

**Concertation sur la liaison souterraine en courant continu France-Espagne**

**Réunion commune des ateliers : synthèse de la phase II  
22 mars 2010 - Hôtel Mercure - Perpignan**

**Verbatim**

**Présents**

M. Jean-Paul Alduy	Sénateur Pyrénées-Orientales
M. Gérard Amiel	Collectif Non à la THT
M. Jean Amouroux	Maire de Tresserre
M. Rémy Attard	Maire de Trouillas
M. Laurent Belmas	Collectif Non à la THT
M. Louis Caseilles	Conseiller Général des Pyrénées-Orientales
M. Pierre Dupouy	Représentant de Mme Irlès
M. Gilles Foxonet	Maire de Baixas
M. Denis Gil	Adjoint, représentant de M. Got, maire de Baho
Mme Dominique Janin	Présidente de Defensa de la Terra
Mme Stéphanie Martin	DGS - Mairie du Soler
Mme Véronique Olier	1ere adjointe - Mairie du Soler
M. Jean-Claude Peralba	Maire de Villemolaque, Président du Sydeco THT66
M. Jean-Jacques Planes	Président du Collectif Non à la THT
Mme Huguette Pons	Maire de Montesquieu-des-Albères
M. Louis Puig	Maire de Ponteilla-Nyls
M. Fabrice Rallo	Attaché parlementaire de M. Jean-Paul Alduy
M. Henri Salvayre	Hydrogéologue expert
M. Jean-Louis Vernet	Maire de Canohès
M. François Bertault	CNDP
M. Georges Mercadal	CNDP
M. Jean-Pierre Tiffon	CNDP
M. Jannick Boulin	Concertant du projet France-Espagne
M. Ludovic Courset	Chef du projet France-Espagne
M. Yves Decoeur	Directeur du Projet France-Espagne et Directeur général de INELFE
Mme Nathalie Canevet	Secrétariat Logistique
Mme Isabelle Lilli	Secrétariat Logistique

**Excusés**

M. P de Besombes Singla	Maire de l'Albère
M. Guy Ilary	Président Association des Maires des Pyrénées-Orientales

La séance est ouverte à 16 heures 30, sous la présidence de M. Mercadal.

**M. MERCADAL.**- Nous commençons la réunion à l'heure. Cette réunion est vraisemblablement la dernière de notre concertation sur cette ligne en souterrain et en continu entre la France et l'Espagne.

Quelques mots sur la manière dont j'ai prévu d'organiser cette réunion cette après-midi (certains d'entre vous ont d'autres obligations, ils peuvent partir et éventuellement revenir), je n'ai pas eu le temps de le dire à tout le monde par mail ou par téléphone, j'ai vu le préfet tout à l'heure et je lui ai demandé si cela lui faisait plaisir de venir non pas clore notre concertation mais ouvrir l'instruction de son dossier, et il m'a dit « oui ». Il a ses contraintes d'emploi du temps et viendra vers 18 heures 30.

Je compte dire au préfet, en deux mots, comment cela s'est déroulé. Si l'un d'entre vous veut prendre la parole, il la prendra, et le préfet dira forcément quelques mots. En outre, il a à dire comment cela va se passer à partir de maintenant, de son point de vue à lui.

**M. CASEILLES.**- Sur les compensations, par exemple.

**M. MERCADAL.**- Vous lui poserez la question, Monsieur Caseilles. Vous choisirez votre vocabulaire.

**M. CASEILLES.**- Je vous en prie, vous le savez.

**M. MERCADAL.**- C'est vrai, je ne vais pas me cacher derrière mon petit doigt. Ensuite, nous boirons un verre pour ceux qui auront eu la patience d'attendre jusque là.

Nous avons deux heures devant nous qui se diviseront en deux moitiés. Lors de notre dernière réunion du 12 mars nous avons traité trois problèmes : le premier, celui de l'hydrogéologie et de la manière de positionner le tunnel et de le construire pour éviter qu'il ne refasse ce qu'ont fait les tunnels LGV. Grâce au Bureau d'études ANTEA et à M. Salvayre que je remercie une fois de plus, nous sommes arrivés à des dispositions, y compris l'idée de faire des mesures avec des bâtons dans lesquels il passe du courant... Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de revenir là-dessus.

Par contre, il y a deux sujets sur lesquels il est nécessaire de revenir : le premier c'est le passage au droit du Perthus (sauf erreur de ma part, je ne vois pas le maire), et le deuxième c'est le problème des déblais. Je vous propose de commencer par là.

Pour la deuxième moitié de notre temps, vous avez trouvé sur table quatre feuilles de papier qui sont la récapitulation des engagements pris par le maître d'ouvrage au fur et à mesure des ateliers. Ces engagements figuraient dans le projet de compte-rendu que nous vous avons transmis il y a maintenant presque un mois, tout au moins le Comité d'organisation qui a bien voulu m'aider à organiser cette affaire-là. Il y a quelques engagements supplémentaires, d'abord ceux qui à l'époque n'avaient pas encore été faits puisque l'atelier 4 n'était pas à maturation, et sur les autres ateliers, il y a quelques précisions qui ont été apportées, ni sur Baixas ni sur la section Toulouges/Villemolaque, mais quelques-unes sur la section que j'appellerai de M. Péralba, et beaucoup sur la section de M. Puignau, des Albères.

Nous verrons cela, j'ai prévu qu'on les parcoure ensemble, et que nous puissions soulever la moindre question.

Ces cinq pages resteront importantes. Vous avez souvent demandé quels sont les engagements du maître d'ouvrage qui fassent date pour que l'on puisse les suivre. Cela apparaît dans un compte-rendu écrit, mais parfois pas d'une manière assez claire et précise. Là, nous avons un récapitulatif, quasiment une table des matières des engagements pris par le maître d'ouvrage, et si l'on ne comprend pas très bien et qu'on veut les expliciter, on ira dans le compte-rendu, et on comprendra.

Je récapitule : première phase, on regarde le problème du passage au droit du Perthus et le problème des déblais ; deuxième phase, on égrène les engagements du maître d'ouvrage ; troisième phase, on accueille le préfet, on lui rend compte, et on lui « passe le manche ».

**M. PERALBA.-** Tout à l'heure vous cherchiez mon collègue, maire du Perthus. Il n'est pas là, et je suis porteur d'un message de trois de mes collègues : il s'agit des maires du Perthus, du Boulou et de Les Cluses, qui m'ont demandé de vous faire savoir qu'ils ne viendront pas à cette réunion de clôture de la concertation pour des raisons que vous imaginez facilement, mais que je me permets de préciser s'il s'avérait qu'autour de la table certains ne soient pas très au courant de la manière dont s'est déroulée la concertation. En effet, dans l'atelier 4, vous n'êtes pas sans savoir que trois problèmes identifiés comme importants et inquiétants n'ont pas obtenu, à leurs yeux, des assurances et des garanties suffisantes, leur permettant de considérer que cette concertation peut se terminer. Il s'agit bien sûr de la problématique hydrogéologique avec la question prégnante de la ressource en eau ; la question du passage à l'aplomb du Perthus avec les nuisances supposées pendant la phase de chantier ; et la question des déblais. Ils considèrent tout simplement que ces trois points auraient mérité une réflexion plus poussée et symboliquement, ils ont préféré ne pas venir ce soir.

**M. MERCADAL.-** Très bien, dont acte. Vous disiez en commençant que j'imaginai les raisons, non, je ne les imaginai pas. Après les avoir entendues je considère, pour ma part, que sur l'hydrogéologie on peut difficilement aller plus loin que ce que nous l'avons fait, et que les engagements pris par le maître d'ouvrage sont de nature à répondre aux inquiétudes. Je crains, en ayant rédigé un projet de compte-rendu de cette séance, qu'il y ait eu confusion entre le procès fait à la ligne LGV, et la discussion sur le tunnel de la ligne THT. On verra par la suite comment les choses se présenteront sur ce point-là.

Sur les deux autres, par contre, oui, il y avait discussion et on va la poursuivre, et c'est dommage qu'ils ne soient pas là pour la poursuivre.

**M. DECOEUR.-** Nous allons commencer par le Perthus. Je ne reprends pas les points qui restaient en suspens : hydrogéologie, tracé du tunnel, localisation des dépôts des déblais du tunnel.

En matière d'hydrogéologie j'avais rappelé que les préconisations pour le creusement du tunnel que j'ai baptisé « tunnel électrique », avaient été présentées lors de la réunion du 12 mars. La quasi-totalité des éléments avaient même été présentés à l'occasion de la réunion du 3 mars. Je rappelais ici les conclusions de cette étude : des effets potentiels du tunnel électrique essentiellement sur l'aquifère profond -et non pas sur l'aquifère de surface- et en vue de limiter et rendre ces impacts potentiels les plus faibles possibles, avoir un positionnement du tunnel très préférentiellement à l'est des tunnels LGV, et à une profondeur le situant dans une zone appelée le « cône de rabattement », même si ce n'est pas un cône pour les géomètres les plus expérimentés, à l'intérieur d'un volume que l'on a baptisé le « cône de rabattement » des tunnels LGV.

Le tracé du tunnel : je rappelle les éléments présentés à l'occasion de la réunion du 12 mars ; nous avons présenté un tracé de tunnel positionné à l'est et à proximité des tunnels LGV. Le corollaire de ce positionnement est que ce tunnel passe sous une zone d'habitat du Perthus, même si c'est une zone caractérisée par un habitat peut-être moins dense que la zone du village du Perthus.

Ce tracé avait été proposé après avoir examiné les deux possibilités d'évitement de l'aplomb du bourg du Perthus, soit par l'ouest, soit par l'est. Je reprends les éléments de conclusion présentés le 12 mars : un évitement du Perthus par l'ouest présentait des inconvénients importants : premièrement, concernant le profil géométrique du tunnel, et deuxièmement, concernant l'hydrogéologie, puisque l'étude hydrogéologique positionnait un tracé préférentiel du tunnel à l'est des tunnels LGV.

Concernant l'évitement du bourg du Perthus par l'est, l'inconvénient majeur d'un tracé évitant le Perthus par l'est était d'ordre géologique lié à la présence de la faille de Saint-Clément. La position de cette faille conduisant à des inconvénients particulièrement importants lors de la phase de creusement du tunnel.

