

# Concertation sur le projet de liaison électrique souterraine en courant continu France-Espagne

## *Bilan dressé par RTE*

Le présent document dresse le bilan, réalisé par RTE, de la concertation effectuée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, concernant le projet de liaison souterraine en courant continu BAIXAS – Santa LLOGAIA. Cette concertation s'est déroulée de janvier 2009 à mars 2010.

**le 7 juin 2010**

## 1 – Une concertation à caractère « inédit »

### 1.1 Bref historique – Contexte de la concertation

Le projet de renforcement de la capacité des échanges électriques entre la France et l'Espagne a un historique particulièrement fourni. Après la décision de 1996 annulant le projet de ligne aérienne à deux circuits 400 000 volts Cazaril – Aragon et les nombreuses études qui lui ont succédé, c'est en 2003 qu'est présenté au débat public, en France, le projet de liaison aérienne à deux circuits 400 000 volts Baixas – Bescano.

Ce débat public, qui s'est appuyé sur de nombreuses expertises externes, a connu des discussions houleuses, et a soulevé de nombreuses réactions hostiles des acteurs locaux. A l'issue de ce débat, la Ministre de l'Industrie a demandé à RTE d'étudier de nouvelles alternatives.

Les études ont donc repris en France et en Espagne, sans qu'émerge une solution partagée entre les deux pays.

En novembre 2006, à l'issue du sommet de Gérone, la France et l'Espagne demandent alors à la Commission européenne de nommer un coordonnateur européen, selon une procédure récemment instituée pour faciliter le déblocage de projets d'intérêt prioritaire au niveau européen.

Mario Monti est nommé coordonnateur européen en septembre 2007 ; il débute sa mission par la rencontre de l'ensemble des acteurs : au niveau des gouvernements, des gestionnaires de réseau de transport d'électricité et des acteurs locaux (élus et associations). Après de nombreux entretiens, il diligente de nouvelles expertises et rend finalement ses conclusions en juin 2008.

Celles-ci sont à l'origine de l'accord intergouvernemental signé lors du sommet de Saragosse le 27 juin 2008, lequel décide :

- la réalisation d'une liaison électrique entre les postes de Baixas (en France, près de Perpignan) et de Santa Llogaia (en Espagne, près de Figueras) en courant continu, totalement souterraine et avec un tracé utilisant, autant que possible, les couloirs d'autres infrastructures existantes,
- la création d'une société franco-espagnole<sup>1</sup> portant ce projet, et réunissant à parts égales les gestionnaires de réseau de transport d'électricité espagnol (REE) et français (RTE).

---

<sup>1</sup> Cette société porte le nom de INELFE (**IN**terconnexion **EL**ectrique **F**rance-**E**spagne) ; elle a été créée le 1<sup>er</sup> octobre 2008.

Compte tenu de ce nouveau projet - à savoir une ligne en courant continu à très haute tension, dont le niveau de tension n'était pas encore décidé compte tenu des études et consultations techniques en cours - RTE transmet le 9 octobre 2008 un dossier de saisine à la Commission Nationale du Débat Public, conformément aux articles L. 121-8, R. 121-1 et R.121-2 du code de l'environnement.

Le 5 novembre 2008, la Commission décide de ne pas organiser de débat public, mais recommande à RTE une concertation selon les modalités suivantes :

- elle doit être menée sous l'égide d'une personnalité indépendante, qui soit le garant de sa mise en œuvre, et doit faire une large place à l'expression de la population ;
- elle doit porter sur les options de tracés, après vérification de jumelage avec les infrastructures existantes ;
- elle doit porter sur les aspects environnementaux ;
- elle doit porter sur les modalités de concertation jusqu'à l'enquête publique et durant les travaux.

On notera à ce stade la particularité de cette décision : il était en effet inhabituel que la CNDP intervienne « en aval » d'une décision concernant un projet. Les débats publics, à l'image de celui organisé pour ce projet en 2003, sont en effet positionnés en amont des décisions et portent notamment sur la justification de l'ouvrage projeté.

En décembre 2008 la CNDP désigne M. Georges Mercadal<sup>2</sup> comme garant de la concertation.

