

Liaison en courant continu France-Espagne

**Commission « Mise en souterrain et environnement »
Réunion du 24 mars 2009**

Préfecture des Pyrénées Orientales – Perpignan

Liste des personnes présentes :

LLAMAS Paul	Président de la Commission
TIFFON Jean-Pierre	Secrétariat logistique
AMIEL Gérard	Collectif Non à la THT
AYLAGAS Pierre	CG 66 / Maire d'Argèles sur Mer
BORDENEIL André	Sydeco THT66 / Maire de Maureillas
BOULET Jean-Pierre	ASF
BOULIN Jannick	RTE
BRET Gérard	Collectif Non à la THT
CASALS Simone	Collectif Non à la THT
CASEILLES Louis	CG 66, Maire de Toulouges
DECOEUR Yves	RTE
DUPOUY Pierre	Représentant – Jacqueline Irlès
GARRABÉ Robert	CG 66
GOT Henri	Expert - hydrogéologue
ILARY Guy	Sydeco THT66 / Association des Maires des P.O. / Maire de Tautavel
L'HOSTIS Christian	Sydeco THT66 / Conseiller municipal de Maureillas las Illas
LANCIEN Jeannine	Cabinet de Jacqueline Irlès
LLORENTE Xavier	Collectif Non à la THT
MALHERBE-LAURENT	CG 66
OLIVE Christian	Sydeco THT66 / Maire de Le Boulou
OLIVE René	CG 66
PAGÈS Jean-Marc	Géokos
PERALBA Jean-Claude	Sydeco THT66 / Maire de Villemolaque
PICAS Claude	Sydeco THT66 / Maire de Le Perthus
PLANES Jean-Jacques	Collectif Non à la THT
POUGAULT Francesc	Defensa de la Terra
PUIGNAU Alexandre	Sydeco THT66 / Maire de Les Cluses
ROIG Fernand	Sydeco THT66 / Conseiller municipal de Corbère
TURA Georges	TP Ferro

La séance est ouverte à 14 heures 30

M. LLAMAS.- Mesdames et Messieurs, bonjour. Je constate que nous sommes de plus en plus nombreux. Heureusement que nous ne continuons pas, parce que la salle ne serait pas suffisamment grande. Merci en tout cas de votre collaboration.

Comme d'habitude, nous allons faire le tour de table de manière à enregistrer les présents.

(Présentation des personnes présentes).

M. LLAMAS.- Notre réunion va être consacrée au passage au travers des Pyrénées.

M. TIFFON.- Vous avez eu sur le site le verbatim intégral de l'ensemble de la dernière réunion du 11 mars et les documents qui vous avaient été présentés lors de cette réunion, mais malheureusement l'accélération du calendrier a fait que le compte-rendu de la précédente commission ne vous a pas encore été envoyé. Il le sera dans les heures ou les jours qui viennent.

Pour l'ordre du jour, Monsieur Decoeur, je pense que vous allez nous dire comment vous avez imaginé de nous présenter le fruit de vos travaux, mais avant de vous passer la parole, y a-t-il des remarques préalables ?

(Pas de remarques).

M. DECOEUR.- Comme à l'habitude, quelques présentations. Une présentation centrale qui va être centrée sur la comparaison des solutions que nous avons identifiées pour traverser la zone montagneuse, et il y a deux autres présentations qui sont plus centrées sur des questions qui nous ont été posées. Un prolongement de questions qui avaient été posées par rapport à la plaine, on avait donné le pourcentage d'intégration dans la clôture LGV, et on va un peu plus loin en donnant le positionnement des endroits où l'on serait amené à sortir du grillage LGV ; et deuxième chose ponctuelle mais qui a son importance, c'est une question qui m'avait été posée sur la réglementation en Espagne. On avait fait état d'une réglementation en Espagne qui interdisait –le mot est un peu fort- qui conditionnait fortement l'utilisation des routes, j'ai donc fait une présentation très succincte pour vous donner ce qui ressort de cette réglementation, et je vous donnerai bien sûr les références. Il restait aussi une question sur les pistes, à laquelle nous apporterons la réponse le moment venu.

M. TIFFON.- J'ai oublié de signaler que c'est la quatrième réunion de cette commission, nous avons un prochain rendez-vous non pas dans la configuration de la commission, mais lundi 30 mars, avec Georges Mercadal, au comité de pilotage. Dès la semaine prochaine, on reparle des travaux de cette commission en comité de pilotage, avec

un premier compte-rendu oral des différentes commissions, sous l'égide de Georges Mercadal.

M. DECOEUR.- (*projection de diapositives*). Vous voyez la liste des présentations que je vous ai annoncées oralement.

Nous allons faire la première présentation à deux voix, comme on l'avait fait pour la plaine. C'est une présentation qui va conduire à la comparaison des fuseaux en zone de montagne pour la partie France. On s'approche de la frontière, mais on ne la franchit pas.

Il y aura cinq temps dans la présentation : d'abord, un rappel des éléments issus de la présentation analogue qui portait sur la partie plaine, du contenu des commissions précédentes, notamment du 18 février et du 11 mars. Ensuite, une comparaison environnementale, et je passerai la parole à Jean-Marc Pagès du cabinet Géokos, pour la comparaison environnementale des différents fuseaux qui ont été identifiés pour la zone montagne. Comparaison environnementale basée sur les mêmes principes que la comparaison environnementale qui vous a été présentée il y a un peu plus d'un mois pour la partie plaine.

En complément à cette comparaison environnementale sur les fuseaux montagne, je me chargerai de vous présenter une comparaison à caractère technico-économique, pour en arriver à la proposition de fuseau de moindre impact pour cette partie montagneuse – maintenant on aura la totalité- et j'insiste en disant que c'est bien la partie française du projet. Pourquoi est-ce que j'insiste en disant que c'est bien la partie française du projet ? Quels sont les éléments à venir qui vont permettre de transformer cette proposition de fuseau de moindre impact pour la partie française du projet comme proposition de fuseau de moindre impact, tenant compte de ce qui se passe de l'autre côté de la frontière ?