Suite au rendu de ces éléments, un dire d'expert a été sollicité, la nécessité de ce dire d'expert étant basée essentiellement sur la faille de Saint-Clément. Ce dire

d'expert a été sollicité auprès du Centre d'Etude des Tunnels (CETU), situé à Lyon, service spécialisé dans l'ensemble des tunnels quelle que soit leur utilisation.

Nous avons rencontré le CETU le 17 mars, avec la présence de M. Picas, qui s'est rendu disponible pour aller à Lyon. Nous avons sollicité le dire d'expert du CETU sur la base des conclusions que nous avons présentées en fin de réunion du 12 mars.

Le CETU a confirmé un ensemble de choses. Il a d'abord confirmé que le meilleur tracé de tunnel est celui proposé, à savoir celui passant à proximité immédiate de la LGV et sous une partie habitée du Bourg du Perthus. Il a confirmé les inconvénients que nous avons identifiés pour une solution d'évitement du Perthus par l'ouest, et il a confirmé aussi –de façon plus pessimiste- les inconvénients qu'aurait un évitement du Perthus par l'est.

Le CETU confirme les risques très élevés lors de creusement du tunnel en cas de rencontre d'une faille telle que celle de Saint-Clément. Ces risques sont des risques d'éboulement, voire de fontis, et de blocage pur et simple du tunnelier à la rencontre de cette faille. Il nous déconseille fortement l'évitement par l'est, si la présence de la faille est confirmée.

C'est ce dernier élément de la phrase que l'on a souhaité approfondir. Il nous dit : « si vous rencontrez la faille au moment où vous vous écarterez et vous évitez le Perthus par l'est, n'y allez surtout pas, c'est « suicidaire », vous risquez de bloquer votre tunnelier et vous risquez de provoquer des éléments extrêmement désagréables au moment du creusement ». Mais, c'est bien « si la présence de la faille est confirmée ».

A titre d'illustration, le CETU avait des éléments pour nous dire ce que l'on subodorait –mais nous n'avons pas les éléments précis- c'est-à-dire qu'au moment du creusement, les tunnels LGV ont rencontré cette faille, mais perpendiculairement. On le voit sur le schéma que je vous ai présenté la dernière fois, la faille c'est le tracé en jaune, elle a pratiquement un axe nord/sud et à un moment donné elle s'incurve vers l'ouest. Les deux traits noirs sont les traits de creusement des tunnels LGV. C'est dans cette zone-là que j'ai symbolisée par un ovale jaune, que les problèmes ont été rencontrés. C'est d'ailleurs dans cette zone-là que les fontis se sont produits au moment du creusement des tunnels LGV. Les distances sur lesquelles des problèmes importants ont été rencontrés lors du creusement du TGV sont de l'ordre de deux fois 300 mètres, sur une zone totale de pratiquement un kilomètre. On voit sur la symbolique que la faille se ramifie en deux parties. Il est clair que vu les éléments rencontrés au moment du creusement des tunnels LGV, la faille de Saint-Clément à l'endroit où elle a été croisée faisait une épaisseur importante de plusieurs centaines de mètres.

Si nous transposons cette épaisseur de faille au voisinage du Perthus, il est clair que l'on rencontrera cette faille dès que notre tracé arrivera à la hauteur de l'autoroute A9. C'est une transposition.

Sur la base de cette discussion, les conclusions de la rencontre que nous avons eue avec le CETU sont les suivantes : il y a une forte présomption de rencontrer la faille de Saint-Clément en cas d'évitement par l'est. Les conséquences d'une telle rencontre sont rédhibitoires, mais il n'y a pas une certitude absolue de la rencontrer. D'où l'idée de dire : essayons de lever cette incertitude autant que possible. Pour lever cette incertitude, nous sommes convenus, avec M. Picas, de rechercher dans toute la littérature disponible, des éléments sur la position de cette faille, afin d'essayer de l'affiner autant que possible. Quand on dit « affiner la faille », c'est affiner ses paramètres. C'est d'abord sa localisation, sa profondeur, son épaisseur et son inclinaison. Ce sont des éléments qui doivent être déterminés avec autant de précision que possible pour bien asseoir le raisonnement qui consiste à dire : dès que je m'écarte du Perthus, est-ce que je rencontre cette faille à la profondeur où je vais être, ou est-ce que je ne la rencontre pas ?

Nous avons déjà commencé à rechercher la littérature. Il y a des études du BRGM, le Bureau spécialisé dans les données géologiques. Il y a aussi, vraisemblablement, des éléments à glaner au niveau des études d'universitaires, d'experts divers et variés. Nous sommes sur la piste d'un expert espagnol. La SNCF, avant la concession de la LGV à TP

Ferro, avait fait des études de tracés potentiels ; TP Ferro bien sûr ; ASF a peut-être des éléments intéressants puisque l'on se situe au voisinage immédiat de l'autoroute.

Première étape, donc, de la consolidation ou de la levée d'incertitude : on recherche toute la littérature disponible. De deux choses l'une : soit la littérature est démonstratrice, soit elle ne l'est pas. Si nécessaire, en deuxième étape, nous réalisons des mesures et nous faisons des sondages pour identifier les paramètres manquants et pour lever les incertitudes correspondantes.

En conclusion, on considère que si on a la confirmation que cette faille est bien là, on abandonne totalement le tracé d'évitement par l'est ; en revanche, si les mesures ou les éléments nous montrent qu'il y a la possibilité d'éviter le Perthus par l'est, à ce moment-là, même s'il y a un trou de souris on essaie de s'y glisser pour éviter le Perthus tout en évitant la faille de Saint-Clément.

Dans l'attente, étant donné le premier alinéa, c'est-à-dire que l'on a une forte présomption –et les discussions que nous avons eues avec le CETU nous confirment dans cette forte présomption- on dépose un dossier de demande de DUP, avec le tracé qui vous a été présenté, à savoir un tracé qui passe à proximité immédiate des tunnels LGV, sans évitement par l'est.

Je tenais à insister sur ce point.

**M. MERCADAL.**- Merci de cet exposé. Mon intention était de donner tout de suite après la parole au maire du Perthus. Si vous avez un message pour savoir comme il a lui-même vécu cette réunion avec le CETU qui a été assez consistante, Monsieur Peralba ?

**M. PERALBA.**- Mon collègue du Perthus ne m'a adressé aucun compte-rendu de la réunion à Lyon. Je peux difficilement m'exprimer à sa place.

Ceci étant dit, il me semble quand même –et je m'adresse au maître d'ouvrage- que quoi qu'il en soit, en tout cas en théorie, vous devrez traverser la faille de Saint-Clément. Dans l'option que vous prenez de tracé parallèle à la LGV, vous êtes sûr que vous la traverserez très exactement à l'endroit où il y a eu des problèmes et des fontis. Je voulais avoir votre point de vue là-dessus. Il me semble qu'en théorie vous devrez la traverser, et dans l'option que vous choisissez, ce n'est plus de la théorie, c'est de la quasi-certitude, vous la traverserez exactement à l'endroit où il y a eu des problèmes. Je voudrais avoir votre avis sur cette question. Ce n'est pas le maire du Perthus qui m'a chargé de la poser, la question m'est venue naturellement.

**M. DECOEUR.**- Cela aurait pu être le maire de Les Cluses qui vous chargeait de la poser, car je crois que les fontis s'étaient produits sur la commune de Les Cluses.

Là où vous avez raison, et c'est un point qui manquait dans les précisions que j'ai apportées dans la présentation de la discussion, c'est que d'une part on traversera la faille de Saint-Clément, mais sur une zone qui sera la plus réduite possible. On la traversera quasi perpendiculairement, au lieu de la longer sur 600 ou 800 mètres, et de rajouter une longueur très importante où l'on se met dans cette faille, au lieu de la traverser perpendiculairement comme l'ont fait les tunnels LGV. On la traversera sur la distance la plus réduite possible, au lieu de la longer, si cette faille de Saint-Clément (comme on présume de sa forme) épouse la forme de l'autoroute A9.

**M. MERCADAL.**- Et sur le problème d'un fontis éventuel ?

**M. DECOEUR.**- C'est toujours un risque, d'après ce que nous disent les tunneliers, quand on est dans une zone qui a été fortement fragilisée par la présence d'une faille. A ma connaissance, et compte tenu des discussions que j'ai pu avoir, ils ne m'ont pas parlé de mesures préventives pour éviter les fontis, si ce n'est s'attendre à attaquer une zone particulièrement fragile ou difficile, et le cas échéant prendre des mesures de sécurité potentielles, adapter un creusement en étant un peu plus délicat, mais manifestement il n'y a pas de mesures d'injections préventives par exemple.

**M. SALVAYRE.**- C'est plus compliqué que cela. En dehors de cela, c'est un problème qui intéresse le tunnelier et pas l'environnement. Ça ne va pas faire un désastre généralisé dans la montagne. Ce sont des granits, on n'est pas dans le Bassin Parisien,

avec des couches horizontales. On n'est pas dans le Bassin du Roussillon où, si l'on enlève le dessous, le dessus s'écroule. C'est un problème mécanique et technique qu'aura à surmonter le tunnelier. C'est sûr que cela embête le tunnelier d'aller se mettre dans un endroit où ça risque de s'écrouler plutôt que de se mettre de l'autre côté.

Il est à retenir le fait que l'on a creusé cette faille de Saint-Clément perpendiculairement. A l'origine, c'est ce que l'on fait, tout le monde sait qu'il ne faut pas aller mettre son nez dans une faille. Seulement, dans une faille il y a deux côtés, et dans les réflexions qui ont été menées, on tient compte de l'inclinaison de la faille. Ou elle est verticale, ou elle est inclinée. C'est important car la faille n'est brisée que d'un côté, jamais des deux côtés. Suivant le pendage, l'inclinaison de la faille si l'on se met côté ouest, et toutes les failles sont brisées côté ouest, le tunnelier aura du mal. Par contre, si on se met de l'autre côté, il y a moins de problèmes.

