

## CONCERTATION LIAISON EN COURANT CONTINU FRANCE-ESPAGNE

### COMMISSION MISE EN SOUTERRAIN ET ENVIRONNEMENT

4 février 2009

Préfecture des Pyrénées Orientales - Perpignan

#### 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 de Le 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 Sydeco
M. Alexandre Puignau	Sydeco - maire de Les Cluses
M. Fabrice Rallo	attaché parlementaire de Jean-Paul Alduy
M. Bernard Roig	Sydeco - conseiller municipal de Corbère

La séance est ouverte à 14 heures 35.

**M. BERTAULT.**- Mesdames et Messieurs, je suis enchanté de vous voir aussi nombreux présents à cette première réunion de la Commission qui a trait aux questions de mise en souterrain et d'environnement dans le cadre du projet présenté par Réseau de Transport d'Electricité (RTE).

Je me présente, je m'appelle François BERTAULT, je suis à la Commission Nationale du Débat Public, et je travaille en collaboration avec M. Georges Mercadal qui, par cette même Commission a été nommé garant de la concertation.

Afin d'aboutir à cette première réunion, nous avons rencontré conjointement avec Georges Mercadal un certain nombre d'entre vous. Nous avons eu également une réunion de calage de la philosophie de cette concertation, et je remercie l'ensemble des personnes avec lesquelles nous avons travaillé d'être présentes et d'avoir accepté de participer au travail de cette Commission.

La réunion que nous allons avoir aujourd'hui concerne les questions d'environnement, sachant que la deuxième commission aura trait aux questions de courant continu et de santé. Pour chacune de ces deux commissions nous avons sollicité, Georges Mercadal et moi-même, deux personnalités indépendantes que nous avons connues à l'occasion de débats que nous avons déjà menés : d'une part M. Llamas, qui va se présenter et qui a participé à la Commission particulière du débat public que nous avons développée en 2003 sur le premier projet de RTE. La Commission santé sera présidée par M. Robert Guillaumont, qui avait fait partie de la Commission particulière du débat public que nous avons organisée avec Georges Mercadal sur la question de l'enfouissement des déchets radioactifs.

Nous avons déjà deux dates de Commission environnement et deux dates de Commission santé. Avec le tour que nous avons fait, en ayant parlé avec RTE et écouté certains d'entre vous à l'occasion des contacts que nous avons tissés avec vous, nous avons pensé qu'il serait préférable de découper cette Commission « mise en souterrain et environnement » en quatre temps : deux temps principaux qui nous ont été suggérés par la géographie et les problèmes techniques que cela peut poser. La première réunion et la prochaine, fixée au 18 février, auront trait aux questions qui concernent la plaine et les premiers mouvements de terrain avant les Pyrénées. Deux autres réunions (nous aurons à en arrêter les dates prévisionnelles pour le mois de mars) concerneraient la zone montagneuse, c'est-à-dire le franchissement en tant que tel de la zone des Pyrénées. Donc, deux grands ensembles, d'une part la plaine, et d'autre part la chaîne montagneuse.

Chacune de ces deux zones géographiques donnera lieu à deux réunions : une réunion sur la conception de l'ouvrage (c'est l'objet principal sinon exclusif de cette première réunion), et la deuxième réunion concernant les questions de chantier et de maintenance de l'ouvrage. Pour le moment, nous avons prévu quatre réunions de la Commission environnement.

Pour le calendrier de la Commission santé nous n'avons pas encore constaté la nécessité de bouleverser ce que nous avons dit jusqu'à présent, sachant que la Commission santé se réunira en début de semaine prochaine dans cette même salle, le lundi 9 février à 14 heures et le 23 février à 14 heures 30, réunions présidées par M. Guillaumont.

Quel est l'objet de cette réflexion ? Que vous obteniez toutes les informations de la part du maître d'ouvrage, que vous puissiez poser toutes vos questions et émettre vos avis, critiques et suggestions. Le maître d'ouvrage est ici pour y répondre. Nous nous efforcerons de faire en sorte –je pense que c'est l'état d'esprit dans lequel se trouve RTE- que tel soit le cas, tout ceci sous la présidence de M. Llamas.

Ces travaux de commission doivent permettre de respecter une circulaire de septembre 2002 signée à l'époque par la Ministre de l'Industrie, Mme Fontaine, qui dispose que sur des projets de cette nature, l'autorité préfectorale, en l'occurrence M. Bouziges préfet des Pyrénées-Orientales, a deux décisions à prendre : d'une part une décision sur l'aire d'étude proposée par RTE, et d'autre part une décision, un peu plus tardivement, sur le fuseau de moindre impact. Ces deux décisions préfectorales donneront lieu à des réunions présidées par le préfet, dans une configuration qui sera sans aucun doute proche de celle de la réunion que nous avons eue le 19 janvier dans les locaux de la préfecture.

Nous avons pensé à l'époque que cette concertation devait se terminer aux environs de mi-mars. Je dois dire qu'au vu de l'avancement de la réflexion nous pensons maintenant que cette dead line sera reportée d'un mois, c'est-à-dire le 15 avril. Il y a pas mal de questions, de sujets, des études ont été lancées et vont être lancées par le maître d'ouvrage, il y aura certainement des points à approfondir en fonction des réunions de commissions et des avis ou des demandes que vous aurez pu faire. On sent que cette concertation devrait trouver son terme aux environs du 15 avril et non pas du 15 mars comme nous l'avions prévu peut-être de manière un peu optimiste.

M. Llamas qui va prendre ma succession pour présider cette réunion aura dans la charge qui lui est confiée, à dresser le compte-rendu de chacune des réunions de commission, qui vous sera transmis dans les meilleurs délais une fois qu'il aura été mis au point par ses soins.

Aujourd'hui, nous avons souhaité que le maître d'ouvrage présente un certain nombre d'éléments qui ont pour but, d'une part de vous informer sur la conception de l'ouvrage en plaine, et d'autre part de vous permettre de vous interroger et surtout d'interroger RTE sur des points qui vous semblent peut-être un peu sensibles ou questionnables.

Je vous remercie encore, en vous donnant le bonjour de M. Mercadal qui n'est pas présent aujourd'hui, et je donne la parole à M. Llamas qui va présider cette réunion.

**M. LLAMAS.**- Mesdames, Messieurs, je m'appelle Paul Llamas, je suis un ancien ingénieur de l'Équipement. J'ai participé à la Commission particulière du débat public entre mars et juin 2003. Je suis par ailleurs commissaire enquêteur auprès du Tribunal administratif de Montpellier depuis pas mal d'années, et à ce titre-là j'ai eu l'occasion de conduire des enquêtes concernant les infrastructures, en particulier TGV, autoroutes, ou lignes électriques à haute tension.

Nous devons essayer, d'ici à la mi-avril, de déboucher sur un accord –je l'espère- sur un fuseau de moindre impact. Il est bon de rappeler quelle sera la suite de la procédure : il y a des procédures administratives à suivre dans la réalisation des projets de cette nature, il y aura donc ultérieurement une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, avec un dossier d'enquête qui sera déposé dans toutes les mairies concernées, et une étude d'impact qui accompagnera ce dossier.

Je vous rappelle que la réunion de ce jour et celle du 18 février seront consacrées au passage dans la partie de la plaine du Roussillon et que deux réunions en mars –que nous fixerons tout à l'heure- seront consacrées au franchissement du massif pyrénéen.

Je passe tout de suite la parole à M. Decoeur.

**M. BERTAULT.**- Au préalable, peut-être pourrait-on faire un tour de table afin que chacun puisse se présenter.

**Mme JANIN.**- Dominique Janin, je représente un collectif qui s'appelle Défense de la Terre, je suis également une écologiste, adhérente de Greenpeace, « Sortir du nucléaire » et faucheur volontaire d'OGM.

**M. DUPOUY.**- Pierre Dupouy, j'habite Bages, et je représente Jacqueline Irles. Je suis un ancien de la SNCF et je suis très impatient de savoir comment va être fait le tracé concernant la ligne TGV.

**Mme CAYLUS.**- Nicole Caylus, je suis représentante du cabinet de Mme Irles.

**M. RALLO.**- Fabrice Rallo, attaché parlementaire de M. Jean-Paul Alduy.

**M. PICAS.**- Claude Picas, maire du Perthus, membre du Conseil d'administration du SIDEKO dont je pense que M. Peralba présentera le rôle dans quelques minutes.

**Mme BONNET.**- Jocelyne Bonnet, vice-présidente du Collectif « non à la THT ».

**M. BRET.**- Je suis M. Bret du Collectif « non à la THT » et Président d'une association de défense de l'environnement à Baho.

**M. AMIEL.**- Gérard Amiel, je suis aussi au Collectif « non à la THT » et également Président d'une association de défense de l'environnement au Soler.

**M. BELMAS.**- Laurent Belmas, vice-président du collectif « non à la THT » en place depuis 2003. Je voudrais en profiter pour excuser M. Planes qui pour des raisons professionnelles n'a pas pu être là au début de la réunion, il m'a fait dire tout à l'heure qu'il nous rejoindrait dès que possible.

**M. AMIEL.**- Je voudrais également excuser l'absence de M. Salvayre qui est notre hydro géologue expert. Il a eu un lumbago ce matin et ne pouvait plus se lever.

**M. BERTAULT.**- Il viendra à la prochaine réunion.

**M. CASEILLES.**- Louis Caseilles, Conseiller général des Pyrénées-Orientales.

**M. ROIG.**- Bernard Roig, représentant du SIDECO.

**M. PUIGNAU.**- Alexandre Puignau, représentant du SIDECO en qualité de maire des Cluses, mais également directeur de cabinet de Saint-Estève, donc la plaine et la zone de montagne m'intéressent.

**M. OLIVE.**- Christian Olive, maire du Boulou, au début de la montagne.

**M. PERALBA.**- Jean-Claude Peralba, Président du SIDECO et accessoirement maire de Villemolaque. Je dis accessoirement car je considère que je suis là au titre de Président du SIDECO. Le SIDECO est l'un des acteurs clairement identifié dans ce dossier de la THT. Je représente le SIDECO au même titre que l'ensemble des élus qui se sont exprimés, qui sont là aussi en tant que représentants du SIDECO (je parle des maires adhérents du SIDECO), et qui, au-delà de la représentation communale et géographique, représentent l'ensemble des maires du projet d'aire d'étude.

Je voudrais en profiter pour excuser Gilles Foxonet maire de Baixas, qui est souffrant. Il fait partie de la délégation désignée par le SIDECO en collaboration avec l'association des maires. Je voudrais également excuser Henri Got, en tant qu'expert, nous avons eu sa réponse très tard, certains d'entre vous le connaissent, il est ancien Président de l'université, spécialiste de géologie. Il ne peut pas être là aujourd'hui, mais il participera aux prochaines réunions.

**M. AYLAGAS.**- Pierre Aylagas, je suis conseiller général, Président du Comité Départemental du Tourisme, donc très motivé par la préservation de nos sites naturels.

**M. DECOEUR.**- Yves Decoeur, Directeur de projet RTE maître d'ouvrage.

**M. MIQUEL-ELCANO.**- Jean-Philippe Miquel-ELCANO, je représente TP Ferro, le concessionnaire de la ligne TGV Perpignan-Figueras.

**M. DAVID.**- François David, je représente les Autoroutes du Sud de la France.

**M. PAGES.**- Jean-Marc Pagès, je travaille pour le compte de RTE. J'ai été mandaté sur les études d'environnement du projet. Bureau d'études GEOKOS.

**M. TIFFON.**- Jean-Pierre Tiffon, j'ai été désigné par Georges Mercadal pour m'occuper du secrétariat dit « logistique » dont la mission est de faire en sorte que toute l'information sur la concertation soit mise à disposition du public. Des dossiers ont été envoyés dans les différentes mairies. Des panneaux d'exposition ont été prévus dans trois lieux, et le site internet fonctionne depuis plusieurs jours. Il y a déjà un certain nombre de questions que je vous distribuerai dans quelques instants, qui ont trait au thème de cette réunion. N'hésitez pas, à la fin de la réunion, à me faire part de vos demandes et de vos souhaits, pour que l'information la plus large soit donnée aux associations, aux élus et au public.

**M. BERTAULT.**- Monsieur Decoeur, pouvez-vous évoquer les cinq points que vous avez l'intention de présenter à nos amis ? Sachant qu'à l'occasion de la présentation de ces cinq points différents nous aurons du temps pour discuter, vous donner la parole pour que vous demandiez les précisions que vous souhaitez et posiez vos questions. La discussion sera rythmée par la présentation des divers éléments auxquels a pensé RTE.