(*Projection de diapositive*) : pour ceux qui n'auraient pas beaucoup de mémoire, on connaît parfaitement ce que dans notre jargon on a baptisé plaine ou montagne. Un rappel sur la présentation qui avait été faite à la commission du 18 février, qui avait conduit à identifier une proposition de fuseau de moindre impact pour la partie plaine. Je vous rappelle que suite à la présentation des caractéristiques environnementales, la conclusion à laquelle nous étions arrivés dans la présentation du 18 février était que pour la partie nord de la partie plaine, à savoir de Baixas à Villemolaque, les résultats étaient concordants tant pour la comparaison à caractère environnemental que pour la comparaison à caractère technico-économique des fuseaux. Le fuseau de moindre impact que l'on propose pour cette partie nord de plaine est le fuseau LGV. C'était la conclusion de la présentation de notre commission du 18 février.

Si l'on regarde la partie centre qui se situe toujours en plaine, de Villemolaque jusqu'au croisement de la LGV et de la RD900, on avait là aussi des résultats concordants tant pour la comparaison technico-économique que pour la comparaison environnementale des fuseaux, mais les deux arrivaient pratiquement sur la même ligne d'arrivée, avec un très léger avantage pour le fuseau LGV, mais l'avantage était tel que l'on ne souhaitait pas aller jusqu'à la proposition du fuseau de moindre impact à cet état de l'analyse pour cette partie-là, et on avait dit que l'on réservait la proposition à ce qui allait se passer, à l'identification de la proposition que l'on fera pour la partie montagne, pour voir s'il y a des arguments complémentaires ou qui viennent contrer ce léger avantage qui se dessinait pour la solution de fuseau le long de la LGV pour cette partie entre Villemolaque et le croisement LGV RD900.

On va passer maintenant à la partie comparaison environnementale des fuseaux de la partie montagne, et je vais passer la parole à M. Pagès de la société Géokos.

M. PAGES.- Je vais reprendre ma présentation là où je l'avais arrêtée la dernière fois. D'abord, les quatre fuseaux dans la partie sud : le fuseau F, qui est entièrement en tranchées et pistes, dont l'objectif est de passer par le col de Porteille ; le fuseau G avec différentes solutions à l'intérieur de ce fuseau, des solutions en tranchées/pistes passant par le secteur de Panissars ou le col de Priorat, ou une solution en tunnel, avec un tunnel plus long ; le fuseau H qui suit l'autoroute A9, mais comme on ne peut pas prolonger en Espagne en bordure de l'infrastructure, il se finit par un tunnel au niveau de la frontière, donc un fuseau mixte autoroute A9/tunnel ; enfin le fuseau I avec deux variantes relativement contrastées : une variante où l'on part avec une piste et on termine avec un tunnel court, ou un fuseau où l'on part sur l'optique d'un tunnel long au voisinage de la LGV.

Si l'on reprend ces quatre fuseaux, on voit qu'au sein des fuseaux G et I, on a deux solutions dont les couleurs sont contrastées. En fait, on va comparer six variantes : une variante F, en tranchée ; une variante G où l'on est uniquement en tranchée/pistes, une variante G où l'on est en tranchée/tunnel ; une variante H en tranchée/tunnel (c'est le fuseau le long de l'autoroute A9) ; puis les variantes I, avec tunnel court et tunnel long. Des solutions intermédiaires avaient été envisagées à un moment donné, mais on n'a pas donné suite notamment pour des difficultés en terme de travaux. On en est resté à ces six variantes principales.

M. DECOEUR.- Un petit détail technique : on s'est aperçu qu'il y avait deux erreurs dans ce tableau. On a reçu juste avant midi la diapo correspondante. Pour ceux qui éventuellement auraient pris des notes, le tableau que l'on vous fournira a une différence, car il y a eu confusion entre la longueur de tunnel en France, et la longueur totale de tunnel.

Ici, il y aura 7,3 au lieu de 8 et ici il y aura 5 au lieu de 6,3. Je vous le dis parce qu'on va changer cette diapo.

M. PAGES.- Au niveau des grandes caractéristiques de ces différents fuseaux, on a donc une solution avec un tunnel long ; une solution avec un tunnel un peu plus court qui passe à l'ouest de la vallée de la Rome. Deux solutions avec des tranchées (sans tunnel) ; deux solutions avec des tunnels plus courts. Les longueurs minimales correspondent aux fuseaux qui ont des tunnels, notamment importants, ce qui est logique car on peut aller de façon plus directe. La longueur la plus basse correspond au fuseau I, avec un tunnel long, et on a également le fuseau G, avec un tunnel de 4 km. On voit que la variante la plus longue passe par Porteille (longueur jusqu'à la frontière franco-espagnole).

Après, on a commencé nos comparaisons environnementales avec les quatre thèmes que l'on avait décrits précédemment : milieu physique, milieu naturel, milieu humain, patrimoine/paysage. On a pris un nombre de critères un peu plus important ici, car on a cherché à détailler de façon plus approfondie. On a des problématiques bien spécifiques sur la partie des Albères, on a commencé à faire un travail plus fin.

Concernant le milieu physique, il y a les captages d'eau, les périmètres de protection, l'hydrogéologie, mais on pourrait aussi ajouter l'hydrographie de surface. Les fuseaux qui nous semblent les plus pénalisés par rapport à ce critère-là sont les suivants : d'abord, le fuseau F, le fuseau Porteille, parce qu'on passe dans le vallon qui passe au pied de Maureillas, on longe la rivière sur un certain linéaire, avec des risques en terme de chantier de pollution accidentelle ou autres, ce qui nous semble important. Après on a pénalisé ce fuseau-là, parce qu'on est dans un secteur où l'on maîtrise peu aujourd'hui le risque hydrogéologique, car on n'a pas eu...

