

Concertation sur la liaison en courant continu France-Espagne

Commission « Mise en souterrain et environnement »

Compte-rendu réunion du 4 février 2009

Préfecture des Pyrénées orientales – Perpignan

La séance est ouverte à 14 heures 35

Liste des personnes présentes

M. Paul Llamas	président de la commission
M. François Bertault	CNDP collaborateur de M. Mercadal
M. Jean-Pierre Tiffon	secrétariat logistique de la concertation
M. Gérard Amiel	vice-président du collectif non à la THT
M. Pierre Aylagas	conseiller général des Pyrénées-Orientales
M. Laurent Belmas	vice-président du collectif non à la THT
Mme Jocelyne Bonnet	vice-présidente du collectif non à la THT
M. Gérard Bret	collectif non à la THT
M. Louis Caseilles	conseiller général des Pyrénées-Orientales - maire de Toulouges
Mme Nicole Caylus	représentant la députée Mme Jacqueline Irlès
M. Alexandre David	ASF
M. Yves Decoeur	RTE - directeur du projet
M. Pierre Dupouy	représentant la députée Mme Jacqueline Irlès
Mme Dominique Janin	présidente de Defensa de la Terra
M. J-Ph Miquel-Elcano	TP Ferro
M. Christian Olive	maire du Boulou
M. Jean-Marc Pagès	Géokos – en charge des études d’environnement liées au projet
M. Jean-Claude Peralba	président du Sydeco - maire de Villemolaque
M. Claude Picas	maire du Perthus - membre du Conseil d’Administration du Sydeco
M. Alexandre Puignau	Sydeco - maire de Les Cluses
M. Fabrice Rallo	attaché parlementaire de M. Jean-Paul Alduy
M. Bernard Roig	Sydeco - conseiller municipal de Corbère

C'est à Perpignan, dans les locaux de la Préfecture des Pyrénées-Orientales, que s'est tenue, le mercredi 4 février 2009, la première réunion de la commission « Mise en souterrain et environnement », dans le cadre de la concertation sur le projet de liaison France-Espagne recommandée par la CNDP (Commission Nationale du Débat Public).

La séance est ouverte par M. Bertault, membre de la CNDP représentant M. Georges Mercadal, garant de cette concertation. Il indique que M. Paul Llamas a été choisi pour présider la commission « Mise en souterrain et environnement » ; la commission santé étant présidée par M. Robert Guillaumont.

En ce qui concerne la Commission « Mise en souterrain et environnement », quatre réunions sont programmées. Les 4 et 18 février, les 11 et 24 mars. Il précise que la concertation en cours devra prendre fin au plus tard au 15 avril, afin de ne pas interférer avec la campagne pour les élections européennes.

M. Bertault rappelle les objectifs de ces réunions : que les participants obtiennent toutes les informations souhaitées de RTE quant à l'avancement du projet, qu'ils puissent poser leurs questions et émettre leurs avis, critiques et suggestions. Il s'agit de préparer en amont les propositions que M. Bousiges, Préfet des Pyrénées-Orientales, sera amené à prendre dans le cadre des dispositions administratives correspondantes, concernant le choix de l'aire d'étude dans un premier temps, puis plus tard, celui du fuseau de moindre impact. Viendra ensuite l'instruction administrative du dossier requise pour la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), à savoir notamment la consultation des maires et services de l'état, puis l'enquête publique, sur la base d'un dossier incluant une étude d'impact.

M. Paul Llamas, Président de la Commission, prend ensuite la parole pour se présenter : ancien ingénieur de l'Equipement, il a participé à la Commission Particulière du Débat Public de 2003 sur le précédent projet de liaison France-Espagne. Il est par ailleurs commissaire-enquêteur auprès du Tribunal Administratif de Montpellier, ce qui l'a amené à conduire de nombreuses enquêtes publiques concernant des infrastructures (LGV, autoroutes ou lignes électriques).

Il invite M. Yves Decoeur, Directeur du Projet chez RTE, à présenter aux participants les éléments d'information concernant l'état actuel du projet.

DIFFERENTES ZONES DE L'AIRE D'ETUDE ET INFRASTRUCTURES EN PRESENCE

La première partie de l'exposé est consacrée à une présentation des caractéristiques des différentes zones d'étude, et des infrastructures existantes. Pour des raisons géographiques autant que techniques, on distingue deux zones : celle de « plaine » et celle de « montagne ».