Une autre particularité réside dans le fait que, s'agissant d'une ligne électrique, l'organisation de la concertation préalable aux procédures administratives est régie par des dispositions précisées dans une circulaire ministérielle<sup>3</sup>.

Il a donc fallu bâtir une organisation destinée à mener à la fois la concertation recommandée par la CNDP et celle stipulée par la circulaire, en répondant évidemment à leurs attendus respectifs.

## 1.2 L'articulation retenue pour la concertation

La nécessité de répondre à la fois aux demandes de la concertation placée sous l'égide de la CNDP et aux jalons de la concertation « réglementaire » a conduit à adopter les dispositions suivantes :

- au cours de la concertation placée sous l'égide de la CNDP ont été discutés, outre les principaux points d'intérêt ressortant des contacts préliminaires entre

---

<sup>2</sup> M. Mercadal avait été le président de la Commission Particulière du Débat Public, lors du débat de 2003 sur ce projet.

<sup>3</sup> Il s'agit de la circulaire ministérielle du 9 septembre 2002, dite « circulaire Fontaine »

- la CNDP et les acteurs locaux, les différents éléments relevant de la concertation « réglementaire »,
- les éléments requis dans le cadre de la concertation « réglementaire » ont été présentés dans ce cadre, après avoir donné lieu à discussion et échanges suffisants dans la concertation sous l'égide de la CNDP.

En guise d'illustration :

- ↳ l'aire d'étude a été proposée, en application des éléments de la décision intergouvernementale du 27 juin 2008, à la première réunion de concertation sous l'égide de la CNDP, soit en janvier 2009 ; elle a été discutée dans deux réunions successives de la commission<sup>4</sup> « souterrain et environnement » en février 2009, puis proposée dans le cadre de la réunion organisée le 23 mars 2009 en préfecture, suivant les dispositions de la circulaire « Fontaine ». Le préfet l'a validée le 3 avril 2009.
- ↳ la recherche du fuseau de moindre impact a fait l'objet de nombreuses discussions au cours des réunions de février et mars 2009 de la commission « souterrain et environnement ». A l'issue des discussions, le fuseau de moindre impact a été présenté et proposé dans le cadre de la réunion organisée le 20 avril 2009 en préfecture, suivant les dispositions réglementaires. Après intégration d'une modification proposée à cette réunion par l'un des maires, le fuseau résultant a été transmis par le préfet au ministère, qui l'a validé le 27 octobre 2009.

On remarquera toutefois que, lors des réunions organisées dans le cadre de la circulaire « Fontaine », de nombreux acteurs locaux ont refusé de prendre position sur les éléments proposés (aire d'étude, puis fuseau de moindre impact), soulignant qu'ils ne souhaitent pas « prendre part à la décision » sur un projet « qui leur était imposé ».

### 1.3 La démarche : une co-construction progressive du projet

Si cette concertation sous l'égide de la CNDP a été le fruit de la décision intergouvernementale de Saragosse du 27 juin 2008, tout le reste, et notamment la déclinaison du projet à partir de ce point de départ, relève d'une démarche s'appuyant sur les discussions et les études diligentées pendant la concertation. C'est ainsi qu'ont donc été construites, petit à petit, les principales caractéristiques du projet (notamment le tracé et les infrastructures supports, les dispositions de franchissement des obstacles, les caractéristiques techniques du câble et des stations de conversion...) en partant de cette seule décision. La discussion ne s'est donc nullement inscrite sur la base d'un quelconque dossier initial proposé par le maître d'ouvrage.

---

<sup>4</sup> L'organisation en commissions, de la concertation sous l'égide de la CNDP, est détaillée au § 1.4

## 1.4 Les éléments de base nécessaires pour amorcer la démarche

Bien sûr il a fallu réunir, pour amorcer la discussion permettant la construction progressive du projet, un certain nombre de conditions.

D'abord il a fallu que le maître d'ouvrage apporte des informations ou explications initiales, sur la base des éléments de la décision intergouvernementale du 27 juin 2008, et à partir des constatations faites par la CNDP lors de ses contacts préliminaires avec les acteurs locaux.