Je disais que c'est plus compliqué : il n'y a pas une faille, ce n'est pas un coup de couteau au milieu de la montagne, c'est une série de cassures parallèles et ce n'est pas pour rien que le col du Perthus est au col du Perthus, il y a un effondrement à ce niveau-là. On a la faille côté Est de l'autoroute et de l'autre côté, c'est sous le château. Le Perthus est dans un fossé d'effondrement, dans une faille. Ces failles sont parallèles à celle de Saint-Clément, mais elles sont sud/nord. Lorsque l'on a creusé le tunnel LGV, ils ont eu à résoudre ce problème.

**M. MERCADAL.**- C'est très intéressant, Monsieur Salvayre, mais une idée me vient pour la suite et je vous en parlerai dans un moment.

**M. ALDUY.**- Je voulais poser une question : on est quand même à proximité, des ouvrages faits par la LGV. A-t-on des informations de la LGV ? Et n'y a-t-il pas des risques y compris sous l'ouvrage de la LGV ? Y a-t-il eu un contact avec les gens de la LGV ? Est-ce qu'ils apprécient le risque d'avoir quelqu'un qui gratouille à côté alors qu'eux-mêmes ont eu des difficultés au même endroit ?

**M. DECOEUR.**- Vous avez raison. Nous sommes partagés entre la nécessité ou le souhait de se mettre le plus près possible du tunnel LGV pour bénéficier de l'ensemble des données engrangées lorsque le tunnel LGV a été creusé, mais plus on est près, plus on peut apporter des perturbations mécaniques aux tunnels voisins.

De l'avis commun des tunneliers, pour une distance qui permet d'une part d'avoir une extrapolation satisfaisante des données géologiques engrangées lors du creusement du tunnel et qui garantisse l'intégrité mécanique du tunnel, nous sommes entre 50 et 100 mètres suivant la géologie. Avec une géologie favorable, on pourra plus s'approcher du tunnel à côté duquel on va gratter, et avec une géologie moins favorable, il faudra s'en éloigner un peu plus. La fourchette de la distance qui présente le bon compromis, c'est entre une cinquantaine et une centaine de mètres.

**M. SALVAYRE.**- Je suis d'accord avec ce que je viens d'entendre. Je me suis occupé aussi de tunnels pour le passage de l'Escalette, la route qui monte sur le Larzac. On avait une faille comme cela, ça n'a pas loupé, ça s'est écroulé. Pourquoi ? Parce qu'on s'était mis de ce côté. Le travail avait été fait avec le CETE d'Aix-en-Provence avec qui j'ai travaillé, mais on était passé malgré tout du mauvais côté.

Tout cela pour dire qu'il est peut-être intéressant d'examiner avec attention la proposition que j'avais faite la dernière fois, à savoir que l'on a l'instrument pour savoir où sont ces failles. Je réitère mon idée...

**M. MERCADAL.**- Ça été acté. Vous verrez tout à l'heure que cela figure dans les engagements.

**M. SALVAYRE.**- Je n'en doutais pas, mais je voulais dire qu'en dehors de l'eau, il y a un problème de fracturation.

**M. MERCADAL.**- Je vais donner un complément de réponse à M. Alduy : il me semble également que l'on a eu toutes les informations de TP Ferro. Je ne dis pas que cela a été facile. TP Ferro n'y est pas nécessairement pour quelque chose, mais les choses sont ainsi faites. D'ailleurs, la réaction symbolique de M. Puignau et de ses amis vient

vraisemblablement de là, peu importe. Ces informations ne renseignent pas sur le tracé longitudinal nord/sud de la faille. Elles renseignent sur l'épaisseur de la faille, mais comme le dit M. Salvayre il ne faut pas imaginer 300 mètres de vide dans la montagne, il s'agit de zones fissurées ou fracturées. Par contre, le procédé que M. Salvayre nous a indiqué l'autre jour est très utile.

**M. AMIEL.-** Je voulais poser une question avec l'éclairage apporté par M. Decoeur, qui dit qu'il fallait passer à environ une centaine de mètres du tunnel existant. Je voudrais revenir sur la diapositive qui présente le passage à proximité du Perthus ; en étant à peu près à 100 mètres du village côté Est, à 100 mètres de la ligne LGV, vous vous trouverez à quel niveau du Perthus ? Dans le village ? Un peu à l'extérieur ?

**M. DECOEUR.-** Nous allons changer d'ordinateur et raccorder la visualisation. En orange, vous avez les axes des deux tunnels LGV, le village du Perthus, l'autoroute à droite, la grand-rue qui passe au bord du parking au nord, le trait en rouge qui correspond à l'endroit où l'on positionne notre tracé, et les deux traits en orange qui sont les deux tunnels LGV dont l'entre axes est de 35 mètres. Le trait en rouge est positionné à exactement 100 mètres de l'axe du tunnel Est LGV.

Nous avons essayé de positionner le trait rouge sous un endroit où l'habitat est le moins dense. On voit le lotissement du Mas Saint-Christophe, sur la partie ouest, où les nuisances de bruits et de vibrations ont été les plus sensibles au moment du creusement du tunnel LGV. On s'est positionné dans cette « trouée » pour éviter d'aller dans un autre endroit du bourg du Perthus, qui se situe un peu plus à l'est, qui est beaucoup plus dense en habitat. Nous sommes exactement à 85 mètres de l'axe du tube à l'Est.

Concernant la profondeur, cela reste à déterminer précisément, sachant que la spécification est d'être à l'intérieur du cône de rabattement. On sera à une profondeur inférieure ou égale à celle du tunnel LGV. Si la profondeur du tunnel LGV est de l'ordre de 120 mètres à cet endroit-là, on sera à peu près à une centaine de mètres.

L'axe de l'autoroute est l'écart le moins à l'est que l'on peut imaginer, et par rapport à l'axe du tunnel Est on doit être à environ 400/450 mètres, si on est sous l'autoroute, de l'axe du tunnel.

**M. MERCADAL.-** Par rapport à la carte, où serait la faille ?

**M. DECOEUR.-** Par rapport à la carte, la faille est plus à l'est, environ à 150 mètres à l'est de l'autoroute, mais comme disait M. Salvayre, ce n'est pas un coup de couteau, il peut y avoir des ramifications, sachant que l'épaisseur qu'a rencontrée TP Ferro au moment du creusement du tunnel LGV était de deux fois 300 mètres.

**M. SALVAYRE.-** Sur la photographie, on voit une magnifique faille à l'est de l'autoroute. On voit les strates verticales. Cette faille est aussi importante que la faille de Saint-Clément. Le Perthus est situé entre deux grandes failles qui, grosso modo, sont sud/nord. On est dans une zone fragilisée. Pour éviter la faille de Saint-Clément, il faudrait se mettre tout à fait à l'est.

**M. BERTAULT.-** Monsieur Decoeur, dans l'hypothèse où vous feriez des sondages pour savoir le positionnement précis de la faille de Saint-Clément, combien en faudrait-il ?

**M. DECOEUR.-** C'est difficile à dire aujourd'hui. Il faut que les sondages soient répartis sur l'ensemble de la longueur sur laquelle cet écart devient significatif par rapport au tunnel LGV. La longueur de l'écart est à peu près de 2 km. Je ne peux pas vous donner de chiffre correspondant au nombre de sondages. Le CETU s'est proposé pour nous aider dans cette démarche au cas où l'on y arriverait, nous sommes en discussion avec notre assistant à maîtrise d'ouvrage pour le tunnelier, mais le cas échéant, c'est quelque chose que l'on regardera avec le CETU. Je pense que c'est de l'ordre d'une petite dizaine de sondages. Il s'agit d'aller sonder à la profondeur où l'on passerait. Tout dépend à quelle profondeur nous serons. Je vous rappelle que plus on s'éloigne des tunnels LGV, moins il faut être profond pour ne pas induire d'inconvénients en termes d'hydrogéologie. Il faudrait

que l'on soit assez nettement moins profond que le tunnel LGV, et il faut que les sondages aillent jusqu'à cette profondeur-là.

**M. SALVAYRE.-** (*M. Salvayre se lève et désigne un certain nombre de points sur la diapositive*). C'est un cas d'école. La faille est ici. Il ne s'agit pas de faire des sondages partout. C'est un problème de géométrie dans l'espace. Premièrement, il faut savoir si la faille va dans un sens ou dans l'autre. Une fois que l'on a la direction, elle se maintient sur des kilomètres. On va faire les sondages quand on voit des anomalies dans la faille (*M. Salvayre montre les différents points de sondages possibles*). Je vais les décaler. C'est un problème de géométrie, pas de géologie. On a des blocs entassés les uns au-dessus des autres, on veut savoir la géométrie du système. Je ne vais pas faire des sondages sur toute la longueur. Ces sondages exploreront le sous-sol pour nous donner la géométrie du système, dans quel sens sont inclinées les roches. C'est une bibliothèque qui s'est écroulée, nous voyons le dessus, l'objet est de savoir dans quel sens ça va. A mon avis, il ne faut pas multiplier les sondages à l'infini. Bien sûr, plus on en a, plus on est content, mais il suffit d'une bonne étude de terrain, très simple, plus une reconnaissance sur le terrain, et la sélection des endroits fragiles, le passage perpendiculaire à la faille de Saint-Clément, etc. Ce n'est pas très compliqué.

**M. MERCADAL.-** La conclusion qui était sortie de votre séance à Lyon, notamment avec le maire, était effectivement ce supplément d'études pour vérifier où était le tracé de la faille. Les interventions de M. Salvayre montrent qu'il ne s'agit pas uniquement du tracé mais aussi du pendage qui permet de savoir de quel côté c'est faille perpendiculairement et de quel côté c'est plus « propre ». Ce n'est pas seulement la faille de Saint-Clément, mais tout le système de failles dans cette zone du Perthus qui est assez bien pourvue.

Deuxième enseignement : cela m'étonnerait que dans la bibliographie vous trouviez des choses suffisamment détaillées, à moins que vous ne disiez le contraire, Monsieur Salvayre...

**M. SALVAYRE.-** En principe, je suis au courant. Je sais ce qui a été écrit.

**M. MERCADAL.-** On est dans le détail. On est à l'échelle des 40 ou 50 mètres plus à droite ou plus à gauche. C'est vraiment extrêmement précis. Cela m'étonnerait que la bibliographie fournisse énormément de choses.