La zone de « plaine »

A partir de la carte de l'aire d'étude proposée lors de la réunion inaugurale de la concertation, le 19 janvier dernier, Yves Decoeur précise que les discussions du jour vont se concentrer sur la zone appelée « plaine », du poste de Baixas, au nord, aux contreforts de la partie montagnaise, au sud, englobant la ligne TGV et l'A9.

A l'intérieur de cette zone, on peut distinguer trois sous-ensembles :

- Au nord (de Baixas jusqu'aux abords sud de la Têt), on constate l'absence d'infrastructures existantes, notamment à proximité du poste de Baixas. Il s'agit donc d'aller rejoindre dès que possible une infrastructure pour la longer, avec 3 possibilités : l'A9, la LGV ou la future rocade Ouest de Perpignan, collée à l'autoroute. Deux autres options, bien que non visibles, sont également à explorer : la liaison électrique souterraine 225 000 volts reliant Baixas au Soler, et le projet de LGV Perpignan-Montpellier, dont le débat public doit débuter en mars prochain.

- En partie médiane de la zone de plaine (depuis les abords sud de la Têt jusqu'à Villemolaque), l'aire d'étude s'appuie sur les deux infrastructures LGV et A9, celles-ci se rejoignant au niveau de Villemolaque, ce qui constitue un « point d'aiguillage » possible, pour passer d'une infrastructure à l'autre si besoin.

- Dans la partie sud de la zone de plaine, la LGV et l'A9 sont très proches l'une de l'autre. C'est ici que la RD 900 vient se juxtaposer à la LGV, constituant ainsi une troisième infrastructure potentiellement utilisable pour accueillir la liaison électrique. Au nord-ouest du

Boulou, le croisement entre la LGV et la RD900 offre un second « point d'aiguillage » possible, à partir duquel les infrastructures divergent.

La zone de « montagne »

La seconde zone, dite zone de « montagne », commence à ce second point d'aiguillage, situé au niveau de la future déviation routière du Boulou. Ici, le tracé dépendra directement du choix technique retenu pour traverser les Pyrénées. Un certain nombre d'études de faisabilité sont en cours dont les résultats ne seront disponibles qu'en mars.

M. Decoeur précise que la seule certitude à ce jour est l'impossibilité d'emprunter le tunnel de la LGV, ce qui élimine d'emblée l'option ferroviaire. De même, la RD 900, encaissée dans les gorges à plusieurs endroits, ne présente pas beaucoup d'intérêt car cette option induirait d'importantes perturbations de la circulation pendant les travaux.

Reste la possibilité d'un jumelage avec l'A9, qui fait l'objet d'études complexes, car le franchissement des ouvrages d'art (viaducs...) réclame des études techniques poussées. M. Decoeur précise que n'ayant à ce jour aucune certitude quant à la possibilité de se jumeler avec l'A9 sur cette partie, ni sur quelle longueur, d'autres études ont été lancées, pour un passage hors des infrastructures, telles que l'utilisation de pistes forestières, ainsi que des solutions mixtes pistes forestières/tunnel, voire tunnel seul.

CABLES ET EMPRISE AU SOL

La seconde partie de l'exposé porte sur les aspects techniques liés à la technologie du courant continu en souterrain. Dans le cas présent, la ligne France-Espagne comportera deux paires de câbles. S'agissant d'une liaison en courant continu, chaque paire présente un câble de tension positive et un câble de tension négative.

Un câble souterrain se compose d'un conducteur central, appelé l'âme du conducteur, en cuivre ou en aluminium. On a ensuite une enveloppe pour isoler la tension de l'âme, puis un écran semi-conducteur sur l'enveloppe isolante. Autour, on a un dispositif empêchant toute pénétration de l'eau, un écran métallique et enfin une gaine de protection extérieure. Le tout représente un diamètre extérieur de 15 cm environ. Pour une liaison en courant continu, on dispose les câbles par paires, insérés dans des blocs béton.

Eventuellement, un troisième câble, appelé câble de retour, pourrait être ajouté, ainsi que des câbles de télécommunication ou une fibre optique, mais il s'agit là de conducteurs de section beaucoup plus petite, qui n'augmentent en rien la taille du bloc et son emprise au sol.