Ce fut l'objet d'une grande partie de la première phase de la concertation sous l'égide de la CNDP, de janvier à mars 2009, qui avait été organisée en deux commissions pour répondre aux premières préoccupations exprimées :

- la commission « Courant continu et Santé » : les réunions de cette commission ont permis d'apporter des éléments d'information et d'échanger sur la question des champs magnétiques, essentiellement dans le cas particulier du courant continu, technique retenue dans la décision intergouvernementale. Les champs magnétiques à 50 Hz ont aussi été abordés, pour ce qui concerne l'extension des installations du poste de Baixas.
- la commission « Souterrain et environnement » : lors des réunions de cette commission ont été présentées les caractéristiques environnementales de la zone concernée par le projet, les différentes techniques de mise en souterrain en fonction du relief et les impacts génériques potentiels associés, les études de jumelage possible avec les différentes infrastructures présentes (ligne ferroviaire à grande vitesse, autoroute, route), les caractéristiques d'échauffement des câbles et la dissipation de la chaleur...

La discussion autour de ces éléments s'est avérée d'une grande importance ; il s'agissait en effet de partager une sorte de socle commun de connaissances pour pouvoir ultérieurement juger du fuseau puis du tracé les mieux appropriés.

## 1.5 Application de ces éléments à la recherche du fuseau et du tracé

L'application de ces éléments a trouvé sa concrétisation tout d'abord, en première phase de concertation, dans l'identification des fuseaux possibles, dans leur comparaison et la proposition du fuseau de moindre impact, et dans le choix d'une solution en tunnel pour la traversée du massif montagneux.

Une nouvelle mise en application de ces éléments s'est concrétisée dans la recherche du tracé, au cours de la deuxième phase de la concertation sous l'égide de la CNDP.

Si la première phase de la concertation a été organisée en deux commissions, chacune pilotée par une personnalité extérieure représentant le « garant CNDP », on remarquera

que, pour cette deuxième phase d'identification du tracé au sein du fuseau de moindre impact, c'est une organisation en groupes géographiques (répondant à une problématique territoriale) qui a été privilégiée. D'autre part, à la différence de la première phase, le pilotage de chacun de ces ateliers géographiques a été confié à l'un des maires des communes concernées (et non pas à un représentant mandaté par la CNDP, comme cela avait été fait pour les commissions en première phase de concertation), ceci pour bien marquer l'ancrage territorial de la réflexion à mener.

C'est le tracé issu de ces réflexions qui a été proposé dans le dossier de demande de DUP. Il est donc important de souligner que ce tracé est le résultat d'une véritable « co-construction » avec les élus et les associations du territoire.

## 1.6 L'information du public

Tout au long de la concertation, l'information du public a été assurée par différents moyens :

- *le site internet* [www.liaison-france-espagne.org](http://www.liaison-france-espagne.org) : sur ce site ont été mis en ligne le verbatim et une synthèse de chacune des réunions de concertation. Le site était aussi le moyen mis à disposition du public pour poser ses questions, les réponses lui étant apportées en ligne. L'ensemble des questions et réponses était consultable sur le site ;
- *une lettre d'information* : trois numéros ont été publiés, mis à disposition en mairie et distribués par voie postale : en février 2009, novembre 2009 et mai 2010. Pour les deux premiers numéros, le lecteur avait aussi la possibilité de découper et envoyer un coupon avec ses questions, auxquelles les réponses étaient apportées par courrier, l'ensemble des questions et réponses étant introduit dans la rubrique « questions-réponses » du site ;
- *des panneaux d'information* disposés en mairies, afin de favoriser l'information du public. En plus des exemplaires de lettres de la concertation, des coupons-questions étaient aussi à la disposition du public en mairie et dans les journaux ;
- *des points presse* ont été organisés par les représentants de la CNDP aux moments importants de la concertation ; ces points presse, auxquels RTE a systématiquement participé, s'adressaient à la presse locale : presse écrite régionale (l'Indépendant, la Semaine du Roussillon), radio (France Bleu Roussillon) et télévisée (France 3 Roussillon) ;
- *des réunions publiques* organisées ponctuellement, sur l'initiative de certains maires, pour présenter les caractéristiques du projet à la population et répondre aux questions ; seul RTE est intervenu lors de ces réunions : le 22 janvier 2010 à Toulouges, le 8 février 2010 au Perthus, et le 11 mai 2010 à Baixas. Ces réunions ont rassemblé chacune entre 20 et 80 participants.