J'aurai tendance à dire « ne perdons pas trop de temps sur la bibliographie » et surtout n'en faisons pas un élément sur le chemin critique, et passons tout de suite aux sondages, pas tout de suite des sondages par forage, mais des analyses électriques du terrain, si je peux appeler cela comme ça.

**M. SALVAYRE.-** C'est exact. Si l'on doit faire par la suite des sondages, c'est après, c'est une fois que le sondage électrique aura été fait et qu'il aura déterminé la géométrie du sous-sol, que l'on aura diagnostiqué l'endroit où c'est fragile, et où il est nécessaire d'aller voir ce qui se passe. Nous faisons une opération chirurgicale.

**M. MERCADAL.-** C'est plutôt de la coelioscopie, et avant cela, du scanner, pour reprendre l'image de M. Salvayre. J'aurais tendance à vous suggérer de remplacer la bibliographie par l'étude de la géométrie du terrain, et pas seulement la faille de Saint-Clément, car vous allez vous polariser sur Saint-Clément et vous « planter » sur telle autre, d'après ce que je comprends.

**M. SALVAYRE.-** J'insiste : il n'est pas nécessaire de tout étudier. On trouve les points critiques. N'importe quel géologue français, chinois, ou américain ou catalan, en lisant une carte, dira : « c'est l'endroit sensible ».

**M. MERCADAL.-** Nous avons un géologue sous la main, on le tient, on le presse, on l'exploite et il le fait avec beaucoup de bonne humeur et de courtoisie. Merci, une fois de plus.

Dernier point : bien qu'il se soit obligé de montrer sa mauvaise humeur, je souhaite que vis-à-vis du maire du Perthus la concertation soit totalement claire. Le travail qui vient d'être décrit ne peut pas être fait en trois jours. Il me semble que l'unité de temps

est d'au minimum 15 jours/trois semaines. Pour ma part, je souhaiterais vivement que le maître d'ouvrage voie avec l'administration qui est fortement préoccupée de l'avancement du dossier, qui a des contraintes énormes de procédure administrative que le préfet m'a expliquées tout à l'heure, car la procédure administrative fait comme s'il n'y avait pas eu toute cette concertation, et on recommence tout. Tous les services de l'Etat vont refaire des études de-ci et de-là. Ma demande est que par des modalités –et je pèse mes mots- qu'il s'agit de déterminer entre le maître d'ouvrage et le préfet, il soit très clairement laissé la possibilité, si par hasard toutes ces études permettaient de voir que ce n'est pas plus dramatique de passer à l'est que de passer sous le village, parce qu'il y a autant de failles ou tout ce que l'on voudra, il soit possible de substituer au tracé principal de référence du maître d'ouvrage, pour le moment, qui passe sous le Perthus, un tracé qui contourne le Perthus à l'est. Je me fais comprendre ?

Je crois, Monsieur Decoeur, que ceci doit être possible. Je ne vous dirai pas comment, parce qu'il y a des procédures administratives, mais il doit être possible de trouver les modalités qui permettent de.

Dernier point –et j'aurai égrené toutes mes conclusions- j'aimerais beaucoup que M. Salvayre soit associé à tout cela, et que, comme d'habitude, vous ayez fini avant de commencer.

**M. DECOEUR**- On a déjà commencé, Monsieur Mercadal. Simplement, tout comme vous, je n'avais pas du tout l'intention de mettre les choses en série, par rapport à la recherche bibliographique, mais je me dis que s'il y a des choses qui existent, ce serait dommage de les rater. On lance cela. Et parallèlement, on a déjà commencé le soir même, à réfléchir aux opérations de sondages (je parle en termes génériques)...

**M. MERCADAL**- Il faut garder à l'esprit qu'il y a un apport conceptuel qui me paraît intéressant. Travailler la géométrie de la chose et puis après carotter par sondage, et voir la nature de la roche et tout ce que l'on voudra.

**M. DECOEUR**- Nous avons aussi commencé à regarder, avec les services concernés, les éléments concernant l'instruction administrative, notamment la modification du tracé du tunnel, mais je n'ai pas encore la réponse.

**M. MERCADAL**- Je vous conseille vivement de voir le préfet ou ses collaborateurs.

Les déblais...

**M. DECOEUR**- Concernant les déblais, même si c'est un point qui n'a pas tenu au même moment autant d'importance dans les discussions, il est arrivé un peu après, mais il n'en reste pas moins que c'est un point extrêmement important.

Quelques ordres de grandeur pour fixer les idées : compte tenu du diamètre qui sera arrêté pour le tunnel, le cubage des déblais va varier. Retenez environ 150.000 mètres cubes de déblais, ce qui est quand même 12 fois moins que les déblais liés au tunnel LGV. Sur ces 150.000 mètres cubes, nous allons en réutiliser environ 30 % pour notre usage propre. Il restera environ 100.000 mètres cube après l'utilisation pour nos propres besoins qui sont liés à la réalisation des blocs béton pour nos liaisons souterraines, ou des voussoirs de tunnel, et aux injections éventuelles à l'extérieur du tunnel.

Sur un parallélépipède, 100.000 mètres cubes correspond à une surface de 1 ha sur 10 mètres de haut. C'est pour fixer les idées.

Nous avons regardé un point important, c'est qu'il n'y a pas de règle. Sur un tunnel transfrontalier il n'y a pas de règle qui régisse le traitement des déblais au sens répartition, par exemple s'il y a 7 km de tunnel en France et 1 km en Espagne, il y aura les 7/8<sup>èmes</sup> de déblais à traiter par la France et 1/8<sup>ème</sup> par l'Espagne ; il n'y a pas de règle là-dessus. Il n'en reste pas moins que l'on s'est mis dans l'hypothèse la plus défavorable consistant à stocker nous-mêmes les 100.000 mètres cubes de l'ensemble du creusement de ce tunnel.

La première des priorités est de regarder quelle peut être la réutilisation, hors nos besoins, de ces déblais. Nous sommes en train de regarder cela avec la DREAL et nous allons prendre contact avec les milieux professionnels.

Néanmoins, s'il y avait à stocker et à entreposer les déblais, on a fait une nuance entre stocker et entreposer, stocker, c'est quand c'est du dépôt définitif, et entreposer lorsque c'est du dépôt temporaire avant réutilisation éventuelle. Première chose, si l'on s'orientait vers un stockage, donc un dépôt définitif de la totalité des 100.000 mètres cubes, en Espagne il y a la possibilité de stockage de ces 100.000 mètres cubes, à proximité des têtes de tunnel sud LGV.

**M. MERCADAL**.- Et les Espagnols sont d'accord ?

**M. DECOEUR**.- Les Espagnols ont la possibilité, et manifestement ils sont d'accord où cette solution serait retenue.

Si l'on avait à stocker l'intégralité de ces 100.000 mètres cubes en France, on a identifié un certain nombre de possibilités que l'on est en train d'approfondir, qui sont les possibilités dont on a parlé au cours de la réunion du 12 mars, et pour certaines, avec Mme le Maire de Montesquieu, nous sommes allés jusqu'à l'endroit où l'état de la route nous permettait d'aller sans nous embourber ; on a donc identifié un certain nombre d'endroits, notamment les aires d'entreposage que vous connaissez, comme l'aire de M. Vaills au Boulou. Il y a un volume d'entreposage possible de 750.000 mètres cubes jusqu'en 2014, et ensuite de 200.000 mètres cubes. Je le cite, c'est un point qui peut être intéressant dans le cas d'une réutilisation.

Deuxième possibilité identifiée, toujours en termes d'entreposage, la carrière des Sablons, à Saint-Jean-Pla-de-Corts, d'une surface de 5 ha, avec un volume d'entreposage possible de 90.000 mètres cubes. On est dans des ordres de grandeur intéressants.

**M. MERCADAL**.- Les volumes que vous indiquez sont les volumes totaux, ou bien c'est ce qu'il reste de disponible, compte tenu de ce qui existe déjà ?

**M. DECOEUR**.- Non, c'est un volume total. Le volume disponible à l'instant t où les déblais commenceront à sortir, est un élément dont on n'a pas le détail aujourd'hui, c'est-à-dire la courbe du volume disponible en fonction du temps à partir du moment où l'on va extraire les déblais. Aujourd'hui nous ne l'avons pas.

**M. AMOUROUX**.- Bonjour à tous, je suis le maire de Tresserre, et je suis mitoyen avec l'aire d'entreposage de la carrière Vaills. Quand le tunnel TGV a été creusé, beaucoup de déblais ont été entreposés dans cette carrière et des plaintes avaient été déposées, car sur cette carrière les volumes autorisés avaient été largement dépassés. Donc, il faut faire attention aux volumes qui vont être mis sur cette aire d'entreposage de la carrière.

**M. MERCADAL**.- D'accord.

**M. DECOEUR**.- Autre possibilité de stockage (donc de dépôt définitif, un site a déjà été utilisé pour le stockage de déblais face aux Trompettes Basses sur la commune de Montesquieu, proche de la RD618, mais un peu en retrait au sud). On a chiffré un stockage minimum de 50.000 mètres cubes sur une surface de l'ordre de 2,5 ha. A mon avis, on va arriver à un peu plus. Donc, de l'ordre de 50.000 mètres cubes qui, le cas échéant, peuvent être positionnés à cet endroit.

Enfin, on a aussi identifié une combe qui pourrait être un lieu de stockage possible de la totalité des 100.000 mètres cubes. C'est une combe, une partie du terrain, le flanc ouest, appartient à TP Ferro, en revanche le flanc est n'appartient pas à TP Ferro. Cela donnerait une hauteur de l'ordre de 1 mètre, car on a une bonne dizaine d'hectares utilisables dans cette combe.

Après, comment choisir la solution ? Un point est à prendre en compte, il ressort de la discussion que nous avons eue l'autre jour, c'est le trafic pour l'évacuation des déblais. Je me mets dans une configuration par exemple, où si l'on creuse depuis le nord, c'est-à-dire depuis la France, le fait de stocker les déblais sans avoir des norias de camions

qui empruntent les routes pour aller les emmener à Saint-Jean-Pla-de-Corts ou au Boulou en passant à proximité du Boulou, si jamais on pouvait les mettre dans un endroit qui nous conduise même à ne pas emprunter les routes, ce serait quelque chose d'intéressant, et l'un des critères qui peut faire pencher la balance dans un sens ou un autre.