La présence de professionnels de TP Ferro et d'ASF s'explique par le fait que la décision a été de suivre au maximum les infrastructures existantes, et parmi celles-ci en priorité la LGV et l'autoroute A9.

## **1)- ETUDE PLAINE**

**M. DECOEUR.**- Il s'agit non pas d'une présentation exhaustive, mais destinée à vous apporter des éléments d'information sur les différentes problématiques qui vont se poser.

Dans la toute première proposition, on a parlé de zone de plaine et de zone de montagne ; cela mérite une précision, c'est le but de la première présentation.

(Projection du document).

L'aire d'étude qui a été proposée par RTE à l'occasion de la réunion du 19 janvier dernier a la forme que vous avez sous les yeux, et qui figure dans les documents mis en disposition en mairie. Cette aire d'études peut être partagée en trois parties :

La partie centrale se compose des infrastructures existantes, à savoir la ligne LGV et l'autoroute. Cette partie centrale est appelée « plaine » car à partir d'un certain point les infrastructures se séparent, et l'on attaque les contreforts de la partie montagneuse. La partie qui se situe au nord n'est pas dotée à proximité immédiate notamment du poste de Baixas d'infrastructures existantes. Si l'on prend la partie centrale de la zone en plaine, on voit clairement qu'elle s'appuie que les deux infrastructures existantes que sont la LGV et l'autoroute. On voit l'endroit où ces deux infrastructures se rejoignent qui est un aiguillage possible, c'est-à-dire un point auquel on peut, le cas échéant, si c'est nécessaire ou intéressant, passer d'une infrastructure à l'autre. Il y a un jumelage possible entre les deux infrastructures qui se rejoignent aux environs de Villemolaque qui est un point d'aiguillage possible pour passer d'une infrastructure à l'autre si nécessaire.

La partie sud de la zone en plaine est caractérisée par la LGV et l'autoroute qui sont très voisines à cet endroit-là. La LGV passe à l'est de l'autoroute, et l'autoroute à l'ouest. Une troisième infrastructure s'invite, la RD900, qui vient se juxtaposer à la LGV, et qui rentre dans les infrastructures utilisables. Enfin, dès que l'on arrive à l'approche du Boulou, les infrastructures divergent les unes des autres devant la zone montagneuse. Le point au nord-est du Boulou qui correspond au point de croisement entre la LGV et la départementale 900 est un autre point d'aiguillage possible au même titre que celui que l'on vient de voir dans la diapositive précédente. Dans cette zone, on voit que le jumelage est possible avec trois infrastructures, et que le point de croisement LGV/RD900 constitue un point d'aiguillage possible. On l'a considéré comme étant une limite assez naturelle de la partie que l'on a appelée « plaine et premiers contreforts montagneux ».

**M. BERTAULT.**- Quel est le pointillé qui passe aux alentours du Boulou ?

**M. DECOEUR.**- C'est la future déviation du Boulou. Des travaux ont déjà été faits.

**Intervention.**- Les travaux ont débuté, en principe c'est pour l'été prochain.

**M. DECOEUR.**- En ce qui concerne la partie nord de la zone en plaine, qui démarre au poste électrique de Baixas, il n'y a pas d'infrastructure à proximité immédiate du poste de Baixas comme l'autoroute ou la LGV. Il s'agit de rejoindre l'infrastructure que l'on se propose de longer dès qu'on peut le faire : LGV, A9 ou la future rocade ouest de Perpignan collée à l'autoroute A9. Il n'y a pas d'infrastructure d'appui en tant que telle pour longer cette infrastructure, mais il n'en reste pas moins qu'il y a des infrastructures existantes, comme la liaison souterraine à deux circuits 225.000 V qui va de Baixas au Soler, ou une infrastructure en projet qui est la ligne LGV Perpignan-Montpellier dont le débat public doit commencer dans les prochaines semaines.

**M. BERTAULT.**- En mars.

**M. DECOEUR.**- Cette zone (LGV Perpignan-Figueras, l'autoroute A9, la rocade ouest collée contre l'autoroute) est caractérisée par son rôle de jonction entre le poste de Baixas vers l'infrastructure qu'il va être intéressant de longer, en fonction de la décision qui a été prise.

La zone montagneuse démarre à partir du point d'aiguillage dont on a parlé. On sait que le tracé (ce sera l'objet des réunions de mars) va être très dépendant des possibilités techniques pour réaliser la traversée montagneuse. Ce n'est un secret pour personne : c'est là que les problèmes techniques les plus ardu se posent. Il y a des caractéristiques bien entendu environnementales des différentes réalisations possibles pour cette traversée et il va falloir les comparer. Nous avons un certain nombre d'études de faisabilité dont la majorité est en cours, notamment le jumelage avec l'autoroute A9, avec des points techniques à regarder avec précision notamment pour le jumelage sur les ouvrages d'art ; l'utilisation des pistes forestières ; et des solutions mixtes, pistes forestières/tunnels, avec plus ou moins de pistes forestières et plus ou moins de tunnels corrélativement, voire même, si l'on y est contraint, une solution de tunnel complète.

L'étude de cette partie montagneuse exige d'avoir des résultats d'études qui ne sont pas disponibles à ce jour, mais qui le seront pour notre réunion similaire au mois de mars.

**M. LLAMAS.**- A ce point y a-t-il déjà quelques questions ?

**M. BELMAS.**- Monsieur Decoeur, vous parlez d'études complémentaires pour le passage des Pyrénées, vous êtes en train de dire que rien n'est décidé, que vous n'avez pas encore fait d'étude, et que vous allez faire une étude pour voir si vous faites un tunnel ou si vous passez par une piste ou par l'autoroute...

**M. DECOEUR.**- Un certain nombre d'études sont en cours. Je l'avais présenté le 19 janvier, mais je pense que cela vaut le coup d'apporter quelques précisions : une chose est certaine, on ne peut pas utiliser le tunnel de la LGV. Cela élimine l'infrastructure LGV. L'autre solution qui s'élimine assez naturellement, c'est la départementale 900. Passer dans la départementale 900 et faire des travaux qui consistent à l'ouvrir, parce qu'à certains moments il n'y a pas la place car elle est complètement enchâssée dans les gorges, cela veut dire qu'il faut passer sur la départementale et avoir des perturbations de circulation importantes et longues. Cela me paraît difficilement envisageable. On ne peut pas se contenter d'une telle éventualité.

En ce qui concerne le jumelage avec l'autoroute A9, des choses doivent être examinées techniquement, notamment le point le plus important qui est le fait d'emprunter les ouvrages d'art (les viaducs). Cela conduit à des études techniques qui mêlent le génie civil, les possibilités de s'implanter, d'exploiter, de marier les deux exploitations de l'autoroute et de la liaison électrique, de façon réalisable. Nous n'avons pas de certitudes au jour d'aujourd'hui, et nous cherchons d'autres solutions.

Ces autres solutions sont des pistes forestières, ou mêlent à la fois un panachage de pistes forestières avec des tunnels, à l'écart de ces infrastructures qui ne peuvent pas nous accueillir, mais le plus près possible pour éviter de partir très à l'est ou très à l'ouest, et donc rencontrer des problèmes de longueur et des difficultés.

**M. LLAMAS.**- Ne débordons pas trop sur cette partie pyrénéenne, cela fera l'objet des réunions du mois de mars.

**M. PERALBA.**- Concernant les études en cours et en particulier pour ce qui est de l'utilisation éventuelle des ouvrages d'art, cela ne concernera pas que la partie montagne, car il y a des ouvrages d'art pratiquement tout le long. Je comprends parfaitement que ce soit soumis à des études techniques poussées, mais ceci étant dit, il serait peut-être intéressant d'avoir dès aujourd'hui le sentiment des concessionnaires de la LGV et de l'autoroute A9, en attendant les conclusions techniques des études.

**M. DECOEUR.**- C'est une bonne suggestion, mais on pourra répondre au moment de la présentation.

**M. LLAMAS.**- Monsieur Decoeur, finissez votre exposé, quand nous en arriverons là nous pourrons en parler.

**M. BERTAULT.**- Y a-t-il des questions sur la première partie ? Monsieur Peralba, vous aurez votre réponse sur ces questions d'utilisation des infrastructures, c'est la raison pour laquelle ces messieurs sont présents aujourd'hui.

## **2) – CABLES ET EMPRISE AU SOL**

**M. DECOEUR.**- Un point important, Monsieur Peralba, pour répondre à votre question : de quoi a-t-on besoin pour disposer la liaison souterraine ? C'est une donnée extrêmement importante, qui va fortement conditionner les endroits où l'on peut se glisser.

D'abord comment est un câble souterrain ? Je vous présente un exemple de câble, ils ne sont pas tous pareils, il y a des technologies différentes. Un câble est composé d'une âme, qui est le conducteur central, en cuivre ou en aluminium. Plus l'âme va avoir une section importante, et plus on peut faire passer de puissance à l'intérieur. A la maison, le câble qui alimente le four n'a pas la même section que le câble qui alimente une prise électrique normale. On a ensuite un écran semi conducteur ; une enveloppe isolante qui va isoler la tension de l'âme, qui peut être de plusieurs centaines de kV par rapport à l'extérieur ; ensuite un écran semi conducteur sur l'enveloppe isolante ; un dispositif empêchant toute propagation longitudinale de l'eau (l'eau dans un câble est un poison) ; un écran métallique ; une gaine de protection extérieure. Tous les câbles ressemblent à cela.

Le diamètre extérieur est de 150 mm pour un câble. Cela varie selon la technologie en plus ou en moins, mais retenir 15 centimètres de diamètre. Pour une liaison à courant continu, on dispose les câbles par paires. Il y a donc deux paires de câbles, parce que manifestement (la décision n'est pas encore prise) on s'oriente vers cette solution-là. Pour être très rigoureux il y a des petits câbles de télécommunication que l'on en profite pour faire passer, une fibre optique, etc. Mais retenir que les câbles de puissance sont a priori deux ensembles de deux câbles. On n'a pas encore pris la décision pour savoir s'il fallait un troisième câble beaucoup plus petit qui s'appelle un câble de retour, mais c'est du détail.

**Mme JANIN.**- Non, ce n'est pas du détail du tout. C'est ce qui va conditionner tout le problème de l'enfouissement. Le choix et la pose des câbles va tout conditionner.

**M. DECOEUR.**- Que l'on mette deux ou trois câbles, c'est exactement le même bloc fourreau. Si l'on met trois câbles, donc avec un câble de retour, cela prendrait exactement la même place, ce ne serait pas 150 % de la place que je vous indique. Retenez cela, reportez-vous par exemple au rapport CESI, qui donne un certain nombre de réalisations. S'il y a un câble de retour, vous verrez que c'est exactement la même dimension. Cela n'a pas de conséquence sur la taille et l'emprise au sol.

**M. BERTAULT.**- Qu'y a-t-il dans le sous-sol ? Du béton ? C'est enfermé ?

**M. DECOEUR.**- Ce sont des blocs béton sur lesquels on met du tout venant. Je vous montrerai tout à l'heure une coupe qui vous indiquera les différentes couches.

**M. AMIEL.**- Comment fait-on, Monsieur Llamas ? On pose nos questions au fur et à mesure, ou on attend la suite pour les poser ?

**M. LLAMAS.**- M. Decoeur a cinq exposés à faire, et à la fin de chacun d'eux vous poserez vos questions.

**M. DECOEUR.**- Certaines de vos questions vont peut-être trouver des réponses dans les diapositives d'après, ou susciteront d'autres questions.

Vous avez des éléments concernant la profondeur. Je vous ai parlé de deux blocs. Vous voyez un troisième petit câble, je parlais de celui-ci. En l'occurrence qu'il y ait deux ou trois câbles pour cette liaison, cela prend exactement la même place.

Il y a deux possibilités : des liaisons juxtaposées, qui sont posées l'une à proximité de l'autre ; il ne faut pas les mettre trop près parce qu'il va y avoir interaction de l'une sur l'autre ; donc on les met suffisamment éloignées, mais pas trop, parce que plus on s'éloigne, plus on prend de l'emprise. Le schéma vous indique l'emprise de deux liaisons juxtaposées, c'est-à-dire que les deux blocs de béton vont avoir un espacement de leur entre axe de 2 m. Ils font 88 cm chacun,

mais retenez que l'emprise complète des deux blocs est de 2,90 m. Néanmoins, de part et d'autre des ces 2,90 m, on instaure une bande de servitude qui doit être libre de végétation à racines profondes et de tout bâti. Pourquoi ? Parce que si jamais une maison était sur le câble et que ce dernier claquait, il y aurait une réparation à faire, et il serait difficile d'entrer dans le séjour, et de l'ouvrir pour réparer le câble. Concernant les végétaux à racines profondes, des études se font sur la force de « percussion » des racines sur les blocs béton (on a parfois des surprises extraordinaires), et bien entendu sur les câbles. Il ne s'agit pas d'avoir des câbles endommagés par des racines profondes. C'est pour cela qu'il y a 2,90 m d'emprise, plus 2 m de part et d'autre où l'on peut cultiver si l'on est en terrain agricole, où l'on peut planter à partir du moment où il n'y a pas de racines profondes. Donc, 6,90 m au total et 2,90 m d'emprise par les blocs béton.