La concertation placée sous l'égide de la CNDP a pris fin lors de la réunion de clôture du 22 mars 2010. Toutefois, la communication qui lui était attachée ou consécutive s'est poursuivie jusqu'à début juin 2010, date de distribution de la lettre n° 3.

On notera enfin que, bien que le projet soit porté par la société commune INELFE, la CNDP a souhaité que le maître d'ouvrage se présente sous l'identité de RTE afin d'éviter d'introduire un nouvel acteur inconnu jusqu'ici, ce qui aurait pu apparaître comme « un écran » ne favorisant pas l'esprit de transparence souhaité pour l'exercice de concertation. Cette présentation en tant que RTE, ajoutée au fait que la concertation était un exercice centré sur la partie française du projet, n'a pas permis de mettre suffisamment en valeur la cohérence de l'ensemble des études françaises et espagnoles sur le projet, dans le cadre de la société INELFE.

## **2 – Le bilan tiré par RTE de la concertation**

De nombreux éléments ressortent de cette concertation, tant au niveau de son organisation que des résultats qui en découlent et du ressenti in fine.

### **2.1 Sur l'organisation et les moyens**

#### *2.1.1 Le garant, gage de neutralité*

La décision de ne pas organiser de nouveau débat public a soulevé un mécontentement de certains acteurs locaux, tant élus qu'associatifs. Néanmoins, la décision de la CNDP de nommer comme garant M. Georges Mercadal, qui avait présidé la CPDP<sup>5</sup> lors du débat public de 2003, a quelque peu atténué cette première réaction. Et on notera que, en fin de concertation, la totalité des acteurs a unanimement reconnu que l'organisation d'une concertation placée sous l'égide du garant, au lieu d'un nouveau débat public, était finalement un bon choix.

Il est clair, pour RTE, que l'organisation d'une telle concertation a très fortement contribué à favoriser une possibilité de redémarrage de nouvelles discussions avec les acteurs locaux. En effet, compte tenu du climat délétère et de l'image très négative de RTE auprès des acteurs locaux après le débat public de 2003, toute tentative de reprise de discussion aurait été au pire impossible, au mieux très longue et en tous cas particulièrement difficile à amorcer.

---

<sup>5</sup> CPDP : Commission Particulière du Débat Public

### 2.1.2 Une démarche progressive de partage de la problématique technique

Les modalités adoptées pour cette concertation ont permis, comme indiqué précédemment, non pas de discuter d'un projet déjà arrivé à un certain degré d'aboutissement, mais de le construire au fur et à mesure des discussions.

Certes la justification du projet n'est pas reconnue par nombre d'acteurs locaux, tant élus qu'associatifs ; à ce sujet, les discussions initiales en début de concertation n'ont pas pu engendrer une quelconque variation de leur position. Mais la quasi totalité des acteurs a accepté de dépasser ce désaccord pour discuter des caractéristiques de l'ouvrage, de son tracé et des ses modalités de construction, dans le but essentiel de veiller à garantir un impact minimal sur la population et l'environnement, d'un projet dont ils prenaient acte de la décision au niveau gouvernemental.

Une démarche collective et progressive a donc été appliquée : chacune des réunions de concertation a permis d'aborder la totalité des points requis, et de co-construire progressivement le projet. On peut citer notamment les éléments d'examen suivants :

- le diagnostic des données environnementales de la zone concernée,
- les différentes infrastructures sur lesquelles s'appuyer potentiellement,
- les caractéristiques techniques de construction et les impacts associés, dans différents milieux environnementaux,
- les caractéristiques du champ magnétique le long de la liaison souterraine,
- les points singuliers nécessitant des études particulières, tels que les franchissements de routes, d'autoroutes, de voies ferrées ou de fleuves.

L'application de cette méthode a été particulièrement de mise en fin de première phase de concertation, pour l'identification des fuseaux et du fuseau de moindre impact, ainsi qu'en deuxième phase lors de la recherche de tracé à l'intérieur du fuseau.

