielles

- *Les fumées sont-elles réinjectées ? La vapeur vient-elle de Sylvamo ?*

Non, pour le moment nous envisageons que les fumées une fois lavées de leur CO₂ ne soient pas réinjectées dans les cheminées de Sylvamo. Elles seraient traitées puis évacuées conformément à la réglementation applicable dans une nouvelle cheminée propre à l'installation de Verso Energy.

Concernant l'énergie nécessaire à la capture du CO₂, celle-ci proviendra principalement :

- du procédé Methanol-to-Jet (MTJ) lui-même,

LE PROJET LiCHEN

- ainsi que de la valorisation de l'énergie résiduelle contenue dans les fumées chaudes issues des installations de Sylvamo.

Partenaire industriel

- *L'usine Sylvamo devient-elle plus propre ?*

Oui, la captation du CO₂ contribue à améliorer son impact au périmètre de son site.

- *Qu'en est-il des replantations d'arbres ?*

Cela relève du cadre réglementaire spécifique à la filière papetière. Le projet vise à valoriser un gisement déjà préexistant de CO₂ biogénique, actuellement émis à l'atmosphère par Sylvamo dans le cadre de son activité. Le projet ne repose nullement sur une consommation additionnelle de biomasse et ne conduira pas à une quelconque pression sur les ressources forestières de la région.

Table Raccordement électrique

Animateurs :

- Olivier PAUZET, manager de projet RTE
- Nathalie CANEVET, chargée de concertation et environnement, RTE

Supports et outils mis à disposition du public : cartes vue aérienne et IGN format A1 (échelle 1/90 000), diverses cartes format A3 permettant de visualiser les enjeux, stylos, feutres, post it... pour favoriser l'expression de tous.

1/ Les éléments présentés par RTE

En début de séance, RTE rappelle brièvement le principe du raccordement en aérien : le site LiCHEN Verso sera raccordé par une liaison aérienne 400 000 volts au poste électrique le plus proche, le poste de PLAUD situé sur la commune de Saint Junien. Plusieurs cartes sont présentées au public (cf. annexe en fin de document), permettant de visualiser la configuration du réseau électrique dans la zone, les infrastructures routières et les principaux enjeux environnementaux identifiés à ce stade dans la zone géographique du projet, notamment :

- La présence de 3 ZNIEFF et d'un site inscrit, indiquant une biodiversité riche et des paysages à préserver ;
- Les éléments de patrimoine à préserver, avec une carte des monuments historiques, qui se concentrent sur la commune de Saint-Junien, à bonne distance de la zone d'implantation du projet de ligne électrique ;
- L'occupation des sols, permet de mettre en évidence les activités humaines sur le territoire du projet. La zone étudiée est majoritairement à vocation agricole. L'activité industrielle se concentre autour de Saillat sur Vienne. On note principalement 2 zones urbanisées, à Saint Junien et Saillat sur Vienne. On constate également la présence de vastes espaces boisés, notamment dans la vallée de la Vienne.

Après avoir recueilli les questions du public sur ces enjeux et répondu aux questions, les participants ont été invités à indiquer sur deux fonds de carte (vue aérienne et IGN) les remarques et points d'attention qu'ils pensent utiles de signaler au maître d'ouvrage.

2 / La synthèse des principaux échanges de questions-réponses, regroupés par thèmes :

- Sur la consistance du projet, les aspects techniques et les hypothèses de tracé

Questions du public	Réponse de RTE
<p><i>Peut-on exploiter la ligne 400 kV déjà existante au lieu d'en créer une autre ?</i></p>	<p>Sur le principe il serait possible de restructurer la ligne 400 000 volts PLAUD-CUBNEZAIS existante afin d'éviter de créer un nouveau fuseau pour une nouvelle ligne. On passerait alors d'une liaison simple à une double liaison 400 000 volts. Cela nécessiterait de changer les pylônes, qui seraient plus larges et plus hauts. Cette option nécessite des études approfondies pour en valider la faisabilité, notamment durant la phase de travaux qui nécessitera une coupure temporaire de la ligne existante.</p> <p>La mutualisation avec les lignes 90 000 volts existantes pourra être étudiée également, mais il faudra en mesurer l'impact visuel lié au changement de hauteur des pylônes dans les zones proches d'habitations.</p>
<p><i>Pourquoi ne pas faire un poste plutôt qu'une liaison aérienne ?</i></p>	<p>La piste d'un nouveau poste électrique n'est pas envisagée à l'heure actuelle. Une liaison aérienne occupe beaucoup moins de place et présente moins de contraintes que l'installation d'un poste dans le cadre de ce projet. En effet, la création d'un poste électrique 400 000 volts nécessite de libérer un foncier de 6 à 8 ha.</p> <p>En comparaison, l'emprise au sol d'une liaison aérienne 400 000 volts se résume à l'embase des pylônes qui supportent la ligne, soit environ 10 X 10 m (100 m²) pour chaque support. Sachant que le raccordement en aérien de LiCHEN, d'une longueur de 6 km environ, nécessiterait environ 12 pylônes.</p>
<p><i>Peut-on envisager une mise en souterrain de la ligne ?</i></p>	<p>Pour une distance de plusieurs kilomètres en 400 000 volts, la réalisation technique est plus bien complexe que pour des tensions plus faibles. En effet, à ce niveau de tension, les liaisons souterraines génèrent des courants « parasites » importants qui viennent diminuer leur capacité de transport d'énergie. Il est donc nécessaire de doubler, voire tripler, le nombre de câbles ce qui conduit</p>