Si l'on décide pour une raison particulière de désolidariser les deux liaisons, on va avoir 0,90 m d'emprise de chaque bloc avec 2 m de part et d'autre, multiplié par 2 puisque les deux liaisons vont être séparées. On peut donc si nécessaire désolidariser les deux liaisons en dédoublant leur tracé.

**Intervention.** Quelle est la profondeur ?

**M. DECOEUR.**- 2 m fond de fouille. Retenez 1,50 m. On peut monter plus haut ou aller plus profond. Si on est plus profond, on va avoir moins de dégagement thermique, et plus on est obligé de mettre de gros câbles. Or, on arrive déjà un peu en butée des câbles. En général on descend très rarement au-dessous de 1,50 m et 2 m fond de fouille.

**M. LLAMAS.**- Quelle que soit la nature du terrain ?

**M. DECOEUR.**- Le terrain n'a pas la même capacité d'absorption calorifique, mais c'est au programme de la Commission courant continu, santé.

**M. AMIEL.**- A ce stade, je voudrais revenir sur le câble, et connaître la nature de l'isolant ?

**M. DECOEUR.**- On rentre dans un détail de technologie. Il y a deux technologiques envisageables aujourd'hui pour cette liaison. Il y a une technologie classique et historique, qui existe depuis des dizaines d'années, notamment en France avec l'interconnexion France-Angleterre qui date de 1986 qui utilise cette technologie-là. Ce sont des câbles avec du papier imprégné à l'huile. Ces câbles au papier imprégné existent depuis la nuit des temps. Ils montent très bien en tension et sont utilisés pour la technologie dite LCC. Cette technologie fonctionne très bien à ces niveaux de puissance, mais est gourmande en place.

Il existe aussi une autre technologie qui pointe son nez depuis cinq ou dix ans qui s'appelle la technologie VSC. Cette technologie s'accommode de câbles à isolation polyéthylène synthétique. On ne peut pas utiliser les câbles à isolation synthétique avec la technologie LCC parce que pour changer de sens de transit on

est obligé de changer de sens de tension de câble, et les câbles à isolation synthétique ne le supportent pas et claquent. C'est pour cela que l'on est obligé, avec la technologie LCC, d'utiliser des câbles à papier imprégné.

En revanche, avec la technologie VSC, on change le sens de transit en changeant le sens du courant. On peut conserver la tension orientée exactement de la même façon, mais on change le sens du courant, et on peut utiliser des câbles à isolation synthétique.

L'ennui, c'est que la réalisation la plus puissante au monde de cette technologie aujourd'hui est de 400 MW. Les constructeurs nous disent qu'ils savent faire 1000 MW, ce qui est le niveau de puissance qui nous intéresse pour une liaison, 2000 MW pour deux liaisons, mais on n'en a pas l'assurance. On est en train de les consulter pour obtenir l'assurance de la réalisation à ce niveau de puissance de ce type de câble.

**M. AMIEL**.- Que couvre cette isolation ? La répartition de la chaleur ? La diffusion de la chaleur ? C'est un problème électrique ?

**M. DECOEUR**.- C'est une isolation électrique. Vous pouvez avoir 300 ou 400 kV entre l'âme intérieure et le conducteur extérieur. Il y a intérêt à être bien isolé électriquement, d'autant que je vous ai parlé d'un diamètre de 150 mm, ce qui veut dire que la distance est de 5 ou 6 cm entre le conducteur intérieur et le conducteur extérieur. Il y a intérêt à avoir un isolant électrique costaud, pour tenir 200 ou 300 kV.

**M. AMIEL**.- Vous avez présenté des schémas sur lesquels il y a « tension positive » et « tension négative ». Pour quelle raison ? Est-ce que cela annule un effet ?

**M. DECOEUR**.- Sur une liaison à courant continu, il y a toujours un câble + et un câble - ; pour les liaisons France-Angleterre, il y a un câble + et un câble -, mais on peut avoir un câble - et un câble + si l'on utilise la technologie VSC. Pour LCC il y aura toujours le même + et toujours le même -, c'est la différence.

Je vous ai donné un exemple comparatif, qui apportera une réponse à la question de tout à l'heure : l'exemple d'une liaison de 225.000 V qui vient d'être posée il y a un peu plus d'un an entre Baixas et Le Soler. C'est la liaison d'alimentation de la sous-station LGV de TP Ferro. La mise en service vient d'être faite il y a quelques semaines. Il s'agit de deux liaisons de 225.000 V triphasées (trois câbles). C'est de l'alternatif. La profondeur de pose est à 1,45 m fond de fouille. On peut être amené à être plus profond ou à mettre les câbles en nappe. Il y a d'autres câbles, télécom ou fibre optique qui accompagnent la liaison (câbles pilote). L'entre axe entre les deux liaisons est de 700 mm. On a des fourreaux, et dessus du remblais.

**M. AMIEL**.- Et autour du fourreau ?

**M. DECOEUR.**- C'est du béton. On longe le Manadeil et on traverse des agouilles et ruisseaux. On mettrait donc en œuvre exactement les mêmes dispositions que celles que l'on a mises en œuvre pour cette liaison-là, souvent en surprofondeur.

**M. CASEILLES.**- En ce qui concerne le choix « liaison juxtaposée » et « liaison dédoublée », quel sont les avantages et les inconvénients des deux ? Quelle est la position de RTE par rapport à l'environnement ?

**M. DECOEUR.**- Notre position a tendance à privilégier autant que possible les liaisons juxtaposées. On a moins de génie civil. Si on a la place, il ne faut surtout pas s'en priver. Nous ne sommes pas du tout opposés, pour traiter des points singuliers, à dédoubler la liaison, mais a priori, si rien ne l'impose, on ne le fera pas. Si on prend la somme des emprises, on prend deux fois les bandes de 2 m, donc on préfère moins d'emprise au sol au total.

**M. AMIEL.**- Dans le premier cas, on peut faire une seule tranchée.

**M. DECOEUR.**- Oui, c'est quand même intéressant, plutôt que d'en faire deux, même si elles sont plus réduites.

**M. AYLAGAS.**- Que prévoyez-vous pour réhabiliter l'emprise de 6,90 m ?

**M. DECOEUR.**- Toutes les possibilités sont ouvertes, à partir du moment où l'on respecte le fait qu'il n'y a pas de bâti dessus et pas de racines qui vont aller attaquer le câble.

**M. AYLAGAS.**- Donc, vous ne construirez pas et vous ne mettez pas des arbres à racines envahissantes.

**M. DECOEUR.**- Ce sont des éléments qui sont clairement du ressort de la discussion à partir du moment où l'on respecte des choses au-delà desquelles on ne peut pas aller concernant le maintien de notre liaison. Je ne sais pas si on en profitera pour faire une piste cyclable, des DFCI... Il y a deux ans et demi j'étais dans le sud-est, les incendies de forêt sont très marquants, mais dans les forêts les services sont très intéressés pour profiter de cette opportunité afin de créer des DFCI (Défense de la Forêt Contre l'Incendie).

**M. LLAMAS.**- Y a-t-il des risques d'interférence entre le courant continu et les systèmes de DFCI ? C'est une question à se poser.

**M. DECOEUR.**- Les éléments de perturbations éventuelles liées au courant continu sont étudiés.

### **3) – INTEGRATION DANS INFRAS**

**M. DECOEUR.**- Prenons l'exemple de la LGV. Une chose est certaine : on ne va pas se mettre à proximité immédiate de la LGV. Pourquoi ? Parce que le jour où l'on intervient sur le câble, les trains à grande vitesse passent à côté, et il faut que l'exploitation de l'un et de l'autre soit compatible et simultanée. On ne peut pas arrêter un train si jamais on doit faire une réparation sur un câble. Cela veut dire qu'il faut suffisamment s'éloigner, et prendre en compte le profil du terrain (projection de photos). J'en profite pour remercier TP Ferro qui m'a gracieusement fait passer quelques plans pour illustrer la présentation d'aujourd'hui.

J'ai découvert que la LGV présente une multitude de situations qui peuvent être complètement différentes (projection de différentes photos illustrant les lieux d'intégration possible). Il y a une variété absolument colossale de situations qui doivent être regardées avec le plus grand intérêt.

En ce qui concerne les possibilités autoroute (présentation de la coupe de l'autoroute en situation future : terre-plein central, trois voies de 3,5 m de largeur chacune, bande d'arrêt d'urgence de 3 m et les glissières), on regarde toutes les combinaisons possibles et imaginables, et on pèse les faisabilités techniques, les avantages et inconvénients en matière d'exploitation, aussi bien pour ASF que pour RTE. Les études correspondantes sont lancées et le Comité de pilotage se réunit.

Possibilités de changement de côté de l'infrastructure : à partir du moment où l'on prend un côté intéressant, on y reste ou l'on n'y reste pas, on peut faire ce que l'on veut, on peut traverser une infrastructure par passage en sous-œuvre, c'est-à-dire par fonçage ou éventuellement par forage dirigé...

**M. LLAMAS.**- Ou utiliser un pont pour passer dessus.

**M. DECOEUR.**- Evidemment. Quand des ponts –et il y en a beaucoup- nous offrent des possibilités, aussi bien sous la LGV que sous l'autoroute, on serait bien bête de se priver de ces solutions-là. Nous avons la possibilité, si c'est nécessaire, pour des raisons techniques ou environnementales, de passer d'un côté ou de l'autre de l'autoroute, voire même de dédoubler la liaison et d'en avoir une qui passe d'un côté et l'autre de l'autre côté. Toutes les combinaisons sont possibles.

**M. LLAMAS.**- Y a-t-il des questions ?

**M. AMIEL.**- A quelle distance minimale de la LGV pouvez-vous vous positionner ?

**M. DECOEUR.**- On va raisonner bien sûr en distance minimale, mais c'est surtout le profil et l'opportunité du terrain qui vont nous dicter les choses. Il y a une distance minimale pour l'exploitation et la réalisation des travaux. En fonction du terrain qui a été fait pour le ballast par exemple, on ne va pas creuser dedans. La distance minimale va être liée à la configuration du terrain, sachant que de toute

façon on ne se mettra pas contre la LGV pour les raisons d'exploitation que l'on a identifiées tout à l'heure. Je ne peux pas vous donner de distance minimale parce que c'est vraiment dépendant de la configuration du terrain.

**M. AMIEL**.- On avait entendu des gens qui disaient que l'on ne pouvait pas se situer avec une ligne à THT parce que cela risquait d'avoir des incidences sur le matériel électronique, etc.

**M. DECOEUR**.- On avait perçu que beaucoup d'éléments pourraient être en commun entre les deux commissions. La Commission courant continu, santé, interférences va se réunir lundi prochain. Quelque chose d'extrêmement important sera développé dans l'autre commission, c'est le fait que l'on est en courant continu. De ce fait, il n'y a pas de phénomène d'induction électromagnétique par le courant continu, comme il y en a lié au courant alternatif.

**M. AMIEL**.- D'accord, mais c'était uniquement du point de vue de la LGV et de la distance. En ce qui concerne le passage en tunnel, on nous dit qu'il n'est pas possible dans le tunnel existant, mais il y a quand même des raisons à cela.

**M. DECOEUR**.- Il n'y a pas la place, c'est clair. C'est physiquement impossible. Cela veut dire aussi que si l'on était obligé d'intervenir sur le câble, on serait obligé de couper la circulation dans le tunnel, et quand on intervient sur un câble, c'est en général pour plusieurs semaines. Les câbles sont par morceaux de plusieurs centaines de mètres, et on les raboute les uns aux autres. Pour les rabouter on fait ce que l'on appelle des jonctions, ce qui prend beaucoup de temps. Les personnes qui habitent à côté de la liaison Baixas-Le Soler, ont pu voir le temps que l'on passe à faire une jonction : une semaine. Quand on a un morceau de câble à changer, il faut repérer l'endroit, couper le câble, et changer la partie de câble endommagée par une partie saine, donc on doit faire deux jonctions. Typiquement, l'intervention sur un câble est de l'ordre de 15 jours.