Il est aussi clair que les endroits d'entreposage et de stockage seront déterminés évidemment avec le concours des communes concernées, et ce n'est pas forcément la commune sur laquelle l'endroit se trouve, mais peut-être des communes en co-visibilité ou qui le cas échéant peuvent souffrir de nuisances éventuelles. Lorsqu'il y a de la tramontane sur l'aire d'entreposage du Boulou, il peut y avoir beaucoup de poussières véhiculées sur les lotissements de la commune d'à côté. Il est clair que la ou les solutions d'évacuation des déblais retenues en final seront évidemment fonction de la stratégie de percement du tunnel. Il est sûr que l'on va essayer de mettre les choses dans l'ordre, c'est-à-dire que l'on identifie des endroits potentiels, et il est clair que si l'on creuse soit depuis la France, soit depuis l'Espagne ou depuis les deux extrémités à la fois, c'est un critère à prendre en compte pour déterminer l'endroit où l'on va entreposer ou stocker les déblais. Au jour d'aujourd'hui, dans la consultation sur le tunnel qui va partir fin avril, l'ensemble des possibilités reste ouvert. Ce sera aux entreprises concurrentes de nous proposer des solutions. Par exemple, si l'on creuse depuis l'Espagne, et qu'elle a la possibilité de stocker la totalité des déblais, ce serait quand même un peu surprenant d'aller les stocker ailleurs.

Ensuite, les dispositions précises et définitives de traitement des déblais n'ont pas à être fournies au stade actuel du dossier de demande de DUP. Ce n'est pas une exigence pour déclarer le projet d'utilité publique. On donne des éléments, bien sûr, mais il n'est pas requis d'avoir dans le dossier de demande de DUP, l'identification précise des endroits d'évacuation des déblais. Je m'aperçois que j'aurais dû mettre quelque chose, c'est qu'en ce qui concerne les endroits d'entreposage et de stockage et surtout de stockage en l'occurrence, cela empiète un peu sur les engagements du maître d'ouvrage, mais nous sommes prêts à étudier, avec les communes, la possibilité de paysager l'endroit de stockage et de lui donner un abord ou une utilisation qui soit autre chose qu'un tas de sable ou de gravats.

**M. MERCADAL.**- Je me suis préoccupé du dernier point. Ce point sur les déblais est un peu différent des autres, car, comme vient de le dire M. Decoeur, il n'y a pas de précision donnée dans la demande de DUP, donc, ils n'ont pas les mains liées. Ils indiquent toute une série de sites, comme M. Decoeur vient de le faire.

Par contre, la solution qui sera adoptée devra faire l'objet d'une demande d'autorisation spéciale de l'administration, et c'est la raison pour laquelle ils n'ont pas à le préciser dans la DUP, c'est parce que, si je puis dire, l'administration les rattrape au tournant, et ils sont obligés de déposer une demande particulière pour cela, de sorte que sur ce sujet-là, vous avez les uns et les autres pas mal de temps, et je crois que M. Decoeur indiquait que les entreprises peuvent, elles, car c'est elles qui vont prendre la responsabilité de transbahuter des camions, donc ce sera dans leurs prix, il faut qu'elles puissent faire des propositions, et là-dessus vous discuterez. Mais le fait que ce soit soumis à autorisation spécifique fait que ce n'est pas dans la DUP et que c'est donc remis à plus tard.

**M. DECOEUR.**- Il n'en reste pas moins que l'on montre dans l'étude d'impact que l'on se préoccupe des déblais. Dans l'étude d'impact vous retrouverez exactement ce que l'on vient de dire aujourd'hui et que l'on avait dit le 12.

**Mme PONS.**- Lorsque nous nous étions rencontrés la dernière fois, nous nous étions rendus sur les lieux, mais malheureusement vu les intempéries précédentes, on n'a pas pu tout voir, et je m'étais engagée auprès de M. Decoeur à aller voir exactement cette combe et vous dire ce qu'il en sera, même au niveau des propriétés. La première partie qui se trouve en face des Trompettes Basses, appartient à TP Ferro. On reste en contact, et j'ai des éléments à leur donner.

**M. PLANES.**- Contrairement à ce qu'a dit M. Decoeur, l'expérience a démontré que l'on a creusé du côté espagnol, et que l'on est venu stocker du côté français. Peut-être que la logique aurait voulu que l'on stocke en Espagne, mais elle n'a pas été

respectée. Faites attention, Monsieur Decoeur, les faits sont têtus et nous serons nous aussi très vigilants et très têtus.

**M. MERCADAL.**- Nous avons évoqué un dernier point dont nous n'avions pas parlé, en disant qu'on en parlerait aujourd'hui et que ce serait le pignon de transmission du dossier au préfet, c'est celui de la fiscalité locale à laquelle ces ouvrages vont être soumis. J'ai essayé de regarder un peu pour ma part, j'en ai conclu que compte tenu d'une loi récente qui a réformé les choses, il est assez difficile encore de vraiment vous dire combien ils vont payer. Néanmoins, sans aller jusque là, que pouvez-vous dire ? Mais surtout je ne vous pousse pas à dire des choses qui seraient contredites quand les gens de votre siège auront fait les calculs ou le préfet et son TPG.

**M. PERALBA.**- Monsieur Mercadal, pouvez-vous nous dire, si vous l'avez évalué, combien ils auraient payé s'il n'y avait pas la réforme ?

**M. MERCADAL.**- Personnellement, je ne peux pas vous le dire, mais on peut peut-être le demander à M. Decoeur.

**M. DECOEUR.**- Je me suis effectivement préoccupé de ce point important. Les taxes versées aux Collectivités locales concernant le poste de Baixas (M. le Maire pourra peut-être apporter des précisions sur la répartition de l'ex-taxe professionnelle sur la commune et la communauté d'agglos), je vous montre un tableau un peu compliqué mais on s'y retrouve assez vite ; voilà les années 2007 à 2016, car lorsqu'il se passe quelque chose au niveau d'une installation électrique, cet élément-là qui va conduire à une modification de la taxe payée concernant l'installation électrique, se retrouve à n+2. Si on fait des travaux en 2005, l'effet de ces travaux va se voir sur la taxe 2007 et va se traduire dans l'assiette.

Pour la clarté du tableau, j'ai mis les différentes taxes qui existaient jusqu'à hier et qui existent à partir d'aujourd'hui. Il y en a une qui reste la même, c'est la taxe foncière. Les montants sont en milliers d'euros. Pour le poste de Baixas, vous voyez les montants de la taxe foncière, de la taxe professionnelle (jusqu'en 2009), sachant que cette taxe professionnelle est remplacée par un ensemble qui est la taxe IFER (Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseau) plus la CET. La taxe IFER est une taxe au transformateur, tout comme il y a une taxe au pylône (220.000 et 400.000 V). La nouvelle loi de finance institue une taxe au transformateur qui est indexée sur le niveau de tension de transformateur. Dans un transformateur il y a un primaire et un secondaire, et on prend le niveau de tension le plus élevé pour calculer le montant de la taxe. A titre indicatif, le montant de cette taxe est de 138.500 € (par an), pour un transformateur à enroulement de 400.000 V. Pour un transformateur avec un enroulement primaire de 63.000 V, le montant est de 27.500 €, il décroît assez vite.

**M. MERCADAL.**- RTE paie cette taxe sur tous les transformateurs qu'ils soient de la haute ou de la moyenne tension ?

**M. DECOEUR.**- Sur tous les transformateurs de propriété RTE, donc tous les transformateurs de 63.000 à 400.000 V.

Vous avez un nouvel ensemble de taxes qui est la somme de IFER et de la CET (Contribution Economique Territoriale). Cette CET est elle-même la somme de deux termes, la CVAE (Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises) et la CFE (Cotisation Foncière des Entreprises). A partir de la loi de Finances de 2010, la taxe professionnelle est remplacée par IFER plus CET, c'est-à-dire IFER plus CVAE plus CFE...

**M. MERCADAL.**- C'est une simplification remarquable !

**M. DECOEUR.**- Absolument. Néanmoins, les décrets d'application concernant la CET ne sont pas parus à ce jour, c'est-à-dire qu'aujourd'hui je ne peux pas vous donner le montant de ce qui va être payé concernant la CET (CVAE plus CFE). Néanmoins, le passage de la taxe professionnelle à la nouvelle taxe, d'après les éléments que nous avons, pour RTE, cela n'induera pas une hausse supérieure à 7 %, à installation constante. En cas de baisse par rapport au récipiendaire de cette taxe, l'Etat compensera la différence.

Application numérique pour Baixas : la taxe foncière persiste. Vous voyez une évolution de cette taxe de 22.000 € en 2007. On a acheté du terrain pour l'extension du

poste de Baixas, la taxe foncière est passée à 56.000 €, et dès que l'on va acheter du terrain supplémentaire, elle va monter au-dessus de sa valeur actuelle de 57.000 €.

La taxe professionnelle était de 550.000 € avant l'extension actuelle du poste. On a acheté du terrain, elle a augmenté un peu, elle est passée à 624.000 € puis à 1.114.000 € lorsqu'on a mis en service les installations (deux auto-transfos et le poste 225.000 V pour l'alimentation de la LGV). Vous voyez le montant de la taxe professionnelle hier, soit 1.114.000 €. Ce montant va être remplacé par une somme de trois termes dont on connaît le terme IFER puisqu'il est indexé sur les transformateurs, qui sera en 2010 de 692.000 €. En revanche les termes CVAE plus CFE ne sont pas connus aujourd'hui, mais je sais très bien que 692.000 plus x, plus y, sera au moins égal pour le bénéficiaire de la taxe qui est la Communauté d'agglomération à 1.114.000 €.

J'ai indiqué 2016 parce que c'est n+2, et je considère que je mets en service les installations France/Espagne en 2014, ce qui est l'objectif. Ce 692.000 € lié aux transformateurs va se transformer en 996.000 €, car je devrais avoir deux fois 138.500 € plus une petite bricole sur les 63.000 V. Je vais avoir 1 M€ à la place de 692.000 €. X va monter ainsi que Y puisque c'est lié à la valeur ajoutée.