### 2.1.3 L'appel à expertises et à participations externes

La participation de personnes externes et d'experts a permis d'améliorer la complétude et « d'objectiver » encore plus les débats.

On peut notamment citer :

- ↳ sur les aspects « champ magnétique », en première phase de concertation : Mme le Docteur Saturnin (médecin du travail) et M. Deschamps de RTE ; M. Le Ruz et Mme Gouhier, de l'association CRIIREM ;
- ↳ M. Pagès, du cabinet GEOKOS, mandaté par RTE, chargé des études environnementales (en première et deuxième phases de la concertation) ;
- ↳ MM. Boulet et David de ASF, et MM. Miquel-Elcano et Tura de TP Ferro, en première phase ;

- ↳ les hydrogéologues M. Got en première phase puis en deuxième phase M. Salvayre, et Mme Trochu du cabinet ANTEA mandaté par RTE pour les études hydrologiques ;
- ↳ enfin M. Robert du CETU (Centre d'études des tunnels), sollicité en deuxième phase lors d'une rencontre spécifique à Lyon avec M. Picas, maire du Perthus.

C'est donc un total de 13 personnes qui ont apporté leur contribution, tant grâce à leurs apports en réunions que, pour certains d'entre eux, à leur regard sur des présentations ou études proposées par RTE.

#### *2.1.4 L'utilisation du modèle numérique de terrain*

L'utilisation d'un outil informatique de visualisation du terrain, sur la base d'un modèle numérique comportant l'ensemble des données les plus récentes, a été considérable.

La base de données topographique de l'IGN n'étant pas totalement à jour (cette mise à jour s'opère environ tous les 5 ans, et l'édition la plus récente n'intégrait pas les travaux LGV) RTE a, en février 2009, fait procéder à une numérisation de terrain par photographie aérienne, pour pouvoir disposer des éléments les plus récents et notamment du détail relatif à l'implantation de la LGV, infrastructure majeure et particulièrement intéressante pour l'implantation du projet de liaison souterraine.

L'outil de visualisation utilisé en concertation présente des caractéristiques extrêmement bien adaptées à l'exercice attendu : lisibilité très détaillée, utilisation en temps réel en réunion, grande facilité pour se déplacer, visualisation en 3 dimensions, mesure des distances, possibilité de visualiser les tracés possibles...

L'ensemble des participants a particulièrement apprécié l'outil : ce satisfecit peut s'analyser tant par les performances de l'outil que par le sentiment qu'ont eu les acteurs sur l'importance des moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour étudier au mieux le projet.

On remarquera enfin que l'apport de l'outil de visualisation a été tel que tout déplacement sur le terrain, dont le principe avait été retenu en début de concertation en fonction des nécessités, s'est avéré inutile.

Cet outil a aussi été utilisé, avec le même succès, lors de toutes les réunions publiques.

## **2.2 Sur les réponses aux attentes et le ressenti**

### *2.2.1 Une réponse adaptée à une volonté de vigilance des acteurs*

Compte tenu de ce qui a été dit précédemment sur le désaccord de nombre d'entre eux sur la justification du projet, on ne peut pas parler d'acceptation de l'ouvrage par les acteurs locaux ; ceux-ci ont pris acte de la décision gouvernementale et ont souhaité, pour la quasi totalité d'entre eux, veiller à ce que le projet soit réalisé dans les conditions les moins impactantes pour la population et l'environnement. Même si des divergences

existaient donc entre, élus, associations et maître d'ouvrage, tous ont toutefois témoigné d'un esprit constructif, d'une volonté de transparence, d'un sens de l'écoute et de respect, le tout orchestré sous le contrôle de la CNDP.