M. DECOEUR.- Il faudrait peut-être préciser.

M. PAGES.- D'accord. On voit le fuseau tunnel Maureillas où le risque hydrogéologique est relativement important puisqu'on n'a pas fait de sondage, on a une connaissance des nappes profondes qui est relativement faible dans ce secteur-là, alors qu'on le maîtrise relativement mieux du côté de la LGV. C'est pour cela que l'on a pénalisé plus lourdement ce fuseau.

L'élargissement de piste nous a semblé important, notamment les phénomènes qui pourraient en découler comme les phénomènes d'érosion au niveau des Albères. Ce critère-là est directement lié au linéaire de piste, c'est-à-dire que ce sont les pistes les plus longues qui sont les plus pénalisées, donc le fuseau Porteille, le fuseau G tranchées, celui qui monte à Priorat, et le fuseau I qui est en bordure de la LGV, mais par la piste.

Troisième critère concernant le milieu physique : les volumes des matériaux et la gestion des déblais. C'est aussi un thème qu'il va falloir traiter. C'est directement lié aux tunnels. On peut considérer que le fuseau I avec la variante tunnel long est le plus pénalisé parce qu'il faudra gérer les déblais par la suite. Les trois fuseaux avec des tunnels plus courts sont à un stade inférieur, et les deux fuseaux qui ne présentent pas de tunnel sont les moins impactants à ce niveau-là.

Le thème du milieu naturel : là aussi, le fuseau qui nous semble le plus impactant est le fuseau F. Pour quelle raison ? Parce qu'il cumule à la fois tout l'impact sur la piste qui va monter au col de Porteille, mais il a également cet impact toujours dans le vallon de Maureillas avec des arbres à couper dans un secteur relativement proche du bâti. Ce fuseau F est celui que l'on a le plus pénalisé.

Après, on trouve des fuseaux qui ont des pistes longues, on revient au fuseau G Panissars/Priorat en tranchée, et le fuseau I en tranchée au-dessus du tunnel LGV. Les fuseaux avec tunnel sont les moins impactants par rapport à ce paramètre. Le premier impacte la ZNIEFF des Albères, le deuxième la ZNIEFF du Vallespir, et le troisième la ZNIEFF du Vallespir plus le vallon de Maureillas.

Par rapport au milieu humain, on avait trois thèmes qui ont été présentés dans les réunions précédentes : bâti, agriculture, infrastructure. On a mis là aussi un thème qui est celui des travaux. On retrouve un peu la problématique liée aux travaux avec notamment le bruit, toutes les circulations des engins de chantier. Le fuseau avec un tunnel long est le plus impactant à ce niveau-là par rapport à la phase chantier. Après, les trois fuseaux qui nécessitent un tunnel court ont aussi un impact qui reste non négligeable par rapport à cette thématique, et les deux fuseaux sans tunnel sont moins impactants par rapport à cela.

Le bâti : on retrouve les deux fuseaux les plus impactants qui sont à la fois le fuseau F, parce qu'il passe proche de Maureillas, et pour gagner le vallon de Maureillas on va approcher des zones bâties ; et le fuseau I parce qu'on va être obligé de longer sur un certain linéaire la RD 618, on passe à côté des Trompettes hautes, du camping des Oliviers, on s'approche du lotissement de Néret avec une zone d'extension de l'urbanisme. Celui-là aussi nous semble contraignant. Dans le thème bâti on a regardé le bâti existant et les zones d'extension de l'urbanisme. On a après les fuseaux G et H. Le fuseau qui présente le plus grand intérêt par rapport au bâti est le fuseau I avec un tunnel long, car on s'affranchit de toute problématique par rapport à cela.

Agriculture et sylviculture : on a plutôt un impact agricole sur les fuseaux qui se situent à l'ouest de l'autoroute A9, parce qu'on passe dans le secteur de Mas Forcada avec de la vigne sur des surfaces assez conséquentes. On a mis au même niveau tous les

fuseaux qui passent à l'ouest, et les fuseaux qui passent à l'est sont moins impactants même si celui-là présente un impact, il y a quelques petites vignes en bordure de la RD 618, mais on a pensé que cette classification était la plus objective par rapport à ce paramètre.

Les infrastructures : nous avons voulu mettre en valeur la qualité du jumelage. Le fuseau qui présente la moindre qualité est le fuseau G, parce qu'on va faire un tunnel dans un secteur où il n'y a pas encore d'infrastructure, donc le jumelage sera le moins bon. Le jumelage se fait avec l'autoroute A9, avec la LGV, mais on considère aussi qu'il y a un jumelage qui peut être une opportunité par rapport aux pistes DFCI pour les fuseaux en tranchées. En fait, on a pris ce terme de jumelage dans un sens un peu large, en prenant à la fois la LGV, l'autoroute A9 et les pistes DFCI.

Patrimoine et paysage : patrimoine culturel, le fuseau le plus contraignant est le fuseau G, Panissars en tranchées, parce qu'on va être obligé de s'approcher relativement près du secteur de Panissars avec tous les vestiges archéologiques qu'il peut y avoir dans ce secteur-là. On considère que c'est le fuseau le plus contraignant. Le fuseau qui l'est le moins est le fuseau tunnel long, on passe en dessous par rapport au gisement archéologique, alors que les autres coupent plus ou moins la via Domitia, ils peuvent s'approcher de périmètres de monuments, on les a mis sur le même niveau.

Thème paysages et activités de loisirs : c'est le fuseau F qui est le plus pénalisant, parce qu'il passe à proximité de la base de loisirs de Maureillas, il y a aussi l'impact sur le vallon. Au niveau de la base de loisirs de Saint-Jean les différents fuseaux passent à proximité sans vraiment la couper. Les fuseaux les moins impactants sont ceux avec un tunnel relativement long, le fuseau I, et le G.