**M. PERALBA**.- Vous nous avez présenté des profils type qui correspondent de manière évidente à des configurations idéales. Ce qui m'intéresserait c'est de savoir si vous avez –je pense que vous l'avez déjà fait- inventorié les points singuliers qui ne rentreront pas dans le cadre de ces profils type, et j'en profite pour reposer la question de l'utilisation des ouvrages d'art. Il pourrait être intéressant de savoir si a priori les concessionnaires ne sont pas opposés –mis à part quelques problèmes techniques- à ce que vos câbles soient suspendus aux ouvrages d'art.

**M. MIQUEL-ELCANO**.- Au niveau de la plate-forme elle-même, il n'y a pas de problème quand il y a la place, du moment que l'on est assez loin de la plate-forme. On a vu sur les coupes qu'il y a toujours un talus, on ne peut pas être dans le talus, mais quand à côté il y a une piste, soit pour l'entretien soit pour la restauration des accès aux champs, on peut utiliser la piste sans aucun problème. En revanche, nos ouvrages d'art (un peu comme les tunnels), ne sont pas dimensionnés pour recevoir ces câbles. Il n'y a physiquement pas la place de les installer, mais on peut

parfaitement passer à côté de la plate-forme ou même dans l'emprise de la clôture dans la mesure où il y a la place de passer à côté, dans l'emprise. Il y a des points singuliers.

**M. LLAMAS.**- Cela voudrait dire que l'on ne peut pas s'accrocher sur les ouvrages d'art de la LGV, mais que l'on pourrait s'accrocher sur les nouveaux ouvrages d'art de l'élargissement de l'autoroute.

**M. PERALBA.**- De ce point de vue, il n'y a pas à attendre les conclusions d'études, si dès à présent le concessionnaire de la LGV nous dit qu'il n'est pas possible d'accrocher des câbles.

**M. MIQUEL-ELCANO.**- Nous avons très peu d'ouvrages d'art sur la partie française. La plupart du temps on est en plaine, soit en remblais, soit en déblais. Les ouvrages d'art concernent les franchissements d'autoroute, du Réal, et du Tech, on peut les passer soit en forage dirigé, soit carrément en déblais et en caniveaux enterrés. Cela ne pose pas de problème au niveau technique, mais dans la zone de montagne c'est beaucoup plus difficile, car il y a de grands dénivelés.

**M. DAVID.**- Pour la partie autoroute, vous verrez la multitude des points singuliers sur les diapos. Pour ASF, techniquement, la réalisation est possible. Les passages sur les points singuliers peuvent être soit sur l'ouvrage à proprement parler, soit en ayant une échappée de part et d'autre en prolongeant sur un fonçage dirigé. On peut trouver des solutions, ce n'est pas forcément systématiquement l'ouvrage qui supportera le câble, ce n'est pas forcément le terrain naturel qui supportera l'ouvrage. Ces points singuliers sont une difficulté à regarder dans le champ des possibles, par rapport à l'endroit où se trouvera le câble. Est-ce qu'il se trouvera à l'extérieur de l'autoroute ou dans son emprise ? On verra, d'après l'étude qui est en cours avec les différentes familles de passages possibles, si l'on aura une tendance à vouloir rester sur l'ouvrage ou éventuellement à continuer à rester à côté de l'ouvrage. Aujourd'hui, on n'a pas tranché. On n'a pas recensé d'impossibilité au point de pouvoir dire que la technique ne répond pas à la question, on est juste en train de le regarder avec RTE qui a mandaté un bureau d'études, on participe à un Comité de pilotage, on regarde la faisabilité technique, le coût économique, et après c'est au maître d'ouvrage de retenir par rapport à différents critères quelles solutions il veut éventuellement prendre ou panacher. On n'est pas sur un point de blocage, selon nous. Ce sera plus ou moins simple de passer, ce ne sera pas forcément toujours la même solution, mais a priori, ce n'est pas infaisable.

**M. MIQUEL-ELCANO.**- La différence entre ASF et nous, c'est que nos ouvrages sont construits, alors que pour ASF ils sont pour une partie encore à construire.

**M. DAVID.**- Cela dépend de quelle section, de quel type d'ouvrage d'art, certains sont à remanier mais pas tous. Je ne peux pas aujourd'hui vous donner les conclusions d'une étude qui est en cours. Il faut voir la multitude des points pour que

vous vous rendez compte de leur importance, et de l'impossibilité pour nous d'en dire plus aujourd'hui.

**M. OLIVE.**- Pour certains ouvrages d'art, j'ai l'impression que vous n'allez pas faire des piliers supplémentaires mais élargir le tablier.

**M. DAVID.**- On réalise l'élargissement de certains appuis quand même.

**M. OLIVE.**- De quelle portance ? J'ai vu que de grands appuis étaient nécessaires.

**M. DAVID.**- On a des suggestions avec la mairie de l'Ecluse sur les ouvrages. On regarde l'impact de notre projet, et il est clair qu'aujourd'hui nous avons une plate-forme à élargir de part et d'autre, c'est la première idée, de manière dissymétrique, c'est une autre idée, cela a des avantages et des inconvénients, des impacts sur l'environnement et sur l'ouvrage de manière plus ou moins forte. Ce sont des études que l'on va mener mais aujourd'hui je ne peux pas vous dire que c'est tranché. On a écouté les souhaits et les remontées d'informations, à nous de travailler avec.

**M. AYLAGAS.**- Cela veut dire que cette fois-ci nous n'allons pas louper le train. Nous l'avons loupé au niveau de la LGV, nous n'allons pas le louper avec l'élargissement de l'autoroute.

**M. DECOEUR.**- Il y a quand même une condition majeure : c'est bien d'arriver à la frontière, mais encore faut-il continuer au-delà. N'oublions pas que la ligne va jusqu'à Santa Ilogaia. Les Espagnols sont en train de regarder la possibilité de continuer chez eux. L'intérêt d'arriver par l'autoroute réside dans le fait de pouvoir continuer au moins dans l'immédiat sur l'autoroute. C'est une condition absolument nécessaire que les Espagnols sont en train de regarder.

**M. ROIG.**- A La Jonquera l'autoroute est très proche.

**M. DECOEUR.**- A La Jonquera, cela ne pose aucun problème. Au niveau du Perthus, au niveau de la frontière, pendant les deux premiers kilomètres, l'autoroute est en encorbellement. C'est une position très compliquée qui mérite un examen extrêmement fin de la part des espagnols.

**M. ROIG.**- Il peut y avoir une partie qui suit le tracé de l'autoroute, et une autre partie en tunnel. Une solution mixte n'est pas écartée.

**M. DECOEUR.**- La solution n'est absolument pas écartée, mais on est encore en train d'augmenter le nombre de combinaisons. On n'écarte absolument aucune solution. On peut très bien dire que l'on prend un morceau d'autoroute, et puis on en sort, on prend un morceau de piste, on continue par un tunnel...

**M. ROIG.**- Vous avez éliminé tout à l'heure la solution de la départementale.

**M. DECOEUR.**- Oui, elle ne tient pas la corde.

**M. ROIG.**- Vous avez évoqué un problème de circulation, mais finalement ce n'est pas un problème de circulation, parce qu'il est toujours possible de mettre l'autoroute gratuite entre Le Boulou et La Jonquera pendant la durée des travaux.

**M. PUIGNAU.**- Comme le disait mon voisin, on a loupé un certain virage sur le tunnel. Je crois que ce n'est pas qu'on ne peut pas le faire passer, mais qu'on ne l'a pas anticipé. Je trouve surprenant que sur des projets à cette échelle, qui sont communautaires et nationaux, l'Etat n'ait pas su organiser certaines choses, je souhaitais le dire.

Deuxièmement, autant nous serons très attentifs au projet sur l'extension de l'autoroute, autant nous regarderons de très près l'alternative de faire un tunnel supplémentaire, parce que ce sont peut-être des contraintes pour vous, mais nous n'avons pas à ( ? ) des erreurs du passé qui ont été faites par certaines structures. Merci.

**Mme JANIN.**- Avez-vous des crédits illimités ?

**M. DECOEUR.**- Si vous connaissez quelqu'un dans cette salle ou au monde qui a des crédits illimités, faites-le moi connaître.

**Mme JANIN.**- On le fait passer dessus, dessous, on l'accroche...

#### **4) – POINTS SINGULIERS**

**M. DECOEUR.**- Nous avons commencé à en parler, mais nous allons donner quelques illustrations. Pour ces points singuliers, aussi bien sur l'autoroute que la LGV, on a les passages inférieurs ou supérieurs. J'ai appris par mes collègues ici présents ce qu'était un passage inférieur ou supérieur : un passage inférieur, ce n'est pas lorsque l'autoroute passe en dessous, mais quand elle passe au-dessus. C'est ce que l'on croise qui passe dessous ou dessus, c'est une question de convention. Un passage inférieur, c'est quand l'autoroute passe sur une voie qui passe en dessous.

Il y a beaucoup de passages inférieurs et supérieurs. Il y a les viaducs qui sont les plus visibles, mais sur la section d'autoroute Perpignan sud/Le Boulou, sur 18 kilomètres il y a 16 passages inférieurs et 12 passages supérieurs (il n'y a pas de viaducs). Sur Le Boulou/Espagne, il y a 10 passages inférieurs, dont 4 viaducs, et 2 passages supérieurs en 8 kilomètres. Les points singuliers sont nombreux à regarder de près. On verra certains points singuliers de près tout de suite, parce qu'il faut se désolidariser de l'autoroute, redescendre au moment d'un passage inférieur, et remonter de l'autre côté.

Hors infrastructure, notamment sur la partie nord de la première diapositive que je vous ai montrée, entre Baixas et La Têt, comment traverse-t-on des rivières, des fleuves ? Cela se fait soit en ensouillage, c'est-à-dire que l'on traverse la rivière en faisant une tranchée et on se met dans le lit de la rivière, soit le cas échéant en forage dirigé, comme on l'a fait pour la liaison Baixas-Le Soler, qui traverse la Têt, la nationale 113 et arrive à côté de la maison de retraite Sainte-Eugénie. Ce forage dirigé doit faire 400 mètres de long. C'est une technique empruntée à la technique des forages pétroliers, mais au lieu de forer verticalement, on fore en oblique avec une tendance horizontale.

Traversée de canaux et d'agouilles : cela se fait par des surprofondeurs, on l'a vu sur Baixas-Le Soler ; traversées de routes et de voies ferrées : suivant l'importance de la route, on l'ouvre par demi-chaussée, ou alors on fait ce que l'on appelle un fonçage, on descend de part et d'autre et on fore dessous. Pour les voies ferrées on fait des fonçages.

Ce sont des points singuliers qui sont bien évidemment étudiés individuellement. Vous voyez qu'il y a un certain nombre de passages supérieurs et inférieurs sur une distance relativement réduite.

Passage inférieur de l'autoroute A9 : l'autoroute passe au-dessus (projection de photo), on voit que l'épaisseur n'est pas très importante. On est à 1,50 m ou 1,80 m de profondeur fond de fouille, il est certain que l'on ne peut pas continuer de la même façon dans le tablier d'un pont. Soit on s'accroche, on se désolidarise, et on remonte de l'autre côté.

Passage supérieur (l'autoroute passe en dessous) : cela pose quelques petites difficultés. On peut se heurter à un remblais d'ouvrage ou à un mur de soutènement. La place est fortement réduite pour passer et travailler. Si l'on est sur un terre-plein central, au moment où l'on va rencontrer un passage supérieur, on a une pile de pont. Manifestement, on se heurte à des difficultés. C'est simplement pour vous montrer tous les éléments techniques et toutes les questions qu'il faut se poser lorsque l'on prend une option en terre-plein central, bande d'arrêt d'urgence, le long de l'autoroute ou de la LGV. Le viaduc du Pox est un exercice technique particulièrement intéressant. Si on l'emprunte il va falloir s'intégrer dedans.

Une autre photo vous montre les passages supérieurs de LGV (projection de photos). Ce sont des éléments à regarder avec la plus grande attention. Le viaduc LGV qui enjambe le Tech : il s'agit de passer au pied, on prendra les dispositions correspondantes pour traverser le Tech en fonction de la zone Natura 2000.

Tous ces exemples montrent l'extrême variété des points singuliers et des situations techniques auxquelles on est confronté qu'il faut regarder de très près.

**M. LLAMAS**.- A ce stade-là, on peut demander à M. Pages de donner le point de vue du bureau d'études sur les études d'environnement.

## **5) – ETUDES D'ENVIRONNEMENT – GEOKOS.**

**M. PAGES.**- Je vais vous présenter rapidement le point où nous en sommes aujourd'hui sur les études d'environnement, sachant que l'on m'a demandé de laisser au maximum la place au débat. Ma présentation sera en deux parties principales : je vais rapidement présenter quelques points de méthodologie sur les études d'environnement, et après je vous présenterai les premiers résultats.

