

Concertation sur la liaison souterraine en courant continu France-Espagne

Atelier territorial 3 Centre Réunion 1 - 24 novembre 2009 - Mairie de Trouillas

Verbatim

Présents

M Rémy Attard	Maire de Trouillas
M J. Ayats	Collectif Non à la THT
M Henri Badie	Adjoint représentant M. Marie, maire de Banyuls Dels Aspres
M Jean-Louis Chambon	Maire de Canohès
M Pierre Dupouy	Cabinet de Jacqueline Irlès
M Claude Marcon	Collectif Non à la THT
M Jean-Claude Péralba	Maire de Villemolaque
M Elie Perarnau	Collectif Non à la THT
M Louis Puig	Maire de Ponteilla-Nyls
M Jean Roque	1er Adjoint Toulouges
M Jean-Louis Tor	Adjoint de M. Noury, maire de St Jean Lasseille
M Roland Noury	Maire de St Jean Lasseille
M Jean-Louis Vernet	Adjoint mairie de Canohès
M François Bertault	CNDP
M Jannick Boulin	Concertant du projet France-Espagne
M Yves Decoeur	Directeur du Projet France-Espagne et Directeur général de INELFE
M Jean-Marc Pagès	Géokos
Me Nathalie Canevet	Secrétariat Logistique
Me Isabelle Lilli	Secrétariat Logistique

La séance est ouverte à 14 heures 35.

M. BERTAULT.- Merci à tous d'être présents. Cela prouve que vous continuez à juste titre à vous intéresser à cette liaison.

Il y a eu la première étape de concertation, qui a abouti au fait qu'une aire d'étude soit validée par le préfet, et ensuite que le projet de fuseau soit validé par le ministre du développement durable, sur proposition également du préfet après deux réunions qui se sont tenues dans le cadre de

l'application de la circulaire Fontaine. Tout ceci avait donné lieu à des travaux en commun de janvier à avril, auxquels certains d'entre vous ont participé. Nous nous retrouvons ici dans cette salle toute neuve peut-être du Conseil municipal ?

M. PERALBA.- Elle a quatre ans.

M. BERTAULT.- Elle a quatre ans. Je remercie M. le Maire d'avoir bien voulu accueillir cette réunion, qui est la première d'une nouvelle phase de concertation. En accord avec l'ensemble des partenaires, Georges Mercadal et moi avons convenu qu'il fallait se rapprocher maintenant du terrain. Terrain qui vous concerne directement, et qui devrait aboutir à l'issue de cette seconde phase de concertation, à préparer le dossier d'enquête publique grosso modo, c'est-à-dire à se centrer sur le tracé prévisionnel de cette liaison électrique entre la France et l'Espagne.

Donc quatre commissions de cette même nature ont été créées, en fonction des caractéristiques géographiques qui vont du nord au sud, c'est-à-dire de Baixas à la frontière espagnole. A l'occasion des réunions -et pour le moment nous pensons que chacune de ces commissions devrait se réunir environ trois fois- avec des échanges sous la garantie de la CNDP, entre vous-mêmes qui êtes les premiers concernés, et les seconds concernés qui sont les représentants du RTE ici présents, eh bien, que nous aboutissions, vous aboutissiez à déterminer ce qui pourrait être en fait le tracé de cette future liaison électrique.

Chacun de ces ateliers, et je les remercie, en l'occurrence je remercie M. Peralba d'avoir accepté de présider cet atelier, sur une partie du fuseau qui est la partie la plus longue d'ailleurs, qui représente 8, 9, 10 kilomètres, je ne sais pas précisément, mais donc sous la présence d'élus, parce que nous avons voulu que ce soient les élus au plus près du terrain, en collaboration et en concertation aussi avec les représentants des associations que je remercie d'être présents également aujourd'hui, qui ont participé à cette première phase de concertation, cela donnera un travail efficace et surtout utile, donnant satisfaction à l'ensemble des participants.

Je ne vais pas aller plus loin. Je pense que chaque réunion durera environ deux heures, mais enfin si ça doit durer plus longtemps en fonction de vos desiderata, de vos questions, et des points que vous voulez aborder, ça pourra aller au-delà. Sachant que cette phase de concertation territoriale, nous avons envisagé qu'elle puisse prendre fin dans le courant du mois de janvier, à l'issue duquel Georges Mercadal et moi-même proposerons un compte-rendu factuel des échanges qui se sont déroulés, afin que RTE puisse, dans le cadre des procédures administratives habituelles pour ce type d'aménagement, engager les démarches, les procédures nécessaires.

Je voudrais « in fine » rappeler que nous avons maintenu les moyens d'information de la population, à l'image de ce qui avait été le cas à l'occasion de la première phase de concertation, c'est-à-dire la possibilité pour la population de poser des questions, d'obtenir des réponses évidemment avant tout de la part du maître d'ouvrage, par l'intermédiaire du site internet qui n'a pas changé d'appellation et qui reste ouvert, ainsi que par l'intermédiaire de documents qui sont distribués par l'intermédiaire de la presse - et dans « L'Indépendant » d'aujourd'hui il y en a un exemple, d'un coupon de questions/réponses à la disposition de chacun.

Voilà ce que je voulais dire, ne pas m'étendre, et passer la parole à M. Peralba, qui va présider donc cette réunion, et je l'en remercie à nouveau.

M. PERALBA.- Merci, Monsieur Bertault. Je pense qu'il faudra trouver le temps peut-être que nous fassions une petite présentation. Nombre d'entre nous, nous nous connaissons, mais chacun ne connaît pas tous les participants autour de la table. Dès que j'aurai introduit la réunion je pense que le mieux sera que chacun se présente et précise en quelle qualité il est présent.

Ce que je voudrais dire très simplement, c'est que ce que nous appelons la phase 2 de la concertation parallèle, c'est forcément le prolongement de la phase 1, c'est une évidence, mais je voudrais expliquer que quand on dit « concertation parallèle », il s'agit effectivement d'une concertation qui est parallèle à la concertation institutionnelle qui, elle, est menée par le préfet. Donc, je le dis en direction de celles et ceux qui n'ont pas encore participé à la phase 1, il s'agit d'une concertation parallèle à l'institutionnelle.

La phase 1 s'est déroulée de janvier à avril je crois, à peu de chose près, elle a pris la forme d'ateliers thématiques, alors que celle-ci a une configuration totalement différente puisque, comme l'a dit M. Bertault, nous avons souhaité travailler au plus près du terrain. Puisque je vous rappelle que la concertation institutionnelle a permis au préfet de valider dans un premier temps l'aire d'étude, et ensuite de faire valider par le ministre le fuseau de moindre impact, donc l'objectif précis de cette phase 2 de la concertation c'est de déterminer en quelque sorte le tracé de la ligne à l'intérieur même du fuseau de moindre impact.

Concernant ce fameux fuseau de moindre impact j'ai une question à vous poser, Monsieur Bertault, dès à présent, et à RTE aussi, mais je vous fais a priori confiance. Nous avons convenu que la phase 2 de la concertation ne pouvait démarrer qu'à partir du moment où le ministre aurait validé le fuseau de moindre impact. M. Mercadal m'a fait savoir que ce fuseau de moindre impact a été validé par le ministre. Je suis, en revanche, extrêmement surpris que nous n'ayons eu aucune information officielle, et plus particulièrement de M. le Préfet. Je pense que M. le Préfet, compte tenu du fait qu'il est dans le département depuis pas très longtemps, n'a peut-être pas tout à fait pris la mesure de ce que représente le dossier THT dans le département, et il lui a peut-être échappé que les élus et les collectifs associatifs sont des acteurs incontournables de ce dossier, et qu'il convient de les tenir informés au jour le jour.

A ce jour, autant que j'ai pu lire mon courrier, je n'ai pas été informé officiellement que le ministre a validé le fuseau de moindre impact. Vous me répondrez tout à l'heure, je sais que le ministre a envoyé un courrier au président du directoire de RTE et un courrier au préfet, mais nous, nous n'avons pas d'information officielle. C'est un point que je voulais souligner.

L'objectif de cette phase 2, je vous l'ai dit, il est très simple, enfin façon de parler, il s'agit de travailler au plus près du terrain. Nous avons d'une certaine manière la chance d'influer positivement et de peser sur le dossier de mise à l'enquête publique. Ce n'est pas tous les jours que cela nous arrive, à nous élus, je pense que tous les élus sont là pour le confirmer. Nous avons la possibilité de donner notre avis sur ce que sera le dossier de mise à l'enquête publique. C'est quand même quelque chose d'important.

Cette phase 2 donc, des ateliers territoriaux décentralisés, vous l'avez bien compris, puisque l'on veut être au plus près du terrain, il s'agit évidemment de régler les problématiques locales qui vont se révéler, en particulier tous les points singuliers que nous identifierons, qui sont en partie identifiés déjà. Il y aura quand même pas mal de travail. Ces ateliers territoriaux, M. Bertault l'a dit, sont présidés par des élus, par des maires. C'est moi qui préside l'atelier Centre. Je voudrais enfin préciser que ces ateliers sont fermés, fermés au sens où ils ne sont pas ouverts au public, il faut dire les choses très clairement. Les participants à ces ateliers sont à peu de chose près les mêmes que ceux qui ont participé à la phase 1, plus les élus locaux directement concernés évidemment, qui dans la phase 1 étaient représentés par un certain nombre d'entre nous. A ces ateliers il y a les représentants des élus, les représentants des collectifs associatifs, les représentants du Conseil général, je pense que le Conseil général a été invité aussi, les représentants des parlementaires, bien évidemment le porteur de projet, et les représentants de la Commission Nationale du Débat Public.

Je voudrais terminer par deux remarques avant d'ouvrir en quelque sorte le débat, et plus particulièrement avant de donner la parole à RTE. D'abord, concernant la question du garant de la concertation, je voudrais préciser que le garant de la concertation était et reste Georges Mercadal, auquel j'associe évidemment M. Bertault. Je donne cette précision parce que nous, présidents d'ateliers, nous ne pouvons pas avoir le même rôle qu'avaient les garants de la concertation quand ils pilotaient les commissions thématiques, pour une raison très simple, c'est que vous étiez, Monsieur Bertault, et vos collaborateurs, on peut dire les garants impartiaux de la concertation

M. BERTAULT.- Ce qu'on reste.

M. PERALBA.- Ce que vous restez. Il se trouve que les présidents d'ateliers sont des maires, et les maires s'efforceront -comme je vais m'efforcer de le faire- d'être en quelque sorte les garants impartiaux, mais impartiaux de la qualité des échanges et de la fidélité un peu des comptes rendus que nous rendrons. Mais notre impartialité forcément s'arrêtera là, et tout le monde peut le comprendre, M. Decoeur y compris, puisque les maires nous avons été, nous sommes toujours du côté de ceux qui se sont battus depuis 2001 contre ce projet, et qui considérons toujours aujourd'hui que ce projet nous est imposé.

Je voulais quand même préciser que les limites de notre impartialité existent inévitablement. Et donc si je peux me porter garant personnellement en tant que président de cet atelier, et je pense que mes collègues en feront de même, je me porterai surtout garant de l'intégrité de nos territoires. Cela me paraît essentiel, parce que je pense qu'il y aura quand même des parties de territoire à défendre encore, jusqu'au petit centimètre carré.

La seconde remarque que je voulais faire, c'est la question du calendrier. Concernant le calendrier, M. Bertault vous l'a mis en perspective, dans chaque atelier ont été prévues trois réunions : elles suffiront peut-être, il faudra peut-être en programmer d'autres, nul ne peut le dire aujourd'hui, je pense que cela dépend du nombre de problèmes qui se poseront, et de la rapidité avec laquelle nous trouverons des solutions. Je voulais le dire, et je m'adresse aux participants à cet atelier, par rapport à ce calendrier, puisque l'objectif c'est que M. Mercadal fasse son rapport vers le 15 janvier, puisque RTE s'est engagé à rendre son dossier de mise à l'enquête courant février, vous

avez pris cet engagement, ce que je voulais dire c'est que pour nous la question des délais n'est pas une priorité en soi. Nous n'avons pas, et mes collègues n'auront pas la volonté, rassurez-vous, délibérée de ralentir la procédure, mais il n'est pas question non plus de bâcler des problèmes et de laisser sur le bord de la route des problèmes en suspens. Nous prendrons le temps qu'il faudra, cela dépendra surtout de la réactivité avec laquelle RTE - il faut dire INELFE peut-être maintenant... On va dire RTE puisque tout le monde connaît RTE, cela dépendra un peu de la manière dont RTE résoudra les problèmes qui ne manqueront pas d'être soulevés.

Voilà ce que je voulais dire en introduction. Pour cette première réunion, je pense que RTE va très certainement maintenant nous présenter de manière globale on va dire les contraintes liées à la biodiversité, ensuite les contraintes liées aux structures existantes et à celles en projet, puisqu'il faut prendre en compte évidemment l'existant et ce qui est prévu. Et ils ne manqueront pas, je l'espère, de mettre en perspective l'état de leurs études au niveau de la recherche du tracé de moindre impact, on va appeler ça le tracé de moindre impact. Donc j'invite dès à présent RTE à ouvrir très largement les tiroirs, et à nous montrer dans le menu détail l'état de leurs réflexions à ce jour.

J'ai oublié de remercier mon collègue et ami Rémy Attard, maire de Trouillas, qui a bien voulu nous inviter. Je remercie tous les participants, bien sûr. J'en ai terminé pour l'instant. Peut-être que le plus simple c'est que chacun se présente maintenant.

M. Claude MARCON.- Président d'association locale de défense de l'environnement et représentant du Collectif Non à la THT.

M. Jean ROQUE.- Premier adjoint commune de Toulouges.

M. Rémy ATTARD.- Maire de Trouillas.

M. Roland NOURY.- Maire de Saint Jean Lasseille.

M. Jean-Louis TOR.- Premier adjoint de Saint Jean Lasseille.

M. Louis PUIG.- Maire de Ponteilla-Nils.

M. Pierre DUPOUY.- Je représente Jacqueline Irlès, député.

M. Henri BADIE.- Adjoint à Banyuls-dels-Aspres.

M. François BERTAULT.- Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Je reprendrai la parole.

M. Elie PERARNAU.- Représentant du Collectif Non à la THT.

M. AYATS.- Représentant du Collectif Non à la THT.

M. Yves DECOEUR.- Directeur du Projet France-Espagne.

M. Jannick BOULIN.- Concertant France-Espagne.

M. Jean-Marc PAGES.- Bureau d'Etudes GEOKOS, qui travaille pour le compte de RTE sur les études d'environnement

Mme Isabelle LILLI.- Secrétariat Logistique.

Mme Nathalie CANEVET.- Collaboratrice d'Isabelle Lilli.

M. Jean-Louis VERNET.- Délégué à l'environnement à la commune de Canohès.

M. Jean-Louis CHAMBON.- Maire de Canohès.

M. Jean-Claude PERALBA.- Maire de Villemolaque, et toujours président du Sydeco.

M. BERTAULT.- Merci de votre introduction. C'est vrai que la C.N.D.P. jusqu'à présent n'a pas organisé sa présence de garantie jusqu'au point où nous l'apportons à l'occasion de cette seconde phase de concertation. Contrairement en effet à la première phase, comme l'a dit Jean-Claude Péralba, nous serons moins présents, moins actifs, nous serons plus en second rideau et en tant qu'instance d'appel s'il y a des problèmes entre le maître d'ouvrage et les représentants des collectivités ou des associations.

En ce qui concerne le calendrier, c'est vrai, je me souviens qu'au début de la première phase on disait que c'était trop court, s'il convient de faire une quatrième réunion et de l'intercaler fin décembre ou début janvier, il est évident que l'on ne campe pas sur trois réunions. Mais j'insiste sur le fait que si l'on peut terminer les travaux de réflexion communs à la date que j'ai précisée, ce serait une bonne occasion de faire avancer les choses, et je pense en effet que cela dépend de la réactivité du maître d'ouvrage.