**M. BERTAULT.**- Dans la même proportion ?

**M. DECOEUR.**- Je n'en ai aucune idée.

**M. MERCADAL.**- M. Caseilles doute que ça monte.

**M. CASEILLES.**- Je vous prie de m'excuser, Monsieur Decoeur. En 2010, les 692.000 € concernant l'IFER sont théoriques, puisqu'en 2010 les entreprises ne paient plus la taxe professionnelle à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010, par contre les Collectivités territoriales subiront cette modification de TP à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011. Donc, je neutralise 2010.

Par contre, une étude du Ministère des Finances concernant l'évolution 2008 fait apparaître la valeur ajoutée, mais on ne la maîtrise pas, au niveau de l'agglomération, nous allons être écartés, et au lieu de percevoir un fonds de compensation qui est national au titre de la péréquation, on nous enlèvera environ 14 ou 15 M€. A titre de référence, la Région bénéficiera d'une dotation de 30 M€. Je ne sais pas qui disait que lorsque l'on bénéficie d'une dotation de l'Etat, l'année N on sait ce que l'on va percevoir, mais pour l'année n+1, au mois de juin les parlementaires définiront une vraie politique dans ce domaine pour les ajustements, mais on peut être inquiet sur les dotations.

Concernant la valeur ajoutée, les Collectivités locales ne pourront pas intervenir, puisque ça se fera au niveau national, et la contribution foncière des entreprises sera soumise à la même règle que l'impôt sur les ménages, c'est-à-dire la taxe d'habitation, ce qui me fait conclure que ce sont les ménages qui vont « morfler ». C'est bon pour les entreprises et c'est peut-être bien pour l'économie, mais gare aux catégories moyennes, ceux qui paient les impôts locaux et la taxe d'habitation. Aujourd'hui, c'était le Département qui bénéficiait de cette taxe d'habitation, demain ce sera uniquement le bloc communal, avec une possibilité pour les intercommunalités, et pour ce qui nous concerne, la Communauté d'agglomération, de voter un impôt supplémentaire que nous ne votons pas actuellement.

Voilà où nous en sommes. L'IFER, c'est OK, il y a les éoliennes, le photovoltaïque, ce sera un plus pour l'intercommunalité. La valeur ajoutée, pour 2016, il n'y aura pas de « X », ce sera régulé par le fonds de compensation et on ne pourra pas le maîtriser. Par contre, concernant la contribution foncière des entreprises on pourra voter un taux, d'ailleurs on sera obligé de voter avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011, et je dirai en conclusion que même si on a supprimé la TP pour le bloc communal, s'agissant de l'intercommunalité, c'est un plus fiscal. Mais en plus de la fiscalité locale, je souhaiterais que l'on évoque non pas ce que je disais tout à l'heure en préambule, mais ce qui est légal, c'est-à-dire la redevance pour l'occupation du domaine public, c'est « peanuts » pour les communes. Vous devez avoir des redevances pour les réseaux téléphoniques, les réseaux électriques, cela ne représente pas grand chose dans le cadre du budget de la commune, mais sur une opération comme ça, je crois, Monsieur Mercadal, et je l'évoquerai peut-être tout à l'heure avec le préfet, mais il y a des communes qui subissent un préjudice plus grand que d'autres, et il faut être équitable, pour une commune comme Toulouges, je ne parlerai pas des autres,

le préjudice est quasiment nul, il n'y a pas d'impact, et je souhaiterais qu'il y ait d'avantage de solidarité (ce sont mes propos, cela n'engage que moi-même) en direction des communes à partir du Boulou et jusqu'à la frontière, mais c'est un autre débat.

S'agissant de la redevance pour occupation du domaine public, là aussi, il y a une possibilité, c'est tout à fait légal, en plus de la réforme et de la fiscalité locale, que vous développez fort pertinemment dans votre tableau, Monsieur Decoeur.

**M. MERCADAL.**- Manifestement, cette discussion existe et tout ce que vous venez de dire, Monsieur Caseilles, prendra place, bien entendu.

J'ai fait part au préfet de vos soucis, on pourra les évoquer si vous le souhaitez tout à l'heure, non pas pour les discuter mais pour les baliser. Vous faites exactement comme vous voulez. J'indiquais que ceci était une manière de faire le passage de l'un à l'autre, il est incontestable, on voit que les choses seront presque aussi compliquées que l'hydrogéologie.

**M. DECOEUR.**- Pour répondre à votre question, il y a une deuxième ligne 2016, avec 1.135.

**M. MERCADAL.**- La différence n'est pas négligeable.

**M. DECOEUR.**- La différence, comme vous l'avez noté, n'est pas négligeable. Je vous avais indiqué notamment dans l'atelier n°1 à Baixas, qu'il allait y avoir à la même échéance, au-delà de la mise en service de la liaison France/Espagne, une extension du poste 225.000 V pour les besoins d'alimentation de la région du Roussillon. On l'avait présenté pour le cadre général d'augmentation de superficie du poste de Baixas. C'est cette deuxième ligne que vous trouvez avec l'explication : « installations 225.000 V ».

**M. MERCADAL.**- Très bien. Encore une fois, je cherchais uniquement à placer un sujet qui me paraît être effectivement un sujet d'avenir.

Nous pouvons passer à la lecture des engagements, en les égrenant, tels que je les ai résumés.

Vous avez les feuilles sur votre table. On est vraiment dans le résultat sous sa forme la plus condensée de nos travaux. Pour l'atelier de Baixas, c'est intégralement ce qu'il y avait dans le projet de compte-rendu que je vous ai transmis. Si vous le voulez bien, nous pouvons passer sans problème.

**M. AMIEL.**- Une question : si mes souvenirs sont exacts, concernant l'architecture des bâtiments vous aviez proposé la possibilité de l'intervention d'un petit groupe pour discuter de ce point. Je parle sous le contrôle de M. Foxonnet qui était présent à la réunion.

**M. MERCADAL.**- Tout à fait. Ce n'est pas indiqué ?

**M. DECOEUR.**- C'est en cinquième page, deuxième alinéa. « Intégration paysagère de la station de conversion de Baixas ».

**M. MERCADAL.**- Il faut le mettre là aussi. M. Amiel a raison.

\* **Atelier 3** : M. Peralba. Il y a eu quelques additions par rapport au projet de compte-rendu. Vous lisez au fur et à mesure. D'abord le tracé sur le flanc ouest. Le déplacement de grillages (on ne l'avait pas repris dans le compte-rendu, on l'a rajouté). Dispositions constructives particulières : tous ces points très précis étaient dans le compte-rendu.

**M. PERALBA.**- Les dispositions concernant le franchissement de la Canterrane et du Réart ont été rajoutées après coup, suite au rapprochement avec le syndicat du Réart.

**M. MERCADAL.**- Suite à vos questions, et au rapprochement qui s'en est suivi avec le syndicat. Nous avons là une décision de passer à une profondeur de 2,50 mètres sous le fond du lit en disposant un tube acier. J'ai recopié « en disposant un tube acier », mais j'ose dire que je n'ai pas très bien compris. On met les fourreaux dans le tube acier ?

**M. DECOEUR.**- Absolument.

**M. MERCADAL.**- On verra comment on rédige, pour que ce soit aussi clair que possible.

Ponteilla : des choses ont été ajoutées : « ne pas endommager la canalisation pour la station d'épuration au niveau de la LGV » ; « apporter un soin particulier au passage de la liaison entre le bassin et la LGV ».

**M. VERNET.**- Concernant ce chapitre, je pense que c'est sur la commune de Canohès, et non pas celle de Ponteilla.

**M. MERCADAL.**- D'accord, merci.

**M. DECOEUR.**- Le premier est Ponteilla, et le second Canohès.

**M. MERCADAL.**- Village Catalan : je ne me souviens plus de ce que l'on a rajouté, mais l'affaire des arbres...

**M. DECOEUR.**- C'est un élément que l'on n'a pas discuté à l'intérieur de l'atelier n°3, mais qui ressort des discussions que l'on a eues avec l'hôtel du Village Catalan.

**M. MERCADAL.**- L'affaire du fossé, j'imagine que c'est aussi les discussions que vous avez eues avec l'exploitant. Quant aux travaux : « caler les périodes de travaux sur les périodes creuses ; arrêter les heures de chantier, etc., conserver les accès pompiers en permanence... ».

Trouillas : « aucune coupe d'arbres dans le verger d'amandiers ». Cela vous paraît-il exhaustif, Monsieur Péralba ?

**M. PERALBA.**- Oui, je crois.

**Mme OLIER.**- J'ai une question par rapport au passage du Soler. En fait, vous vous arrêtez au parking d'Intermarché, mais nous avons un passage qui est proche des habitations et d'une zone économique, on en avait parlé ensemble, mais il n'y a rien de marqué. C'est aussi par rapport à l'aspect paysager.

**M. MERCADAL.**- S'il vous plaît, j'avais passé l'atelier 2 parce que M. Caseilles n'était pas là, mais maintenant qu'il est là, je ré-évoque l'atelier 2. Quelle est votre remarque, Madame ?

**Mme OLIER.**- Au niveau du Soler vous vous arrêtez au parking d'Intermarché, mais j'ai un passage après qui est proche d'habitations et d'une zone économique. On avait souhaité que ce soit paysagé, je vois que c'est marqué pour d'autres communes. Et puis une convention devait se faire, mais nous n'avons pas eu de réponse par rapport à cela.

**M. BOULIN.**- Je n'ai pas bien compris la notion de « paysagé ».

**Mme OLIER.**- Quand on s'était vus dans le bureau de Monsieur le Maire, il s'agissait de passer dans une zone d'habitat et économique, on avait parlé d'arbres... Non ? Je pense qu'on en avait parlé. Et puis on devait signer une convention.

**M. DECOEUR.**- Nous sommes sur les engagements du maître d'ouvrage.

**Mme OLIER.**- Oui, mais je vois que vous mettez des arbres pour certains pour cacher la LGV... J'aimerais bien que ma zone d'habitat puisse être protégée aussi.