Les acteurs ont notamment exercé leur vigilance sur les points suivants :

- *le champ magnétique* : sur un sujet traditionnellement sensible, dans un contexte et un historique délicats, et bien qu'une ligne à courant continu émette un champ magnétique statique similaire au champ magnétique terrestre, la vigilance sur ce thème s'est exercée tout au long de la première phase (intervenants externes), mais aussi en deuxième phase pour l'examen des points singuliers (passages en sous-œuvre) et du tracé, intégré autant que possible à l'intérieur du périmètre clôturé de la LGV. Cette vigilance reste de mise pour la suite : une valeur maximale de champ magnétique statique a été précisée à titre indicatif. Cette valeur sera mise en regard des valeurs calculées sur la base des dispositions constructives prévues, ainsi que des valeurs mesurées une fois la liaison en service ; les acteurs attendent sur ce point une « obligation de résultat » de la part de RTE.
- *la protection de l'environnement* : à ce titre, le contenu de la décision intergouvernementale (une liaison totalement souterraine, avec un tracé s'appuyant autant que possible sur des infrastructures existantes) a été bien reçu. Il n'en est pas moins resté que la traversée du massif montagneux des Albères a été un point de vigilance très sensible. Le choix d'une traversée en tunnel a été, de ce fait, particulièrement bien accueilli par rapport à des conséquences environnementales supposées fortes d'un passage en pistes forestières.
- *les ressources en eau du massif des Albères* : cette préoccupation est à rapprocher de l'expérience du creusement récent des tunnels LGV, et leurs conséquences supposées sur les ressources en eau du massif. Des dispositions préventives ont pu être arrêtées, tant pour le positionnement physique du tunnel de la liaison électrique par rapport aux tunnels LGV, que pour les dispositions à mettre en œuvre lors de son creusement.
- *l'insertion environnementale du poste de Baixas*, dont l'agrandissement va être significatif (passage de 12 à 25 ha, soit un doublement de la superficie actuelle). Un groupe de travail spécifique, organisé avec des acteurs locaux, est chargé de la réflexion correspondante.
- ainsi que d'autres points divers, ayant donné eux aussi lieu à engagements du maître d'ouvrage.

L'ensemble de ces points donnera lieu à un suivi de mise en œuvre. Il a été décidé de mettre en place un Comité de suivi, placé sous le pilotage de la préfecture. C'est dans le cadre de ce Comité de suivi que s'exercera la vigilance des acteurs sur le respect par le maître d'ouvrage des engagements pris en concertation.

Cette modalité permet d'inscrire dans la continuité l'écoute des acteurs, et la volonté de répondre, dans toute la mesure du possible, à leurs demandes.

### 2.2.2 Des réponses à la hauteur des exigences

Pour répondre aux exigences fortes de l'ensemble des interlocuteurs de la concertation, RTE a mené des études de manière approfondie. Une des difficultés a été d'organiser les études de manière à les spécifier conformément aux demandes exprimées en concertation, puis de les mener et de présenter les résultats dans des délais compatibles avec les attentes.

Cette contrainte a toutefois été largement compensée par le fait que ces délais étaient la conséquence d'études effectuées sur mesure, en réponse à des demandes d'investigation spécifiques, et donc apportant des réponses précises et adéquates.

Ces éléments ont été déterminants notamment concernant les études suivantes :

- le champ magnétique : les études demandées à ce stade ont conduit à examiner un nombre important de situations, toutes correspondant à une large panoplie de cas rencontrés sur le terrain : champ magnétique au niveau des jonctions de câbles, au niveau des passages en sous-œuvre, de la zone d'épanouissement des câbles à l'amorce de ces passages en sous-œuvre,...
- les fuseaux possibles : des études très poussées ont été effectuées concernant les possibilités d'emprunter les pistes forestières et les modalités de travaux dans de telles conditions environnementales et exigües, les possibilités de jumelage avec l'autoroute A 9 dans la partie montagneuse (dans le contexte de ses futurs travaux d'élargissement), et les différentes possibilités de traversée du massif montagneux en tunnel.
- les études hydrologiques, pour la partie de tracé en plaine mais surtout pour la partie montagneuse, avec les conséquences potentielles du tunnel sur les ressources en eau du massif.
- les études de tracé du tunnel, et notamment le tronçon concernant le village du Perthus.

### 2.2.3 Une recherche approfondie de solutions pour les points les plus délicats.

Il s'agit essentiellement de la zone correspondant à la traversée du massif montagneux des Albères. C'est effectivement la partie où les difficultés techniques sont les plus nombreuses, où la sensibilité environnementale est la plus forte (préservation de la ripisylve du Tech, du massif montagneux, de ses paysages et de ses ressources en eau...).