En ce qui concerne la nature de l'isolant électrique, elle dépend de la technologie utilisée. Dans la technologie classique pour les liaisons en courant continu (dite « LCC »), il s'agit en général de câbles avec du papier imprégné à l'huile. Cette technologie, qui équipe par exemple l'interconnexion France-Angleterre, est très fiable à ces niveaux de puissance, en revanche elle exige une surface importante pour les stations de conversion d'extrémités.

Une nouvelle technologie, dite « VSC », est apparue depuis plusieurs années, qui permet d'utiliser des câbles à isolation synthétique. C'est une technique intéressante dans le cadre du projet France-Espagne, mais à ce jour, la liaison la plus puissante jamais réalisée dans le monde en « VSC » a une puissance de 400 MW. Or, la puissance de la liaison France-Espagne projetée est de 2 x 1 000 MW. Avant de trancher sur le choix de la technologie, RTE cherche donc à obtenir l'assurance des constructeurs qu'une réalisation en « VSC » est techniquement possible à ce niveau de puissance. Le choix final se fera en commun avec les espagnols, dans le cadre de la société commune INELFE (INterconnexion ELectrique France-Espagne) car on ne peut opter pour deux technologies différentes de part et d'autre de la frontière.

Concernant l'emprise au sol, M. Decoeur explique qu'il y a deux possibilités :

- soit les deux liaisons sont juxtaposées, auquel cas on a deux blocs de béton de 90 cm chacun, avec un entraxe de 2 m, soit une largeur de 2,90 m. A cette emprise s'ajoute une bande de servitude de 2 m de part et d'autre, sur laquelle il est possible de cultiver en terrain agricole mais qui doit rester libre de toute végétation à racines profondes et de tout bâti. Soit une emprise totale de 6,90 m.
- dans le cas où les liaisons sont désolidarisées, on a alors 90 cm d'emprise pour chaque bloc, avec 2 m de part et d'autre, soit 2 fois 4,90 m.

En termes de profondeur, on se situe entre 1,50 m et 2 m en fond de fouille.

Répondant à une question de M. Caseilles, quant aux avantages comparés de ces deux options, M. Decoeur affirme qu'il privilégiera autant que possible la juxtaposition, partout où il y a la place requise, car cela induit moins de travaux de génie civil. Le dédoublement de liaison est réservé au traitement de points singuliers, si un intérêt existe.

Répondant à M. Aylaguas, concernant les projets de RTE pour réhabiliter l'emprise de 6,90 m au sol, M. Decoeur indique qu'il existe de nombreuses possibilités : d'abord des cultures (sous réserve de racines non profondes) ou encore laisser la végétation reprendre ses droits ; il évoque aussi d'autres possibilités telles que l'aménagement des pistes cyclables, ou encore des dispositifs de DFCI (Défense de la Forêt Contre l'Incendie) en montagne, pour lesquels les risques d'interférence avec le courant continu sont étudiés (liaisons radio des équipes d'intervention contre l'incendie).

INTEGRATION DANS LES INFRASTRUCTURES

Dans cette partie, M. Decoeur examine les conditions de couplage aux infrastructures existantes sur les différentes zones.

Pour la LGV, il est impossible de rester à proximité immédiate de la ligne, pour des raisons évidentes de maintenance des deux ouvrages, étant entendu qu'on ne peut interrompre l'exploitation de la LGV en cas d'intervention sur la ligne électrique et vice-versa. Or, comme le montre une série de photos projetée durant l'exposé, la LGV présente une multitude de configurations qui sont à examiner de près. C'est pourquoi, à ce stade, il est impossible de déterminer à quelle distance minimale de la LGV l'ouvrage électrique sera positionné.

De même pour l'autoroute, toutes les combinaisons de passage possibles sont étudiées et comparées par RTE et ASF, en termes de faisabilité technique mais aussi d'exploitation : sous une chaussée, sous le terre-plein central, sous la bande d'arrêt d'urgence, ou le long de l'emprise, dans la situation actuelle de l'autoroute à 2 x 2 voies, comme dans la situation à venir de 2 x 3 voies. On étudie également de quel côté positionner la ligne, les possibilités de franchissement d'un bord à l'autre, (utilisation des ponts existants ou passage sous l'A9), voire le dédoublement de la liaison pour passer de part et d'autre de l'autoroute, si nécessaire ...