Au niveau de la méthodologie, un recueil de données s'est fait à partir de différentes sources. Il y a eu un travail de terrain, une consultation des services, notamment des services de l'Etat, tout un travail bibliographique à partir de cartes et de documents via internet, etc. J'insiste pour dire que le recueil des données n'est pas finalisé aujourd'hui. Des études sont en cours, et nous sommes très intéressés pour que les acteurs locaux que vous êtes puissiez faire remonter certaines informations que l'on n'a pas forcément eues. Nous essayons d'être le plus exhaustifs possible et nous pensons que les acteurs locaux peuvent avoir leur mot à dire et nous faire remonter des informations, par exemple un projet dont on n'aurait pas connaissance, ou une extension de l'urbanisme.

Après le recueil des données, il y a une traduction de ces données en sensibilité. Je m'explique : une zone importante pour la conservation des oiseaux va être peu sensible pour une liaison souterraine alors que cela aurait été sensible pour une ligne aérienne. A l'inverse, un gisement archéologique majeur va être sensible pour une liaison souterraine alors que cela aurait été une donnée peu sensible pour une ligne aérienne. Il faut traduire ces données d'un point de vue de sensibilité.

La troisième grande étape est la carte de synthèse, où l'on va cumuler l'ensemble des sensibilités, ce qui va nous permettre de rechercher des fuseaux, sachant que la méthode consiste à placer les fuseaux dans les zones de sensibilité moindre, et s'écarter des zones les plus sensibles.

Il paraît important de bien comprendre que les études d'environnement sont réalisées de façon progressive et continue. On va les travailler à une échelle de plus en plus fine. Dans un premier temps on travaille sur une aire d'étude, à des échelles un peu vastes, et progressivement, quand on aura le fuseau et puis le tracé, on travaillera à des échelles de plus en plus fines, comme vous l'avez vu tout à l'heure : est-ce que l'on passe à l'est ou à l'ouest de la LGV, etc.

Au niveau des premiers résultats, toutes les données environnementales ont été synthétisées en quatre thèmes majeurs : les données concernant le milieu physique ; les données concernant le milieu naturel ; les données concernant tout ce qui est milieu humain, et les données patrimoine et paysage.

Le milieu humain a été scindé en quatre sous-thèmes : un thème « bâti et occupation du sol » (vigne, vergers) ; un thème « infrastructure » ; un thème qui

concerne tout ce qui est lié à l'urbanisme ; un quatrième thème qui concerne les zonages AOC et agriculture.

Regardons les cartes telles qu'elles ont été construites : on vous montre tout ce qui a été collecté pour arriver à la carte de synthèse qui est celle qui vous intéressera le plus.

Premier thème : milieu physique. On a pris des informations concernant les captages d'eau, tous les périmètres de protection de captages. On s'est plus spécialement intéressé à ce qui se passe aux abords des infrastructures. On a pris en compte dans le milieu physique l'aquifère plio quarternaire qui est une nappe profonde importante pour le Roussillon ; les zones inondables ; tout ce qui est altitude.

Carte « milieu naturel » : ce sont les données d'inventaire comme l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique (dépression humide de Canohes) ; toutes les données réglementaires du milieu naturel comme le site Natura 2000 qui correspond aux friches de Torremila, situées au nord-est de l'aire d'étude, et on a pris toutes les données qui correspondent aux boisements qui nous ont été fournis par l'inventaire forestier national (ce sera surtout important quand on va attaquer la zone montagneuse).

Carte « milieu humain » : c'est un thème majeur. Nous avons fait quatre cartes thématiques. Nous avons pris d'abord le bâti. Nous avons travaillé avec la BD Topo de l'IGN, avec le bâti qui a une échelle relativement fine. Nous avons distingué le bâti à usage d'habitation et le bâti à usage plutôt industriel et commercial, comme la zone industrielle de Saint-Charles. Après, en occupation du sol nous avons cartographié les vignes (on voit bien qu'en dehors de la vallée de la Têt, elles sont omniprésentes au sud et au nord). On a cartographié les vergers, les serres, tous les canaux présents au sein de l'aire d'étude.

Carte concernant toutes les infrastructures : la LGV, l'autoroute A9, le projet de rocade de Perpignan, et toutes les infrastructures que l'on a appelées « routes principales », « routes secondaires », « routes tertiaires », les chemins, les pistes DFCI qui vont être importantes notamment pour la traversée des Albères, le réseau électrique, les canalisations de gaz, les bases ULM, les carrières, les gravières etc.

Données extraites des documents d'urbanisme (POS, PLU, cartes communales) : on a cartographié les zones urbaines ou à urbaniser, les zones naturelles à vocation agricole, partiellement équipées ou à protéger. Cela nous permet de bien voir que dans une commune comme Saint-Estève, il y a un développement de l'urbanisation qui se fait plutôt vers l'est ou le sud. On a un espace boisé classé qui est un frein à l'urbanisation. Cela nous permet de donner des orientations sur l'extension des différentes communes de notre territoire.

Carte agricole avec les zones d'appellation d'origine : nous avons pris l'enveloppe la plus large qui est l'AOC Côte du Roussillon, qui comprend plusieurs AOC (Côte du Roussillon Village, Rivesaltes...), on a reporté l'AOC pommes de terre primeurs du Roussillon qui concerne notamment dans la vallée de la Têt la partie ouest de l'aire d'étude. On a remis les serres et le bâti pour se positionner.

Carte « patrimoine et paysage » : les monuments inscrits ou classés apparaissent. Ce sont principalement des églises (Canoches, Toulouges, Paullies). On voit aussi tous les gisements archéologiques dont le gisement majeur qui a été trouvé dans le projet de rocade ouest ; les sites ; les données paysagères qui vont plutôt concerner la zone sud.

Carte de synthèse de toutes les informations : ces informations qui sont des données brutes vont être traduites en sensibilités. Toutes les informations ont été traduites par des trames plus ou moins prononcées en fonction du degré de sensibilité. Par exemple, dans le milieu physique, les pentes importantes pour une liaison souterraine ont une sensibilité forte, les pentes de 10 à 20 degrés sont en sensibilité moyenne. Les périmètres de captage sont en sensibilité moyenne. Dans le milieu naturel, on a mis en sensibilité forte les sites Natura ; en sensibilité moyenne les ZNIEF. En milieu humain qui correspond au thème majeur, on a mis les zones d'extension d'urbanisme, les serres, les vergers, en sensibilité forte ainsi que les ULM et carrières. Je voulais dire en préambule par rapport à cette carte que l'on a laissé le bâti sur la carte car c'est pour nous une donnée essentielle. Il ne s'agit même pas d'une sensibilité forte mais d'une contrainte rédhibitoire. Pour le patrimoine et paysage on a pris un certain nombre de thèmes.

Cette carte va être utilisée après pour la recherche des tracés. On voit bien les zones de contrainte au niveau de la vallée de la Têt, ainsi que les zones de bâti. Cela va nous permettre aussi d'analyser les possibilités de tracé : du poste de Baixas par exemple, si l'on vient directement se mettre le long de la LGV, ou si l'on vient chercher un tracé le long de l'autoroute A9 (quelles sont les possibilités de passage). Cela nous permettra de travailler sur les recherches de tracés et leur comparaison.

Je vous remercie de votre attention.

**M. AMIEL**.- Ces documents seront-ils disponibles rapidement ?

**M. DECOEUR**.- Je les ai prévus comme documents d'appui de la discussion, mais il n'y a aucun problème pour les mettre à disposition.

**M. BERTAULT**.- Vous les aurez, Monsieur Amiel.

**M. PAGES**.- Nous sommes intéressés d'avoir certaines informations qui pourraient manquer à cette analyse. A mon avis il vous faut une base pour que vous puissiez nous dire : « on peut compléter avec tel ou tel aspect ».

**M. AMIEL**.- Deux experts travailleront dessus.

**M. DECOEUR.**- Vous avez vu que l'on n'a pas voulu faire une seule présentation, mais avoir des appuis sur des thématiques. Je vous propose de vous faire un opuscule pour chacune des thématiques qui ont été abordées aujourd'hui, et vous les faire passer. Je vous demanderai quelques jours pour délai d'impression.

**M. TIFFON.**- Sous forme papier ou électronique ?

**M. DECOEUR.**- Informatiquement, c'est très lourd. On peut le faire, mais on peut le doubler par papier.

**M. TIFFON.**- Qui le souhaite ?

**M. BERTAULT.**- Chacun des participants les aura.

**Mme JANIN.**- Je n'ai pas besoin de tout.

**M. BERTAULT.**- Vous aurez tout, et vous prendrez ce qui vous intéresse.

**Mme JANIN.**- En tant qu'écolo, j'économise le papier. La synthèse est suffisante.

**M. BERTAULT.**- Vous les aurez. RTE s'engage ?

**M. DECOEUR.**- RTE s'engage. Je voulais simplement dire qu'en appui, on a l'impression de faire des présentations juxtaposées, mais il y a la technique d'une part et aussi les contraintes environnementales, et la solution est de regarder les deux.

**M. BERTAULT.**- Avez-vous des questions sur ce rapide exposé ?

**M. AMIEL.**- C'est une première présentation. Nous aurons à travailler sur ces documents une fois qu'on les aura, et c'est à partir de là que naîtront des questions qui pourront être débattues.

**M. BERTAULT.**- Je vous proposerai qu'au fur et à mesure que vous rentrez dans ces documents, si vous voyez qu'il manque quelque chose ou que vous avez des questions très particulières, vous les envoyiez à M. Decoeur afin qu'il puisse préparer des réponses à donner à la réunion suivante de la commission.

**M. CASEILLES.**- Quand on voit le cumul des contraintes sur le périmètre proposé, je me pose la question de savoir si c'était le périmètre où il y avait le moins de contraintes. On voit toutes les cartes que vous avez proposées avec les approches environnementales, patrimoniales, plus la problématique technique, et je suis un peu perplexe quand on dit que c'est l'endroit où il y a le moins de contraintes. J'aimerais que vous répondiez à cela.

**M. PAGES.**- On a travaillé sur un périmètre d'études. Vous voyez que le système de trame fait ressortir les contraintes, mais comme mon exposé a été un peu rapide il y a aussi les atouts que sont les infrastructures. Sur cette zone d'étude

on a la chance d'avoir deux infrastructures nord-sud. On est dans le périmètre le plus adéquat pour rechercher un tracé. On pourrait presque faire ressortir les infrastructures d'une manière plus forte en disant : « là, on a des atouts », et nous les avons sur ce territoire.

**M. PERALBA.**- La présentation de M. Pages confirme ce que nous ressentons. Sur la partie nord, nous sommes sur un périmètre d'étude, mais nous voyons très bien le fuseau. J'aimerais que vous nous précisiez un peu mieux les questions de calendrier. Je ne voudrais pas donner l'impression d'être impatient de voir les tracto-pelles arriver chez nous, mais ceci étant je pense que le souci évident des élus est que nous allions le plus rapidement possible au plus près du terrain. Sur la partie nord, jusqu'au goulet d'étranglement, je pense que les choses sont relativement claires, et je trouve un peu dommage qu'à partir de là nous continuions à faire des études autour de Perpignan ouest, alors que l'on sait très bien que ça va filer droit jusqu'au goulet d'étranglement.

Je souhaiterais que nous parlions le plus vite possible et peut-être dès la prochaine réunion, au plus près du terrain, en espérant qu'à la prochaine réunion vous aurez aussi des précisions attendues par des élus de la partie sud, la plus montagneuse, qui va forcément conditionner la seconde zone du périmètre d'étude. Il faudrait quand même, en respectant la procédure normale, aller aussi rapidement que possible au plus près du terrain.

Je crois savoir qu'il était question aujourd'hui de parler du point très singulier du poste de transformation. Allons-nous en parler ?

**M. BERTAULT.**- C'est prévu. Pouvez-vous, Monsieur Péralba, préciser à l'intention de RTE votre souhait d'aller au plus près du terrain. Est-ce que ce sont les fuseaux ?

**M. CASEILLES.**- je pense que M. Péralba n'a pas entendu –ou peut-être n'était-il pas encore arrivé- que la prochaine réunion du 18 février sera sur la zone de montagne...

**M. BERTAULT.**- Non, c'est en mars.

**M. CASEILLES.**- On préjuge que les plus grosses difficultés seront sur ce secteur, je pense qu'il voulait aborder cela.