**M. DECOEUR.**- Je vous explique ce qui s'est passé sur l'aire autoroutière : il ne s'agit pas de dissimuler la liaison souterraine, il s'agit...

**M. MERCADAL.**- Mais Madame est bien au clair.

**M. DECOEUR.**- Tout à fait. Prenons le cas de ce qui s'est passé sur l'hôtel. On va passer à un endroit du terrain où l'hôtel souhaitait planter des arbres, pour dissimuler la LGV...

**Mme OLIER.**- Mais pour nous, ce sera pareil. La LGV passe à côté des habitations. Il faut que l'on protège la vision de la même manière.

**M. DECOEUR.-** Oui, mais là, cela vient du fait que nous passons sur un terrain où ils n'ont plus la possibilité de planter des arbres. Ils devaient les planter, ils n'ont plus la possibilité de le faire à cause de l'emplacement de notre liaison. En fait, nous avons discuté avec eux, nous avons dit : « on a bien noté, on va regarder avec vous ce que l'on peut faire ensemble, pour trouver un palliatif pour que vous puissiez continuer à dissimuler la LGV depuis l'hôtel, sans planter d'arbres, puisque le passage de notre liaison »...

**Mme OLIER.-** Empêche la plantation des arbres.

**M. DECOEUR.-** Exactement. C'est bien dans ce contexte-là. Il s'agit bien de remettre l'élément dans son contexte.

**M. CASEILLES.-** L'aspect paysager avait été évoqué pour la protection de Baixas autour du poste, cela avait été acté, c'est une verrue, il n'y a pas de problème, mais je me rappelle que lors de la rencontre du Soler, il ne faut pas que Le Soler subisse une double peine, il y a d'une part la ligne à grande vitesse qui « pénalise », c'est sur l'axe Perpignan/Montpellier, mais M. Amiel était intervenu à la demande de M. le Maire du Soler, et François Calvet, M. le Député-Maire du Soler avait souhaité que dans le secteur d'Intermarché il y ait une protection paysagère. Je ne me rappelle pas exactement, mais des engagements avaient été pris au profit de la commune du Soler. On peut peut-être le formuler différemment, Monsieur Decoeur, mais lors de la rencontre, M. Amiel était témoin, il pourra compléter mon propos, un engagement avait été pris, mais cela n'a rien à voir avec l'aire du Boulou, c'est totalement différent. Je sais que pour le secteur d'Intermarché, M. le Député-maire était intervenu longuement.

**M. AMIEL.-** Un point était resté en suspens concernant la traversée du Soler. M. le Maire avait fait remarquer qu'il y avait une zone en prévision d'urbanisation, et également une gendarmerie qui était créée proche de cette zone-là. Etait resté en suspens le problème du traitement du passage dans ce secteur-là. Nous n'avons pas discuté parce que les choses devaient être vues en collaboration avec la mairie.

**Mme OLIER.-** Ca été dit dans le bureau de M. le Maire.

**M. DECOEUR.-** Il y a un verbatim pour les réunions d'ateliers, il suffit de les relire. On va regarder cela. Par rapport à la bande, on a parlé de convention, c'est certain, on peut le rajouter dans les engagements.

**Mme OLIER.-** Je vois que c'est engagé ailleurs. Ce serait bien que ce soit pareil pour nous.

**M. DECOEUR.-** Il n'y a aucun problème pour faire état sur la commune du Soler de la bande dont on a parlé ensemble dans le bureau de M. le Député-Maire du Soler. C'est très clair. Pour le reste...

**Mme MARTIN.-** On l'attend depuis deux mois. On va vendre les terrains, il y a urgence.

**M. DECOEUR.-** Aucun problème, c'est rectifié dans le document. En revanche, pour le paysager, j'ai peut-être une absence de mémoire, mais ça ne me rappelle rien.

**Mme OLIER.-** On traverse notre ville, ni plus ni moins.

**M. MERCADAL.-** Monsieur Decoeur, je n'ai pas complètement suivi cette discussion, mais je vais vous proposer une rédaction et je l'enverrai à M. Caseilles qui verra avec vous pour que ce soit clair. C'est donc plutôt le problème du passage.

**M. CASEILLES.-** Il y avait le problème du Soler qu'il fallait soulever, pour le reste, ça paraît clair. Suite aux observations du professeur Salvayre concernant les risques de ruissellement, on avait vu éventuellement la réalisation des épis de béton, ça été noté, ce n'est pas une obligation, mais en fonction des secteurs, je souscris tout à fait.

**\* Atelier 4 :**

**M. MERCADAL.-** Il y a pas mal de choses nouvelles. En l'absence de M. Puignau, cela perd de son sel.

Pour la traversée du Tech, je pense que tout est repris. D'abord les questions purement de tracé, vous pouvez intervenir au fur et à mesure...

La traversée des Albères en tunnel : les entrées utilisant les plates-formes LGV ; en section courante pour minimiser les risques hydrogéologiques dans le cône de rabattement des tunnels LGV, donc à l'est et au-dessus de ces tunnels ; au droit du village du Perthus, pour tenir compte au mieux de la demande de la population, la demande de DUP portera sur un passage sous le village, avec alternative de contournement Est dans le cas où les dernières études décidées avec le Maire établiraient la possibilité d'éviter la faille de San Climent. Cette phrase, si je la re-rédigeais aujourd'hui, compte tenu de ce que l'on a dit tout à l'heure, serait peut-être un peu plus claire. Peut-être la reprendrai-je. Elle dit ce que j'ai voulu dire tout à l'heure, c'est-à-dire que je ne veux pas que le maire du Perthus considère qu'on l'enferme, qu'un tracé est déposé, et que par conséquent les études que l'on a décidées sont faites « pour du beurre », si je puis dire.

**M. DECOEUR.**- Monsieur Mercadal, au niveau des entrées utilisant en France et en Espagne les plates-formes d'accès des tunnels LGV, pour la bonne clarté on pourrait rajouter « des entrées situées à l'Est des entrées de tunnel LGV ».

**M. MERCADAL.**- « Entrées utilisant en France et en Espagne le côté Est des plates-formes ». Vous avez raison.

**M. DECOEUR.**- En toute rigueur, pour la partie française, c'est à l'Est, mais en dehors de la plate-forme.

**M. MERCADAL.**- D'accord. Dispositions constructives. Forage sous le Tech : accès chantier au nord du Tech, éviter l'accès par le hameau de Nidolères. Pas d'impact des travaux sur le canal du Pas d'en Nègre. Augmenter la profondeur de forage (et non pas « cette »), au cas où le schiste serait à proximité immédiate de la profondeur prévue, pour atteindre le schiste. Monsieur Salvayre, cette phrase c'est parce que vous avez dit à un moment (je l'ai lu dans le verbatim), après une question qui a été posée par je ne sais qui, que le forage serait protégé par de la bentonite. Est-ce que la bentonite peut être néfaste à la santé ? Réponse : non, c'est agréé par, etc. Mais, avez-vous ajouté, si l'on veut « la ceinture et les bretelles » (c'est mon langage à moi), vu que le schiste n'est certainement pas très loin, on pourrait aller jusqu'à descendre à la couche de schiste et on ne risque plus rien du tout. Je me suis trompé ?

**M. SALVAYRE.**- Non, vous ne vous êtes pas trompé, mais c'est mal exprimé...

**M. MERCADAL.**- Vous avez raison... Mais ce n'est pas moi qui ai fait cette phrase... Vous voyez ce que ça veut dire, on va se débrouiller pour que ce soit clair.

**M. SALVAYRE.**- Je peux faire la traduction : augmenter cette profondeur de forage, dans le cas où le schiste serait à proximité immédiate de la profondeur prévue, pour effectuer le forage dans de meilleures conditions de sécurité, dans le schiste.

**M. MERCADAL.**- Pour situer le forage dirigé dans le schiste.

**M. ALDUY.**- Je dirais : « augmenter la profondeur de forage pour atteindre le schiste au cas où ».

**M. MERCADAL.**- D'accord.

Creusement du tunnel sous les Albères : utiliser un dispositif permettant d'identifier à l'avancement du tunnelier des possibles venues d'eau, et prévoir des dispositions (ça évoque tout à fait les méthodes d'investigation électrique) permettant de juguler dans les meilleurs délais toute venue d'eau qui surviendrait lors du creusement.

**M. SALVAYRE.**- Si je puis me permettre, il faudrait rajouter un mot « permettant d'identifier **les fractures** à l'avancement du tunnelier et les possibles venues d'eau », parce que les eaux sont dans les fractures...

**M. MERCADAL.**- Pas nécessairement.

**M. SALVAYRE.**- Pas nécessairement. Il faut identifier deux choses : les fractures, et le cas échéant les fractures qui contiennent de l'eau.

**M. MERCADAL.**- Il peut y avoir des fractures sans eau. C'est ce qui intéresse le tunnelier.

Le Perthus : si les dernières études confirment l'extrême dangerosité du contournement Est, le maître d'ouvrage proposera un dispositif contradictoire destiné à mesurer certains paramètres quantifiant les nuisances (bruit, vibrations...) et étudier des possibilités pour atténuer le bruit de nuit, sous l'habitat : puissance inférieure.

J'aurais aimé que le Maire du Perthus nous dise si cette disposition l'intéressait ou pas.

**M. BERTAULT.**- Je crois que oui, autant que je m'en souviens.

**M. PERALBA.**- Monsieur Mercadal, je ne suis pour l'instant pas le maire du Perthus, mais si je l'étais, je vous ferais remarquer que l'on évoque une hypothèse « si les dernières études confirment l'extrême dangerosité », mais il me semble qu'il faudrait évoquer l'autre alternative : si les dernières études ne confirment pas l'extrême dangerosité, que fait-on ? Comme c'est présenté, il semblerait que l'on acte dès à présent des études qui...

**M. MERCADAL.**- Monsieur Péralba, sous la rubrique « tracé » qui est en haut, vous avez un deuxième paragraphe qui s'appelle « traversée des Albères en tunnel », et le troisième tiret, je le lis dans sa rédaction actuelle, mais j'ai dit tout à l'heure que j'essaierai de l'améliorer : « au droit du village du Perthus, pour tenir compte au mieux de la demande de la population, la demande de DUP portera sur un passage sous le village, avec alternative de contournement Est dans le cas où les dernières études décidées avec le maire, établiraient la possibilité d'éviter la faille San Climent ».