Dernier point, je voudrais dire qu'à l'image de M. Péralba, comme je vous l'ai dit les autres ateliers sont présidés par des élus, c'est-à-dire que l'atelier du nord, tout au nord, qui concerne la commune de Baixas, sera présidé par M. Foxonet, l'atelier nord pour le tracé de Baixas jusqu'au point de départ de la LGV à Toulouges sera présidé par M. Caseilles, et la réunion se tiendra demain après-midi ; l'atelier sud qui a pour mission principale de regarder les problèmes liés au tunnel et de son approche dans les contreforts des Albères, sera présidé par M. Alexandre Puignau.

Je voudrais enfin préciser que mercredi prochain après-midi, il y aura une réunion commune des quatre ateliers, et je demanderai si c'est possible à ce que vous ne veniez pas trop nombreux, puisqu'il y aura les quatre ateliers qui seront réunis, pour discuter...

M. PERALBA.- Ne dites jamais ça à des élus !

M. BERTAULT.- Je sais bien, mais enfin je peux me permettre de le dire... Afin que sous la présidence, et là Georges Mercadal sera présent, soient évoqués les problèmes liés aux champs magnétiques, en présence d'un expert sollicité notamment par le Collectif Non à la THT, en l'occurrence M. Le Ruz. Donc vous êtes cordialement invités à participer à cette réunion, sachant que, comme nous avons prévu de tenir cette réunion salle Sabaté, nous ne pouvons pas être présents à 50, 60, ou 70. Je voulais préciser ce point.

M. PERALBA.- J'invite entre autres les collègues et les représentants d'associations, enfin le Collectif sera présent évidemment, mais les maires qui sont intéressés à y venir. Ceci étant dit, pour la bonne organisation de la réunion il serait peut-être important d'ailleurs avant que nous nous quittions que chacun dise de façon concrète s'il vient ou s'il ne vient pas.

M. BERTAULT.- C'est le mercredi 2 décembre à 14 heures 30, et pour le moment c'est à la salle Sabaté que vous connaissez tous, l'annexe de la préfecture, au troisième étage, donc l'ensemble des partenaires, avec la participation de M. Le Ruz qui a déjà eu l'occasion de faire entendre sa voix à l'occasion de la première phase de concertation également à la demande du Collectif Non à la THT.

M. PERALBA.- Merci, Monsieur Bertault. Pensez à faire savoir à Mademoiselle Lilli si vous serez présents ou pas. Monsieur Decoeur, je pense que le plus simple est de vous passer la parole.

M. DECOEUR.- Merci, Monsieur le Président.

Peut-être d'abord pour répondre au souci que vous avez exprimé par rapport à la validation du fuseau de moindre impact par le ministre, j'ai -et je la projette sur l'écran- la lettre du ministère en date du 27 octobre, elle est très courte, c'est envoyé à M. Dominique Maillard qui est le président du Directoire de RTE :

« Monsieur le Président, je vous informe que le préfet du Département des Pyrénées-Orientales m'a adressé les comptes rendus des réunions de concertation concernant le projet de lignes d'interconnexion entre la France et l'Espagne. J'ai décidé de retenir comme fuseau de moindre impact pour ce projet le fuseau proposé par le préfet. Dans ces conditions, je vous invite à m'adresser le dossier de demande de déclaration d'utilité publique en vue du lancement de la procédure réglementaire.

Je vous prie... », etc.

M. PERALBA.- Merci. C'est ce que m'avait dit M. Mercadal, mais nous n'avons pas eu l'information.

M. DECOEUR.- M. le Président vous a indiqué l'ordre du jour de la réunion d'aujourd'hui. J'ai envie de dire que c'est un ordre du jour qui couvre pratiquement l'ensemble des réunions, des deux, trois ou quatre réunions que nous aurons dans cette formation en vue d'identifier le tracé de moindre impact à l'intérieur du fuseau de moindre impact. On vous propose de procéder je dirai déjà de façon interactive, ce n'est surtout pas un exposé ex cathedra, justement on va parler du terrain, on va parler des éléments que l'on a relevés sur le terrain, et surtout on va être à votre écoute, on va vous faire des propositions, on va écouter les vôtres, le but de l'exercice étant d'identifier si possible ensemble un tracé de moindre impact à l'intérieur du fuseau de moindre impact. C'est comme ça que l'on envisage le fonctionnement de cette réunion et de l'ensemble des réunions de tous les ateliers.

De la même façon que nous avons procédé pour la recherche de l'aire d'étude et la recherche du fuseau de moindre impact, vous voyez que petit à petit on se rapproche du détail, eh bien, on vous propose de procéder exactement de la même façon, c'est-à-dire d'examiner un peu toutes les données, environnementales notamment, géographiques, de l'activité humaine, etc., de ce fuseau, de parler aussi des différentes contraintes qui peuvent exister à l'intérieur du fuseau de moindre impact. Ceci étant des données extrêmement importantes pour essayer d'identifier ensemble le tracé à l'intérieur du fuseau de moindre impact.

Je sais que dans l'assemblée il y a déjà un certain nombre de personnes qui ont assisté à des réunions. On avait prévu de faire une mise à niveau, c'est un peu lapidaire, vous avez déjà sûrement pris connaissance d'un certain nombre d'informations, mais faire un certain nombre de rappels pour ceux qui n'ont peut-être pas assisté aux réunions précédentes, de la phase 1, de telle

façon à s'assurer que tout le monde ait à peu près le même degré d'information sur le projet dans le but de pouvoir participer au mieux à l'objectif.

J'ai préparé déjà quelque chose. Vous me direz si vous le connaissez, si vous le connaissez je passe très vite, sinon je m'y attarde un peu plus.

(Projection)

Les principales informations sur le projet :

Le point de départ du projet, vous le savez, c'est l'accord intergouvernemental franco-espagnol qui est intervenu lors de sa signature à Saragosse le 27 juin, qui, lui, donne très clairement la nature du projet, et cet accord est issu des recommandations de la Coordination européenne faite par M. Monti. L'accord stipule la nature du projet, une liaison entièrement souterraine et en courant continu ; c'est extrêmement important, on nous pose des questions : « mais est-ce que de temps en temps la ligne passera en aérien ? » : non, elle est entièrement souterraine, et en courant continu entre Baixas et Santa Llogaia, son tronçon transfrontalier. Il a été précisé dans cet accord que le tracé est à privilégier le long d'infrastructures existantes, et il précise aussi la société qui a en charge ce projet, c'est une société franco-espagnole faite à 50/50 par les gestionnaires de réseaux de transport d'électricité français et espagnol, à savoir la société INELFE : INterconnexion ELectrique France-Espagne.

La situation géographique du projet, excusez-moi, la carte est un peu floue. Vous voyez le poste de Baixas à côté de Perpignan, bien sûr, et le poste de Santa Llogaia qui se situe en banlieue ouest, sud-ouest de Figuéras.

L'essentiel du projet : je vais passer vite, je crois que l'introduction a permis de dire que le fuseau de moindre impact résultait de la phase 1 de la concertation. Le fuseau de moindre impact englobe, d'une part l'extension du poste électrique de Baixas, puisque, même si ça vous intéresse un peu moins directement, mais ce sera l'objet de l'atelier 1, le poste électrique de Baixas va s'étendre ; le fuseau suit la liaison électrique souterraine à 225 000 volts Baixas – Le Soler, avant de rencontrer la LGV, parce qu'il y a une liaison souterraine à 225 000 volts qui a été posée il y a à peu près deux ans et demi ; ensuite le fuseau longe la LGV Perpignan-Figuéras, de Toulouges jusqu'au tunnel de la LGV, et le fuseau prévoit la traversée du massif montagneux des Albères, par un tunnel dédié qui sera immédiatement voisin du tunnel LGV et qui sera de longueur à peu près voisine, c'est-à-dire 8 km, dont 7 km en France.

La carte du fuseau de moindre impact : vous voyez que l'on suit parfaitement la LGV. Le fuseau de moindre impact on l'avait évasé ici pour prévoir plusieurs solutions de tunnel, mais il est clair qu'à l'intérieur de ce fuseau de moindre impact on prendra un tunnel au voisinage du tunnel LGV, c'est l'objet de l'atelier 4.

L'essentiel, les chiffres-clefs du projet, longueur totale de la liaison Baixas à Santa Llogaia : 60 km environ, dont 35 en France.

Pour ceux qui prennent des notes, libre à vous, mais pour éviter que vous ayez à prendre des notes, on vous enverra à chacun un CD-ROM avec l'ensemble des présentations.

Donc, longueur de la liaison : 60 km, dont 35 en France. C'est une liaison à courant continu. Cette liaison à courant continu, il faut la raccorder au réseau général qui est en courant alternatif. Cela veut dire qu'il faut une station de conversion. Et une station de conversion c'est un peu comme mon transfo alternatif continu de micro-ordinateur, sauf que c'est quand même nettement plus haut. Ce n'est pas tout à fait le même niveau de tension, ce n'est pas tout à fait la même puissance, mais ça prendra un peu plus de place que la petite boîte là.

Coût prévisionnel de ce projet : 700 M€ de Baixas à Santa Llogaia, avec un financement à 50 %, quelle que soit la répartition géographique, 50 % français, 50 % espagnol, via INELFE, leur société commune. J'ai mis un nota bene : un financement européen en cours de décision qui pourrait atteindre 225 M€ - vous voyez que j'ai été prudent dans ce que j'ai écrit, parce que ces 225 M€ de financement européen ne sont pas acquis, ils sont soumis à l'examen d'un dossier que nous avons remis à la mi-juillet, qui est en cours d'instruction, et pour lequel on vient de nous demander d'ailleurs des compléments. Normalement on devrait avoir la réponse en décembre, on aura soit 0, soit 225, soit une somme intermédiaire entre 0 et 225, parce qu'il y a un certain nombre de conditions à remplir.

Le calendrier du projet, je parle là de la partie française : la concertation phase 2 on y est ; début 2010, ce que rappelait Monsieur le Président, on compte déposer le dossier de demande de déclaration d'utilité publique au mois de février ; de 2010 à 2011 une instruction administrative, d'une part de la déclaration d'utilité publique, avec l'ensemble des gestes qui vont avec, consultation des maires et des services de l'Etat et enquête publique pour les plus connus, mais il y en a d'autres ; ensuite on a un projet d'exécution, un permis de construire, et une fois l'ensemble de cette instruction administrative déroulé, on peut commencer les travaux, on situe ça vers la mi-2011, et deux ans et demi de travaux environ, c'est-à-dire une mise en service vers la fin 2013, début 2014.

Rapidement, un zoom sur l'instruction administrative. Si l'on dépose le dossier de demande de DUP en février 2010, ce que l'on compte faire, donc consultation des maires et des services de l'Etat, je pense que les maires savent bien ce que c'est, des enquêtes publiques vers la mi-2010 : enquêtes publiques sur la déclaration d'utilité publique, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et sur la loi sur l'eau ; et enfin, l'arrêté ministériel de déclaration d'utilité publique que l'on verrait bien vers la fin de l'année 2010, puis l'instruction du projet d'exécution pour la liaison souterraine et pour l'extension du poste, et enfin du permis de construire pour l'extension du poste seulement, en début 2011.

Cela veut dire que vous, maires, vous allez être sollicités à de nombreuses reprises séquentiellement sur l'ensemble du projet.

Quelques repères techniques, rapidement, sur le projet. La technologie vient d'être choisie de façon commune par les Français et les Espagnols. C'est une technologie de type VSC. Alors, ça ne parle qu'aux spécialistes. Il y a aujourd'hui deux technologies en présence dans le monde du courant continu : la technologie dite LCC, et la technologie dite VSC. La technologie VSC est une technologie beaucoup plus récente, elle date d'une petite dizaine d'années. C'est pourquoi il y a eu un choix pas évident à faire, c'est qu'aujourd'hui la liaison la plus puissante qui existe au

monde avec cette technologie VSC est une liaison de 400 MW, alors que nous, notre projet c'est une liaison de 2000 MW. Vous voyez qu'il s'agissait en fait, pour ce choix, d'avoir des garanties de la faisabilité sur cette solution-là, qui présente un certain nombre d'avantages, d'avoir des garanties de la part des constructeurs, ce qui se travaille, ce qui ne se décrète pas.

Donc la technologie a été choisie. L'intérêt de cette technologie c'est que d'abord on peut utiliser des câbles plus modernes, c'est-à-dire des câbles avec ce qu'on appelle un isolement polyéthylène, c'est-à-dire pas de câbles à huile, et deuxièmement, c'est parce que la surface occupée par la station de conversion alternatif-continu est beaucoup plus réduite, à peu près de l'ordre de 50 %, par rapport à la technologie LCC, qui est une technologie moins moderne et qui a peut-être une cinquantaine d'années mais qui marche très bien, qui n'a plus rien à prouver en ce qui concerne son fonctionnement.

Une première mondiale pour une liaison de cette puissance. Niveau de tension vraisemblable, alors quand je dis vraisemblable, on est assez bien focalisés sur ce niveau de tension, il faut savoir que l'on peut faire pratiquement le niveau de tension que l'on veut, puisque là on est relié au réseau général qui lui est à 400.000 volts, par des stations de conversion alternatif continu. Et là, comme c'est une liaison isolée, on peut choisir son niveau de tension, on choisit son niveau de tension bien entendu parce que pour une puissance la tension est liée au courant, etc., donc il faut regarder les choses de façon bien précise, et on est assez bien calés sur 320 000 volts.

Une liaison souterraine qui va être composée de deux paires de câbles, et, j'ai un petit schéma derrière, des jonctions entre câbles tous les 800 à 1000 mètres.

Voilà une coupe. Pour ceux qui ont fait partie ou qui ont travaillé dans le cadre de la commission « mise en souterrain et environnement » de la phase 1 en mars 2009, c'est un document qu'ils connaissent. Ici, vous avez deux paires de câbles, ces deux paires de câbles sont espacées d'un entre axe de 2 mètres, sont posées à 1,60 mètre, c'est de la pose classique, après suivant les cas particuliers on peut être amené à être plus bas, moins bas, etc. On a donc 1,60 mètre, vous voyez qu'on est dans des blocs fourreaux qui font à peu près 50 cm de hauteur, chaque bloc fourreau -on ne l'a pas marqué ici- fait à peu près 95 cm de largeur. Ce qui fait que l'on occupe à peu près 3 mètres, 2,90 mètres exactement d'une extrémité d'un bloc fourreau de la première paire à l'extrémité du bloc fourreau de la deuxième paire. Et on a une emprise de servitude, avec une bande de garde – et on y reviendra- de 2 mètres de part et d'autre. Ce qui fait qu'on a une emprise de servitude, retenez 7 mètres, suivant les cas ça peut varier, il y a des cas particuliers, mais retenez 7 mètres de servitude.

Chaque câble, c'est un câble de diamètre 150 mm environ, donc ce n'est pas du petit câble d'alimentation de lampe de chevet, ça fait 15 cm de diamètre chacun de ces quatre câbles. Les tout petits câbles que vous voyez sont des câbles à fibre optique, qui eux sont là pour le contrôle commande de liaison.

Voilà la disposition des câbles classique dans le sol. Voilà ce que sont des jonctions, alors j'ai pompé ça dans les études de faisabilité de constructeurs, une jonction c'est un ouvrage maçonné, pour une paire de câbles, donc un câble qui arrive ici, un câble qui arrive d'un côté, et on

reconstitue le câble, ce qui fait que la jonction en fait c'est quelque chose de plus gros que le câble. C'est un peu comme une boîte à câble, sauf que c'est un peu plus compliqué pour les faire, mais comme les boîtes coulées c'est un peu ça.

Les travaux, alors ce n'est pas des travaux comme ça, puisque le projet de liaison est un projet qui a un caractère relativement exceptionnel, il ne s'en est pas fait comme ça en France. Pour montrer un peu ce que c'est que les travaux de pose de liaison souterraine, voilà la liaison souterraine qui est chez nous, chez vous, qui est la liaison à 225 000 volts Baixas - le Soler. On doit être sur la D 614, le poste de Baixas est par-là. Et pour une liaison souterraine à 225 000 volts à courant alternatif, qui prend 1,25 mètre, 1,30 mètre de large si je me rappelle bien, voilà où l'on met les câbles. Au niveau ouvrage maçonné voilà ce que ça donne. Je ne vous dis pas que ce sont exactement les mêmes dimensions que pour la liaison France-Espagne, mais ça donne une idée du type de travaux qui est réalisé.