Tous les critères sont résumés sur la diapositive : quelles conclusions peut-on tirer ? On peut faire trois groupes. D'abord, le fuseau le plus contraignant, pour nous, est le fuseau F, celui qui monte au col de Portaille. Il est pénalisé à la fois pour des raisons de paysages, de bâti, etc.

Le fuseau qui nous semble le plus intéressant est le fuseau avec un tunnel long, en bordure de la LGV, même si ce fuseau présente un certain nombre d'impacts en phase travaux, parce que c'est quand même un travail plus conséquent, avec des volumes de déblais, une période de chantier, il est assez pénalisant par rapport à la gestion des déblais, mais bien sûr, il présente un impact moindre que les autres par rapport au bâti, à l'agriculture, au patrimoine naturel et au patrimoine culturel. Ca nous semble être le fuseau le plus intéressant par rapport à la problématique environnementale.

Le fuseau Panissars tranchées arrive en second. Il est difficile par rapport au patrimoine culturel (arrivée à Panissars), mais sinon, il est plutôt plus intéressant que les

autres, et après, les trois fuseaux restants arrivent à peu près avec des niveaux de sensibilité équivalents.

M. TIFFON.- Y a-t-il des questions après cette première partie ?

M. PERALBA.- Je me contenterai de remarquer que quand M. Pagès faisait son exposé, je regardais autour de la table, et je crois avoir compris que les élus ont beaucoup apprécié son exposé, cela me semble évident quant aux comparaisons environnementales. Nous attendons avec impatience la comparaison technico-économique.

Concernant les élus, je répète ce que j'ai dit à M. Decoeur hier, les maires auront encore, bien que nous soyons autour d'une table ici avec RTE, quelques réticences à discuter de manière individuelle avec RTE. Je l'ai expliqué à M. Decoeur. Je vois que la comparaison environnementale des projets de fuseaux a pu être réalisée, Monsieur Pagès, vous pourriez nous rassurer de ce point de vue, je pense que le fait que vous n'ayez pas encore pu rencontrer les maires de manière individuelle n'a pas bloqué votre travail ?

M. PAGES.- Non, parce que la rencontre avec les maires sera principalement pour affiner tout cela, mais dans les grandes lignes on peut dire que cette comparaison environnementale restera à peu près de cet ordre-là.

M. PLANES.- Je voudrais revenir sur les deux points noirs et le point moyen concernant le tunnel long : en ce qui concerne les captages d'eau et le périmètre de protection, ce tracé a un atout dans sa manche, c'est que les relevés hydrologiques ont déjà été réalisés lors du percement, et on sait parfaitement où se trouvent les poches d'eau. Il n'y a pas de surprise à avoir.

En ce qui concerne le volume des matériaux et la gestion des déblais, on sort du percement de deux tunnels, avec un volume de quartz très important, qui est stocké pour l'instant sur l'emprise du Boulou (cela crée quelques petits soucis à M. le Maire du Boulou), mais néanmoins, c'est un matériau qui est très recherché, qui peut se stocker et qui est réutilisable d'une manière assez rapide. Le problème des deux premiers tunnels étant qu'il y en avait une quantité vraiment très importante, mais c'est quand même un matériau qui est complètement réutilisable, que l'on ne jette pas et qui est valorisable.

En ce qui concerne les travaux, il y a un impact qui est peut-être plus important, mais néanmoins il n'est que ponctuel. Eu égard à tous les avantages que présente cette solution, je crois que le désagrément de quelques travaux, ponctuellement, pourrait facilement rallier les opinions notamment citoyennes.

M. PUIGNAU.- Deux remarques pour compléter les propos de M. Planes : vous mettez la partie travaux, volume des matériaux et gestion des déblais en noir, je le

comprends de votre point de vue, mais si nous avons fait la grille, je pense que les points noirs seraient tout autres. Je voulais le préciser.

Deuxièmement, je mets un petit bémol sur ce qui vient d'être dit par M. Planes, même si le secteur a été étudié (M. Tura qui représente TP Ferro est présent), on a eu pas mal de surprises lors du chantier LGV, notamment sur les problématiques d'eau. Il y a eu des fontilles. Ils ont eux-mêmes reconnu que des études étaient passées à côté, avec des carottages qui ne répondaient pas à certaines coupes... Je mets un bémol là-dessus, car il y a eu des frais financiers dépensés sur la connaissance du milieu, mais on a quand même eu des résultats sur Montesquiou, et le Conseiller Général d'Argelès y est très sensible, qui nous font dire : « attention aux études qui ont été menées là », puisque le groupe Eiffage, TP Ferro, Dragados, a reconnu que des études avaient foiré. On a quand même quelques exemples sur Montesquiou qui le démontrent.

M. OLIVE.- Je voulais compléter : il y a des mas dans les Albères qui risquent ou sont déjà sans eau, et sur la commune du Boulou, en particulier aux Chartreuses, des sources ont été complètement asséchées, et TP Ferro a dû intervenir. Je veux dire que ce n'est pas la panacée, qu'il faut faire attention à tout, et que rien n'est définitif dans cette étude.

M. TIFFON.- Monsieur Pagès, sur ces remarques concernant les captages d'eau, la connaissance, la finesse des études, que pourriez-vous en dire ?

M. PAGES.- C'est un peu pour cela qu'on a laissé un peu de gris, parce qu'il est vrai que même si on est le long de la LGV, on n'est pas non plus sur la LGV puisqu'il faudra que l'on se mette à quelques dizaines ou centaines de mètres. Il va y avoir un travail plus fin à réaliser là, on ne maîtrise pas tout, mais malgré tout, ce fuseau I, par rapport aux autres critères, présente des avantages indiscutables, notamment en termes de bâti, d'agriculture, de patrimoine culturel. Notre souci était de faire quelque chose qui nous semblait refléter au mieux la réalité. Après, il y aura des études plus fines à réaliser, une fois qu'un fuseau sera validé, mais dans l'état actuel de nos connaissances cela nous semble être une analyse environnementale la plus objective qui soit.