**M. PERALBA.**- Je n'ai rien dit.

**M. MERCADAL.**- Vous voyez que j'ai pensé qu'il fallait formuler cela positivement quelque part, et non pas uniquement négativement.

Traitement des déblais : les choix des sites de stockage ou d'entreposage ne seront pas définis dans le dossier de demande de DUP (la chose est ouverte). Ils seront déterminés en collaboration avec les communes concernées (Le Boulou, Montesquieu, et s'il faut mettre Saint-Jean-Pla-de-Corts, mettons-le, mais mon expérience fait que ce n'est pas la peine de mettre cinquante communes), sous l'autorité de l'administration compétente, puisqu'il y a une autorisation à demander.

**M. CASEILLES.**- Et après avis de la Commission des sites. C'est la Commission des sites qui émettra un avis sur la possibilité ou la demande de stockage...

**M. MERCADAL.**- Je mets entre parenthèses « après avis de la Commission des sites ».

**M. BERTAULT.**- Je barrerai Montesquieu et Le Boulou, parce qu'il faudrait toutes les citer. On met : « les communes concernées ».

**M. MERCADAL.**- D'accord. Un aménagement paysager des sites de stockage. Ce serait un peu mesquin de refuser un aménagement paysager au Soler, alors qu'il y a du « paysagisme » de tous les côtés.

La réutilisation des déblais est privilégiée. Les positions de réutilisation hors chantier et son tunnel seront étudiées avec la DREAL et le milieu professionnel local. Il semblait tout à l'heure au préfet, qu'avec les travaux d'élargissement de l'autoroute, etc., il devrait y avoir pas mal de besoins en la matière.

La dernière page apparaît comme un récapitulatif : « suivi des engagements pris en atelier par le maître d'ouvrage ». Vous étiez sensibles à cet aspect des choses. J'avais évoqué moi-même des solutions dans ce cas-là, mais elles n'ont pas l'air d'avoir été intéressantes, je suis donc revenu à une formule qui est toute simple : « il sera constitué entre les acteurs et le maître d'ouvrage (cela veut dire que le maître d'ouvrage accepte), un comité de suivi de la réalisation des travaux mentionnés dans les engagements précédents.

Le maître d'ouvrage donne son accord de principe pour la présence d'experts mandatés par les acteurs lors de la réalisation des dits travaux. ». C'est une demande spécifique vous aviez faite. Monsieur Salvayre, attendez-vous à visiter les travaux du tunnel avec un casque, un parapluie et des bottes.

**M. PLANES**.- En tant que collectif, nous envisageons de mandater un bureau de contrôle qui serait notre représentant lors de la phase de réalisation du chantier. Par là même ce bureau de contrôle, avec l'accord du maître d'ouvrage, pourrait assister aux réunions de chantier et aux étapes importantes pour nous référer ensuite de l'avancement et de ce qui se passe. Cela vous-pose-t-il un problème, Monsieur Decoeur ? Pouvez-vous accepter ?

**M. DECOEUR**.- Je n'ai pas compris qui payait ?

**Mme JANIN**.- Nos impôts.

**M. MERCADAL**.- Je décède par avance mon intervention. J'ai toujours trouvé que les bureaux de contrôle coûtaient cher. Est-ce qu'il faut deux bureaux de contrôle, ou est-ce que vous pouvez vous entendre avec le maître d'ouvrage sur le choix d'un bureau de contrôle ?

**M. PLANES**.- On peut peut-être s'entendre.

**M. MERCADAL**.- Vous discutez de ce point...

**M. DECOEUR**.- Avant de répondre tout de suite à cette proposition, il y a peut-être moyen de discuter de l'esprit, pour trouver... On aura notre bureau de contrôle, si vous en mandatez un on peut peut-être optimiser les choses.

**M. PLANES**.- Je suis prêt à vous rencontrer pour que l'on puisse en discuter.

**M. MERCADAL**.- C'est noté.

Sont listés les travaux qui feront l'objet d'évocations plus spécifiques, les uns par le bureau de contrôle, les autres directement par le comité de suivi : la mesure du champ magnétique ; intégration paysagère de la station de conversion de Baixas ; travaux de creusement du tunnel sous l'angle hydrogéologique. Etanchement rapide pour éviter tout risque de drainage (je comprends que ce soit une mission très précisée du bureau de contrôle). Mesure et conséquences des nuisances des travaux au-dessous du village du Perthus, dans l'hypothèse où. Etat des voiries avant/après, c'est le problème traditionnel des chantiers. Examen avec le maire du Perthus, en présence de l'expert du CETU **et du Professeur Salvayre**, des résultats des études complémentaires pour situer plus précisément la faille de San Climent. Le tracé présenté à l'enquête publique sera fixé en fonction de ces études, selon des modalités à convenir avec l'administration responsable de l'instruction. La vraie phrase est celle-là, le but étant évidemment, je l'ai répété dix fois, que le Maire du Perthus n'ait pas l'impression qu'on lui dise « on va faire des études », mais qu'entre-temps, par derrière, la décision est prise. Le préfet est prêt à regarder comment on peut faire les choses, de manière que le tracé soit verrouillé dans la demande de DUP au moment où les études seront abouties. Cela étant, plus vous allez vite, et mieux cela vaut.

Les nuisances à l'habitat, et examen des sites de dépôt, provisoires ou définitifs, des déblais.

Voilà quel serait l'agenda du comité de suivi, qui est un agenda relativement copieux. Vous avez eu dans le temps un comité de vigilance, à vous de faire un comité de suivi comme vous l'entendez. Le maître d'ouvrage est d'accord pour y participer.

Merci. Le préfet ne va pas tarder à apparaître. Je ferai un compte-rendu très sommaire.

Vous vous souvenez que nous avons eu des discussions dès le début de cette concertation sur : « comment fait-on savoir au public tout ce qui se passe » ? On fait des réunions publiques ou pas ? Il s'en est fait, j'ai toujours dit que si les maires d'ateliers voulaient en faire, ils en faisaient, la preuve... Le maire du Perthus en a fait. Mais il est intéressant de voir l'utilisation du site internet.

**M. TIFFON.**- Je vais parler sous le contrôle d'Isabelle qui a piloté l'ensemble des éléments de communication et d'information. Le site internet : au 12 mars 2009, il y avait eu 1.915 visites. C'était à la fin de la première phase de concertation. Un an après, au 18 mars, il y avait eu 5.482 visites. Cela correspondait à, l'année dernière 818 visiteurs uniques, et cette année nous avons eu 3.036 personnes différentes qui sont venues sur le site.

Les pages vues : il y en a eu au total 23.800 depuis le début de la concertation (les gens ont vu 4 pages par visite). Le temps passé sur le site à chaque visite était l'année dernière de 5,06 minutes, c'est tombé cette année à 4,34 minutes, ce qui sous-entend que les gens ont une certaine dextérité pour surfer et vont plus vite pour trouver les informations qu'ils recherchent.

Nous avons eu au total 163 questions. J'ai donné mon feu vert vendredi dernier pour la dernière question qui était remontée. Il y a eu 45 questions environ sur la dernière phase des derniers mois, 45 questions, qui sont revenues par trois biais : les annonces presse, le site internet, la Lettre.

L'année dernière, les questions portaient sur les options générales, les éléments techniques, en deux la santé, en trois l'environnement, et dans la dernière période, les questions portaient directement sur le tracé, ce qui veut dire que toutes les personnes qui souhaitaient poser des questions et qui avaient reçu l'information sur le tracé ont pu le faire et ont obtenu des réponses précises. Je tiens à souligner que les réponses apportées par RTE étaient à chaque fois validées par moi-même pour vérifier qu'il n'y avait pas d'erreurs techniques dans les réponses, ou de propos qui auraient pu apparaître comme tendancieux. Je tiens à saluer le sens de l'objectivité avec lequel les personnes qui ont rédigé les réponses ont scrupuleusement agi tout le long de la concertation.

Ce sont des éléments qui prouvent que toute personne qui souhaitait s'informer a pu le faire.

**Mme LILLI.**- Les personnes qui ont déposé des questions ont reçu une réponse individuelle ou par adresse internet ou par courrier, et ensuite les questions ont été publiées immédiatement sur le site, par des clés d'entrées thématiques.

**M. TIFFON.**- Quand il y a 23.000 documents lus, cela veut dire que tous les documents qui étaient en ligne donnaient un accès à l'information. Toute personne qui souhaitait suivre la concertation, même si elle ne participait pas directement aux réunions, pouvait consulter ces documents, tous les verbatims, tout le monde pouvait accéder à l'ensemble des documents disponibles.

Une question se pose, maintenant que la concertation va, semble-t-il, se clore, c'est celle du maintien du site. L'une des pratiques qui se fait après les débats publics est de figer l'information dans trois semaines/un mois, une fois que les derniers verbatims sont mis sur le site, que les dernières informations sont posées sur le site, de laisser libre accès à toute cette information pendant au moins six mois. La règle veut qu'à partir du moment où l'on rentre dans une phase préalable à l'enquête publique, ce site s'arrêtera forcément, puisqu'on n'a pas le droit d'interférer avec les éléments mis à l'enquête publique. On suggère que le site soit vivant, accessible, jusqu'à la période légale préalable à l'enquête publique, mais que l'accès aux questions ne soit plus possible puisque nous ne pourrions plus garantir l'objectivité des réponses. Par contre, rien ne vous empêche de vous tourner vers RTE ou INELFE pour les questions que vous voudriez poser. Le dispositif de questions ne pourra plus remonter par le site, mais à vous de mettre au point un dispositif pour que les questions qui remonteraient d'habitants ou d'associations, puissent passer par le comité de suivi ou autre.

**M. MERCADAL.**- Si le comité de suivi souhaite -je lance simplement une idée- conserver ce site sous sa houlette, il me semble que le maître d'ouvrage ne s'opposera pas aux frais d'entretien de ce site.

**M. BELMAS.**- Le site du collectif est toujours à disposition, et si on avait des questions on les ferait remonter au maître d'ouvrage.

La séance est levée à 19 heures 40.