De la même façon, on doit être au nord du reg de Manadell, au fond on doit avoir la départementale qui va sur Baho je crois, voilà les câbles qui sont posés, les câbles de liaison 225 000 volts. Là aussi ça vous donne une idée, c'est une liaison qui a été posée il y a deux ans et demi.

Champs électromagnétiques : on a dit qu'il y avait une réunion qui allait être spécifique sur la méthodologie des champs électromagnétiques. Il n'en reste pas moins que, au cours de la première phase, on a abondamment parlé des champs électromagnétiques, et j'ai essayé rapidement de résumer les quelques éléments. Il faut savoir que l'appellation « électromagnétique », c'est la superposition de deux choses, d'abord le champ électrique, et, deuxièmement, le champ magnétique. Retenez que pour toute liaison souterraine en alternatif ou en continu le champ électrique est nul, tout simplement parce qu'il y a un écran autour du câble, et donc ça annule le champ électrique à l'extérieur. Ce n'est pas vrai pour les lignes aériennes, mais pour les lignes souterraines le champ électrique est nul, donc exit le champ électrique, et on ne parle maintenant plus que de champ magnétique.

Le champ magnétique, pour une liaison à courant continu, est un champ magnétique statique, et quand on dit statique ça veut dire qu'il est continu, puisqu'il est en courant continu. Ce champ magnétique a une valeur qui dépend d'un certain nombre de facteurs. Premier facteur, c'est le point de mesure là où on est par rapport au câble : plus on est loin plus le champ sera faible, plus on se rapproche du câble plus le champ va être élevé. Deuxième facteur de variation du champ magnétique, c'est le courant qui circule dans les liaisons. Le champ magnétique est dû au courant, donc un courant faible provoquera un champ magnétique faible, un courant fort provoquera un champ magnétique plus fort. Il dépend aussi de la disposition des câbles, c'est-à-dire de leur profondeur et de leur écartement.

Tout cela on le reverra dans la réunion méthodologie, mais je le dis pour ceux qui n'étaient peut-être pas présents dans la phase 1.

Une fois que l'on a donné quelques éléments sur le champ magnétique, quelques chiffres. Le champ magnétique dû à la liaison, et on verra pourquoi je dis bien dû à la liaison parce qu'on verra qu'il y a une deuxième source de champ magnétique qui est tout simplement un champ

magnétique naturel, qui est le champ magnétique terrestre, qui va venir se superposer au champ magnétique dû à la liaison.

Le champ magnétique dû à la liaison aura une valeur maximale de l'ordre de 100 microteslas à 1 mètre à la verticale des câbles. Je redis ce que l'on a dit dans la commission « courant continu et santé ». Ce champ magnétique décroît très vite avec la distance. Et, je reprends les conclusions de la commission « courant continu », l'objectif c'est une valeur maximale de l'ordre de 150 microteslas pour la totalité du champ magnétique, à savoir la liaison plus le champ magnétique terrestre, c'est la conclusion : un champ magnétique terrestre statique, je vous rappelle qu'il vaut à peu près 50 microteslas, un microtesla c'est un millionième de tesla, et un millitesla c'est un millième de tesla. Sachant que la valeur de la recommandation européenne sur les champs magnétiques est de 40 milliteslas, c'est-à-dire 800 fois plus que le champ magnétique terrestre, et de l'ordre de 300 fois plus que la valeur maximale qui est ressortie des discussions de notre commission « courant continu et santé ».

Voilà pour vous situer quelques ordres de grandeur du champ magnétique. Et le plan de travail, je voulais terminer par là pour les champs magnétiques pour la réunion d'aujourd'hui, parce que ce sera l'objet de nos réunions ultérieures, on va avoir la réunion méthodologique le 2 décembre, M. Bertault l'a rappelé, immédiatement après cette réunion de méthodologie pour laquelle j'espère un accord sera trouvé, on fera des calculs d'application pour chaque configuration de terrain, puisque l'on a montré que ça dépendait des configurations de terrain, donc pour chaque configuration de terrain on calculera le champ magnétique qui fournira la valeur maximale de ce champ en fonction de la distance au câble, ensuite on calculera je dirai pour un certain nombre de dispositions, une fois que le projet de détail sera terminé, puisque vous avez vu que cela dépend de la profondeur à laquelle on est, de l'écartement des câbles, une fois que l'on aura les plans de détail, -et ce n'est pas avant 2010- on fera un calcul pour être encore plus précis et pour affiner encore plus les valeurs de champs magnétiques tout le long de la liaison qui correspondront à la disposition qui aura été arrêtée pour les travaux.

Une fois que ces valeurs de référence de champs magnétiques auront été calculées, elles serviront pour le contrôle de conformité dans le cadre de la recommandation qui a été faite suite à la commission « courant continu et santé », pour bien vérifier que ces valeurs qui auront été calculées, pour lesquelles on aura vérifié qu'elles étaient inférieures au seuil souhaité de 150 microteslas, on fera des mesures de vérification sur la base de ces valeurs de référence.

Je voulais juste rappeler la démarche par rapport aux champs magnétiques, puisque ce sera l'objet de la réunion méthodologie du 2 décembre, et d'ateliers aussi, puisque les ateliers examineront l'application de cette méthodologie.

J'en ai pratiquement terminé. Concertation phase 1 de janvier à mars 2009, je crois que l'on en a abondamment parlé, je n'y reviens pas. Simplement, les outils d'information et d'expression qui ont été mis à la disposition du public, à savoir le site internet, les cartes T à l'intérieur des mairies, les coupons de participation dans la presse, et une organisation spécifique pour répondre aux questions qui nous arrivent, au jour du 17 novembre on avait 119 questions, on en a

peut-être 2 ou 3 en plus, tout cela c'est pérenne et ça continue bien entendu à fonctionner. La phase 2 on y est, on en a largement parlé, on va la mettre en musique cette phase 2. Les quatre ateliers, M. Bertault les a rappelés tout à l'heure, les voilà sur la carte.

La méthodologie des travaux des ateliers que l'on propose : on présente les informations nécessaires pour l'identification d'un tracé au sein du fuseau concernant la zone qui nous intéresse, ensuite ces informations intègrent les résultats des études faune, flore, hydrologie, que nous avons demandées et qui ont donné lieu à des restitutions, à des documents que j'ai ici. Et après, ce qui est intéressant et important c'est que l'on pourra commencer à discuter ensemble de visualisation de possibilités de tracé en fonction des éléments que l'on aura à rappeler par l'intermédiaire de Jean-Marc Pagès et par l'intermédiaire des éléments que vous nous avez déjà communiqués ou que vous pourrez nous communiquer, s'il y en a qui sont réputés manquants dans l'inventaire que l'on a fait.

J'en ai terminé pour la présentation, que j'avais appelée un peu « mise à niveau ». S'il y a des questions là-dessus ?...

M. PERALBA.- Je vais demander tout simplement s'il y a des questions sur cette présentation générale. La discussion est ouverte évidemment. Mais je souhaiterais, après la réponse aux questions si questions il y a, que RTE aille au plus vite au niveau de la problématique locale, puisque là nous sommes sur un niveau de généralités sur l'ensemble de la ligne, ce qui nous intéresse nous, en tant qu'atelier, c'est les problèmes locaux. Je ne sais pas combien nous prévoyons de temps pour cette réunion, vous parliez de deux heures je crois, nous avons pratiquement consommé une heure, il me semble qu'il faudrait accélérer pour que nous puissions discuter, qu'au moins avant de se quitter vous nous fassiez un petit survol comme vous savez si bien le faire des propositions de tracé, que nous puissions identifier des points singuliers, que nous puissions discuter un peu.

Y a-t-il des questions sur ces généralités ? Parce que ça reste des généralités. Il n'y a pas de question, vous pouvez poursuivre, Monsieur Decoeur.

M. DECOEUR.- Je vais passer la parole à Jean-Marc Pagès pour la présentation justement des éléments.

M. PAGES.- D'abord au niveau de la méthode de travail, elle vous a été présentée assez rapidement. En fait on a travaillé au sein du fuseau pour la recherche de tracés, de la même façon si vous voulez que le travail qui a été fait au sein de l'aire d'étude pour aller vers le fuseau. C'est-à-dire qu'il y a vraiment ces étapes aire d'étude, fuseau, tracé, à savoir que l'on a fait une cartographie environnementale au sein du fuseau, avec bien sûr des descripteurs plus fins, avec un travail à une échelle plus fine, mais en fait la démarche reste globalement la même.

L'environnement, on l'a aussi scindé en quatre grands thèmes :

* Le thème milieu physique : c'est tout ce qui est topographie, hydrographie, tout ce qui est risques naturels aussi. On a pris les données des plans de prévention des risques par exemple.

* Le deuxième grand thème : c'est le thème milieu naturel, il y a une étude qui a été lancée par RTE sur la faune et la flore, je vous en parlerai tout à l'heure.

* Le thème qui est à notre avis principal : c'est le thème milieu humain, l'on a regardé les problèmes d'habitat, les problèmes d'urbanisme, d'agriculture, d'équipement. On a toute une série de cartes sur cette thématique.

* Et le quatrième grand thème : c'est le thème patrimoine et paysages, c'est-à-dire tout ce qui est archéologie, est-ce qu'il y a des données concernant le patrimoine culturel, tout ce qui est lié aussi au tourisme.

Ce que je vais faire aujourd'hui c'est d'abord vous présenter un peu le travail qui a été fait sur cette analyse de l'état initial de l'environnement au sein du fuseau. Ce qui est intéressant aussi, c'est de savoir si justement vous auriez éventuellement des éléments qui vous semblent importants pour compléter ce travail. On est vraiment dans une démarche où tout reste ouvert.

Au niveau donc du milieu physique, on a fait deux grands types de cartes - je vais être assez rapide parce que je ne pourrai pas tout présenter dans le détail. On a fait un travail sur l'hydrographie et la topographie. Par exemple, on a tout ce qui est captages d'eau, là c'est par exemple le captage de Toulouges au niveau de Clairefond, donc avec le périmètre rapproché, le périmètre éloigné. On a aussi tous ces systèmes de trames, c'est en fait lié à une étude hydrogéologique qui a été réalisée par ANTEA spécifiquement au sein du fuseau. Je vais quand même vous en dire quelques mots.

En fait au niveau de cette étude, ils se sont appuyés sur trois critères principaux. Ils ont d'abord regardé comment le fuseau se situait par rapport à tous les captages d'eau, ils ont également regardé tout ce qui est recouvrement géologique, en travaillant couche par couche, et ils ont regardé également les caractéristiques de l'aquifère. Par rapport à cette première analyse avec trois critères principaux, ils ont décomposé après en ce que l'on appelle des sous-critères, par exemple le recouvrement géologique, ils ont regardé la nature du recouvrement, ils ont regardé l'épaisseur, des critères comme ça. Ensuite, ils ont attribué une sensibilité par rapport à tous ces critères pour en fait découper le fuseau avec des zones où les nappes sont plus vulnérables que d'autres. Là où il y a cette trame, ça correspond au sud de la vallée de la Têt, c'est là où l'on a les zones avec les vulnérabilités les plus importantes sur l'ensemble du linéaire. Donc ça été regardé.

Au niveau aussi de cette carte qui présente l'hydrographie, on a regardé bien sûr tout ce qui était zones inondables, On a un certain nombre de zones inondables.

On a pris aussi des éléments qui nous avaient été fournis lors de la consultation des maires, notamment par exemple sur Toulouges on nous avait cité des sources historiques, on les a aussi intégrées dans notre cartographie.

La deuxième carte, c'est la carte risques naturels. On a pris essentiellement tout ce qui était zones inondables, on a pris également les zones à risque incendie (ça concerne plutôt l'atelier 4), et on a pris également les zones réglementaires extraites des plans de prévention des risques naturels prévisibles. On a cartographié tout cela, sachant bien évidemment qu'une liaison souterraine n'est pas non plus incompatible avec la traversée de zones inondables. Tout ça a été pris en compte. Traversée des différentes vallées, la Canterrane, le Réart, on va aller assez rapidement.

La troisième carte, c'est la carte milieu naturel. On l'a mise sur un fond photographique. D'abord ce que l'on a regardé c'était toutes les zones naturelles inventoriées ou réglementées. En fait sur cette section-là on n'a pas de zone réglementée, on ne traverse pas de site Natura 2000, on ne traverse pas d'arrêté de protection de biotope, on n'a pas non plus de zones naturelles inventoriées, on les a un peu plus au sud. Par contre, il y a une étude spécifique qui a été faite sur la faune et la flore. La flore c'est M. Amigo qui a travaillé, la faune c'est M. Cambrony, il y a eu un travail de terrain qui a été très poussé sur cette thématique. Ce que nous avons simplement fait c'est que l'on a repris les principaux résultats. C'est-à-dire que suite à ce travail un peu d'inventaire, il y a eu une hiérarchisation qui a été réalisée, pour savoir vraiment quelles étaient les zones floristiques les plus importantes, les zones faunistiques également, on les a reprises sur cette carte.

Je ne vais pas rentrer dans le détail, je vous présente plutôt aujourd'hui les outils que l'on a utilisés.

Autre carte : après le milieu naturel, c'est tout ce qui concerne le milieu humain. Le milieu humain c'est bien sûr un thème fondamental, on a en fait trois jeux de cartes. On a fait un jeu de cartes sur l'agriculture, un jeu de cartes sur tout ce qui est bâti et équipements, et un jeu de cartes sur tout ce qui est urbanisme. La carte sur l'agriculture, c'est en fait une première approche avec une numérisation de toutes les données agricoles qui proviennent des données de l'IGN. Bien sûr la culture dominante c'est la vigne, l'AOC Côtes du Roussillon, on a également tous les vergers qui sont présents notamment au niveau des principales vallées, la Canterrane, le Réart...

M. BERTAULT.- C'est quoi le jaune et le rose ?

M. PAGES.- C'est la vigne, et ça ce sont les vergers. Je vais assez vite, parce qu'il y a pas mal de choses à dire.

Ce qu'il faut quand même savoir aussi c'est que, à proximité de la LGV, c'est un travail de M. Amigo, il a fait un recensement en fait au niveau de l'occupation du sol, on a 69 % des parcelles qui sont en friches, 3 % en garrigue, 6 % en bois, et 22 % d'espaces agricoles.

M. DECOEUR.- Sur la zone de l'atelier, ou sur toute la LGV ?

M. PAGES.- Sur la partie LGV.

M. PERALBA.- Ces pourcentages sont rapportés j'imagine à la superficie du fuseau de moindre impact ?

M. PAGES.- C'est ça.

M. PERALBA.- Je pense que ça méritera d'être en plus relativisé, puisque quand on passera au tracé lui-même, évidemment l'impact sera moindre.

M. PAGES.- Ce que l'on a fait aussi sur la carte agricole, on a repris des données qui nous avaient été fournies par les maires, notamment par exemple les jardins familiaux, pour nous ce sont des données importantes.

La carte bâti et équipements : d'abord au niveau du bâti, on a travaillé avec un outil qui est la BD TOPO de l'IGN, qui nous donne le bâti avec une échelle très fine. On a utilisé ça. Cette carte reprend aussi tout ce qui est principaux équipements, à la fois les canalisations de gaz, les réseaux, les choses comme ça. Au niveau du bâti, pour présenter très rapidement, bien sûr on a un

certain nombre de bâtiments dans le fuseau, on a d'abord des masses, on a aussi le village catalan, on en parlera. On a également du bâti qui est en bordure de la RD 900, notamment dans le secteur de l'Oliu. On a aussi des bâtisses isolées ou des hangars. Tout cela a été repris. Canalisation de gaz, réseau routier, tout ça a été cartographié sur l'ensemble du fuseau.

Le gaz on le retrouve aussi plus au sud.

M. BERTAULT.- Faites un zoom sur Villemolaque, je me souviens que si on passait à l'est il y avait du bâti, et de l'autre côté il y avait une canalisation de gaz.

