



Une concertation fertile et constructive

Pourquoi une concertation ?

Le 27 juin 2008, lors du sommet de Saragosse, les gouvernements français et espagnol ont confirmé la nécessité de renforcer l'interconnexion électrique des deux pays. Ils ont alors décidé la réalisation d'une liaison électrique souterraine en courant continu entre la France et l'Espagne longeant autant que possible les infrastructures existantes (en l'occurrence et avant tout la ligne ferroviaire à Grande Vitesse Perpignan-Figueras).

Saisie par Inelfe, le maître d'ouvrage du projet (société composée à parts égales entre RTE, pour la partie française du projet et REE, pour la partie espagnole), la Commission nationale du débat public a recommandé la conduite d'une concertation sous l'égide d'un garant, M. Georges Mercadal, avec l'appui de M. François Bertault, conseiller à la CNDP et de M. Jean-Pierre Tiffon, chargé de l'animation du secrétariat logistique. Dès le lancement de la concertation, les acteurs locaux, élus et associations regroupés au sein du Sydéco THT66, du Collectif « Non à la THT » et de Défensa de la Terra, ont confirmé qu'aucune des démonstrations faites, y compris par le médiateur européen, ne les avait convaincus de l'utilité de cette ligne mais que, compte tenu des dispositions de principe annoncées, cela ne

bloquait pas le projet à leurs yeux. Aussi, ont-ils accepté de participer aux échanges, tout en demandant que des experts choisis par leurs soins puissent y prendre part, ce qui a été accepté. **La concertation s'est déroulée en deux phases, la première du 19 janvier au 20 avril 2009 puis la deuxième du 24 novembre 2009 au 22 mars 2010.**

Sommaire

- Une concertation fertile et constructive P1
- Des échanges structurés en deux phases P2
 - Lever les incertitudes subsistant au niveau de l'atelier « sud» P2
- Suivi concerté des étapes ultérieures P3
- Proposition de tracé P4
 - Une concertation exemplaire P4

Des échanges structurés en deux phases

Lever les incertitudes au niveau local

■ Lors de la première phase

Deux commissions se sont penchées parallèlement sur les thèmes de la santé et de l'environnement.

- **La première**, présidée par M. Robert Guillaumont, a notamment permis d'énoncer des préconisations quant **au respect d'un niveau de champ magnétique maximum**, sur lequel les participants se sont entendus, après avis d'un expert indépendant, M. Pierre Le Ruz, sollicité par le collectif « Non à la THT ».
- **La seconde commission**, présidée par M. Paul Llamas, a abouti à une nouvelle proposition du maître d'ouvrage, à savoir **le franchissement du massif des Albères au moyen d'un tunnel** d'une longueur d'environ 8 kilomètres.

Ces travaux ont permis que soient **validés par les autorités publiques, l'aire d'étude et le fuseau de moindre impact** du projet de ligne, les acteurs locaux s'abstenant de prendre part à la décision.

■ Lors de la seconde phase

Quatre ateliers « territoriaux », présidés par des maires de communes concernées par le projet, MM. Gilles Foxonet, Louis Caseilles, Jean-Claude Peralba et Alexandre Puignau, ont été constitués. Il s'est agi d'étudier, au plus près du terrain, les caractéristiques du tracé de la ligne électrique appelé à être soumis à déclaration d'utilité publique.

- **Les travaux des trois ateliers** portant sur le tracé entre la station de conversion de Baixas au nord et la commune du Boulou au sud ont conduit le maître d'ouvrage à proposer les dispositions pour la future ligne électrique, tant au niveau du tracé de principe que des modalités de franchissement de différents « points singuliers » (comme, entre autres, les franchissements de la Têt, de la Canterrane et du Réart puis du Tech ; la traversée de la D23 et de la D23a à Ponteilla ou encore la traversée de l'autoroute A9 et la prise en compte de la station d'épuration sur la commune de Villemolaque).
- **En revanche, l'atelier « sud »**, consacré à la traversée des Albères, n'a pu, dans le temps qui lui était imparti, faire complètement le point sur trois questions particulières : la problématique de l'hydrogéologie du massif des Albères et les incidences du tunnel sur l'aquifère, le positionnement du tunnel au droit du village du Perthus et le traitement des déblais.

Les questions relatives à l'**hydrogéologie** ont été éclairées grâce à des échanges entre l'entreprise ANTEA, mandatée par le maître d'ouvrage, et M. Henri Salvayre, expert sollicité par le milieu associatif. Elles ont permis de faire progresser considérablement la connaissance des aquifères du massif et d'évaluer l'impact des tunnels ferroviaires sur ces aquifères, en vue d'adopter les précautions nécessaires sur le tracé et les dispositions de chantier du tunnel de la liaison électrique, permettant de prendre toutes assurances afin de limiter les impacts. Un compte-rendu détaillé de ces études est disponible sur le site de la concertation : www.liaison-france-espagne.org

La question du traitement des déblais, dont le volume total est estimé à 150 000 m³ et dont 30% seraient immédiatement réutilisés à l'occasion des travaux de réalisation de la ligne électrique, a été d'un avis commun remise à une concertation particulière avec les communes concernées (Le Boulou et Montesquieu), à intervenir avant remise de la demande d'autorisation administrative spécifique.