LE PROJET LiCHEN

	<p>à des largeurs de tranchées extrêmement importantes du fait de la distance à respecter entre chaque câble.</p> <p>De plus, pour ce niveau de tension, le coût d'une liaison souterraine est 6 à 7 fois plus élevé qu'en aérien. Un tel surcoût est difficilement justifiable eu égard au contexte local d'implantation de la ligne (espaces majoritairement agricoles, habitat peu dense, relief prononcé...).</p>
<i>Quelles sont les distances entre 2 pylônes ?</i>	Pour une ligne à 400 000 volts, les pylônes sont espacés de 300 à 500 mètres. La ligne envisagée pour raccorder le site LiCHEN de Verso est d'environ 6 km, elle serait composée d'une douzaine de pylônes environ.
<i>Quelle serait l'emprise en largeur de 5 km de ligne ?</i>	L'emprise d'une liaison aérienne 400 000 V est de 50 m de large environ, soit 25 m de part et d'autre de l'axe de la ligne.
<i>Quelle est la durée de vie des pylônes (de la ligne existante) ? Ont-ils besoin d'être changés ?</i>	RTE entretient régulièrement ses ouvrages, il n'y a pas de nécessité de changer ces pylônes malgré leur âge (la ligne date de 1958).
<i>Du fait de la proximité de la Vienne, n'est-il pas possible de prévoir une production hydraulique pour ce projet ?</i>	Il revient à VERSO Energy de choisir les sources d'approvisionnement en énergie électrique du site. A priori le débit de la Vienne ne permettrait pas de couvrir l'intégralité de la puissance nécessaire au fonctionnement du projet LiCHEN.
<i>N'avez-vous pas une idée plus précise du tracé de la nouvelle ligne ?</i>	A ce jour, le site d'implantation du projet LiCHEN n'a pas encore été choisi par Verso et le lieu de raccordement final n'est pas connu avec exactitude. RTE n'est donc pas en mesure de donner une idée précise de tracé. La concertation préalable du public pilotée par la CNDP intervient très en amont dans la vie du projet pour

	<p>prendre en compte vos remarques, questions et connaissances de la zone.</p> <p>A l'issue de la présente concertation préalable du public se tiendra une seconde phase de concertation dédiée aux ouvrages électriques, dite « Ferracci », conduite avec les différents acteurs locaux (élus, services de l'état, associations environnementales, etc.). Celle-ci permettra dans un premier temps de définir une aire d'étude pour le projet de ligne, et dans un second temps de rechercher et analyser plusieurs fuseaux pour en retenir un, le fuseau de moindre impact (pour l'environnement, la biodiversité et les habitants...), à l'intérieur duquel sera ensuite défini le tracé précis.</p>
<p><i>Avez-vous une idée du calendrier de la suite de la concertation ?</i></p>	<p>A l'issue de la concertation actuelle, si l'opportunité du projet LiCHEN est confirmée, la concertation dite « Ferracci » propre aux ouvrages électriques sera lancée.</p> <p>Pour l'instant le calendrier de la concertation Ferracci n'est pas connu.</p>

- Sur les activités humaines : agriculture, foncier...