M. BOULIN.- La canalisation de gaz n'est pas à Villemolaque.

M. PAGES.- Ce n'est pas à Villemolaque. Ca c'est le village catalan, le bâti est ici.

On va passer à la carte suivante. En matière d'urbanisme on a pris toutes les données extraites des documents d'urbanisme, déjà le zonage, est-ce qu'on est en espace agricole, en zone à urbaniser, en zone d'extension des activités, tout ça a été repris. Tout ce qui est jaune ce sont les espaces agricoles. Ce serait peut-être important de dézoomer pour que l'on puisse bien voir quand même ce que cela représente dans ce secteur-là.

Vous voyez les espaces boisés classés, en vert. NC c'est de l'espace agricole, ND ce sont des zones naturelles, ici ce sont des zones destinées aux activités ou zones d'urbanisme, ça correspond au village catalan, c'est classé UD au niveau des documents d'urbanisme.

Ce qui a été pris aussi, il y a un certain nombre d'éléments paysagers remarquables, par exemple des alignements d'arbres, des choses comme ça, qui sont repérés dans certains documents d'urbanisme, je pense toujours à la commune de Toulouges. Tout cela a été aussi repris sur cette carte.

M. DECOEUR.- On voit beaucoup d'espaces boisés classés au niveau de Tressere, Banyuls.

M. PAGES.- Attention, ce ne sont pas tout à fait des espaces boisés classés, ce sont des espaces en zone ND, l'espace boisé classé c'est celui qui est en trame. Il y a juste celui-là. On est en zone naturelle ND, et on a une zone naturelle qui est en espace boisé classé, ici.

On a un autre jeu de cartes, c'est notre carte patrimoine et paysages. On a tous les monuments historiques ou les sites culturels protégés, on n'a pas de monuments historiques ou de sites au sein de cet atelier. On a un certain nombre par contre de sites archéologiques. On a recensé tout ce qui était sites archéologiques, on en a par exemple en bordure de la Canterrane. On a recensé aussi tout ce qui était zone arborée, sachant qu'une liaison souterraine nécessite un défrichage, on a pris toutes les zones arborées pour voir aussi comment elles se structuraient. On a pris aussi en compte des données, par exemple comme les GR ou des choses comme ça.

Vous avez les gisements archéologiques, toutes les zones arborées qui ont été prises, on a ça sur l'ensemble du linéaire.

Voilà rapidement présentée la base de données que l'on a mise au point pour la recherche des tracés.

M. PERALBA.- C'est un peu difficile peut-être pour les élus d'apprécier s'il y a eu des oublis. Cette étude, pas forcément dans le détail, mais est-ce qu'elle sera disponible sur le CD ?

M. DECOEUR.- Vous aurez toutes les cartes sur le CD.

M. PERALBA.- Quand comptez-vous envoyer le CD ?

M. DECOEUR.- Le temps de le dupliquer. Dans les prochains jours.

M. PERALBA.- Il me paraît important que tous les participants aient le CD suffisamment à l'avance avant la prochaine réunion de la commission.

Mlle LILLI.- On l'envoie aux mairies.

M. PERALBA.- Etant entendu qu'il n'y a pas que les élus autour de la table.

M. PUIG.- Je voudrais savoir si vous passez dans l'emprise du TGV ou si vous achetez à côté. Si vous élargissez, vous passez comment ?

M. DECOEUR.- Pour répondre très clairement à votre question, on n'achète pas. L'implantation des liaisons électriques est régie par une loi de 1906, c'est comme ça, et une ligne électrique est implantée sous le régime de la servitude. Donc on n'achète rigoureusement rien, quel que soit l'endroit où l'on passe.

M. PUIG.- Vous passez sur l'emprise déjà prise par le TGV ?

M. DECOEUR.- C'est justement l'objet : oui, autant que possible.

M. PERALBA.- Monsieur Decoeur, vous pourriez peut-être donner justement, ne serait-ce qu'un pourcentage que vous aviez donné suite à une de mes questions d'ailleurs à l'occasion d'un des ateliers, à mon collègue Louis Puig, je ne m'en souviens plus, mais sur l'ensemble de la ligne, et donc là on est à l'atelier, ce serait important que vous nous disiez pour la prochaine fois, ou dès maintenant si vous l'avez, il est entendu que nous, nous souhaitons que la ligne soit implantée autant que faire se peut sur un linéaire aussi long que possible, dans l'emprise de la LGV, quitte même à déplacer un peu le grillage. Et je crois me souvenir que vous aviez parlé de 60 ou 65 % de linéaire ?... Ou c'est l'inverse. Mais enfin, donnez ces ordres de grandeur, ça pourra éclairer.

M. DECOEUR.- On avait effectivement dans la première phase de la concertation regardé sur quel pourcentage de la LGV on pouvait s'intégrer à l'intérieur de la clôture de la LGV, soit à l'intérieur de la clôture existante, soit à l'intérieur de la clôture en ayant quelque peu déplacé la clôture pour élargir cette emprise. Et la condition pour que l'on puisse déplacer la clôture c'était évidemment que la clôture reste sur un terrain qui avait été acheté par TP Ferro. Alors, on n'a pas refait le pourcentage pour chaque atelier, mais on en était à 46 % effectivement, où on était soit totalement à l'intérieur de la clôture, soit totalement à l'intérieur de la clôture en ayant déplacé le grillage, soit en étant partiellement dans la clôture. Puisque, on l'a vu tout à l'heure, l'emprise de servitude est une emprise de 7 mètres, et il y a des cas où ces 7 mètres peuvent rentrer totalement à l'intérieur du grillage, il y a des cas où ces 7 mètres ne rentrent pas tout à fait à l'intérieur du grillage et on ne peut pas déplacer le grillage autant qu'on l'aurait souhaité.

Donc il faut retenir un peu moins de la moitié, et on l'avait regardé de part et d'autre de la LGV, ce n'était pas très différent d'un côté ou de l'autre, c'était peut-être un tout petit peu supérieur côté est de la LGV mais à peine. Il faut retenir à peu près cet ordre de grandeur-là.

M. BADIE.- Il n'y a pas un problème au niveau du village catalan ? Parking d'auroroute, RD 900 et LGV sont côte à côte.

M. DECOEUR.- Vous avez clairement raison. On va y aller.

M. PUIG.- De toute façon, lorsque l'on verra en détail, village par village, dans une autre phase, ce que vous allez faire, parce qu'il y a des problèmes qui vont se poser, par exemple nous à Ponteilla, on a un projet de station d'épuration qui ramène Nyls sur Ponteilla, ça a été prévu lors du TGV, maintenant il ne faut pas que vous coupiez le moment où on va traverser le TGV et où on va à la station d'épuration.

M. DECOEUR.- Vous donnez un excellent exemple. On a relevé un certain nombre de choses, on avait d'ailleurs questionné je crois l'ensemble des mairies, un certain nombre de mairies nous ont répondu, un certain nombre de mairies ne nous ont pas répondu. Aujourd'hui c'est vraiment l'occasion pour nous dire, votre exemple peut-être de station d'épuration, je ne sais pas si on l'a porté, j'avoue que je ne me rappelle plus du détail, mais si jamais elle nous a échappé justement l'objet de la réunion d'aujourd'hui c'est bien que vous disiez « attention, vous n'avez pas pris en compte cette station d'épuration ». Et donc, il faut évidemment qu'on la prenne en compte pour essayer de déterminer le tracé à l'intérieur du fuseau de moindre impact. C'est bien évidemment l'objet de la réunion d'aujourd'hui.

M. PUIG.- Autre question : comment vous traversez la Canterrane par exemple, en souterrain ?

M. DECOEUR.- On est toujours « souterrain », Monsieur, de A jusqu'à Z.

M. PERALBA.- Pour répondre à Louis Puig, comme l'a dit M. Decoeur, ces problèmes justement il faut les faire remonter à l'occasion de ces ateliers, étant entendu que si sur tel village il y a une problématique bien particulière qui nécessite des discussions particulières entre les élus et RTE, il n'y a pas de raison que l'on n'envisage pas une réunion délocalisée dans la commune concernée, qui ne traitera que du problème de la commune. Mais le but de ces ateliers c'est bien de faire remonter tous les problèmes locaux sur chacune de nos communes.

M. ROQUE.- Est-ce que vous savez aujourd'hui de quel côté passera, ouest, est, de la ligne, et est-ce qu'elle pourra traverser... ?

M. PERALBA.- Vous comprenez que tous les élus sont très impatients de savoir où ça passera, à l'est, à l'ouest, quand est-ce que ça traversera, je crois qu'il faut aller au plus vite sur ce thème.

M. DECOEUR.- On y vient. Je suis aussi impatient que vous. Mais, que l'on s'entende bien, nous ne venons pas aujourd'hui en vous disant : « Voilà, Messieurs, on a pensé pour tout le monde, et voilà ce que l'on a déterminé ». On n'est pas du tout, mais alors pas du tout dans cet état d'esprit. C'est pourquoi, même si cela peut paraître un peu frustrant, et même si vous avez envie de nous secouer, on est en train de vous dire : voilà les éléments que l'on a pris en compte, il y en a peut-être que l'on a oubliés, à partir de ces éléments, eh bien, allons-y. Et on a de la simulation. Et on va dire « quand on va là, voilà ce que l'on rencontre, nous pensons qu'effectivement on peut passer de ce côté-là plutôt que de tel autre, qu'est-ce que vous en pensez ? ».

C'est comme ça que personnellement je souhaite que l'on travaille avec vous. Je me trompe peut-être, vous me le direz si je me trompe, si vous considérez qu'il faut travailler autrement on travaillera autrement. Mais on n'est pas venu aujourd'hui en vous disant : « voilà, Messieurs, le dossier du tracé, il est tout fait, tenez, regardez ». On n'est pas du tout dans cette optique-là.

Justement, pour répondre aux questions : qu'est-ce qui se passe quand on rencontre la Canterrane ?, qu'est-ce qui se passe quand on rencontre l'autoroute ?, qu'est-ce qui se passe au village catalan ?, je donne la parole à Jannick.

M. MARCON.- Très rapidement est-ce que vous auriez un transparent ou une diapo de l'ensemble des contraintes cumulées ? Parce qu'on a le milieu naturel, le milieu humain, est-ce que vous avez superposé ? Ce serait intéressant de l'avoir.

M. PAGES.- C'est un travail qui a été réalisé quand on est passé de l'aire d'étude au fuseau, pour voir le fuseau. Là c'est un travail peut-être qui se justifie moins dans le sens où l'on sait pertinemment que ce qui sera le plus intéressant ce sera bien sûr de se rapprocher au maximum de la LGV, et il y aura certainement deux cas de figure un peu à comparer, c'est-à-dire un tracé est, un tracé ouest. Ce sera un peu comme ça que l'on compte travailler. Sachant que l'on ne va pas aller chercher un tracé de toute façon qui soit en limite du fuseau, ou qui sorte de cette proximité de la LGV.

M. BOULIN.- Vous êtes impatients, on va essayer de répondre à un certain nombre de vos interrogations. Dans un premier temps je vais vous présenter rapidement la coupe de l'ouvrage, mais qui vous a déjà été présentée tout à l'heure, l'emprise du chantier qu'il y aura en conséquence, les infrastructures, les aménagements existants ou prévus, et les sujétions correspondantes, la LGV Perpignan-Figuéras, l'autoroute A9 et son élargissement à venir ; les autres points singuliers et les sujétions correspondantes, les différents concessionnaires que l'on a pu recenser ; et ensuite on pourra vous montrer à l'écran une image du terrain basée sur une vue aérienne qui a été faite en février dernier.

Vous retrouvez la coupe de l'ouvrage que l'on vous a montrée tout à l'heure, que je ne vous re-explique pas.

Au niveau emprise de chantier, une emprise de chantier de 9 mètres, avec la réalisation d'une tranchée d'abord, on rebouche cette tranchée, donc on pose les fourreaux, on fait le béton, on rebouche la tranchée, et ensuite on fait la deuxième tranchée. Donc une emprise de chantier de 9 mètres pour les travaux.

L'infrastructure principale sur cet atelier c'est donc la LGV qui vient d'être réalisée, qui a été mise en service avec malheureusement pas de train. Dans un premier temps, comment peut se positionner la ligne par rapport au grillage de la LGV ? Plusieurs diapos pour vous montrer comment on peut positionner l'ouvrage.

(Projection diapos) Dans ce cas précis, on s'aperçoit qu'entre le fossé et le grillage il y a une largeur suffisante où l'on peut implanter la ligne souterraine. Donc là, pas d'impact en dehors de la clôture.

Ensuite, une deuxième vue, où l'on voit également le fossé, on voit la clôture, et l'espace entre le fossé et la clôture est à peine suffisant pour construire l'ensemble de l'ouvrage. Là, on pourra déplacer la clôture, parce qu'on peut rester dans l'emprise de la LGV, et donc l'ensemble de la ligne sera également dans l'emprise de la clôture en déplaçant la clôture.

Une troisième possibilité : on voit également le fossé, on voit la clôture, on a un espace qui n'est pas suffisant également pour construire l'ensemble de l'ouvrage, mais là il y a un chemin qui a été réalisé, on n'est plus dans l'emprise de la LGV, dans ce cas de figure on ne pourra pas construire l'ensemble de l'ouvrage à l'intérieur de la clôture, il y aura un ouvrage construit à l'intérieur de la clôture, et un second ouvrage qui sera réalisé en dehors de la clôture. Avec l'entre axe de 2 mètres qui subsistera.

M. PUIG.- Et on peut y passer dessus ?

M. BOULIN.- On peut rouler sans aucun problème dessus, c'est la reconstitution du terrain naturel. On déposera la clôture et on la reposera.

Voilà les trois possibilités au niveau des clôtures.

Ensuite, on trouve un certain nombre de bassins de rétention le long de la LGV, comme on voit ici, et là on est près de la voie 105.

M. DECOEUR.- C'est le grand bassin qui est à l'ouest, là on regarde vers le nord.

M. BOULIN.- Quelques difficultés pour passer dans le bassin. Là, on s'oriente plus vers un passage en dehors du bassin, sachant qu'il faut tenir compte de tous ces bassins qui existent, qui ont été réalisés, pour la LGV. Notre but c'est d'utiliser autant que possible les terrains délaissés de la LGV. Il y a un certain nombre de terrains qui n'ont pas été restitués, notre objectif c'est d'utiliser au maximum ces terrains.

Les obstacles et les contraintes, par rapport à cette ligne LGV : il y a un certain nombre de voiries à traverser. Là nous sommes sur le pont de la départementale 23, et on voit au fond le chemin rural 17. Plusieurs possibilités : soit on longera la LGV, soit on contournera l'ensemble de ces routes.

M. DECOEUR.- Il y a un point que l'on voit bien ici. Si on est le long de la LGV, à chaque fois qu'on rencontre un terrassement, le terrassement qui a été fait pour que la route passe au-dessus, on a deux solutions, soit on contourne ce terrassement, soit on transperce ce terrassement. En fonction d'un certain nombre de choses, en fonction des discussions que l'on aura avec vous, nous envisageons les deux façons. Et ça c'est à discuter ensemble.

M. MARCON.- On comprend bien. Justement, pour éclaircir votre propos, deux questions auxquelles vous répondrez peut-être tout à l'heure. Premièrement, est-ce qu'il y a un rayon de courbure, ou est-ce qu'on va prendre les angles droits ?

Deuxième question : la traversée de la LGV est-elle un gros problème ? C'est-à-dire, est-ce qu'on peut slalomer facilement d'un côté à l'autre ?

M. BOULIN.- Pour répondre à votre première question, il y a un rayon de courbure à respecter qui est 20 fois le diamètre du câble. Donc il y a un rayon de courbure relativement important, ce n'est pas l'angle droit, mais un rayon de courbure relativement important.

M. DECOEUR.- On a vu, 15 cm x 20 fois, ça fait 3 mètres, en général on prend un rayon de courbure de 5 mètres, c'est la courbure, quand on braque à fond la voiture c'est pareil, c'est un rayon de courbure de 5 mètres, donc ça tourne quand même pas mal.

M. PUIG.- Si vous allez au bas du talus ça fait loin quand même. Par exemple sur la départementale 23 il y a un sacré talus.