M. Amiel rapporte qu'aux dires de certains, la ligne électrique ne pourrait coexister avec la LGV en raison d'incidences sur le matériel électronique. M. Decoeur précise que le courant continu, contrairement au courant alternatif, n'induit aucun phénomène d'induction électromagnétique ; ces questions seront traitées de manière plus approfondie par la Commission courant continu et santé. La seule et unique raison empêchant d'insérer la ligne dans le tunnel TGV est un manque de place « physique » à l'intérieur du tunnel, qui fait que toute intervention sur le câble électrique nécessiterait d'interrompre la circulation des TGV (par exemple pendant plusieurs semaines en cas de réparation d'un câble), ce qui n'est pas envisageable.

M. Peralba revient sur la question de l'utilisation des ouvrages d'art et souhaite connaître la position des concessionnaires des infrastructures existantes sur ce point.

M. Miquel-Elcano, représentant de TP FERRO, concessionnaire de la ligne TGV Perpignan-Figueras, répond que toutes les pistes bordant la LGV (pour l'entretien ou l'accès aux parcelles) peuvent sans problème accueillir la liaison électrique. En revanche, les ouvrages d'art de la LGV ne sont pas dimensionnés pour recevoir les câbles. Cependant, il précise que côté français, les ouvrages d'art sont très peu nombreux et la plupart du temps en plaine, il est alors techniquement possible franchir les différents obstacles en restant au niveau du sol courant, soit en forage dirigé, soit en déblais et caniveaux enterrés.

M. David prend ensuite la parole pour la partie autoroute. Il indique qu'à ce jour, ASF n'a recensé aucune impossibilité technique, bien qu'il existe une multitude de points singuliers. Chaque point est regardé à la loupe avec RTE et son bureau d'étude pour étudier la faisabilité et le coût, un comité de pilotage est en place ; le maître d'ouvrage retiendra, pour chaque point singulier, la solution qui lui paraît la meilleure. Pour conclure, M. David assure que la question des infrastructures autoroutières ne constitue nullement un point de blocage du point de vue des ASF.

Interrogé par M. Olive sur les détails de réalisation de l'élargissement de l'A9 dans la zone montagneuse, M. David fait état de différentes solutions actuellement à l'étude, notamment au niveau de Les Cluses, mais indique que rien n'est tranché à ce jour.

Alors que M. Aylagas se félicite de la concomitance entre le projet de ligne électrique et d'élargissement de l'A9, M. Decoeur rappelle que la liaison France-Espagne ne s'arrête pas à la frontière, mais à Santa Llogaia : la solution de jumelage avec l'autoroute côté français jusqu'à la frontière, liée au projet d'élargissement de l'A9, n'a d'intérêt que si elle peut se prolonger au delà de la frontière. S'ensuit un échange sur la possibilité de passer la frontière avec une solution mixte autoroute/tunnel dédié. M. Puignau déplore que les autorités communautaires et nationales n'aient pas su anticiper cette nécessité de franchissement de plusieurs infrastructures et souligne que les élus ne souhaitent pas pâtir des erreurs du passé et resteront très vigilants, à la fois sur l'élargissement de l'A9 et l'éventualité d'un tunnel supplémentaire.

POINTS SINGULIERS

Dans la quatrième partie de son exposé, M. Decoeur présente plusieurs exemples de points singuliers, et attire l'attention des participants sur l'extrême variété des difficultés techniques rencontrées le long des infrastructures existantes. Par convention, on parle de passage **inférieur** le fait de croiser une voie qui passe **sous** l'infrastructure étudiée (autoroute ou LGV), et par passage **supérieur** le fait de croiser une voie qui passe **au dessus** de l'infrastructure étudiée. Sur la section d'autoroute entre Perpignan Sud et Le Boulou, on dénombre 16 passages inférieurs et 12 supérieurs. Sur la section Le Boulou / Espagne, on compte 10 passages inférieurs dont 4 viaducs et 2 passages supérieurs, en seulement 8 km.

Dans le cas d'un passage inférieur, soit on s'accroche au pont de l'infrastructure, soit on s'en désolidarise pour traverser l'obstacle et remonter de l'autre côté, sur l'infrastructure suivie. En cas de passage supérieur, les difficultés techniques sont nombreuses, car on peut se heurter à un remblai (cas de la LGV), ou encore à un mur de soutènement ou même à une pile de pont (cas de l'autoroute).