**M. BERTAULT.**- A votre intention, Monsieur Péralba, je répète ce que j'ai dit au tout début : il y aura quatre réunions de la Commission environnement : deux sur la plaine en février, et deux sur la montagne en mars, chacune étant avec deux réunions, une réunion à l'image de celle-ci sur la conception, et une réunion sur les problèmes de technique de chantier et de maintenance associés à ces deux hypothèses.

## **6) – POSTE DE BAIXAS ET STATION DE CONVERSION.**

*(Projection de photos)*

**M. DECOEUR.**- Vous voyez le poste électrique de Baixas actuel, y compris les travaux qui viennent d'être réalisés en 2006/2007. On voit la partie neuve du poste 400.000 V, la partie 63.000 V, la partie 400.000 V réalisée précédemment et la partie 225.000 V réalisée pour pouvoir alimenter dans un premier temps la sous-station LGV du Soler, qui sera étendue en fonction du développement du réseau 225.000 V lié à la croissance de la consommation de la zone de Perpignan.

Le village de Baixas se situe à un niveau plus bas que la plate-forme du poste. Il y a un dénivelé entre le plateau où se trouve le poste et le village, ce qui fait que le poste est complètement invisible depuis le village.

Le fait d'avoir rajouté une station de conversion va rajouter une emprise supplémentaire en marron, par rapport à l'emprise actuelle en rouge. J'ai pris exprès le maximum. Sur les travaux effectués en 2006/2007, nous avons 7 ha, nous l'avons étendu de 5 ha, soit 12 ha, et l'extension supplémentaire est de 5 ou de 10 ha. Ce sera 5 ou 10 hectares et non pas 7,2 par exemple, c'est fonction de la technologie LCC ou VSC : 10 ha pour la technologie ancienne utilisée pour la liaison France-Angleterre, et 5 ha si on arrive à le faire avec la nouvelle technologie. J'ai repéré les voiries car elles seront manifestement assez bouleversées. Il y aura des éléments à prendre en compte pour les modifications de voirie.

(Présentation des implantations possibles en hypothèses maximales (10 ha) et minimales (5 ha).

**M. LLAMAS.**- Le choix s'effectuera de quelle façon ?

**M. DECOEUR.**- Le choix se fera en fonction de la consultation des constructeurs qu'on lance dans quelques jours en commun avec les Espagnols, car si l'on prend une technologie d'un côté, on prend forcément la même technologie de l'autre côté. C'est un choix qui engage la société commune franco-espagnole INELFE.

Vous voyez la station IFA 2000, station d'interconnexion France-Angleterre qui est sur l'ancienne technologie LCC (poste plus station de conversion avec installations de raccordement). Le gros bâtiment fait 20 m de hauteur (électronique de puissance), plus la tension est élevée, plus le bâtiment est haut, car on met des éléments les uns sur les autres.

**M. LLAMAS.**- Cela ne peut pas se faire à l'air libre ?

**M. DECOEUR.**- Non. Suivant la technologie, plus ou moins de choses sont en bâtiment. De toute façon, quelle que soit la technologie, des installations sont en bâtiment. (*Projection de diapositives*)

Le bâtiment fait la hauteur des charpentes, soit 21 m en 400.000 V. On peut travailler ce bâtiment au niveau de l'insertion architecturale en matière de teinte, mais on ne fait pas de miracle non plus. D'après les vues, c'est assez bien dissimulé en fonction des rideaux d'arbres. (*Projection de photos*).

**M. OLIVE.**- Concernant l'emprise, je suis un peu surpris que vous annonciez la superficie minimale de 5 ha, puisque CESI a avancé 3 ha.

**M. DECOEUR.**- Ils parlent de 3,5 ha. C'est lié à la chose suivante : on est obligé de partir en oblique à cause des distances par rapport au poste de 120.000 V. Si l'on avait pu se mettre dans le prolongement on aurait pris moins de surface. Quand on compte 5 ha, c'est y compris le paysager qui sera autour.

**M. LLAMAS.**- Quel est l'environnement agricole de ce secteur ?

**Intervention.**- C'est essentiellement des vignes..., et des ordures ménagères.

**Intervention.**- Nous avons d'ailleurs une ligne enterrée qui passe.

**M. DECOEUR.**- Oui, et il faudra que je la bouge.

**Mme JANIN.**- Y a-t-il des nuisances sonores sur ces postes de conversion ?

**M. DECOEUR.**- Non, il y a du matériel électronique de puissance qui n'est pas silencieux, c'est exactement comme un poste électrique. Ce n'est pas une nuisance sonore qui s'ajoute de façon démesurée au ronronnement des transformateurs. Il n'y a rien de significatif au-delà de la nuisance sonore actuelle.

**Mme BONNET.**- Ces bâtiments vont occuper combien d'espace ?

**M. DECOEUR.**- Vous me posez une colle. Je crois que suivant la technologie on a un bâtiment qui fait 80x25 m, soit deux bâtiments de l'ordre de 40x20 m chacun.

**M. LLAMAS.**- Dans deux semaines nous aborderons la technique de chantier et la maintenance.

**M. BERTAULT.**- Au préalable, avez-vous des réactions d'ensemble ? Quelles précisions souhaitez-vous avoir ? Cette première présentation a-t-elle répondu à vos questions ? J'aimerais bien que vous vous exprimiez sur cette première séance, afin d'améliorer si nécessaire la seconde en fonction de vos attentes.

**M. BELMAS.**- Je voudrais revenir sur le poste de transformation. Il y en a un d'un côté et un autre à Santa Llagia. Est-ce le même ?

**M. DECOEUR.**- Aujourd'hui il n'y a pas de poste à Santa Llaguia. J'imagine que les Espagnols auront un poste électrique avec de la transformation. Si le choix se porte sur la technologie VSC, ils auront exactement la même chose.

**M. BELMAS.**- Pour les câbles, vous attendez la validation technique des fabricants. Ca va être du LCC ? Vous parlez de la possibilité d'inverser le sens du transit, a priori c'est cette technologie qui sera privilégiée.

**M. DECOEUR.**- Le sens du transit est en fonction des sens des échanges qui varient plusieurs fois dans la journée, quelles que soient les considérations. On a parlé longuement des justifications, mais au-delà, tous les éléments qui se superposent pour former les échanges physiques entre la France et l'Espagne conduisent à avoir des changements de sens de transit entre la France et l'Espagne extrêmement fréquents et parfois plusieurs fois dans la journée. La liaison à courant continu participera au fait de pouvoir fonctionner dans un sens ou dans l'autre. La technologie ancienne permet aussi de fonctionner dans les deux sens, mais on change le sens de la tension au lieu de changer le sens du courant.

**M. LLAMAS.**- Je reviens sur le tracé d'une manière générale, on a parlé de bobines d'une certaine longueur avec des jonctions, y a-t-il un regard dans chaque jonction ?

**M. DECOEUR.**- Un ouvrage de maçonnerie est fait. On vous amènera les photos la prochaine fois, s'agissant de la réalisation des travaux. Il y a des chambres de jonction. Les jonctions des câbles sont faites dans la même chambre. On essaie de le faire plus long, mais plus on augmente la longueur de câble, plus le touret de câble va être gros, plus cela nous met dans des dispositions de transport qui font appel à des moyens lourds. Un touret de câble pèse 10 à 15 tonnes et ne se manipule pas facilement. En général, on essaie d'aller le plus haut possible. La jonction peut être un point faible technique de la liaison. Plus on diminue le nombre de jonctions mieux c'est, mais néanmoins, plus les tourets sont gros. Si l'on prend les câbles sous-marins, il n'y a pas de jonction, parce que l'usine est au bord de la mer et on charge le câble immédiatement dans le navire câblé. Il peut y avoir 300 ou 500 km de câble. Le gabarit d'un navire câblé n'est évidemment pas au gabarit routier.

**M. PUIGNAU.**- Un projet marin n'était-il pas une opportunité, puisqu'il n'y a pas de jonction ? Vous dites que techniquement c'est plus simple.

**M. DECOEUR.**- Non, je n'ai pas dit cela. On a parlé de réalisation de câbles, on ne va pas revenir sur le débat. Si vous vous reportez aux éléments qui ont été discutés à ce moment-là, il y a des éléments notamment environnementaux qui étaient particulièrement pénalisants pour une solution sous-marine.

**M. PUIGNAU.**- Si vous le permettez, je voudrais que TP Ferro et ASF soient avec nous : en terme calendaire, on parle de l'hypothèse de l'autoroute, le troisième

tronçon –même si je déborde un peu sur la prochaine réunion- est quand même lié à la réflexion que l'on a aujourd'hui, y a-t-il une adéquation entre les objectifs d'échanges et est-ce que la maturité du projet avec nos confrères espagnols nous permet de confirmer des choses aujourd'hui ? Je crois savoir que le tronçon des viaducs sur l'autoroute n'est pas définitivement calé en terme d'échéancier. Vous avez des obligations et un échéancier qui est peut-être précisé. Si vous devez aller plus vite que l'autoroute, on peut déjà supposer que l'on prendrait une autre version sur le troisième tronçon. Je m'excuse de poser cette question et de dénaturer la première réunion que l'on fera au mois de mars, mais elle me paraît importante pour tout le monde.

**M. BERTAULT.**- C'est une excellente question à laquelle il faudra répondre à la prochaine réunion.

**M. LLAMAS.**- C'est effectivement une question majeure.

Une question d'ordre général : nous avons montré le périmètre d'étude sur les différentes diapositives qui a été élargi côté ouest, à la demande de M. Peralba, est-ce que le périmètre tel qu'il a été fixé sur ces photos vous paraît convenir ? Est-il opportun de l'élargir ? Cela vous paraît-il suffisant ? Les études d'environnement, entre autres, sont limitées à l'intérieur de ce périmètre, et il serait déjà bon que l'on ait un consensus sur ce périmètre.

**M. CASEILLES.**- On avait eu un consensus lors de la première réunion le 19 janvier en préfecture.

**M. BERTAULT.**- A mon sens c'est toujours valable en ce qui vous concerne, aussi bien le Conseil général... La façon dont j'interprète les choses c'est qu'il n'y a pas d'obstacles sur cette aire d'étude de la part de l'ensemble des personnes qui ont participé aux réunions. Personne ne s'y oppose.

**M. CASEILLES.**- Il appartient au préfet, dans le cadre de ses prérogatives, d'approuver ce périmètre d'étude, ce qui va être imminent. Dans quelques jours il va réunir le groupe qui était à l'identique de la réunion du 19 janvier pour valider cette aire d'étude.

**M. BERTAULT.**- La première des décisions que le préfet doit prendre est la validation de l'aire d'étude, sur la proposition de RTE. A ma connaissance il n'y a pas de problème. Le préfet, dans la même configuration que le 19 janvier, va vous inviter à une réunion afin qu'il puisse prendre vos derniers avis et sa décision définitive sur cette aire d'étude. La deuxième étape sera le choix du fuseau de moindre impact.

**M. BELMAS.**- Pour répondre à M. Llamas, en ce qui nous concerne, nous ne sommes pas là pour valider une étude aujourd'hui, mais pour voir...

**M. LLAMAS.**- Est-ce que ce périmètre vous paraît convenable ?

**M. BELMAS.**- On va regarder. Nous n'avons pas toutes les données. De toute façon, nous ne sommes pas là pour valider quoi que ce soit.

**M. LLAMAS.**- On en reparlera dans quinze jours.

**M. PERALBA.**- Sur le principe de la validation de l'aire d'étude, je pense pouvoir dire, au nom des élus, en tout cas au nom des maires, que dans la mesure où nous avons pris la décision de participer -un peu contraints et forcés parce qu'on aurait préféré que RTE aille voir ailleurs- à la concertation, nous avons notre mot à dire sur l'aire d'étude, mais a priori, je crois pouvoir dire aujourd'hui que sur la partie nord l'aire d'étude est on ne peut plus large, parce qu'il le fallait bien, en terme de procédure il faut présenter plusieurs possibilités. Le goulet d'étranglement de Villemolaque se justifie dans la mesure où le parti pris de suivre les infrastructures a été choisi, et ces infrastructures se croisent sur le secteur de Villemolaque.

Pour la partie sud, je n'ai pas grand-chose à dire. L'aire d'étude est large pour d'autres raisons, parce que RTE semble ne pas avoir de position bien arrêtée, mais RTE devrait surtout veiller à faire en sorte de ne pas trop se restreindre. Je ne sais pas s'ils butent sur des problèmes incontournables à l'intérieur de cette aire, mais quand elle sera validée, elle sera validée. Je pense qu'ils ont quand même des idées précises sur la question et doivent pouvoir passer techniquement. Je pense que nous devons bien à un moment ou un autre valider l'aire d'études pour poursuivre la concertation, et je compte bien que le préfet nous réunira, le Conseil général bien entendu, mais encore et surtout les maires directement concernés par l'aire d'étude et l'impact de ce projet.