M. DECOEUR.- Oui, il faut aller à 150 mètres à peu près.

M. PUIG.- On a fait une montagne et pour passer vous allez tomber à côté du mas Saint Nicolas où ils ont mis des terrains du TGV, vous allez stocker de la terre, et là vous allez rentrer dans le bois, il n'en est pas question, donc vous allez revenir après.

M. DECOEUR.- Voilà un exemple de discussion qu'on va avoir, on vous donne les éléments, et tout de suite on met en musique derrière.

M. BOULIN.- Concernant votre deuxième question on va y répondre tout à l'heure.

Il y a également un certain nombre de talus artificiels qui ont été réalisés pour des aménagements paysagers le long de la LGV. Il faut savoir que ces talus n'ont pas été stabilisés pour recevoir des installations lourdes, comme un massif béton comme l'on aura à en réaliser, donc il est fortement conseillé d'éviter ces talus.

Le croisement de la LGV, on y vient. La LGV on ne peut pas la traverser très simplement, c'est un ouvrage qui a été réalisé avec des précisions de l'ordre du millimètre, donc on ne peut pas traverser n'importe où n'importe comment. Il est facile de croiser la LGV au niveau des rivières que sont la Canterrane, le Réart et le Tech, là il est facile de passer sous les ponts qui ont été réalisés. Et il est possible avec un certain nombre de points examinés, de traverser la LGV au niveau des passages supérieurs, c'est-à-dire quand la route passe dessous. Donc on a la 612 A, la RD 900. La 618, elle est sur l'autre atelier. Donc à ce niveau-là il faut étudier au cas par cas les possibilités. Sinon, c'est vrai, il n'est pas recommandé de traverser la LGV.

M. DECOEUR.- La réponse vous convient ?

M. MARCON.- Très bien, ça permet de cadrer et de voir un peu.

M. BOULIN.- Une vue aérienne de la Canterrane, là on peut envisager, qu'on soit à l'est ou à l'ouest, de passer sous le pont pour aller de l'autre côté.

M. PUIG.- C'est là qu'on a la station d'épuration, on a un problème.

M. DECOEUR.- C'est une illustration d'un passage d'un côté à l'autre, Monsieur, on ne dit pas « on a prévu de passer là. »

M. BOULIN.- La deuxième infrastructure c'est l'autoroute A9. Les contraintes par rapport à cette autoroute : comme vous le savez, l'autoroute va être élargie, va passer à trois voies, donc il faut tenir compte de cet élargissement, d'une part. La deuxième problématique par rapport à l'autoroute c'est que l'on doit traverser l'autoroute au niveau de Villemolaque.

Une vue aérienne où l'on voit l'autoroute qui passe sous la LGV, là c'est la RD2 qui va sur Villemolaque. La ligne viendra du nord et devra traverser l'autoroute, ou à l'est, ou à l'ouest. Donc là, il faut traverser l'autoroute. Ce n'est pas tout à fait un fonçage, compte tenu de la longueur à traverser, et là on a une représentation, on voit l'autoroute, on voit la LGV, le nord est à gauche, et

c'est la technique du forage dirigé compte tenu de la longueur, un forage dirigé qui peut être de l'ordre de 350 mètres en arrivant près de la RD2 dans un endroit où il y a peu de place, mais où il y a une possibilité d'arriver, donc il y a un forage dirigé de 350 mètres.

(Question inaudible : le diamètre ?)

M. BOULIN.- Le diamètre du forage réalisé pour chaque câble est de l'ordre de 600 mm, sachant qu'il y aura quatre forages dirigés, un pour chacun des câbles. C'est un ouvrage relativement important. Une possibilité d'arriver donc à cet emplacement qui est assez limitée, une deuxième possibilité c'est d'arriver au-delà du virage, et qui augmente la longueur du forage dirigé de quasiment 200 mètres.

M. PERALBA.- C'est réalisable ?

M. BOULIN.- C'est réalisable. On a fait des pré études, c'est tout à fait réalisable.

Une coupe du forage dirigé : on descendrait à environ 14 mètres sous l'autoroute, et environ 8 mètres sous le ruisseau de Coma d'Egues.

M. DECOEUR.- On est en liaison bien sûr avec ASF pour dire : « on se propose de passer 14 mètres sous l'autoroute, qu'en pensez-vous ? ». On est en discussion avec eux bien sûr.

M. BOULIN.- Et le troisième point c'est le passage au niveau du village catalan qui a été abordé tout à l'heure. Côté ouest, le village catalan est tout à fait au bord de la ligne LGV, il y a un grand talus, un grillage, on est tout à fait au bord. Côté est bien sûr il n'y a pas le village catalan. J'ai fait un zoom du village catalan, il y a une possibilité de passer sur le parking poids lourds, tout à fait en bordure du parking poids lourds, et de passer le long du grillage existant en haut du talus. Et là également, on est en discussion avec les ASF pour avoir leur accord.

M. DECOEUR.- C'est vrai qu'on est dans une illustration d'un pincement, il y a un goulot d'étranglement extrêmement réduit. Si l'on reste le long de la LGV on n'a pas la place, ou à l'ouest, ou à l'est. Cela veut dire que si l'on reste à l'ouest, on est obligés d'empiéter sur le parking poids lourds et de passer, il y a la place, un peu au ras des moustaches des garages actuellement qui se situent derrière l'hôtel. Et si on dit côté est, il faut que l'on se pousse au-delà, c'est-à-dire plus à l'est de la RD 900. On va y revenir là aussi, mais on a bien identifié les contraintes particulières.

M. BOULIN.- Donc les deux contraintes : village catalan d'un côté, et à l'est il faut aller dans les terrains le long de la RD 900.

M. MARCON.- Pour profiter de cette vue, il apparaît à peu près évident que le forage dirigé peut commencer à l'ouest des deux ouvrages pour finir à l'est des deux, ou inversement. On peut traverser l'autoroute et la LGV en même temps, les deux en même temps. On peut changer de côté, ou rester du même côté, toutes les options sont ouvertes.

M. BOULIN.- On peut éventuellement le faire, alors c'est très compliqué, même en forage dirigé, de passer, il faudrait passer très profond pour pouvoir croiser la LGV en diagonale.

M. DECOEUR.- Tout dépend s'il y a un pilier, en l'occurrence il ne doit pas y avoir de pilier au milieu, si ma mémoire est bonne Si on traverse l'autoroute et la LGV en même temps il ne faut pas qu'il y ait de pilier du viaduc de la LGV. On est d'accord.

M. MARCON.- Le point est épineux, on y reviendra lorsque l'on traitera le sujet.

M. BOULIN.- Les autres points singuliers, c'est l'ensemble de toutes les voiries, toutes les routes départementales à traverser. Là c'est un exemple, c'est la D612 A, il faut traverser à la fois cette départementale ainsi que ces bretelles d'accès. C'est la technique du forage droit qui s'impose pour ce type de traversée. Sinon, pour l'ensemble des départementales et l'ensemble des voiries, suivant le trafic de ces voiries, c'est soit en tranchée, soit en forage droit. Les forages dirigés c'est pour les longueurs très importantes.

Il y a deux rivières à traverser, la Canterrane et le Réart. C'est une question qui avait été posée tout à l'heure, là on pose les fourreaux en fond de rivière, en fond de lit. Donc il y a un dossier « loi sur l'eau » qui va être fait, on est en rapport avec les services de la MISE, pour calculer un ouvrage qui ne soit pas chahuté lors des crues qu'il peut y avoir. Donc on passe sous la rivière, on traverse perpendiculairement les rivières.

M. DECOEUR.- Une profondeur à déterminer, qui peut être de 1,50 mètre, 2 mètres, sous le fond de la rivière.

M. BOULIN.- Pour les aiguilles on pratique de la même façon.

En parallèle de la RD 900, il y a une voie SNCF à traverser, et la voie SNCF c'est le forage droit également, il n'y a pas d'autre technique possible, c'est un forage droit qui s'impose..

Les concessionnaires qui ont été recensés, il y a l'électricité, le gaz et l'eau, il y a une canalisation d'eau assez importante au niveau du village catalan et qui est au-delà de la glissière en béton, qui n'est pas perturbante. On traverse le gaz, on traverse l'électricité, mais on sait faire, ce sont des réseaux qui sont perpendiculaires à la liaison souterraine.

M. PERALBA.- La fibre optique ?

M. BOULIN.- On n'a pas de réponse de tous les concessionnaires.

M. DECOEUR.- Sur quelle commune ?

M. PERALBA.- Chez nous ça passe, bien que nous n'en bénéficions pas.

M. DECOEUR.- C'est une fibre optique France Télécom ?

M. PERALBA.- Je ne sais pas.

M. DECOEUR.- Parce qu'on la connaît nettement plus au sud, vers le Boulou notamment, je ne sais pas si c'est la même.

M. PUIG.- Elle passe aussi à Ponteilla à la gare, après elle va vers Trouillas...

M. BOULIN.- Sur Villemolaque on a interrogé France Télécom pour les différents câbles, et on n'a pas de réponse.

M. DECOEUR.- On a pris note. J'ai noté la fibre optique. Monsieur, vous parliez tout à l'heure d'une station d'épuration à Ponteilla, peut-on savoir où elle est exactement ?

M. PUIG.- Elle est à côté de la Canterrane, sur le côté droit, après le pont qui va de Nyls à Ponteilla, il y a une sortie de tuyau déjà prévue sur votre droite, en regardant la Canterrane, en descendant vers Le Boulou, vous avez une sortie, il y a des talus, il y a deux maisons avant d'arriver, derrière ces deux maisons il y a une station qu'on doit contourner.

M. DECOEUR.- A quelle distance à peu près de la LGV ?

M. PUIG.- 200 ou 300 mètres.

M. DECOEUR.- Si on passe le long de la LGV, on va le regarder.

M. PUIG.- Si vous mettez les tuyaux en bas il n'y a pas de problème.

M. PAGES.- Je pense qu'on a une possibilité de passage entre votre station et la LGV.

M. PUIG.- Mais là il y a du passage. Notre tuyau vient de Nyls, il faut prévoir le tuyau.

Si vous payez le tuyau, pas de problème.

M. PAGES.- A ce moment-là ce qu'il nous faut c'est connaître les réseaux.

M. DECOEUR.- Qui est l'interlocuteur ?

M. PUIG.- La mairie.

M. DECOEUR.- C'est un truc qui nous était remonté, ça ?

M. PAGES.- Non, quand on a fait la consultation ce n'est pas une information qui nous est remontée

M. DECOEUR.- On la prend en compte, on va la regarder, il n'y a pas de souci.

M. BOULIN.- Vous avez évoqué la fibre optique, vous avez évoqué la station d'épuration, y a-t-il d'autres contraintes que l'on n'aurait pas vues ?

M. DECOEUR.- On va les voir peut-être lorsque l'on va défiler la simulation, mais est-ce qu'il y a quelque chose d'ores et déjà pour lequel vous dites « ils ont oublié ça, ça ne va pas du tout » ?

M. PERALBA.- La mienne de contrainte, vous ne l'avez pas citée. Vous n'en avez pas parlé mais vous ne l'avez pas oubliée ?

M. BOULIN.- La future station d'épuration de Villemolaque, on l'a prise en compte, tout à fait.

M. DECOEUR.- On passe à la vue aérienne. Je vous propose qu'on parte du nord au sud, mais on peut aller dans n'importe quel sens. Et qu'on vous dise : nous, on a regardé à l'ouest, on a regardé à l'est, voilà ce que l'on trouve, voilà les contraintes que ça pose. Ce qui me paraît intéressant c'est de voir vos réactions, vos propositions, vos remarques, sur cette visu.

On va partir du nord, du PK 0. Vous avez le PK 0, Toulouges à l'est, et la voie TGV qui va vers Perpignan.

On va faire un zoom pour que vous voyiez au plus près du terrain. Là l'ouest de la LGV, et ici l'est de la LGV.

Typiquement, on a plutôt l'impression que ça va mieux à l'ouest qu'à l'est, en ce qui nous concerne nous. Pourquoi ? Après il faut qu'on aille en direction de Baixas. L'ouest est à gauche, le nord est en haut. Typiquement, on sent mieux les choses à l'ouest qu'à l'est. On vous livre ça pourquoi : parce qu'à l'est on n'a manifestement pas la place, on n'a pas la possibilité de traverser, il faut qu'on remonte, qu'on remonte, et on se trouve coincés en fait à aller vers le raccordement de la ligne sans pouvoir traverser. Donc nous avons, nous, notre approche, on dit : nous le voyons mieux à l'ouest qu'à l'est. Et il se trouve que là, à l'ouest, il y a un certain nombre de délaissés qui nous laissent totalement la place. Il y a le mas de l'Arbre qui est là.

M. ROQUE.- Il y a la voie qui plus tard continuera vers le nord.

M. BOULIN.- Tout à fait. On doit en tenir compte également.

M. DECOEUR.- Il y a le mas de l'Arbre, avec ses cultures d'abricots, et on passe en limite, il y a un délaissé, on n'empiète pas, si on passe à l'ouest...

M. PUIG.- Il y a des chemins tout le long à l'ouest.

M. BOULIN.- Il y a possibilité de passer en bord de talus artificiel.

M. DECOEUR.- On est obligé de faire la baïonnette parce qu'il y a le talus. On continue, et on est au bord de la route, et on rencontre la traversée de la départementale D612A qui est une opportunité, le cas échéant, de passer d'un côté à l'autre, si c'est nécessaire.

Dans ce que l'on a vu, il y a du bois à l'est, il y a une source, de la même façon on se dit que l'est n'a pas l'air d'être intéressant, donc a priori restons à l'ouest, ça tombe bien, il y a aussi des délaissés et des chemins.

M. BOULIN.- Les pointillés en bleu représentent la clôture de la LGV, telle qu'elle a été réellement posée parce que les relevés datent du mois de juin dernier. C'est un élément important.

M. DECOEUR.- On a le détail, que l'on soit d'un côté ou de l'autre, à tel endroit on rentre dans la clôture, à tel endroit on dépasse de la clôture, et à tel endroit on est complètement à l'extérieur de la clôture.

M. PUIG.- On pourrait avoir les éléments par rapport à cette carte pour savoir où on passe à l'intérieur ou à l'extérieur ?

M. DECOEUR.- Tout à fait, mais avant de les apporter, on souhaite en discuter et dégrossir...

M. ROQUE.- Ca ne pourra pas être sur le CD ?

M. DECOEUR.- Non, on est en mesure de vous donner la carte vue aérienne sous forme papier. C'est la vue aérienne, il faut bien préciser qu'il y a le fuseau dessus, c'est tout, on va de Baixas jusqu'à la frontière, on vous le donne, par contre, pour ce qui est en train de défiler, ça ne tient pas sur un CD, il faut un logiciel spécial.

M. PERALBA.- Vous ne nous l'aviez pas promis, le logiciel ?

M. DECOEUR.- Vous avez bonne mémoire. Vous avez raison. Ce n'était pas ce logiciel-là, mais celui qui faisait la vue totalement verticale. Je crois que je me suis un peu avancé car je n'ai pas le droit de vous le donner. En matière de licence, je n'ai pas le droit de vous le donner. Je suis désolé, je vous ai fait une promesse de gascon, je n'ai pas le droit et c'est pour cela que j'essaie de me rattraper en vous donnant l'orthophotoplan, je ne peux pas vous proposer autre chose que cela, je suis désolé, je vous ai répondu un peu vite l'autre fois, j'aurais mieux fait de réserver ma réponse, et je vous aurais apporté une réponse négative car je n'ai pas le droit de le faire. On tire le plan, on vous le donne, mais on n'a pas le droit de donner le logiciel (le CD, ce sont les données) qui permet d'exploiter les données. Il y a un certain nombre de règles qui s'appliquent.

Vous voyez par exemple que l'on est typiquement dans un endroit où l'on va être obligé de sortir du grillage parce qu'il n'y a pas de délaissés, on ne peut pas bouger le grillage autant que l'on pourrait le faire. C'est un exemple typique où l'on ne tient pas dans le grillage même si on le déplace, parce qu'on peut le déplacer tant qu'on reste sur un terrain TP Ferro. Donc, c'est un endroit où on va dépasser du grillage.