M. DECOEUR.- Je voulais dire –et ce n'est pas discriminant sur les solutions- que quelle que soit la solution que l'on retiendra, puisque la liaison est souterraine, on a clairement prévu une étude hydrogéologique, évidemment, on est en train de plancher sur son cahier des charges actuellement.

M. PUIGNAU.- Pour compléter, 60 % de la consommation d'eau des communes de Les Cluses et du Perthus viennent de l'eau de sources, et non pas du captage du Tech, je n'ai pas besoin de vous rappeler la problématique d'alimentation en eau, et dans le canevas des couleurs que vous avez mis, je ne la mettrais pas tout à fait au même niveau.

M. GOT.- Sur l'affaire hydrogéologique, il est vrai qu'il faut faire des études précises, mais il n'empêche que dans des contextes à circulation de fissures, on n'est jamais sûr du résultat que l'on obtiendra, contrairement à des nappes qui sont dans des terrains alluvionnaires ou sédimentaires.

Deuxièmement, je vois que le tracé tunnel long ne fournit que des nuisances ou des pénalisations ponctuelles liées à la période de travaux, alors que tous les autres tracés ont des nuisances durables qui portent sur l'environnement. De ce point de vue, je l'avais dit la fois précédente, il me semble que la variante tunnel long et voie LGV est préférable. Vous venez de conforter ce que je pense.

M. TIFFON.- On peut retenir que ces éléments objectivent un certain nombre de points. Vous insistez sur certains critères en disant : « attention, on est dans une zone fragile ». Concernant l'eau, il faudra y porter vraiment attention, même si on a de la connaissance.

M. PLANES.- Alexandre Puignau a parfaitement raison, mais par rapport à l'aventure d'un tunnel ailleurs, les erreurs qui ont pu être commises sont un gros avantage pour nous, parce que l'être humain a une faculté, c'est de ne pas se tromper deux fois... Enfin, on essaie, mais le fait est que cela nous permettra d'avoir un pas en avance, si on va forer un peu n'importe où dans d'autres endroits du massif, peut-être que l'on impacterait plutôt Maureillas si on était plus à l'ouest, mais là au moins on sait qu'on va avoir des difficultés, qu'il va falloir réaliser des études, mais on a la connaissance.

M. TIFFON.- A ce stade, y a-t-il encore des commentaires sur l'analyse environnementale ?

M. BORDENEIL.- Le tunnel en question n'a rien à voir avec le tunnel du TGV. On ne parle pas du même tunnel que ceux qui ont été creusés précédemment. On va avoir un volume quand même nettement inférieur, et les chances de perturber à la hauteur des perturbations qui ont été amenées dans les eaux profondes par le tunnel initial de la LGV seront diminuées d'autant. Le tunnel aura un diamètre de l'ordre de dix fois moins que...

M. OLIVE.- Il y en a un qui fait 4 mètres, et l'autre 8 mètres, je crois...

M. TIFFON.- Monsieur Decoeur, rappelez-nous le diamètre. Même si quelqu'un avait dit : « vous pourriez réduire la taille d'un véhicule et donc réduire le volume », c'était une suggestion...

M. DECOEUR.- Le diamètre intérieur du tunnel LGV est de 8,70 mètres.

M. TURA.- Le diamètre du tunnelier était de 10,93 mètres.

M. DECOEUR.- Merci pour l'extrême précision. 11 mètres de diamètre de creusement. Comparons bien les choses comparables, les 3,50 mètres sont à comparer aux

8,70 mètres, mais si je parle de creusement de tunnel, on est plutôt à un diamètre de 4 mètres à 4,50 mètres. On a fait un petit calcul de coin de table, et on arrive à douze ou treize fois moins en volume.

M. PAGES.- Pour la LGV, c'était à peu près 1.500.000 mètres cubes, là on aurait à peu près 120.000 mètres cubes.

M. TIFFON.- Est-ce le même rapport sur les questions de perturbations hydrologiques, est-ce que c'est dix fois moins impactant ?

M. OLIVE.- C'est comme quand on prend des billets à la loterie nationale : si vous prenez dix billets, vous avez dix fois plus de chances de toucher le gros lot. Si vous en prenez un, vous en avez dix fois moins. Le tunnel fait 4 mètres, mais on peut tomber malheureusement sur une nappe extraordinaire dans ces 4 mètres. Si l'on avait une certitude à 100 % de ce que l'on va rencontrer, il n'y aurait aucun problème, mais il est plus facile de contourner avec un tunnel de 4 mètres de diamètre que de 11 mètres. Il faut faire attention, on peut tomber sur n'importe quoi. La logique veut que ce soit, en principe, moins impactant.

M. DECOEUR.- On essaie de ne pas se tromper deux fois de suite, même si je suis sûr que nos amis de TP Ferro ne se sont pas beaucoup trompés dans leurs études et leurs réalisations. Nous avons des études de tunnel en cours. Je vous avais dit que l'on aurait les résultats pour le 24 mars, on les a. Sur cette hypothèse, l'étude s'oriente vers un tunnel très proche du tunnel LGV. De mémoire, on est entre 40 et 45 mètres de distance du tunnel LGV, sachant que l'on est à 40 mètres là où la géologie est moins difficile...

M. TIFFON.- Est ou ouest ?, vous demandent ceux qui sont directement concernés.

M. DECOEUR.- Il y a un point extrêmement important, c'est le point d'arrivée souhaité en Espagne, sur ce fuseau. On y reviendra tout à l'heure. Ouest ou est, cela n'a pas été arrêté au stade actuel des études, mais les études qui nous permettent de qualifier les solutions ont été plutôt faites sur l'ouest. Cela nécessiterait d'être conforté par des études de détail complémentaires. Il faut retenir simplement que c'est plutôt en s'éloignant le moins possible du tunnel LGV, mais suffisamment, et en s'en éloignant un petit peu là où c'est le plus délicat au niveau géologique.