Le choix d'une traversée en tunnel, affiché par RTE en fin de première phase de concertation et accueilli favorablement par les acteurs, s'est heurté par la suite à plusieurs difficultés :

- le refus, de la part d'une partie de la population du village du Perthus, d'un tunnel passant sous une partie du village. Ce refus semble être une conséquence des nuisances ressenties lors du creusement des deux tunnels LGV (de diamètre

nettement supérieur) : bruit et vibrations importants, malgré une profondeur de l'ordre de 100 à 120 m ; ce ressenti reste fort en raison de la crainte de nuisances par le bruit de roulement supposé lors du passage futur des trains dans le tunnel. Une partie de la population s'oppose donc à un passage du tunnel sous une partie du village (moins habitée mais proche de celle qui a été affectée par le creusement des tunnels LGV), pour ne pas être à nouveau exposée à des nuisances similaires.

On peut aussi remarquer que ce refus exprimé par une partie de la population du Perthus s'inscrit dans une atmosphère de « saturation » vis-à-vis d'une certaine accumulation des infrastructures à cet endroit : autoroute A 9 (avec un projet d'élargissement à 3 voies), LGV (en tunnel), la liaison électrique souterraine (en tunnel), et d'autres projets évoqués dans la presse (gazoduc, aqueduc).

- une inquiétude sur les conséquences du tunnel sur les ressources en eau du massif montagneux des Albères ; là encore, il faut citer le « précédent » des tunnels LGV, auquel certains attribuent le tarissement de certaines sources et la perte de ressources dans l'aquifère du massif. Cette inquiétude trouve une résonance particulière en raison de l'alimentation en eau des villages, quasi exclusivement assurée par les ressources aquifères du massif, et aussi en raison de la proximité des sources thermales du Boulou, facteur économique et touristique d'importance.
- des interrogations sur le traitement et le stockage des déblais du tunnel ; là encore le précédent des tunnels LGV a pesé, en raison essentiellement du volume (environ 12 fois plus important que pour le tunnel prévu pour la liaison électrique).

L'ensemble de ces interrogations a conduit RTE à diligenter des études spécifiques sur tous ces points. C'est ainsi que des contacts ont été pris avec les mairies pour examiner conjointement les zones de stockage possibles pour les déblais, en favorisant l'insertion paysagère du volume ainsi créé. D'autre part, des études spécifiques ont été lancées, dans le but d'identifier les mesures possibles pour répondre aux interrogations :

- ✓ une étude hydrologique du massif des Albères, qui a permis de retenir des dispositions lors de son creusement, dispositions qui ont été intégrées dans les engagements du maître d'ouvrage ;
- ✓ une étude géologique afin d'examiner les possibilités d'éviter un passage sous le village du Perthus, tout en garantissant la réalisation du tunnel dans de bonnes conditions techniques de faisabilité : cette étude est actuellement en cours.

#### *2.2.4 Un fonctionnement en transparence, y compris avec le public*

Au delà de l'esprit dans lequel cette concertation a été menée avec les acteurs lors des différentes réunions, ce souhait de transparence a été prolongé et appliqué pour l'information du public. Il s'est traduit par :

- la mise en ligne des synthèses et des verbatim de la totalité des réunions de concertation ;
- la diffusion aux acteurs de la concertation des résultats des principales études, et la mise en ligne des études les plus importantes

Enfin, les questions du public ont été présentées dans les réunions de concertation (commissions puis ateliers territoriaux) afin de relayer leurs interrogations et assurer un lien entre les acteurs de la concertation et le public.

### **2.3 Sur les apports de la concertation**

Les premiers résultats majeurs de la concertation sont tous les éléments nécessaires à la constitution du dossier d'instruction administrative : aire d'étude, fuseau de moindre impact, tracé.