M. ROQUE.- Il y a un mas à l'est.

M. BOULIN.- Je peux mesurer la distance de ce mas par rapport à la ligne LGV : on est à 485 mètres.

M. DECOEUR.- On est donc loin de la liaison.

M. ROQUE.- Pouvez-vous nous donner la même chose avec le mas à l'ouest ?

M. DECOEUR.- Il n'est pas abandonné ?

M. ROQUE.- Non.

M. BOULIN.- On est à 211 mètres par rapport à l'axe de la LGV.

M. DECOEUR.- Et par rapport au grillage ?

M. BOULIN.- On est à 176 mètres.

M. DECOEUR.- Donc, la liaison passe à 180 mètres de ce mas, si on est sur le côté ouest.

J'aimerais bien que vous réagissiez par rapport à l'ouest et à l'est. L'ambiguïté c'est : est-ce qu'on vient avec des choses, on vous propose, et à la réunion suivante on dit « voilà ce que ça donne à partir du moment où on a dit qu'on est à l'ouest ou à l'est ».

M. BADIE.- Je pense que vous donnez votre idée, et après on discute dessus.

M. PUIG.- Je pense que si l'on pouvait avoir le tracé du grillage de la LGV, ouest et est, on pourrait mieux comparer. Combien de fois on sort, combien de fois on rentre, qu'est-ce qu'il faut traverser ou pas.

M. DECOEUR.- Je suis d'accord avec vous.

M. PUIG.- Il faut les deux tracés, pour voir combien de fois on doit sortir du grillage, et par rapport à cela on pourrait choisir plus facilement si on passe à l'ouest ou à l'est.

M. DECOEUR.- Il ne s'agit pas aujourd'hui de sortir de la salle en disant : « on a tous dit que c'était ouest, donc ce sera côté ouest », mais on y va par approches successives...

M. ROQUE.- Pour Toulouges, votre hypothèse de passage à l'ouest nous convient très bien.

M. DECOEUR.- On va regarder la position par rapport au grillage, déjà pour l'ensemble de la commune de Toulouges, en étant à l'ouest de la LGV. On est d'accord ?

M. ROQUE.- Tout à fait.

M. BOULIN.- Le code de couleur : pour la couleur verte, on est dans l'emprise de la clôture et dans les délaissés de la LGV.

M. DECOEUR.- En bougeant ou en ne bougeant pas la clôture. Si on a à la bouger, on reste à l'intérieur de la clôture.

M. PERALBA.- Quand vous dites « dans l'emprise de la clôture et dans le délaissé », cela suppose que vous avez la possibilité de déplacer la clôture et de faire en sorte que ce soit carrément dans l'emprise clôturée.

M. BOULIN.- On est en discussion avec TP Ferro actuellement pour déplacer la clôture. Tout à fait.

La couleur framboise : on est à l'extérieur de la clôture. Si on peut déplacer la clôture, on n'est plus dans l'emprise de la LGV, donc on n'a pas le droit. La couleur bleue : on a une liaison dans l'emprise de la clôture, et une seconde liaison hors emprise de la clôture.

M. DECOEUR.- On ne peut pas bouger la clôture, on n'a la place dans la clôture que pour une.

M. BOULIN.- Quand on rencontre une agouille ou un petit ruisseau, on est à l'extérieur, puisque la clôture contourne l'agouille.

M. VERNET.- Il y a un bassin de rétention, là.

M. BOULIN.- Tout à fait. On passerait entre le bas du talus de la LGV, et le haut du talus du bassin.

M. DECOEUR.- Une précision : la largeur de la bande telle que vous la voyez ici, est à l'échelle, elle est de 7 mètres, c'est la bande de servitude.

M. BOULIN.- On est sur Canohès.

M. VERNET.- On a un autre bassin de rétention de Basse Calteinau qui est à une dizaine de mètres vers l'ouest, et le problème, c'est que ce sont des digues en surélévation par rapport au sol, et il faut absolument éviter, en particulier pour la traversée du chemin, qu'il puisse y avoir des infiltrations sous la digue et qu'elle s'en aille, parce qu'elle fait quand même 3,50 mètres de haut. Derrière, il y a un grand pont, et ça va directement inonder le village de Canohès avec une vague de 1,50 mètre. On est en train de faire une étude hydraulique sur le bassin de rétention qui est à gauche, le grand bassin de basse Calteinau, et on a déjà ce type de problème avec ce bassin, des infiltrations sous terre. C'est un point particulier à souligner lors de l'étude.

M. DECOEUR.- D'accord. Vous l'appellez comment ce bassin ?

M. VERNET.- Ça, c'est le bassin du TGV, et l'autre, c'est le bassin de Basse Castelnau. Le propriétaire, c'est le syndicat de Basse Castelnau. Il fait 12 ha, je crois, la terre du milieu n'y est plus, il a été remanié et il le sera encore.

M. BOULIN.- La photo date de février 2009.

M. VERNET.- Depuis, on a remodelé le fond du bassin. C'est le bassin TGV qui pose souci au niveau de la traversée du chemin, qu'il n'y ait pas d'infiltration possible dans la tranchée de RTE.

M. DECOEUR.- Qui est l'interlocuteur pour ce bassin ?

M. VERNET.- Pour le syndicat de Basse Castelnau, M. Pierre Maury en est le président, ils sont basés à Thuir.

M. DECOEUR.- Toutes ces informations sont de la plus haute importance, mais on a un peu « abandonné » notre comparaison entre l'ouest et l'est. Je voudrais savoir, par rapport aux différents passages...

M. PUIG.- A la couleur on voit que dans l'emprise vous avez moins de difficultés que hors emprise. Hors emprise, vous allez avoir des problèmes, et des gros !

M. PERALBA.- Quelle est la différence de longueur entre l'emprise ouest et est ?

M. VERNET.- En ce qui concerne Canohès, l'ouest nous va très bien aussi parce qu'à l'est on va urbaniser.

M. DECOEUR.- On a fait le total de hors emprise et dans l'emprise, quand on prend sur la totalité de la LGV, côté est on est un tout petit peu plus à l'intérieur de l'emprise.

M. PERALBA.- On parle pour notre atelier, et on a l'impression que sur l'ouest on est beaucoup plus en vert.

M. BOULIN.- On pourra vous donner un plan au 10.000ème où il y a l'ensemble du tracé tel que vous le voyez là. Et on a comptabilisé les longueurs à l'ouest et à l'est suivant les possibilités, dans la clôture, hors clôture, une ligne dans la clôture, une ligne hors clôture.

M. DECOEUR.- Pour l'atelier ?

M. BOULIN.- Pour l'atelier. La longueur de l'atelier est de 15 km. Je peux vous donner les chiffres : pour le côté ouest, le tracé vert (dans la clôture) : 2.410 mètres. Le passage en dehors de la clôture : 9.530 mètres. Une ligne dans la clôture et une ligne hors clôture : 3.430 mètres.

Pour le côté est, la ligne dans la clôture : 2.970 mètres. La ligne en dehors de la clôture : 9.750 mètres. Une ligne dans la clôture et une ligne hors clôture : 4.980 mètres.

M. ROQUE.- A mon avis, et compte tenu de l'état de notre réflexion, ça n'a aucun sens aujourd'hui de comparer des tracés entièrement à l'est ou entièrement à l'ouest. On est potentiellement à l'ouest, ça va très bien a priori à tout le monde, et on verra tout à l'heure qu'on sera potentiellement à l'est.

M. DECOEUR.- Peut-on retenir que jusqu'à présent, l'ouest va très bien aux communes correspondantes ? Canohès et Toulouges ? C'est bien ça ?

(Approbation des représentants des communes).

M. BOULIN.- On descend vers le sud et on rencontre la départementale 23. C'est une départementale, compte tenu du trafic, qu'il est envisageable de traverser en forage droit, quasiment le long de la LGV... Pardon, la D23 est plus bas, c'est un chemin communal, une piste vélo. C'est un genre de chemin, compte tenu du trafic, même s'il est important au niveau vélo, que l'on peut envisager en tranchée pour ce genre de traversée.

M. DECOEUR.- Sachant que l'on ouvre par moitié, et on met une grosse plaque de tôle pour que le passage puisse se faire sur une seule des deux voies.

M. PUIG.- Là vous avez des vignes en espalier. Il y aura un problème pour les agriculteurs si vous leur coupez ça.

M. DECOEUR.- On est sur quelle commune ?

M. PUIG.- Sur Canohès.

M. DECOEUR.- Les vignes sont à l'ouest ou à l'est ?

M. PUIG.- A l'ouest. On a des vignes en espalier, et si vous coupez ça va tout dérégler, parce qu'elles ne sont pas dans ce sens. D'après moi elles sont dans l'autre. Elles partent de là-haut, de la piste cyclable, et elles vont vers le bas. Si vous coupez à chaque fois un espalier...

M. BOULIN.- L'emprise à l'extérieur de la clôture sera faible. La couleur bleue c'est une ligne dans la clôture, une ligne hors clôture. C'est vrai qu'il n'y a pas la possibilité d'inclure les deux liaisons dans la clôture.

M. DECOEUR.- Je n'ai pas compris les conséquences...

M. PUIG.- Les conséquences, c'est que le TGV n'a pas fait ce qu'il fallait, il n'a pas assez acheté, il avait fait des promesses mais il ne les a pas tenues, et je pense que les vignes arrivent à ras, que le gars doit tourner quand il arrive au fond de sa vigne, ou sinon il doit arracher des souches et le palissage, et ça fait des frais énormes qu'il va vous faire porter, ne vous tracassez pas.

M. BOULIN.- En jaune, ce sont les délaissés de la LGV et comme vous le dites, ici on voit qu'il n'y a aucun délaissé de la LGV. La couleur jaune ici c'est l'ensemble des terrains délaissés de la LGV.

M. DECOEUR.- Typiquement, on rogne sur la vigne côté ouest.

M. PUIG.- Vous avez dit tout à l'heure que vous ne vouliez pas acheter, alors je vous dis que vous aurez de gros problèmes.

M. DECOEUR.- Non, quand les liaisons sont implantées sous le régime de la servitude, on indemnise la servitude, mais on n'achète pas le terrain. Donc, il y a bel et bien une indemnisation de la servitude qui tient compte du préjudice lié au fait que l'on ne peut pas cultiver, que l'on monopolise une surface qui précédemment était cultivée, on indemnise pour cela, mais on n'achète pas.

M. PERALBA.- Sur ce type d'exemple, vous confirmez qu'il n'y a absolument aucune possibilité technique pour passer plus près dans le grillage... Oui, c'est talussé, d'accord.

M. DECOEUR.- On est juste au sud de la piste cyclable.

M. ROQUE.- Dans ce cas précis, avez-vous une notion de la largeur de l'emprise hors LGV ?

M. BOULIN.- Elle sera de quelques mètres, deux ou trois mètres.

M. DECOEUR.- A cet endroit-là on ne peut pas vous répondre avec précision, mais on peut le regarder.

M. ROQUE.- Il faudrait le regarder, parce que pour un tracteur agricole, deux ou trois mètres c'est une chose, un mètre ça en est une autre.

M. DECOEUR.- On regarde.

M. PERALBA.- Ce qui est parfaitement évident –et cela se rencontrera ailleurs- c'est que si vous utilisez l'emprise de ce que nous appelons les fourrières agricoles, ça fait au bas mot entre 6 et 8 mètres, donc vous la prenez dans la totalité et vous êtes pratiquement contraints de la rétablir à côté avec tout ce que cela comporte, comme le disait mon collègue : arrachage de souches, reprises de palissage, etc.,

M. DECOEUR.- Je note qu'il y a un certain nombre de contraintes. Est-ce que pour vous ce sont des contraintes disqualifiantes ?

M. PUIG.- Non, si vous payez ! Le TGV a payé, il n'a pas eu de problème, il faut appeler un chat un chat. Si vous êtes indemnisé au même titre que ce qu'a prévu la Chambre d'agriculture pour le TGV, ils seront tous charmés de vous céder leurs fourrières.

M. ROQUE.- Je pense que les fourrières, c'est-à-dire les endroits où les tracteurs tournent en bout de vigne, une fois que la ligne est enfouie sont remises à disposition de l'exploitant ?

M. DECOEUR.- Oui.

M. ROQUE.- Donc, si on prend une moyenne de deux mètres, ce ne sera pas une gêne pour l'exploitation, hormis le temps des travaux.

M. PERALBA.- Sauf que l'emprise du chantier est un peu plus grande.

M. DECOEUR.- Vous avez raison, il faut distinguer le moment de la réalisation des travaux de la situation permanente derrière.

M. PUIG.- Il ne faut pas oublier que là il y a quand même la clôture du TGV.

M. BOULIN.- Et entre la clôture du TGV et la vigne, il n'y a pas d'espace.

M. PUIG.- Il doit y en avoir un, sinon...

M. DECOEUR.- Sinon, il ne peut pas tourner au bout. On va regarder ce point-là en détail. Ca va jusqu'où ?

M. PUIG.- Ca va jusqu'à la départementale 23, le prochain pont.

M. PERALBA.- Monsieur Decoeur, ce sont des problèmes que vous trouverez ailleurs. Vous devez trouver les bonnes solutions à ce type de problème, ça me paraît évident.

M. DECOEUR.- Vous êtes les premiers que l'on rencontre, donc on « dévermine » un peu avec vous, mais il est certain que les questions que vous posez aujourd'hui, nous les rencontrerons ailleurs.

M. ROQUE.- Une question pratique : pendant les travaux, vous poserez des grillages provisoires le long de la LGV, et lorsque la ligne est à cheval, est-ce que le grillage sera là où il est aujourd'hui, ou est-ce qu'il sera plus près de la ligne ?

M. BOULIN.- Compte tenu qu'il n'y a pas de terrains délaissés en dehors de la clôture, on sera obligé de reposer la clôture au même endroit qu'actuellement.

M. DECOEUR.- Pour la première partie de votre question, il est sûr que l'on ne laissera pas un chantier sans clôture. Une clôture provisoire sera posée, le temps que l'on fasse le chantier.

M. ROQUE.- Il n'y a pas de trains, mais il y a du courant.

M. DECOEUR.- C'est clair. TP Ferro n'aurait pas manqué de nous le demander aussi. Est-ce qu'on est bien d'accord, mais peut-être faut-il poser la question plus explicitement, on est toujours à l'ouest ?

M. PUIG.- Là, c'est toujours Canohès.

M. DECOEUR.- Donc, pour Canohès, c'est bon à l'ouest ?

(Approbation du représentant de Canohès).

A la D23, on arrive à Ponteilla.

M. BOULIN.- Au niveau de la D23, il y a deux possibilités, que l'on soit à l'est ou à l'ouest, soit on traverse avec un forage droit compte tenu de la hauteur du talus le long de la LGV, et

on procède de la même façon au niveau du chemin rural, que ce soit à l'ouest ou à l'est, ou on vient chercher le terrain naturel, en traversant près du mas Saint-Nicolas. Soit on longe la LGV, soit on retrouve le terrain naturel un peu plus à l'ouest.

M. PUIG.- Ce terrain est encombré par d'énormes tas de terre : est-ce qu'ils vont rester ? Est-ce que vous allez les faire disparaître pour creuser ?

M. DECOEUR.- On ne touche pas à la terre. On trouve un terrain dans un état, on met notre liaison dedans, et on restitue le terrain dans l'état où on l'a trouvé.

M. PUIG.- Est-ce qu'il n'y a pas des engagements de TP Ferro de le planter ou d'y faire quelque chose ? TP Ferro n'a pas fini.

M. DECOEUR.- Il n'était pas déjà planté ?

M. PUIG.- J'en doute.

M. DECOEUR.- Je me trompe peut-être, vous le savez mieux que moi.

M. BOULIN.- Au mois de février, il n'y avait pas de végétation.

M. PUIG.- Non, parce que c'est un immense tas de terre en vrac. Le propriétaire doit être le même, à peu de choses près.

M. DECOEUR.- J'ai compris tout à l'heure, quand on parlait du Mas Saint Nicolas, qu'il y avait des bois.

M. PUIG.- On y arrive, mais vous passez à côté, vous revenez en bordure. Là, on domine fortement. Donc, vous redescendez en bas, et il n'y a aucun problème.