**M. PUIGNAU.**- Ethiquement et symboliquement, je ne peux pas dire que je valide le périmètre. Je suis maire de la commune de Les Cluses, je pense que mon collègue du Boulou ou mon collègue du Perthus interviendront, mais intellectuellement ce n'est pas possible pour moi. Je participe, je travaille avec vous, c'est pour cela que je suis là, mais je ne vois pas comment je pourrais le valider.

**M. OLIVE.**- Même sans avoir passé les cartes, on se rend compte que les contraintes que l'on va avoir à partir du Boulou, même un peu avant, jusqu'à la frontière, et après la frontière, sont tellement compliquées qu'il faudra très certainement réfléchir à un fuseau différent de celui que vous nous avez présenté. Il va falloir ensuite étudier la carte que vous allez nous transmettre. Vous allez faire remonter à Monsieur qui le demandait tous les éléments qui peuvent avoir été oubliés, et je pense que l'on va se heurter à des difficultés et à des contraintes particulières qui nous amèneront très certainement à modifier cette aire-là.

**M. PICAS.**- Je vais dans le même sens. Au niveau du Perthus et en continuité de ce que l'on voit sur Mauries, le fuseau est étroit. Quand on connaît le terrain, des tranchées de 7 m sur des petits territoires étroits risquent de faire très mal. Cela nous fait déjà mal au cœur, cela va nous faire mal au ventre. Je demande que l'on réexamine éventuellement la possibilité d'un périmètre élargi.

**M. OLIVE.**- Dans ce secteur-là il faut réfléchir davantage encore au côté touristique de la chose, avec les pistes, les sentiers dans la montagne. C'est très important pour la prochaine fois.

**M. PICAS.**- Surtout que des pistes existent, mais elles ne sont pas de ce niveau. La question de la gestion de la piste, de ce que l'on en fera et qui déterminera l'usage, se posera. Ce sera très contraignant d'utiliser les pistes.

**M. AMIEL.**- Je voudrais poser une question un peu technique à M. Decoeur, et j'expliquerai après la raison de cette question : le poste de transformation dépend-il de la distance de la ligne ou pas ?

**M. DECOEUR.**- Non. J'aurai des éléments à dire sur l'aire d'étude. Je vais d'abord répondre à cette dernière question : en continu ce n'est pas du tout techniquement la même chose qu'en alternatif, il suffit d'avoir une station de conversion à chaque extrémité et rien entre les deux. Il y a des liaisons qui aujourd'hui font plusieurs centaines de kilomètres (je prendrai l'exemple du sous-marin), une liaison vient d'être mise en service entre la Suède et le Danemark, elle fait 600 km. Ces liaisons à courant continu sont souvent utilisées dans des cas très particuliers comme en Chine, pour faire de très longues liaisons qui relient des centres de production colossaux à la consommation. Certaines lignes font 1.500 km. En alternatif, ce n'est même pas la peine d'y penser, ils passent donc en continu. Il y a une station de conversion alternatif/continu à chaque extrémité.

Ce ne serait pas du tout le cas pour une liaison souterraine à courant alternatif où l'on est obligé de mettre des stations de compensation. Dans l'état actuel des choses, c'est environ tous les 30 à 35 km. La liaison la plus longue en alternatif à 400.000 V fait 40 km, elle est à Tokyo, il y a une compensation au départ, et une à l'arrivée. Dès que l'on arrive à 60 km, on est obligé de faire une compensation intermédiaire. En continu, il n'y a pas de compensation intermédiaire, il suffit d'avoir une station à chaque bout.

**M. AMIEL.**- Le sens de ma question n'est pas anodin. Au niveau de la LGV, la France et l'Espagne observent des deux côtés de la frontière, et pour RTE c'est pareil. Vous nous permettrez, à nous association, d'observer de l'autre côté vers nos amis catalans qui sont quand même aussi dans une grande difficulté. Aujourd'hui une étude a été distribuée aux maires de l'autre côté ; c'est une étude de non faisabilité d'enfouissement en courant alternatif. Nous sommes bien d'accord avec vous, il y a des difficultés, des problèmes de tours, de distance, donc on est en train de les intoxiquer en leur disant qu'il n'est pas possible de faire une liaison en souterrain depuis Santa Llogaia jusqu'à Bescano, alors que vous venez de nous dire que si ce poste de Santa Llogaia est porté à Bescano il est possible d'enfouir la ligne. Je parle de courant continu.

**M. DECOEUR.**- Je ne vous ai pas dit cela. Je ne veux pas rouvrir un dossier qui a été discuté au mois de mai ou de juin dernier pour lequel il y a eu un rapport de

CESI, le 5 bis ou le 6. Je ne rentrerai pas dans la discussion parce qu'une expertise a été faite sur la question : pourquoi en Espagne n'y aurait-il pas l'opportunité de continuer en continu ? Je vous renvoie à ce rapport-là. Pour une liaison de Baixas à Santa Llogaia –et même si elle allait au sud de l'Espagne- il n'y a pas besoin de station...

**M. AMIEL.**- CESI travaillait dans un cadre très précis, sous l'égide de M. Monti, qui avait découpé les choses en deux parties.

**M. DECOEUR.**- Il y a un problème très clair : en Espagne, il y a le poste de Santa Llogaia à desservir, et le poste de Bescano. Donc, je vous renvoie simplement au rapport de CESI qui insiste bien sur ce point-là, parce que si l'on fait Baixas-Bescano, après il faut revenir de Bescano à Santa Llogaia par une liaison en alternatif. Relisez le rapport. Ce que vous avez dit en prolongement de la réponse à la question, et le transposer à Baixas-Bescano est totalement différent.

**M. AMIEL.**- Je ne connais pas trop bien le problème des réseaux de l'autre côté, mais il me semble que la région de Gérone va être alimentée à partir de Bescano.

**M. MIQUEL-ELGADO.**- A Santa Llogaia, il y aura le poste sud de la LGV. Il y a besoin d'alimenter Santa Llogaia.

**M. AMIEL.**- On parle de poste de conversion sur une interconnexion, on n'est pas sur un poste d'alimentation.

**M. MIQUEL-ELGADO.**- Je parle pour ma paroisse : pour la LGV au sud, il est prévu un poste de conversion 400.000/225.000, et il faut qu'il soit alimenté depuis l'Espagne.

**M. BERTAULT.**- Si vous le permettez, on est un peu en dehors de notre aire d'étude.

**M. AMIEL.**- C'était pour avoir la confirmation de la faisabilité technique d'une longueur de ligne avec deux postes de conversion.

**M. DECOEUR.**- C'est différent de la question que vous posiez. Pour avoir la réponse à cette question, je vous conseille de bien lire le rapport CESI.

**M. CASEILLES.**- Pour en revenir à l'aire d'étude, il semblerait qu'il y ait un consensus sur la partie plaine, et là il n'y a pas de débat. Par contre, il y a des difficultés concernant le franchissement des Pyrénées. Je rejoins tout à fait mes collègues qui se sont exprimés : nous émettons des réserves. Il y a quelques difficultés, la liaison environnement/technologie et le passage ne seront pas aussi faciles qu'on le croit puisque vous n'avez pas la totalité des études dans ce domaine. On verra ce que fera M. le préfet. Est-ce que l'on peut saucissonner une aire d'étude en deux parties ? Pour la partie nord, il n'y a pas de problème. Pour la partie

franchissement de la frontière, je tiens compte des réactions de mes amis, ils ont tout à fait raison. On y verra peut-être plus clair au cours de la prochaine réunion. Vous nous rassurerez, Monsieur le Président, et les collègues concernés du Boulou et du Perthus donneront quitus pour permettre d'approuver cette aire d'étude. La prochaine réunion est au mois de mars, cela nous laisse du temps.

**M. DECOEUR.**- Des éléments et des développements ont été faits concernant cette aire d'étude, et je vous engage là aussi à consulter le document de présentation qui a été présenté le 19 janvier dans lequel il y a des éléments d'explication du pourquoi cette aire d'étude dans la partie montagneuse. Un développement l'explique et je vous conseille de relire ce document.

**M. BERTAULT.**- Résumez-le en quelques mots, Monsieur Decoeur.

**M. BELMAS.**- Je souhaiterais savoir si vous comptez nous fournir le compte-rendu de la réunion dans des délais aussi rapides que possible.

**M. TIFFON.**- Oui, on imagine le mettre en ligne au début de la semaine prochaine. Si jamais vous voyez que dans les éléments que l'on a mis en ligne, une idée que vous avez développée a été mal interprétée ou mal traduite, vous n'hésitez pas à nous l'envoyer, on corrigera.

**M. BERTAULT.**- On vous l'enverra d'abord, et on mettra en ligne après.

**M. CASEILLES.**- Avec l'autorisation de mon ami Fernand Roig, concernant la Commission santé, il vous propose une salle plus conviviale et mieux organisée.

**M. BERTAULT.**- Vous avez une proposition à nous faire ?

**M. ROIG.**- J'ai une salle plus grande, équipée de micros, mais il n'y a pas de table ronde, c'est une salle de conférences à Toulouges.

**M. DECOEUR.**- Je reprends la partie de la présentation à laquelle certains d'entre vous ont assisté, concernant la présentation de l'aire d'étude et du pourquoi cette aire d'étude a été dimensionnée de cette façon-là.

Je reprends la partie plus au sud, croisement LGV/autoroute A9 jusqu'au Boulou, c'est l'amorce de la partie montagneuse, la zone 3. La RD900 très voisine rentre dans l'agglomération du Boulou et devient moins intéressante. La future déviation du Boulou mérite que l'on s'y intéresse. Des possibilités amorcent au sud de cette zone l'option de la traversée de la route montagneuse. Si l'on commence à prendre la déviation du Boulou ce n'est pas pour revenir après sur la LGV, il faut le voir bien avant. C'était le but de cette démonstration.

Du Boulou à la frontière (zone 4), quelles sont les possibilités offertes par les infrastructures ? La RD900 est encaissée, ce n'est pas le bon filon. Autoroute A9 : il y a des difficultés techniques qu'il y a lieu d'étudier de près. Tunnel LGV : il y a une certitude, on ne peut pas le prendre. Possibilité de suivre une infrastructure : il n'y a

que l'autoroute qui semble présenter un intérêt, mais ce n'est pas garanti et je ne peux pas tout miser là-dessus, donc je vais rechercher pour cette zone d'autres possibilités en dehors des infrastructures existantes.

Quelles sont les autres possibilités ? Je vais me désolidariser complètement des infrastructures, et je regarde les possibilités de pistes. Il y a des pistes à l'intérieur du massif (*projection de diapositives*). Je donne l'exemple d'une piste qui va en direction de Porteil, on voit que le tracé est loin d'être direct. Une autre piste monte vers Palissar, vous voyez à quoi elle ressemble, c'est faisable, mais c'est quand même dans un milieu naturel qui nécessite une préservation forte. Il y a d'autres exemples de pistes vers le col de Priorat.

On examine également d'autres possibilités en solutions mixtes : on peut amorcer par une piste et continuer en tunnel. Des combinaisons pistes/tunnels sont envisageables en mêlant un certain pourcentage de pistes forestières et de tunnels, voire même le cas échéant entièrement en tunnel. Quand on les regarde, il se trouve que ces pistes ont toutes un débouché pratiquement identique au niveau de l'Espagne. Ce n'est pas le côté espagnol qui est discriminant pour l'ensemble de ces possibilités. On a identifié des possibilités de tunnel, à l'ouest de l'autoroute depuis les abords de Mauries, où l'on a la possibilité de se mettre au voisinage du tunnel LGV en amorçant le cas échéant par des pistes.

**M. OLIVE**- Des études ont été réalisées pour faire passer le train à grande vitesse, mais on s'aperçoit que la population a été écartée de ce problème.

**M. DECOEUR**- Les éléments que vous soulignez sont intéressants. On a pris contact avec TP Ferro car ils ont un certain nombre de données géologiques particulièrement intéressantes, et si on envisage de faire une solution pistes forestières/tunnel, c'est un ensemble d'informations qui nous intéressent au plus haut point. Une chose est sûre, ces recherches d'autres possibilités conduisent à s'éloigner des infrastructures existantes.

Il faut voir que plus on s'éloigne vers l'est, plus on va trouver un relief abrupt avec une largeur importante de la zone montagneuse.

**M. PAGES**- On a notamment tous les reliefs du pic Saint-Christophe, des contraintes topographiques beaucoup plus fortes, et des largeurs de massifs encore plus importantes. Quand on regarde à partir de ce point commun au nord du Boulou, le tracé le plus intéressant est de rester de part et d'autre du Perthus, sinon on va rallonger et avoir des contraintes environnementales et topographiques plus importantes, que ce soit à l'est ou à l'ouest.