<p><i>Est-il possible de passer au-dessus d'élevages ou d'habitations ?</i></p>	<p>Une ligne 400 000 volts peut passer au-dessus des élevages. En revanche, le surplomb d'habitation n'est pas possible.</p>
<p><i>Y-a-t-il un impact pour les élevages en-dessous des lignes ?</i></p>	<p>Une ligne aérienne n'a généralement pas d'impact pour les vaches et autres bovins ou animaux d'élevages, hormis quelques exceptions. Sur des stabulations, par exemple, où des problèmes d'humidité peuvent induire des courants parasites au niveau des parties métalliques (dégradation des mises à la terre) mais qui sont résolus dans la quasi-totalité des cas.</p> <p>Environ 70 à 75 % du réseau RTE étant situé en domaine agricole ce sont des problématiques bien connues de</p>

	<p>RTE, qui déploie des accompagnements spécifiques pour les agriculteurs rencontrant des difficultés de cet ordre.</p> <p>A noter qu'il est également possible de cultiver en-dessous des lignes aériennes.</p>
<p><i>Y-a-t-il des compensations financières pour les riverains/propriétaires des terrains et les communes ?</i></p>	<p>Les communes accueillant des lignes électriques 400 000 volts bénéficient de taxes appelées « taxes pylônes ».</p> <p>En cas de passage d'un ouvrage sur des parcelles privées, RTE n'achète pas le foncier : les propriétaires restent propriétaires de leur terrain, RTE signe avec eux des conventions de servitude à l'amiable. Des indemnités sont prévues, pour les pylônes et les surplombs.</p>

- Sur les enjeux environnementaux

<p><i>Des arbres devront-ils être arrachés au niveau de la ligne ?</i></p>	<p>Pour des raisons de sécurité, et éviter tout risque d'amorçage, il est nécessaire de supprimer les arbres de haute tige situés à l'aplomb de la ligne (pour tout arbre supérieur à 6/7 m). Les buissons et les haies peuvent en revanche être maintenus.</p>
<p><i>Comptez-vous éviter les ZNIEFF ?</i></p>	<p>Les ZNIEFF (<i>Zones naturelles d'intérêt écologique floristique et faunistique</i>) bien qu'elles n'aient pas de portée réglementaire au sens strict, sont des indicateurs d'une biodiversité riche. C'est pourquoi, RTE s'efforce d'éviter ou réduire au maximum le passage dans ces zones lors de la conception de ses ouvrages. Pour le projet de raccordement du site Verso, RTE mandatera des écologues pour réaliser des inventaires faune-flore-habitats sur 4 saisons, afin d'identifier les différentes espèces en présence, le niveau d'enjeu pour chacune. Le tout sera présenté dans l'étude d'impact du projet.</p>

2 / Les avis / verbatims saisis sur le vif ou notifiés par écrit :

- *« C'est bien car grâce à cet atelier, on se rend compte qu'il y a des solutions. »*
- *Le maire d'une des communes proches du projet remarque qu'il n'a « jamais reçu de plaintes d'agriculteurs en exploitation sous la ligne 400 000 volts. Les lignes font partie du quotidien des habitants ».*
- *« Il ne faut pas passer dans les zones ZNIEFF car la coupe d'arbres serait problématique. »*

Points d'attention mentionnés à même les cartes :

« Longer la 4 voies au maximum des possibilités. »

« Il existe déjà une ligne électrique à cet endroit. »

- RTE inclura dans ses scénarios d'études la possibilité de mutualiser l'ouvrage à créer avec les infrastructures présentes sur la zone.

« Hameau du Mas », « Forgeix si doublement de la ligne 400 000 volts existante »

« ZNIEFF entre Chaumeix et la Vienne : chemins de randonnée, richesse faune et flore, stabilisation des sols car beaucoup d'inondations dans le secteur »

« Epargner les forêts qui protègent des intempéries »

« Stabilisation des sols car beaucoup d'intempéries dans la région »

« Ile de Chaillac : ferme + chemin de randonnée, activités pour les écoles, découvertes artisanat et cultures => culture locale »

« Chapelle d'Etricar »

- Conformément au code de l'environnement, RTE appliquera la démarche Eviter, Réduire, Compenser - Suivre ». A ce titre, la proximité des habitats, comme la présence de zones boisées ou naturelles ou d'éléments du patrimoine local sont des critères majeurs pris en compte par RTE dès la conception du projet, puis tout au long du processus de recherche des fuseaux, et enfin du tracé final.

« Attention au bruit et aux lumières » :

LE PROJET LiCHEN

- S'agissant d'un projet de ligne aérienne, les impacts liés au bruit et aux lumières ne seront que temporaires, le temps des travaux.

CONCLUSION

Après une brève restitution des principales thématiques abordées durant l'atelier et les remerciements d'usage, le maître d'ouvrage invite le public qui souhaite aller plus loin à participer au prochain atelier prévu le 5 juin à Saillat-sur-Vienne, qui abordera les impacts du projet de raccordement sur le territoire (économiques, environnementaux et paysagers).