M. DECOEUR.- Je note que les deux passages, mas Saint Nicolas ou tout droit...

M. PUIG.- Sous réserve des propriétaires riverains.

M. PERALBA.- Monsieur Decoeur, vous devriez noter et vous souvenir aussi, puisque j'entends le maire concerné dire qu'il n'a pas de préférence, que dans les préconisations formulées à l'issue de la phase 1, il a été dit très clairement qu'il fallait éviter si possible des configurations permettant de se trouver régulièrement au droit des câbles, et donc il me semble que la solution accolée à la LGV, même si elle permet toujours de se retrouver au droit des câbles, sera moins fréquentée...

M. PUIG.- Moins que la départementale, c'est sûr.

M. DECOEUR.- Donc, il y aurait plutôt une préférence...

M. PERALBA.- Pour vous c'est plus simple.

M. DECOEUR.- Ce n'est pas dit parce que ça nous fait forer deux fois, mais je le note. A l'inverse, pour être franc, c'est une solution qui est plus courte pour nous.

M. PERALBA.- Vous allez moins près du mas Saint Nicolas, parce là-bas vous en êtes très près.

M. DECOEUR.- On va regarder la distance du mas Saint Nicolas avec le coude.

M. BOULIN.- On est à 137 mètres du mas.

M. PUIG.- Et au bord d'une départementale, alors que de l'autre côté il n'y a pas de problème.

M. DECOEUR.- Sachant que la départementale prend un peu de niveau. On n'est pas au bord.

M. PUIG.- Beaucoup de niveau, elle a pris de la hauteur.

M. DECOEUR.- Je note qu'on est toujours côté ouest ?

M. PUIG.- Toujours.

M. DECOEUR.- Avec une légère préférence pour être plus droit et le long de la LGV.

M. ROQUE.- Une nette préférence.

M. PERALBA.- Un point d'ordre : certains collègues s'apprêtent à partir. Est-ce que nous sommes en capacité, aujourd'hui, avant de nous quitter, de prévoir la prochaine réunion ou pas ?

M. DECOEUR.- Oui.

M. PERALBA.- Il faudrait faire un break de deux minutes et la fixer dès à présent avant que nos collègues ne partent.

(La prochaine réunion est fixée au mardi 15 décembre à 14 heures 30).

M. BOULIN.- On voit le bois dont on parlait. On va passer le plus près possible de la clôture, en évitant au maximum de couper des arbres.

M. PUIG.- Non, les arbres sont très hauts, il y a un dénivelé extraordinaire.

M. DECOEUR.- Oui, mais étant donné qu'il y a un talus assez prononcé, je ne suis pas sûr que l'on évite de toucher aux arbres.

M. PUIG.- Ceux-là, c'est moins grave.

M. DECOEUR.- En plus, on est totalement à l'extérieur de la clôture, qui doit être en haut du talus, normalement, et je pense que les 7 à 8 mètres seront pris sur les arbres.

M. PUIG.- On verra ça avec la commune.

M. BOULIN.- Les bois appartiennent à la commune ?

M. PUIG.- Oui.

M. DECOEUR.- Donc, à voir avec la commune. On continue. Qu'est-ce qu'on croise là ?

M. PUIG.- Un passage pour les tracteurs, l'ancien chemin de Nyls, un chemin communal.

M. DECOEUR.- Ce n'est pas là qu'il y a un ruisseau ?

M. PUIG.- Non, il n'y a pas de ruisseau, on passe sous le pont.

M. BOULIN.- Donc, une traversée en tranchée au niveau de ce chemin.

M. DECOEUR.- Pas de problème ? Toujours à l'ouest ?

M. PUIG.- Non, pas de problème.

M. BOULIN.- Ensuite, il y a quelques vignes. On passe à l'extérieur de la clôture, sachant qu'il y a des bassins.

M. PUIG.- Oui, il y a des bassins. Faites attention, il y a beaucoup d'eau.

M. DECOEUR.- Il y a une série de cinq ouvrages, des ouvrages hydrauliques de la LGV.

M. PUIG.- Il y a toute l'eau du village qui arrive là.

M. BOULIN.- Ensuite, on retrouve la couleur bleue à l'ouest, c'est-à-dire une dedans, une dehors, et on arrive...

M. PUIG.- Vous allez près des maisons, là.

M. BOULIN.- Il y a deux possibilités comme tout à l'heure. Soit on va tout droit, soit pour retrouver le terrain naturel on fait une grande boucle.

M. PUIG.- Mais vous êtes à ras des maisons.

M. BOULIN.- On est à 66 mètres.

M. PUIG.- C'est là que vous avez le problème de la station d'épuration. Les égouts arrivent de Nyls, de l'est, ils traversent. Pour ceux de l'ouest il n'y a pas de problème, mais ceux de Nyls viennent de l'est.

M. DECOEUR.- C'est au niveau de la D23A.

M. PUIG.- Oui. D'ailleurs, quand vous revenez sur le pont, il y a un passage avec une sortie d'égout.

M. DECOEUR.- Au pied du terrassement.

M. PUIG.- L'égout vient là...

M. DECOEUR.- De toute façon, que l'on s'écarte ou que l'on reste le long de la LGV, il faut traverser. On a mesuré la distance, on est à 60 mètres, cela veut dire que l'ouest c'est d'accord, mais on ne passe pas au ras des moustaches de la maison.

M. PUIG.- L'idéal, ce serait tout droit.

M. BOULIN.- On voit que la sur-longueur est relativement importante.

M. DECOEUR.- On continue, et on traverse la Canterrane.

M. PUIG.- Et on arrive à Trouillas.

M. BOULIN.- On traverse la Canterrane, on vous a montré la photo tout à l'heure, et que l'on soit d'un côté ou de l'autre...

M. ATTARD.- Tout à l'heure vous disiez qu'en fait on avait le tracé qui était dans le lit de la Canterrane.

M. BOULIN.- Non, on va traverser perpendiculairement la Canterrane.

M. DECOEUR.- On croise le lit de la Canterrane, bien sûr, c'est comme si on faisait une tranchée au fond du lit. On va se mettre à la profondeur qu'il faut, 1,50 ou 2 mètres en dessous du fond de la Canterrane et on remonte, mais en fait on ouvre, on ne fait pas un forage, on continue une tranchée.

M. MARCON.- Si j'ai bien compris vos explications tout à l'heure, c'est l'endroit typique où l'on peut changer de côté.

M. DECOEUR.- Exactement.

M. PUIG.- Vous aurez un problème parce qu'on dirait qu'il n'y a pas d'eau, mais vous risquez de trouver beaucoup d'eau.

M. DECOEUR.- Oui, les études hydrologiques qui ont été faites insistent particulièrement... C'est le pouvoir d'incision de la rivière, c'est-à-dire le pouvoir de creuser son propre lit lorsqu'il y a une crue, et si on n'est pas assez profond la rivière nous emmène.

M. PUIG.- En plus de creuser le lit, le problème de la Canterrane c'est que c'est une rivière où on dirait qu'il n'y a pas du tout d'eau, alors qu'il passe de l'eau en souterrain.

M. DECOEUR.- Tout à fait, c'est bien montré dans les études hydrologiques.

M. BOULIN.- On va continuer à descendre vers le sud, les deux possibilités sont offertes.

M. PUIG.- On franchit le mas Conte.

M. BOULIN.- On arrive à un chemin de terre...

M. ATTARD.- Non, un chemin goudronné.

M. BOULIN.- Où le trafic est assez peu important.

M. ATTARD.- Ça dessert des propriétés.

M. BOULIN.- On a une possibilité soit en tranchée, soit en forage droit.

M. PERARNAU.- Je voulais vous demander quelque chose : pour la stabilité des berges de la Canterrane, ça ne peut pas se faire en forage ? Au moins les berges ne bougent pas et on ne touche pas le lit, on ne touche rien.

M. BOULIN.- On est en relation avec les services de l'Eau. On fera un dossier « loi sur l'Eau » qui sera soumis à enquête publique. Ils vont nous imposer des normes pour que les berges ne bougent pas du tout.

M. PERARNAU.- Si les berges ne sont pas bien stabilisées, elles partiront.

M. DECOEUR.- Oui, vous avez raison, mais a priori, on peut travailler et reconstituer les berges en l'état en rochers.

M. ATTARD.- La boucle à gauche, c'est pour éviter le talus, le remblais, vous vous éloignez de la partie remblais.

M. BOULIN.- Pour retrouver à peu près le terrain naturel.

M. DECOEUR.- Ces configurations appellent-elles des remarques de votre part ?

M. ATTARD.- Pas d'observations particulières.

M. DECOEUR.- Je note qu'on est toujours à l'ouest.

M. MARCON.- Il faudrait attendre avant de noter l'est ou l'ouest, parce qu'on a vu qu'au niveau des ponts on avait la possibilité de changer. Il faut attendre d'être descendu pour voir si plus bas on est à l'ouest ou à l'est.

M. DECOEUR.- Je suis d'accord, mais pour l'instant je n'ai pas entendu qu'il y avait une préférence qui s'orientait vers l'est. Peut-être qu'on en trouvera une plus loin.

M. MARCON.- On n'a pas vu non plus de préférence qui s'orientait à l'ouest.

M. DECOEUR.- Je ne sais pas. C'est justement la question que je posais.

M. BOULIN.- Sachant que pour la nouvelle traversée de la LGV, il faut attendre de rencontrer la Canterrane à Villemolaque. Le prochain point de traversée possible c'est la Canterrane.

M. ROQUE.- Je confirme que pour Toulouges, on a vraiment une préférence pour l'ouest.

M. VERNET.- Et Canohès aussi.

M. MARCON.- Je parlais pour la partie entre le pont de la Canterrane et le pont du Réart, on préfère voir la suite avant de se prononcer.

M. DECOEUR.- Voyons la suite, justement...

M. BOULIN.- On a là des talus artificiels côté ouest.

M. PERALBA.- Vous avez noté que côté est il y a un linéaire important en vert.

M. PUIG.- Côté est, tout est arraché, tu as moins de problèmes que de l'autre côté.

M. BOULIN.- A ce niveau-là, à l'est, on ne peut plus se mettre dans l'emprise ici...

M. PUIG.- Il y a moins de problèmes que de l'autre côté, parce que de l'autre côté il y a le mas Sabola, le Clos Saint-Georges... Pour le mas Canterrane c'est moins grave parce qu'ils ont tout arraché.

M. DECOEUR.- Est-ce qu'on est en train de dire que l'est paraîtrait peut-être meilleur ici ?

M. PERALBA.- Non, il me paraît évident que l'on ait une approche un peu plus globale pendant quelques kilomètres. On se rapproche des problématiques Villemolaque et village catalan sur Banyuls, qui risquent de conditionner le choix qui sera fait en amont.

M. DECOEUR.- Est-ce qu'entre Canterrane et Réart, c'est peut-être plutôt à l'actif du côté est, si l'on en croit exclusivement les couleurs ?

M. MARCON.- Entre Canterrane et Réart, on est bien d'accord, les deux possibilités sont ouvertes. Côté est, il y a un peu plus de vert, donc je pense que le choix doit rester aux élus de Trouillas qui vont nous dire en fonction de leur connaissance plus fine de la topographie et des propriétés exploitées, s'ils préfèrent que l'on passe à l'ouest ou à l'est.

M. ATTARD.- Aujourd'hui je ne peux pas me prononcer parce que je n'ai pas suffisamment la connaissance...

M. DECOEUR.- De toute façon, Monsieur le Maire, on remet un plan au 10.000ème avec le code de couleur, et vous avez tout le loisir, pour la prochaine réunion, de regarder les choses en fonction des différents éléments qui ont été identifiés tout à l'heure. Il y a le milieu naturel, tout un tas de choses, de projets divers et variés que l'on a pu identifier ou que l'on n'a pas identifiés s'il y en a qui sont passés au travers des mailles du filet, et en fonction de cela, on peut se donner plusieurs jours pour pouvoir dire à la prochaine réunion, de deux choses l'une, en notant bien que si l'on en croit uniquement les couleurs c'est mieux par rapport au grillage, mais soit cet élément-là est confirmé par les autres approches, soit il se trouvera infirmé par des approches sur d'autres items.

M. BOULIN.- Une question par rapport à la zone d'activité qui était un dépôt pour les travaux de la LGV...

M. ATTARD.- Oui, c'est l'entreprise Colas qui a pris le terrain pour des dépôts de matériaux en vue de concassage. Ce n'est plus une zone hôtelière, c'était une zone hôtelière, mais

ça été déclassé avec une nouvelle affectation au niveau du POS, affectation en espace à vocation industrielle, je pourrai vous donner la définition exacte de la zone.

M. BOULIN.- Est-ce que c'est une zone qui risque de s'étendre ?

M. ATTARD.- Non. Elle restera exactement dans l'emprise que l'on connaît aujourd'hui. Il n'est pas prévu d'extension.

M. DECOEUR.- Est-ce que cela veut dire que si l'on était côté est, cela ne poserait pas de problème particulier par rapport à cette zone ?

M. ATTARD.- Non, puisqu'on n'a pas d'habitation, mais par contre, j'aimerais bien connaître la distance par rapport au mas San Salvadou ?

M. PAGES.- C'est en effet une zone classée 4A, donc pour l'extension des activités.

M. ATTARD.- Tout à fait.

M. BOULIN.- On est à 235 mètres.

M. ATTARD.- D'accord, c'était pour mon information. Je voudrais avoir aussi la distance par rapport au clos Saint-Georges... Non, ce n'est pas la peine, il est après l'autoroute. On est loin.

M. DECOEUR.- Réart/Canterrane, je note que vous réservez votre position.

M. ATTARD.- Je préfère. A l'appui du plan que vous allez nous donner, on pourra mieux se déterminer, avec des visites sur sites.

M. BOULIN.- Nous arrivons maintenant sur la commune de Villemolaque où il y a des talus artificiels le long de la LGV côté ouest, et côté est il y a un grand bassin entre l'autoroute et la D37A. Et il y aura la station d'épuration qui sera ici. On a tenu compte de cette future station d'épuration.

M. DECOEUR.- Ce que l'on peut dire, c'est qu'on voit le forage dirigé pour passer l'autoroute à l'ouest de la LGV à cause de la présence du bassin, parce que ce bassin est susceptible de se remplir d'eau, et s'il se remplit pendant les travaux de forage dirigé...

M. PERALBA.- C'est comme pour les rivières.

M. BOULIN.- A la différence que les travaux d'un forage dirigé durent relativement longtemps, alors que la traversée d'une rivière c'est très court.

M. DECOEUR.- Mais on est là pour en discuter. En tout cas, est-ce que côté ouest de la LGV, l'emplacement de votre station d'épuration laisse potentiellement de la place pour le passage de la liaison entre la station d'épuration et la LGV ?

M. PERALBA.- J'ai un peu de mal à répondre. Il me semble que c'est plus problématique à l'ouest qu'à l'est. Maintenant, je ne connais pas bien l'emprise précise de la station d'épuration. Nous avons fait l'acquisition de l'ensemble des terrains, mais je ne sais pas, et puis il n'y a pas que la station, il y a l'effluent, puisqu'il doit partir en longeant la LGV pour aller se déverser dans le Réart.

M. BOULIN.- L'effluent, au vu des plans que l'on a pu avoir, passerait ici.

M. PERALBA.- On est sur la partie talussée ou on est en pied de talus ?

M. BOULIN.- Là, il y a des talus artificiels qui ne sont pas très hauts.

M. PERALBA.- A mon point de vue, là où ça va nous gêner, c'est au nord de la D37A pour la canalisation de l'effluent.

M. BOULIN.- On peut mettre la liaison en bas du talus. Il y a quand même pas mal de place pour l'effluent, et il doit y avoir une canalisation d'eau également. Il y a pas mal de place pour l'ensemble des réseaux.

M. PERALBA.- A voir.

M. DECOEUR.- On note que c'est quelque chose à regarder plus en détail.

M. PERALBA.- On est sur un point un peu dur.

M. DECOEUR.- On est sur un point un peu délicat. Vous regardez de votre côté, et on regarde du nôtre.

M. PERALBA.- Vous nous précisez votre préférence ? Pouvez-vous argumenter un peu mieux parce que je n'ai pas bien compris votre préférence pour l'ouest par rapport au bassin de rétention ? Si j'ai bien compris, c'est uniquement par rapport à la phase chantier ?