**M. DECOEUR**- A partir du moment où l'on s'éloigne vers l'est, on tombe sur les reliefs du pic Saint-Christophe qui sont encore plus contraignants, et on a la même problématique si l'on écarte l'aire d'étude au niveau de l'ouest. Le Perthus porte bien son nom. On a un relief beaucoup plus doux à l'ouest, notamment au col

de Priorat où l'on a quand même un relief moins prononcé. Ce sont des éléments déterminants qui nous ont conduit à proposer cette aire d'étude.

**M. PAGES.**- On voit bien qu'on a un point commun au nord du Boulou, on rallonge le tracé et on augmente les contraintes environnementales. On a intérêt à rester de part et d'autre du Perthus.

**M. PIGAS.**- Il y a la photo du passage à Panissar, mais ensuite, comment envisagez-vous le passage en réalité ? Parce que quand vous êtes sur cette piste du côté de Panissar vous allez plonger sur l'Espagne, mais à quel niveau ? C'est un vrai souci. Le fort de Bellegarde est classé ainsi que le site de Panissar. En ce qui concerne les tunnels, nous avons eu l'expérience du TGV, c'était compliqué à faire, les études n'ont pas correspondu à ce qui a été trouvé sur le terrain et réalisé. Soyez très attentifs à tous ces problèmes.

**M. PAGES.**- Au niveau des possibilités, on n'a pas tranché, mais il y a plusieurs possibilités, notamment avec les pistes. Si l'on veut s'éloigner de Panissar et du fort de Bellegarde, il y a des pistes qui arrivent au col de Priorat et redescendent sur la partie espagnole. C'est en plus un point où les Espagnols sont intéressés de nous voir arriver, car cela leur va bien après. On recherche aussi des possibilités en tunnel, mais en tous les cas c'est là où la largeur du massif est la moins importante. A partir du moment où l'on va plus à l'est ou plus à l'ouest, on augmente la contrainte.

**M. PICAS.**- Le col de Porteil est vraiment loin, c'est difficile, mais je vous engage à vous rapprocher du maire de La Jonquera, je ne sais pas si vous l'avez concerté, mais il aura quelques observations à faire à ce niveau. Vous parlez du col de Priorat, mais quand vous plongez vous arrivez à Fontcairade qui a une petite chapelle classée, vous avez intérêt à faire de la concertation.

**M. DECOEUR.**- Sans concertation, on a bien repéré les vestiges romains de Panissar, on les respecte, il est hors de question de passer à l'intérieur de ces vestiges romains.

**M. PICAS.**- Un gros projet est en train de se mettre en place avec l'université de Perpignan et de Gérone pour agrandir toute la zone de Panissar.

**M. DECOEUR.**- Voilà un excellent exemple d'éléments dont on est friant.

**M. PUIGNAU.**- Sur la commune de Les Cluses il y a un château wisigoth du IV<sup>ème</sup> siècle, c'est un site inscrit qui doit être classé à la fin de l'année 2009.

**M. PAGES.**- Nous sommes tout à fait preneurs pour que vous puissiez enrichir les cartes de données environnementales. On n'a pas forcément toutes les informations.

**M. BERTAULT.**- On vous a distribué les questions internet.

**M. TIFFON.**- Sur le site internet nous devons avoir une trentaine de questions. La procédure est la suivante : RTE tente de répondre dans les huit jours. Si cela nécessite l'intervention d'un membre de la Commission, celui-ci le regarde. Notre rôle est de vérifier que la réponse correspond bien à la question. Il va y avoir à partir du début de la semaine prochaine de nouvelles pages avec les réponses présentées sous forme thématique. On s'est aperçu que c'était le plus simple pour les personnes de regarder les réponses par thèmes.

Si l'on parcourt les questions qui vous ont été données, on n'a pas abordé l'incidence sur la faune et la flore. Je pense que cela mériterait sûrement, dans une prochaine réunion, que des éléments soient apportés. La question de Sophie et Pascal est assez précise sur le village de Maureillas (cela fera partie de la présentation de la prochaine fois). « Que ferez-vous pour passer la montagne », on est complètement dans le sujet. Concernant les propriétaires des parcelles sur le tracé « quelle sera l'indemnité qui leur sera donnée », une réponse sera apportée à cette question. Et puis il y a des questions au nord de Baixas, avec « les pylônes prévus détruisent notre paysage, il en sera de même pour notre santé ».

**M. DECOEUR.**- Quand les questions sont clairement du ressort de la Commission, on ne répond pas, RTE ne veut pas donner une réponse à la place de la Commission, on invite le questionneur à se reporter au compte-rendu de la Commission courant continu et santé par exemple, ou souterrain et environnement.

**M. TIFFON.**- Si les membres ici présents ont des éléments, lors des prochaines réunions, qui correspondent vraiment à des questions, il serait important d'apporter ces éléments en réunion.

**M. PERALBA.**- Je trouve très intéressant de solliciter le public pour qu'il puisse poser des questions et que des réponses soient apportées, mais je ne voudrais pas que nous inversions les rôles, car je ne me sens pas interpellé par les questions du public. Il me semble que c'est le maître d'ouvrage qui doit apporter les réponses. Que le maître d'ouvrage soumette les réponses à la Commission ou au Secrétariat logistique puisque nous avons proposé un certain nombre de personnes pour participer à ce Secrétariat, nous sommes d'accord pour que certains de nos représentants s'assurent que les bonnes réponses sont données au bon moment, mais je ne me sens pas interpellé par les questions du public, ce n'est pas moi qui dois répondre.

**M. BERTAULT.**- Vous avez complètement raison. Ce que j'ai en tête, c'est que le projet de réponse de RTE est soumis au Président de la Commission qui suit les problèmes, et qui valide ou demande un complément qui sera apporté par le maître d'ouvrage ou par les organisateurs.

**M. PERALBA.**- Il était question que le Secrétariat logistique, sous la houlette de M. Tiffon, travaille précisément au jeu des questions/réponses.

**M. BERTAULT.**- Nous devons vérifier que les réponses sont bien apportées, soit sur le site internet, soit en réunion.

**M. PUIGNAU.**- Sur les six premières questions que l'on peut observer, il y en a au moins quatre ou cinq auxquelles vous devriez être en capacité de répondre. Mis à part « comment ferez-vous pour passer les montagnes », je comprends que vous ayez un peu de mal, même si vous avez un peu plus que ce que vous nous avez montré sur vos cartes, je pense que pour les autres questions vous avez déjà les éléments de réponse.

**M. DECOEUR.**- Je précise que RTE ne demande pas aux autres de répondre à sa place. RTE apporte des éléments de réponse aux questions, sauf quand la question est : « c'est quoi le tracé ? », on dit : « vous êtes en plein dans la concertation, je vous invite à vous reporter au compte-rendu de la réunion ». Je vous donne un exemple, sur la question « quelle sera l'indemnité » ou « est-ce que l'on reste propriétaire de la parcelle, problèmes de servitude », RTE a clairement répondu en disant : « le propriétaire du terrain qui est emprunté par une liaison reste propriétaire de son terrain. La liaison, si elle doit passer par le terrain, est implantée sur le régime des servitudes et une indemnité est versée au propriétaire qui dépend de la culture, etc., il y a des barèmes ». C'est ce que l'on répond, mais on ne nous demande pas de répondre à votre place. Nous répondons aux questions qui sont clairement de notre ressort. Nous soumettons aux Présidents des Commissions, et si le Président considère que la Commission doit apporter des éléments complémentaires à la réponse, c'est très bien. Pour les questions en plein dans le domaine de la Commission, on invite les gens qui ont posé la question à se reporter au compte-rendu correspondant.

**Mme JANIN.**- Je voudrais avoir des précisions sur le cadre de cette concertation. Les personnes présentes sont-elles là pour participer au tracé ? Sont-elles là pour donner leur avis sur un tracé éventuel ou pour approuver le projet ? En ce qui me concerne, il y a confusion.

**M. BERTAULT.**- Il n'y a pas confusion. La concertation c'est faire en sorte que sur la base d'un projet présenté par un maître d'ouvrage, en l'occurrence RTE, il donne l'ensemble des informations souhaitées, et que l'ensemble des acteurs concernés puissent réagir à ces informations et éventuellement suggérer d'autres pistes, critiquer le projet et autres. Ensuite, cela aboutit à un projet, mais on ne vous demandera pas de signer en bas à droite, Madame Janin. Ensuite, il y a l'enquête publique.

**M. PERALBA.**- Je comprends le problème de Dominique Janin. Je voudrais dire –et je crois pouvoir le dire pour l'immense majorité d'entre nous autour de cette table- que les choses sont claires, tellement claires qu'elles figurent dans la partie « contexte » qui a été écrite par M. Mercadal : « les collectifs, élus et associations ne sont pas convaincus de l'utilité du projet, ils jugent que la ligne leur est imposée, mais compte tenu des options prévues par l'accord intergouvernemental ils

considèrent que cela ne bloque pas la concertation ». Nous sommes là pour participer à une concertation. Si d'autres s'enferment dans une situation difficile à tenir, ce n'est pas notre problème. L'immense majorité d'entre nous est là pour faire en sorte que la concertation se déroule du mieux possible, de manière que nos territoires s'en sortent du mieux possible.

**M. BERTAULT.**- Ceci se fait sous l'œil d'un garant, Monsieur Mercadal, qui fait en sorte –et je l'aide pour ce faire- que l'ensemble des personnes qui ont des questions obtiennent des réponses, puissent participer et s'exprimer en toute liberté, c'est l'objet de la concertation. Le compte-rendu sera fait.

M. Péralba a complètement raison de revenir sur ce que nous avons dit à cette réunion, et vous y étiez. Je ne répète pas ce que vient de lire M. Péralba, mais je souligne que nous avons également indiqué « qu'il subsiste des oppositions locales à toute THT –et tel est le cas- et que tous les partenaires souhaitent disposer d'informations complètes sur l'état d'avancement des réflexions de RTE (c'est ce que nous avons demandé à RTE, et j'espère que vous l'obtiendrez afin de pouvoir vous situer par rapport à ce sujet) ; chacun s'accorde à reconnaître que la concertation devrait prendre fin avant l'ouverture de la période électorale des européennes (le 15 avril) ; la concertation contribuera à la préparation des décisions préfectorales sur l'aire d'étude et le fuseau de moindre impact. » C'est le contexte tel que nous l'avons ressenti, écrit, et tel qu'il a été accueilli de manière favorable. Nous n'avons pas trahi le contexte dans lequel se déroule cette concertation. Je parle sous le contrôle de M. Caseilles et de M. Péralba.

**M. TIFFON.**- Il reste à fixer deux dates pour le mois de mars.

- 11 mars à 14 heures 30.

- 24 mars à 14 heures 30.

**M. PUIGNAU.**- Monsieur BERTAULT, à la prochaine rencontre sur l'environnement, ne pourrait-on pas parler du secteur que l'on a moins abordé aujourd'hui ? Je pense que c'est intimement lié à la notion de périmètre. Si les échéanciers avec nos collègues espagnols et les divers prestataires LGV ou A9 ne corroborent pas, il faut peut-être réfléchir à un périmètre, ou plutôt s'orienter vers un tunnel plutôt que sur l'A9. La discussion sur ce secteur me paraît primordiale pour le tracé définitif.

**M. BERTAULT.**- Je pense qu'en effet on ne peut pas éviter d'évoquer cette partie montagnaise à la prochaine réunion.

**M. DECOEUR.**- Cela n'est peut-être pas apparu dans les discussions que nous avons eues, mais sachez que l'on travaille en étroite collaboration avec nos collègues espagnols. La proposition d'aire d'étude, avant de vous la soumettre, a évidemment été soumise à nos collègues espagnols. Les différentes possibilités identifiées ont bien sûr été travaillées avec nos collègues espagnols. L'aire d'étude

présentée le 19 janvier fait l'objet d'un travail assez accompli, dont on s'est assuré de la recevabilité côté espagnol.

**M. BERTAULT.**- Nous sommes ensemble depuis trois heures. Nous avons pas mal travaillé. Nous nous donnerons une heure et demie pour parler de ce problème de zone montagneuse au début de la prochaine réunion, et puis une heure et demie sur le chantier et questions connexes.

**M. AMIEL.**- Le 26 février, en présence de M. Mercadal, on avait évoqué la date du 6 mars pour parler d'une réunion sur les tunnels. Quid de cette réunion ?

**M. BERTAULT.**- Je vous appelle demain. Je pense que quelque chose a évolué.

La séance est levée à 17 heures 30.