D'autres éléments, d'ordre plus général, sont aussi à compter parmi les apports de la concertation :

- une certaine réhabilitation de l'image de RTE : celle-ci était, à l'issue du débat public de 2003 et des projets à l'étude en 2004, particulièrement négative, au point que la quasi totalité des acteurs locaux avait décidé d'arrêter toute rencontre ou discussion avec RTE<sup>6</sup>. Au terme de cette concertation, on peut affirmer que l'image de RTE s'est nettement améliorée.
- l'affirmation de l'approche environnementale du projet par le maître d'ouvrage : le choix d'une traversée du massif montagneux en tunnel en est une concrétisation majeure ; elle a été saluée comme telle au moment de sa décision, en fin de première phase de concertation
- la concrétisation de la volonté, affichée par RTE, de transparence sur le sujet des champs magnétiques, tant pour le champ magnétique statique que, dans le cas le plus général, pour celui du champ magnétique à 50 Hz. On notera à ce sujet la convergence des approches entre les experts et l'association CRIIREM sur les conclusions en matière de champ magnétique statique.
- la concrétisation de la démarche de concertation par les engagements pris par le maître d'ouvrage. Ces engagements donnent lieu à une liste exhaustive, publiée dans le rapport CNDP, dont le contrôle est prévu par le biais du Comité de suivi qui sera mis en place sous la houlette du préfet.

---

<sup>6</sup> Cette décision a été prise solennellement par 14 élus locaux ; elle a été matérialisée par le « serment de Montferrer » du 12 août 2004.

- une appropriation, par le maître d'ouvrage, des enjeux économiques locaux et la volonté d'y apporter sa contribution positive ; le maître d'ouvrage a été en effet attentif à l'expression appuyée du souhait d'un apport important et bénéfique de la réalisation de ce projet pour les entreprises, la main d'œuvre et l'économie locales. Les gestionnaires de réseau français et espagnol, dans le cadre de leur société commune INELFE, ont décidé de mener une réflexion approfondie dans ce sens, avec le concours des constructeurs et entreprises habituellement mandatées pour ce type de projet, dont la nature requiert des compétences et des savoir-faire spécifiques. Au delà de cette réflexion qui devra permettre d'identifier les opérations de chantier dont l'économie locale pourra bénéficier directement ou indirectement, INELFE disposera localement d'un interlocuteur dont une des missions sera de favoriser l'insertion locale du projet du point de vue économique.

On peut aussi compléter ces apports par les constats suivants :

- le coût de cette concertation (environ 810 000 Euros) est certes non négligeable, mais il se situe assez nettement en deçà du coût d'un débat public ;
- la concertation a été centrée, « par construction », sur la partie française du projet. Cette situation a, de fait, souligné une forte dissymétrie par rapport aux modalités de concertation en Espagne, qui a pu apporter à certains moments quelques perturbations dans son déroulement. D'autre part, elle n'a pas permis de positionner, dans cet exercice, la société commune INELFE comme souhaité par les gestionnaires de réseau français et espagnol.
- enfin, cette concertation a été plus longue que prévu ; la deuxième phase, notamment, a dû être prolongée pour pouvoir apporter les éléments de réponse requis aux problèmes soulevés concernant la partie montagnaise (tracé du tunnel, conséquences du tunnel sur les ressources en eau du massif, traitement des déblais).

En conclusion, et d'un point de vue général sur la nature de l'exercice, RTE tire des enseignements positifs sur cette concertation :

- ↳ pour le projet lui-même, puisque l'exercice se solde par son avancée significative, avec une détermination collective et partagée de ses principales caractéristiques, notamment son tracé, qui a pu s'inscrire dans la concertation réglementaire et a permis l'élaboration du dossier de demande de DUP ;
- ↳ pour son image, qui ressort particulièrement améliorée par rapport à la situation à l'issue du débat public de 2003

Enfin, le rapprochement du présent résultat avec l'issue du débat de 2003 induit forcément certaines comparaisons et réflexions sur les vertus comparées de ces exercices. En effet même si, dans le cas présent, l'évolution des caractéristiques techniques du projet (entre une solution aérienne en 2003 et souterraine en 2008) a évidemment joué un rôle important dans le déroulement de la concertation, il apparaît

aussi que les modalités de cette concertation, plus légères et mieux adaptées à l'échelle géographique du projet, ont joué un rôle favorable. Compte tenu du résultat obtenu, il est donc naturel de s'interroger sur l'adéquation de ce type de concertation dans d'autres cas de projet de ligne électrique, et sur la possibilité qu'elle pourrait offrir comme alternative à l'exercice de débat public.

\*\*\*\*\*