M. BOULIN.- Oui, un forage dirigé tel qu'il va se présenter avec le passage de quatre fourreaux, c'est un chantier qui peut durer plusieurs mois. Donc, sur plusieurs mois, il y a des risques forts que le bassin puisse se remplir.

M. MARCON.- Quelles sont les longueurs comparées des forages dirigés à l'est et à l'ouest ?

M. DECOEUR.- Je pense que ce n'est pas un caractère discriminant, puisque l'on envisage deux possibilités de forages dirigés à l'ouest. Vous voyez à l'ouest la limite framboise/bleu, un forage dirigé peut s'arrêter ici, ou un forage dirigé qui va encore plus bas et qui arrive à cet endroit-là. On envisage les deux forages dirigés à l'ouest. Et vous voyez si l'on va maintenant à l'est, si l'on envisage un forage dirigé depuis ce point-là, soit on passe aussi la route qui doit être la D2, vous voyez que l'on est sur des longueurs similaires, peut-être un tout petit peu plus long sous la D2 par rapport à l'ouest, mais ça ne doit pas être discriminant.

M. MARCON.- Est-il possible, dans le cas où l'on resterait à l'ouest, d'attaquer le forage dirigé plus au nord de manière à passer sous la station, éventuellement ?

M. DECOEUR.- Quand on arrive à 500 mètres de forage dirigé, on tangente les longueurs maximales. On ne peut pas aller au-delà de 500 à 600 mètres. Je crois que le forage dirigé sous la Têt doit faire 400 et quelques mètres.

M. MARCON.- Je comprends bien. Donc, on pourrait éventuellement remonter au nord et attaquer de manière à passer sous une partie de la station.

M. BOULIN.- Il faut tenir compte du dimensionnement de la station, mais il y a beaucoup de place. La station d'épuration sera réalisée normalement l'année prochaine, d'après ce que vous avez dit, donc avant l'ouvrage électrique, mais il y a possibilité de cohabiter.

M. DECOEUR.- La cohabitation station d'épuration/liaison à l'ouest de la LGV ne nous a pas paru complètement impossible, et pour être clair nous est parue possible.

M. BOULIN.- On arrive au village catalan. On a indiqué un tracé rouge, couleur que l'on ne vous a pas encore indiquée, car il y a impossibilité de passer. Le tracé à l'est de la LGV et à

l'ouest de la RD 900 ne nous permet pas d'implanter une ligne souterraine. C'est la raison pour laquelle on a regardé un tracé possible à l'est de la RD 900. On compare un tracé à l'est de la RD 900, et un tracé à l'ouest de la LGV.

M. DECOEUR.- Comment se fait-il que l'on est « framboise » à l'ouest de la LGV ? On ne peut pas bouger la clôture ?

M. BOULIN.- Il y a un grand bassin.

M. DECOEUR.- Ce n'est pas un talus ?

M. BOULIN.- Non, c'est un bassin.

M. MARCON.- On est dans des délaissés.

M. DECOEUR.- Je n'ai pas l'impression, il y a le pylône radio à gauche.

M. MARCON.- Là on est en hauteur, c'est un stockage de terre, c'est un délaissé, il faut voir à qui il appartient.

M. DECOEUR.- Il appartient à TP Ferro.

M. MARCON.- Dans le cas où ça appartient à TP Ferro on aimerait avoir un tracé en vert sur la carte.

M. DECOEUR.- Je me pose la question, effectivement, sauf erreur, on devrait avoir la possibilité de reculer la clôture.

M. BOULIN.- La clôture doit être posée en haut du talus du bassin.

M. MARCON.- Le bassin est plus bas, vers l'ancienne route. Peu importe, il y a la clôture, on l'a bien compris, et puis il y a le foncier. Que la clôture soit à droite ou à gauche de la ligne, cela nous est absolument égal, si ce n'est que l'on préfère que la ligne soit derrière la clôture, comme cela les gens n'y vont pas dessus, nous sommes bien d'accord, mais dans la mesure où le fond appartient au même propriétaire, je pense que l'on peut déplacer le grillage et le mettre en vert, non ?

M. DECOEUR.- On va vérifier. J'ai la même réaction que vous, cela me surprend que ce ne soit pas en vert. On vous confirmera.

M. BOULIN.- Je pense que la couleur peut évoluer. On arrive au village catalan. On est en vert, au-delà des talus du bassin, et c'est là qu'est le passage dans le village catalan au niveau du parking poids lourds. On voit les bâtiments des garages et de l'hôtel.

M. BADIE.- A priori, sur Banyuls ce serait côté ouest, si les ASF sont d'accord.

M. DECOEUR.- On a vu que c'est un point délicat.

M. BADIE.- Côté ouest, ce serait le choix, mais les ASF...

M. DECOEUR.- On est en train d'instruire cela avec les ASF. On avance sur tous les fronts.

M. BADIE.- De l'autre côté, il n'y a que des vignes.

M. BOULIN.- En descendant plus au sud, à l'ouest, on est dans l'emprise de la LGV. On ne peut pas déplacer la clôture puisqu'on est au bord de la route.

M. DECOEUR.- Une dedans, et une dehors.

M. BOULIN.- Au niveau de la D40, à l'ouest on peut imaginer la traversée de la D40 en forage droit compte tenu du trafic sur cette route (ça roule).

M. PAGES.- Sur le plan environnemental, on avait une problématique village catalan à l'ouest, maintenant on a une problématique bâti située sur le côté est, qui forme le pendant de la problématique de l'autre côté. Que l'on prenne un tracé ou l'autre, on aura un impact sur le bâti qui sera à peu près équivalent. Cela ne concernera pas le même type de bâti puisque d'un côté c'est un hôtel, et de l'autre il y a à la fois un garage et deux habitations.

M. DECOEUR.- Quelle est la distance ?

M. BOULIN.- 72 mètres par rapport à l'hôtel. 90 mètres par rapport à la maison.

M. PAGES.- On a une vraie problématique entre d'un côté le village catalan et de l'autre côté à la fois du bâti habitation, un hôtel et un garage.

M. BADIE.- Je ne veux pas parler pour mon maire, mais a priori, ce serait côté ouest.

M. DECOEUR.- Il n'y a pas d'engagement.

M. BADIE.- Visuellement, c'est le côté ouest pour nous, et pour vous aussi sans doute, puisqu'il y a les vignes côté est.

M. DECOEUR.- Clairement, on avait un peu la même approche que vous.

M. BOULIN.- Si l'on continue vers le sud, ça commence à chahuter un peu. On passe en bordure de bois.

M. DECOEUR.- Côté ouest, on ne peut pas les éviter. La LGV est en contrebas et la clôture en haut. On passe en lisière des bois.

On arrive à la RD 900, mais si l'on remonte, depuis l'hôtel, c'est à peu près équivalent de part et d'autre, c'est pas mal chahuté, puisque c'est l'endroit où la RD 900 commence à quitter le voisinage de la LGV, il y a une rivière, on est très clairement en dehors du grillage, avec pas de distinction plus particulière entre les deux côtés.

M. BOULIN.- En dehors du grillage, on reste dans les délaissés de la LGV.

M. DECOEUR.- On est systématiquement dans les délaissés, ce sont les parties en jaune.

M. MARCON.- Je pense que pour la prochaine fois il va falloir nous mettre une couleur de plus, une couleur où l'on est en dehors du grillage et dans les délaissés.

M. DECOEUR.- Peut-être. Là, il y a quand même une différence assez nette entre les deux côtés : il y a un bois d'un côté et pas de l'autre. On arrive à la RD 900.

M. BOULIN.- RD 900, le rond-point est représenté symboliquement, il n'était pas fait à l'époque, il est en cours de travaux (déviation du Boulou). Bien sûr, un forage droit s'impose pour traverser la nouvelle RD 900 ainsi que la voie SNCF parallèle à la RD 900.

M. DECOEUR.- Il faudra optimiser le positionnement du forage droit.

M. MARCON.- Pourquoi s'écarte-t-il autant ?

M. BOULIN.- Parce que TP Ferro lors de ses travaux avait réalisé une voie ferrée à ce niveau-là, qui vient rejoindre la voie existante, et ils nous ont demandé de laisser cette possibilité de reconstruire cette voie ferrée qu'ils ont démontée. Voilà la raison pour laquelle on s'éloigne.

M. DECOEUR.- On arrive à l'atelier 4, mais on a le droit de regarder aussi.

M. PERALBA.- La question que nous devons nous poser, nous, atelier 3, est de savoir, puisque nous sommes en limite des deux territoires d'atelier, si des choix que nous ferions en bout d'atelier 3... C'est un peu comme les fuseaux. Je crois qu'au niveau des « nœuds », il faut que nous ayons une approche un peu plus globale. Il ne faudrait pas que les choix que nous ferons ici – même s'ils ne sont pas définitifs- hypothèquent des choix de l'atelier 4.

M. DECOEUR.- Bien sûr, mais vous êtes les premiers, donc vous avez le privilège de celui qui démarre.

Avant d'arriver à la RD 900, tout ce que l'on a vu depuis l'hôtel suscite-t-il des réactions particulières en termes de préférences ?

M. BADIE.- Quelle est la longueur du bois ?

M. BOULIN.- A vol d'oiseau, c'est 600 mètres.

M. DECOEUR.- On rajoute : 660, 670 mètres.

M. MARCON.- Peut-on re-pointer les possibilités d'inversion depuis le pont du Réart jusqu'au pont sur la R9 ?

M. BOULIN.- Il y a ce niveau-là au niveau du Réart...

M. MARCON.- Il y a une possibilité d'inversion au niveau de Villemolaque ?

M. BOULIN.- Au niveau de l'A9, traverser à la fois la LGV et l'autoroute en diagonale c'est très compliqué, pour l'instant ça ne nous est pas suggéré.

M. MARCON.- D'accord. Donc, on part du principe qu'il n'y a pas de possibilité.

M. BOULIN.- Ensuite, il y a la RD 900.

M. MARCON.- Au village catalan il y a les deux possibilités ?

M. BOULIN.- Au niveau du Réart.

M. MARCON.- Revenons au village catalan. On peut passer des deux côtés, à l'est ou à l'ouest, il n'y a pas de problème majeur.

M. PERALBA.- Sauf qu'on ne peut pas traverser ici.

M. MARCON.- Non, on ne peut pas traverser, mais en fait, c'est la station d'épuration de Villemolaque qui va décider de quel côté on est.

M. DECOEUR.- On peut passer des deux côtés, sauf que j'ai entendu que Banuyls ne souhaitait pas qu'on aille dans les vignes qui sont à l'est de la RD 900.

M. BADIE.- On peut descendre la photo ? On ne peut pas basculer là ?

M. DECOEUR.- Non, la LGV est en contrebas. On n'a aucun passage.

M. BADIE.- Il faut basculer avant le village catalan.

M. PERALBA.- Et plus au sud, quelles sont les possibilités ?

M. BOULIN.- On peut vous le montrer, au niveau du Tech, il y a une possibilité au niveau du viaduc de passer de l'est à l'ouest.

M. PAGES.- Par contre, sur le plan environnemental, l'arrivée au niveau du viaduc est beaucoup plus facile du côté ouest, parce que c'est déjà largement déboisé. En plus, de l'autre côté on a des contraintes sur la viticulture. L'arrivée par l'ouest est beaucoup plus facile sur le plan

environnemental, on est vraiment dans des délaissés, et après sur le Tech on a un déboisement beaucoup plus conséquent sur l'ouest.

M. PERALBA.- Je pense que par rapport au choix, en tout cas l'avis des élus, vous devriez une bonne fois pour toutes vous engager sur une question très claire : quand il y a des délaissés, est-ce que vous vous engagez, très clairement, à déplacer le grillage ? Si ça passe dans les délaissés, est-ce que vous vous engagez à déplacer le grillage pour faire en sorte que la ligne soit à l'intérieur ?

M. DECOEUR.- Oui, sous réserve de l'accord de TP Ferro, qui, a priori, ne devrait pas poser de problème particulier, mais je réserve quand même ma réponse.

M. PERALBA.- C'est un élément déterminant au niveau de notre choix.

M. BERTAULT.- Cela signifie qu'il y a bien plus de vert que ce que l'on a vu cet après-midi.

M. DECOEUR.- Du vert, à l'endroit près où l'on a vu l'antenne radio car cela me paraît bizarre que ce soit framboise, normalement, c'est quelque chose que l'on a déjà intégré ; je ne pense pas qu'il y ait beaucoup plus de vert. On va le regarder. Je n'ai pas la vérité, on ne connaît pas complètement le terrain par cœur, mais je n'ai pas décelé d'autre endroit. On va le regarder de très près.

M. BADIE.- Une question concernant les ASF, s'il n'y a pas d'entente possible avec eux pour la traversée du village catalan.

M. DECOEUR.- Les discussions que l'on a aujourd'hui avec eux sont tout à fait constructives. Les ASF paraissent absolument ouverts à la discussion sur le village catalan et ne nous ont pas du tout opposé une fin de non-recevoir.

M. PERALBA.- D'ailleurs, je dois saluer le résultat que vous obtenez au niveau des ASF, qui est bien meilleur que celui que nous avons obtenu quand ils ont réalisé le parking, puisque vous allez réussir à faire passer un chantier de 14 mètres de largeur, alors que nous n'avons pas pu imposer le rétablissement d'un chemin rural de 6 mètres. Je vous félicite.

M. DECOEUR.- Merci.

Nous sommes arrivés jusqu'à la RD 900. J'ai le sentiment que l'on a bien travaillé aujourd'hui, même si ça a un peu tardé à arriver sur les choses de terrain. Est-ce que les choses sont à peu près claires ? J'ai pris des notes, vous en avez pris aussi. J'ai bien noté qu'il y avait des préférences, des sentiments, je vous tranquillise de ce côté-là, on ne part pas en disant « ils l'ont dit, je le garde ». On va vous remettre un exemplaire de plan au 10.000ème, un exemplaire de plan de la base de données orthophotoplan. On a demandé aux études faune, flore, hydrogéologique, de faire des résumés. Il y a 12 pages pour l'étude hydrogéologique, et il doit y avoir quand même une quarantaine de pages pour les études faune/flore. On vous laisse un exemplaire de cela.

M. PERALBA.- Il me paraît indispensable qu'il y ait un exemplaire par mairie.

M. DECOEUR.- On peut rajouter des choses sur le CD que l'on va vous envoyer avec les présentations.

M. PERALBA.- Les CD, pour nous, c'est très sympathique mais inexploitable puisque nous ne pourrions pas les éditer. C'est pratique pour consulter ponctuellement, mais si on veut réellement y travailler il faut un support papier, ou le logiciel, c'est à vous de voir, mais si ce n'est pas le logiciel, ce sont des supports papier en nombre suffisant.

M. DECOEUR.- Souhaitez-vous que l'on vous fasse passer un orthophotoplan et un plan au 10.000ème par mairie ?

(Approbation des membres de l'atelier).

M. BERTAULT.- Il faudra faire passer également le compte-rendu.

Mme LILLI.- Pour que tout le monde soit d'accord, sur la restitution de l'atelier, nous vous fournirons deux choses : le verbatim avec l'intégralité des propos, et un compte-rendu qui n'acte pas tout ce que l'on s'est dit, mais les points essentiels où il y a soit accord, soit discussion à venir, un relevé de décisions plutôt qu'une synthèse de l'ensemble des propos, à des fins beaucoup plus opérationnelles.

M. DECOEUR.- Ce relevé de décisions vous sera soumis, Monsieur le Président, pour validation avant diffusion.

M. PERALBA.- Vous voudrez bien me le soumettre. Si les participants sont intéressés, je suis prêt à faire un petit aller-retour de mails pour vous le soumettre.

(Les plans seront fournis pour le Collectif, Défensa, Canohès, Trouillas, Banuyls, Ponteilla, Mme Irlès, Saint-Jean Lasseille, Tressere).

La séance est levée à 17 heures 38.