M. PLANES.- J'ai une question pour M. Decoeur qui peut paraître un peu saugrenue aujourd'hui : est-ce que ce tunnel serait apte, un jour, à recevoir d'autres infrastructures, comme l'eau ou le gaz ?

M. DECOEUR.- Ce n'est pas une question saugrenue. On a eu la même préoccupation. On s'est dit que cela pourrait être un coup à jouer intéressant. Dans le cas où l'on irait vers une solution de tunnel, ce n'est pas une solution que l'on retient, pour plusieurs

raisons : je ne dirai pas que le gaz pose des petits problèmes déontologiques, mais plutôt physiques ou chimiques ; électricité et gaz dans la même conduite posent problème. La fibre optique passe déjà. Quant aux conduites d'eau, il y a des espagnols qui ont eu la même idée un peu plus au sud, mais je crois que l'on se heurte à des problèmes de timing qui ne sont pas du tout les mêmes. Ce point-là a été examiné, et RTE n'envisage pas de partager ce tunnel.

M. TIFFON.- Monsieur Planes, cette réponse vous satisfait-elle ?

M. PLANES.- Oui, ça répond. Si ça me satisfait... Je dois dire que suite aux articles différents que j'ai pu lire étant donné que l'Ukraine est très instable et que l'on va se rapprocher d'une solution gaz venant des pays producteurs, mais d'en bas, fatalement, je suis persuadé qu'un jour ou l'autre on se retrouvera autour de cette table non pas pour discuter de la THT mais d'un réseau gaz qui remonterait. Quant à l'eau, les Catalans n'ont pas souhaité donner suite et poursuivre, j'espère que le temps leur donnera raison, comme cela on aura aussi l'occasion d'avoir un impact de moins dans notre département, mais Dieu sait ce que le climat peut nous réserver.

M. TIFFON.- On s'est bien évidemment focalisé sur la variante tunnel long, mais y aurait-il d'autres réactions sur les autres classements de fuseaux ? Pas de réactions ?

M. BORDANEIL.- Le site de Panissars a été considérablement fouillé, il n'y a pas de projets en cours, en tout cas il faudrait interroger les services du patrimoine, mais c'est un site totalement dégagé, et si l'ouvrage était visible à un endroit ce serait ici. Or, c'est un endroit qui ne devrait plus poser de problème dans la mesure où le tunnel serait vraiment mis en place. Je pense que le noir est peut-être un peu excessif.

M. PICAS.- Je voudrais intervenir pour dire à M. le Maire de Maureillas qu'il y a des projets en cours sur Panissars, je l'ai déjà expliqué à la réunion numéro 2, je pense que cela a déjà été pris en compte, je crois qu'il faut faire attention avec Panissars, mais on n'en parlerait plus si le projet par tunnel était retenu par tout le monde. Je crois qu'il ne faut pas revenir là-dessus.

M. PAGES.- Je voudrais apporter un complément sur Panissars. J'ai interrogé à ce sujet la Direction régionale des Affaires Culturelles, j'ai eu Véronique Lallemand qui s'occupe de tout ce qui est vestiges archéologiques, qui m'a dit que dans les abords de Panissars on ne connaissait pas tout. La solution que l'on a pénalisée est une solution en tranchées. C'est vrai que l'on n'est pas sûr de maîtriser tout ce qui est découverte archéologique, même à 100 ou 200 mètres de Panissars.

M. ROIG.- Sur le plan géologique et hydrogéologique, le tunnel THT, hormis le fait que le volume des matériaux est beaucoup moins important, présente un avantage par

rapport au tunnel LGV, c'est que le tunnel LGV avait l'obligation d'une pente, alors que le tunnel THT n'a pas d'obligation de pente. Vous pouvez éviter des couches géologiques et aussi les poches d'eau que l'on rencontre. M. Tura ne me dira pas le contraire, ils ont été obligés de percer des poches d'eau. Vous pourrez facilement les éviter, puisque vous pourrez soit monter, soit descendre, il n'y a pas d'obligation de pentes.

M. TIFFON.- Monsieur Llamas, à ce stade, avez-vous besoin d'éclaircissements sur les positions des uns et des autres ? Non. Nous abordons l'autre point, qui est une comparaison technico-économique des différentes solutions.

Comparaison technico-économique des fuseaux montagne.

M. DECOEUR.- On aurait pu mettre une ligne technique et une ligne économique, on a essayé d'être plus fin, mais ce n'était pas évident.

On a repris les lignes de comparaison identiques aux lignes de comparaison que l'on avait mises en évidence pour la partie plaine : modalités techniques, difficultés spécifiques, particularités, et coût. S'il y en a une qui est claire, c'est le coût. Les modalités techniques, les difficultés spécifiques et les particularités, sont des choses qui nous ont conduit à réfléchir sur ce que l'on mettait et s'il y avait bien lieu de distinguer et faire plusieurs lignes. Ce n'était pas complètement évident. On est quand même arrivé à une approche assez correcte.

Les modalités techniques : c'est le cadre général de réalisation des travaux. Il y a des choses qui se font en plaine, tout va bien. On est quand même dans un endroit plus difficile, puisqu'on est en montagne. Les modalités techniques vont conduire, notamment pour les solutions de pistes en montagne, à des modalités techniques qui ne sont pas de la première évidence. On retrouve comme pénalisées –sans que ce soit une pénalisation très forte, parce qu'on sait faire- exclusivement les solutions qui empruntent des pistes forestières, à savoir la solution F (piste forestière Porteille), le fuseau G variante tranchées (Panissars/Priorat). En revanche pour tout ce qui concerne les solutions tunnels (je parlerai après du fuseau H qui est le fuseau autoroute), le fuseau que l'on a appelé variante mixte, tranchées/tunnel, avec le tunnel de Maureillas ; la variante mixte tunnel long du fuseau I, qui est le tunnel copié-collé LGV, une fois qu'on a creusé le tunnel, c'est facile de poser une liaison dedans. Le milieu de travail pour la liaison est un milieu plus délicat pour les solutions pistes que pour les solutions tunnel.