ETUDES D'ENVIRONNEMENT

Cette partie de la présentation est assurée par M. Pagès, du cabinet d'environnement Géokos. Il débute son exposé par la méthodologie utilisée. Dans un premier temps, il y a eu une phase de recueil des données, à partir de différentes sources : travail sur le terrain, consultation des services de l'Etat, recherche bibliographique à partir de cartes et documents via Internet... M. Pages insiste sur le fait que ce travail de recueil des données n'est à ce jour pas complètement achevé et invite les acteurs locaux présents à lui faire remonter toutes les informations qu'ils jugent utiles (projets, extension d'urbanisme...). Les données recueillies seront ensuite évaluées en termes de sensibilité vis-à-vis du projet de liaison France Espagne. Ainsi, une ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux) est peu sensible à l'implantation d'une ligne souterraine, mais très sensible dans le cas d'une ligne aérienne. A l'inverse, une ZPS (Zone de Protection Spéciale, pour les milieux naturels) est plus sensible pour une liaison souterraine que pour une liaison aérienne.

Les sensibilités sont recensées puis cartographiées au regard de quatre thématiques principales:

- milieu physique : on prend ici en compte tout ce qui concerne le relief, les captages d'eau et les zones inondables ;
- milieu naturel : recensement des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, zones Natura 2000, inventaire forestier... ;
- milieu humain. Cette thématique comprend quatre sous-thèmes : le bâti et l'occupation des sols, les infrastructures (outre les routes, autoroutes et LGV, on recense également les chemins, pistes DFCEI, réseaux électriques et de gaz, bases ULM...), les données d'urbanisme, et enfin les zonages AOC et l'agriculture.
- patrimoine et paysage : monuments inscrits ou classés, gisements archéologiques, sites remarquables et données paysagères, etc.

M. Pagès présente l'ensemble des cartes par thématique, puis la carte de synthèse qui en résulte. Elle permet de visualiser l'ensemble des sensibilités de l'aire d'étude au regard des différents critères étudiés. Il précise bien qu'il s'agit là d'un document d'étape, car les études d'environnement sont réalisées de façon progressive et continue au gré des investigations, avec une échelle de plus en plus fine au fur et à mesure de l'avancement du projet.

M. Pagès fait remarquer que tout le bâti recensé a été volontairement conservé sur la carte de synthèse, car il s'agit d'une contrainte particulièrement forte pour le projet de liaison souterraine.

Les sensibilités repérées comme fortes sur la carte de synthèse concernent les zones de forte pente, les sites Natura 2000, les zones d'extension d'urbanisme, les serres et les vergers, ainsi que les carrières. En sensibilité moyenne apparaissent les zones de pente moyenne (de 10 à 20 degrés), les périmètres de captage et les ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique).

Monsieur Pagès conclut que cette carte de synthèse, une fois finalisée, servira de base à la recherche de fuseaux de passage pour la liaison France-Espagne.

L'ensemble de ces documents cartographiques et des présentations sera rapidement mis à la disposition des participants. M. Bertault invite chacun à faire part de ses remarques et questions directement à M. Decoeur afin que celui-ci puisse apporter les éléments de réponses à la prochaine réunion de la Commission, le 18 février.

Au vu de la concentration des contraintes environnementales et patrimoniales relevées sur la carte de synthèse, qui s'additionne à toutes les contraintes techniques précédemment évoquées, M. Caseilles se dit perplexe quant au choix du périmètre étudié pour implanter le projet.

M. Pagès répond que le système de trames successives est conçu pour faire ressortir les contraintes dans un périmètre donné ; mais cela ne doit pas faire oublier l'atout majeur que représente la présence des deux grandes infrastructures que sont la LGV et l'autoroute, selon un axe Nord-Sud, qui fait que l'on se situe dans le périmètre le plus pertinent pour rechercher un tracé.

M. Peralba note que dans la partie nord, jusqu'au goulet d'étranglement, le fuseau s'imagine assez bien ; dès lors il s'interroge sur la nécessité de poursuivre des études autour de Perpignan-Ouest. Il émet le souhait que l'on passe rapidement à des discussions « au plus près du terrain », espérant notamment des précisions rapides sur la zone montagneuse.

POSTE DE BAIXAS ET STATION DE CONVERSION

Photos à l'appui, M. Decoeur présente les incidences de la nécessaire extension du poste, pour y insérer une station de conversion. Cet ajout implique une emprise au sol supplémentaire respectivement de 5 ha ou 10 ha, en fonction de la technologie retenue (la nouvelle technologie « VSC » exigeant une surface deux fois moins importante que la technologie « LCC » - cf p.5).