La question du positionnement du tunnel au droit du village du Perthus s'avère plus délicate car elle met en jeu des arguments techniques opposés à des arguments « humains ». En effet, la population et les élus concernés, marqués par les problèmes rencontrés lors du per-

ertitudes subsistant de l'atelier « sud »

cement des tunnels de la LGV (bruits, vibrations, apparition de fontis,...), s'opposent à la proposition du maître d'ouvrage d'un passage du tunnel électrique à l'aplomb de certaines habitations. La différence de section entre les deux ouvrages (dans le rapport de quatre à un) n'a pas eu raison de ces inquiétudes.

Afin de rechercher une solution, il a été décidé de consulter le Centre d'Etudes des Tunnels (CETU), dépendant du ministère chargé de l'environnement, pour une contre-expertise sur cette portion du tracé. Du fait de la présence à proximité d'une faille importante, dite de Saint-Clément, cet organisme a fortement déconseillé le contournement du Perthus par l'est et a confirmé que, techniquement, le meilleur tracé de tunnel est celui proposé par le maître d'ouvrage.

Cependant, sur suggestion de cette expertise, il a été convenu, lors de la réunion de clôture de la concertation, de déterminer les paramètres précis de cet obstacle (profil, longueur, largeur, profondeur...). Suivant les préconisations de M. Salvayre, le maître d'ouvrage a accepté de lancer pour cela, en concertation avec le maire du Perthus, une campagne de reconnaissance.

Si les études révèlent une possibilité de passage en évitant la faille de Saint-Clément, c'est le contournement par l'est du Perthus qui serait privilégié. En tous cas, comme l'ont demandé les acteurs, « tout aura été fait en faveur de cette solution ».



Suivi concerté des étapes ultérieures

La concertation a permis aux partenaires de s'entendre sur les suites à réserver à leur travail en commun. Il a été décidé de **constituer entre les acteurs et le maître d'ouvrage un comité de suivi de la réalisation des travaux**. Le maître d'ouvrage a donné son accord de principe pour la présence d'experts mandatés par les acteurs lors de la réalisation des dits travaux. Il a également accepté de choisir le bureau de contrôle en accord avec les associations, lequel rendra compte librement aux deux parties.

Le suivi portera notamment sur les thèmes suivants :

- **Mesure du champ magnétique** et confrontation aux valeurs de référence annoncées dans les ateliers,
- **Intégration paysagère** de la station de conversion de Baixas,
- **Travaux de creusement** du tunnel intégrant des dispositions de prévention de leur impact hydrogéologique. Mise en place de moyens d'étanchement rapide pour éviter tout risque de drainage pendant les travaux,
- **Examen** avec le maire du Perthus, en présence de l'expert du CETU et de M. Salvayre, des résultats des études complémentaires pour situer plus précisément la faille de Saint-Clément,
- **Mesure et conséquences** des nuisances des travaux au droit des Chartreuses du Boulou et du village du Perthus (sauf si le passage à l'écart est retenu),
- **État des voiries** avant/après,
- **Examen des études de sites** de dépôt, provisoires ou définitifs, des déblais.

Proposition de tracé



Voici le tracé de la liaison électrique souterraine France-Espagne proposé dans le dossier de demande de déclaration d'utilité publique.

Au sud, en pointillés rouges, la proposition de modification éventuelle du tracé du tunnel pour éviter l'aplomb du village du Perthus. Cette modification est conditionnée au résultat des études géologiques complémentaires sur la faille de Saint-Clément.

Une concertation exemplaire

A l'occasion de la séance de clôture de la concertation, l'ensemble des participants se sont félicités de l'excellent état d'esprit qui a caractérisé ces 14 mois de travail en commun. On ne peut que remercier tant l'équipe du maître d'ouvrage - conduite par M. Yves Decoeur - que les acteurs locaux - le Sydéco THT66 animé de manière éclairée par M. Jean-Claude Péralba, le collectif « Non à la THT » sous l'impulsion efficace de M. Jean-Jacques Planes, l'association Defensa de la Terra présidée par Mme Dominique Janin, les parlementaires et les maires

concernés - pour avoir décidé et su travailler ensemble au service de la collectivité. Le projet entre dorénavant dans une nouvelle phase, sous l'égide de l'administration : celle de l'instruction de la demande de déclaration d'utilité publique. Nul doute que les mois qui viennent donneront encore lieu à de nombreux contacts entre tous les partenaires. Au regard des propos tenus à l'issue de la concertation par M. Jean-François Delage, Préfet des Pyrénées-Orientales, on peut penser qu'ils se dérouleront dans le même esprit d'ouverture.

Retrouvez les éléments de la concertation sur : www.liaison-france-espagne.org

Concertation liaison en courant continu France-Espagne

Directeur de la publication : Georges Mercadal

Conception-rédaction : 31^e Arrondissement

Crédit photos : istock
Impression : Lahournère