Sur le fuseau H, poser une liaison le long de l'autoroute, on est dans un milieu qui est facile, c'est autre chose de dire ce qu'il faut faire pour préparer la pose de la liaison. Le fuseau H de ce point de vue est traité pratiquement comme une pose de liaison souterraine en plaine.

Difficultés spécifiques : il y a des choses qui sont un peu particulières si l'on regarde chacune des solutions. J'ai envie de dire : difficultés spécifiques pour les tunnels, hormis le fait que ce sont des travaux conséquents, creuser un tunnel, je ne dirai pas que c'est facile, mais on sait faire, il suffit d'y mettre l'argent. Je simplifie un peu. Il n'y a rien d'exceptionnel même si ça donne lieu à quelque chose de remarquable.

Difficultés spécifiques en pistes : M. Boulin vous avait présenté la dernière fois le fait que quand il s'agit de travailler et de poser des liaisons dedans, on est confronté à un certain nombre de difficultés parce qu'on utilise du matériel un peu particulier, qui se situe dans un environnement de montagne, qui nous conduit d'abord à passer une trancheuse à reboucher, de mettre ce qu'il y a à mettre, on rebouche, et ensuite on repasse une deuxième fois une trancheuse. C'est beaucoup plus lié aux modalités de réalisation de travaux. Quelles sont les difficultés spécifiques aux modalités de réalisation des travaux ? Clairement, en pistes, en milieu étroit et sensible, on a des difficultés de réalisation des travaux, c'est ce que vous voyez dans toutes les variantes qui comportent de la piste forestière. Ce sont les fuseaux F, G, et I variante mixte tunnel court.

Difficultés spécifiques, c'est pour le fuseau H le fait d'être le long de l'autoroute. On l'avait vu là aussi en plaine, et on retrouve la même chose en montagne, on a une difficulté spécifique de cohabitation liée à tout ce qu'il y a à côté d'une autoroute, et il y a plein de choses, il n'y a pas que des voies de circulation, il y a des réseaux. Il y a des difficultés spécifiques liées à l'exploitation. C'est pour cela que l'on a mis une difficulté spécifique qui était de niveau moyen pour le fuseau H.

Particularités : il y a vraiment des particularités techniques, il y a des choses que l'on ne peut pas passer sous silence. Si je prends le fuseau H de l'autoroute, la particularité technique, c'est le fait que l'on a à anticiper des travaux d'élargissement d'autoroute, et le fait que l'on a à anticiper des travaux d'élargissement de viaducs. C'est bien une particularité qui vient peser sur la solution de fuseau H. Particularités sur le fuseau I, variante mixte, tunnel court : il y a une particularité liée à la présence de fourreaux de fibres optiques dans la piste. Cela veut dire qu'il faut lui ménager une place, la sortir, la mettre peut-être en aérien (on sait faire), mais cela veut dire qu'après il faut faire nos travaux en la remettant, ce qui veut dire qu'on a une place en moins liée à l'utilisation et à la place de cette fibre optique.

Particularités sur les autres solutions tunnel long et tunnel Maureillas : il y a quand même un tunnel, c'est particulier, on sait faire, mais autant cette particularité pèse pour le tunnel de Maureillas qui est dans un contexte géologique peu connu, autant le tunnel sur le fuseau I est dans un contexte géologique mieux connu.

Autre point sur les particularités : il y a une instruction administrative particulière pour les tunnels, on ne la passe pas sous silence. J'espère avoir été clair par rapport à l'ensemble des éléments.

Le coût : je vous avais donné des éléments la dernière fois.

M. TIFFON.- Ce sont les coûts comparant le tronçon de A à B. Ce sont les chiffres évoqués la fois dernière, revus et corrigés de l'inflation saisonnière.

M. DECOEUR.- Revus et corrigés d'une analyse un peu plus fine puisqu'on a eu des remises de propositions notamment par des entreprises de pistes, et des contacts avec Eiffage et Dragados qui nous ont permis d'affiner notre estimation initiale sur le tunnel. Je confirme ce que je vous ai dit la dernière fois, ce sont les solutions de tunnel qui sont les plus chères. J'avais parlé de grand x la dernière fois pour le fuseau H, on a pu affiner cette valeur de x, et cette solution se trouve fortement pénalisée par le fait que nos travaux conduiraient à anticiper de manière non négligeable une grosse partie des travaux d'élargissement de l'autoroute, et une grosse partie des travaux d'élargissement des viaducs.

Comparaison technico-économique des fuseaux montagne...

M. TIFFON.- Qu'est-ce que ça donne *in fine*, quand on fait la balance technico-économique ?

M. PERALBA.- Je souhaiterais que vous nous donniez quelques chiffres sur la comparaison économique puisque vous les aviez donnés l'autre jour, et je ne m'en souviens pas.

M. DECOEUR.- Vous vous rappelez du tronçon A/B ? Le point A est l'intersection LGV/RD 900 à partir duquel les solutions se séparent les unes des autres, et le point B est le point symétrique en Espagne, auquel toutes les solutions arrivent. La piste forestière Portaille : on est sur une fourchette de 95 à 105 M€ (ça a baissé). Piste forestière Panissars : 90 à 100 M€ (on avait une estimation supérieure à ce que nous ont proposé les entreprises). Tunnel Maureillas : une fourchette de 115 à 135 M€. Tunnel proche LGV : 110 à 130 M€. Tunnel court, piste Perthus (fuseau I), 100 à 115 M€. Estimation H (autoroute A9 plus tunnel court) : 125 à 140 M€.