Suivant le cas, cela va nécessiter de construire un bâtiment de dimensions approximatives 80 m X 25 m ou deux bâtiments de 40 m x 20 m chacun, d'une hauteur de 21 m environ.

Le bâtiment pourra être traité architecturalement de manière à limiter son impact visuel ; d'après des vues présentées d'une telle station de conversion près de Calais (liaison d'interconnexion France-Angleterre), il pourrait être bien dissimulé par des rideaux d'arbres. A noter que le poste actuel, construit sur un plateau, est complètement invisible depuis le village de Baixas situé en contre-bas.

A Mme Janin, qui s'inquiète des nuisances sonores dues au poste de conversion, il est répondu que l'incidence sonore supplémentaire n'est pas significative, et que l'on restera dans les mêmes niveaux de bruit qu'actuellement.

QUESTIONS DIVERSES

A l'issue de la présentation, M. Llamas invite les participants à se prononcer sur le périmètre de l'aire d'étude.

MM. Puignau, Olive et Picas, souhaitent que la réflexion soit davantage approfondie sur la partie montagneuse ce qui pourrait nécessiter de modifier l'aire d'étude dans sa partie sud ; ils sont notamment perplexes quant à la possibilité d'utiliser des pistes, dont le gabarit leur paraît incompatible avec l'emprise de l'ouvrage. M. Belmas refuse également de se prononcer, estimant n'avoir pas toutes les données en sa possession.

Pour MM. Bertault et Caseilles, aucun point bloquant n'étant apparu lors de la réunion du 19 janvier, il appartient à M. le Préfet de valider cette proposition d'aire d'étude, en invitant les acteurs locaux concernés. Pour M. Péralba, si la partie nord de l'aire d'étude s'avère large, puisqu'il convient en effet de présenter plusieurs possibilités, RTE ne devrait pas trop se restreindre en ce qui concerne la partie Sud.

M. Caseilles opère la synthèse : un consensus semble se dégager sur la partie nord de l'aire d'étude, en revanche des réserves existent sur la partie montagne ; il espère que de nouveaux éléments permettront de les lever lors de la prochaine réunion.

Pour clore le débat, et comme il l'avait fait le 19 janvier, M. Decoeur explique comment l'aire d'étude proposée a été définie, notamment dans la partie sud, du Boulou à la frontière.

La RD 900, trop encaissée, et le Tunnel TGV étant exclus, seule l'autoroute est potentiellement intéressante, mais on n'en a pas la certitude à ce jour de pouvoir l'utiliser, d'où la nécessité de rechercher d'autres solutions, hors des infrastructures actuelles. Les pistes sont notamment regardées de près par exemple, celles qui montent vers Porteille, Panissars ou vers le col de Priorat. Des solutions mixtes pistes/tunnels, voire tunnel seul sont également envisagées. Deux choses sont sûres : plus l'on s'éloigne vers l'Est ou vers l'Ouest du Perthus, plus le relief est abrupt et plus le massif montagneux à traverser est large. Dès lors, il est logique de travailler de part et d'autre du Perthus sans trop s'en éloigner et c'est ce qui a conditionné les contours de l'aire d'étude proposée. Il ajoute que

le périmètre proposé a fait l'objet, dans cette partie sud, d'une étroite collaboration avec les espagnols, afin de s'assurer de sa compatibilité de l'autre côté de la frontière.

M. Picas attire l'attention de RTE sur la présence, en zone frontalière de l'aire d'étude, de nombreux éléments remarquables du patrimoine, (fort de Bellegarde, site de Panissars...), et fait état d'un important projet d'étude entre l'université de Perpignan et de Gérone sur le site de Panissars.

M. Decoeur indique qu'il est preneur de ce type d'informations et invite les participants à les remonter à l'équipe-projet.

M. Tiffon sollicite les participants pour se prononcer sur les réponses apportées aux questions des internautes. M. Peralba indique qu'il appartient à RTE de répondre au public. M. Bertault reprecise le circuit de traitement des questions : RTE élabore un projet de réponse et la soumet au Président de la Commission concernée, qui la valide ou demande un complément d'information.

En fin de séance, M. Bertault, constatant les interrogations subsistant sur la partie sud de l'aire d'étude proposée, décide, avec l'accord de chacun, que la prochaine réunion (le 18 février), sera consacrée pour moitié à la zone montagneuse puis au chantier et aux questions connexes.

La séance est levée à 17 heures 30.