M. TIFFON.- Ces chiffres vous seront communiqués avec les mêmes libellés que la fois dernière. Peut-on revenir au tableau de comparaison technico-économique ? Voulez-vous avoir les réactions des participants à cette comparaison technico-économique, ou souhaitez-vous aller le plus vite possible...

M. PUIGNAU.- C'est un peu malheureux, mais en ce qui nous concerne ce n'est pas un critère qui nous paraît prédominant. Je comprends bien que de l'autre côté de la table ce

soit le cas, mais cela ne va pas nous faire infléchir d'un côté ou de l'autre, je parle pour moi-même et pour certains autour de la table.

M. TIFFON.- D'accord, ce critère technico-économique ne suscite pas de réactions.

M. BOULET.- Je me permets d'apporter une petite précision puisque des chiffres relativement précis ont été donnés : d'abord une remarque méthodologique, M. Decoeur a parlé de la nécessité d'anticiper les travaux dans les particularités, en soulignant que cela a un coût. En quelque sorte, on compte deux fois l'inconvénient, je voulais simplement le préciser dans un souci méthodologique et d'objectivité des comparaisons.

Le deuxième point est qu'ASF n'a fourni aucune indication de coût à RTE pour l'anticipation des travaux pour la bonne raison qu'aujourd'hui il est absolument impossible de le faire, puisque, vous le savez, pour les gens directement concernés par le projet d'élargissement, la troisième section, aujourd'hui, n'est pas programmée. Pour faire un calcul d'anticipation il nous faudrait une référence qui n'existe pas, puisqu'il n'y a pas aujourd'hui de date de programmation des travaux. En fait, la fourchette qu'indique M. Decoeur est plus large que cela (vers le haut ou vers le bas), mais l'incertitude est grande. Les choses pourraient se décanter relativement rapidement parce qu'il pourrait y avoir rapidement des discussions avec le ministère pour cette programmation des travaux de la section 3.

M. TIFFON.- Cette remarque étant notée, et les autres participants considérant que cette analyse technico-économique concerne d'abord RTE, vous proposez d'aller directement au point suivant de l'ordre du jour, qui serait le bilan tel que le voit RTE pour la partie française.

M. DECOEUR.- C'est un peu restrictif, mais on a essayé de dire : « si je devais mettre une valorisation sur la partie comparaison environnementale, si je devais classer les solutions en ne leur mettant qu'une note en matière environnementale, et qu'une note en matière de comparaison technico-économique, voilà ce que ça donne ». Il suffit d'avoir les tableaux précédents et d'ordonner les solutions.

Sur la comparaison environnementale, celle qui arrive en queue de classement est F, c'est-à-dire Porteille, et une arrive en tête, c'est le fuseau I avec le tunnel long. Les quatre autres sont pratiquement ex æquo.

En ce qui concerne la comparaison technico-économique, le classement n'est pas tout à fait le même. Les solutions qui arrivent en tête sont les solutions de pistes forestières, avec une solution qui arrive après, le tunnel long sur le fuseau I, et trois solutions qui sont distancées, les solutions soit de tunnel de Maureillas, soit la solution le long de l'autoroute, soit la solution du tunnel court sur le fuseau I.

La hiérarchisation au final met en avant à la fois le fuseau G (tranchées sur Panissars), et le fuseau I (le tunnel long). C'est ce qui ressort de cette comparaison.

A partir du moment où l'on en a une qui est meilleure sur une approche et une autre qui est meilleure sur l'autre approche, la question que l'on peut se poser est de savoir quelle approche on privilégie ?

M. PLANES.- Nous, on connaît la réponse.

M. DECOEUR.- Ne la dévoilez pas avant. Dans les films à suspense il ne faut jamais dire cela. Une fin est proposée : RTE fait le choix de favoriser l'approche environnementale.

Je dois simplement vous dire que c'est une position que la Direction de RTE m'a signifiée vendredi dernier. J'ai eu un rendez-vous avec la Direction de RTE sur la base de ces éléments, et c'est un résultat ou une proposition, ou un choix clairement au niveau de la Direction de RTE. Le fuseau proposé par RTE pour la traversée de la montagne est le fuseau I avec le tunnel long. Je dis bien le fuseau proposé par RTE.

M. TIFFON.- C'est la proposition RTE sur le tracé France. On reviendra à l'étape d'après sur le processus de décision, comment cela va se jouer. Est-ce qu'à ce stade sur cette comparaison technico-économique, puis sur cette comparaison des deux approches et le choix de RTE vous avez des réactions, des commentaires, des questions ?

M. PERALBA.- Il me paraît essentiel de faire remarquer l'intérêt de cette concertation un peu particulière, consultation parallèle à la concertation institutionnelle menée par l'Etat, concertation dont nous n'avons pas bénéficié au premier projet puisque, je vous le rappelle, RTE est venu nous présenter un projet en 2001, complètement ficelé, il s'agissait d'aller de Baixas à Bescano au plus court et au moins cher, et le résultat a été ce que nous constatons huit ans après.

Cette concertation parallèle nous a permis, nous les acteurs locaux, que nous soyons élus ou pas, de nous exprimer, de donner nos points de vue. Je ne sais pas si nous avons influencé le choix de RTE, mais nous avons contribué, je pense, à les éclairer, et je ne suis pas sûr que s'il n'y avait pas eu cette concertation, le choix que fait RTE eût été le même, je voulais le dire.

Dans le processus décisionnaire, nous les élus nous en tiendrons à la règle établie depuis quelque temps : il n'est pas question pour nous de nous exprimer, en tout cas aujourd'hui, sur les fuseaux et la proposition de RTE. Je me permets de vous rappeler que nous étions hier chez M. le Préfet pour préparer sa décision sur l'aire d'étude. Je vous rappelle que les élus ont refusé de prendre une part aussi infime soit-elle à la décision qui incombe au préfet et n'incombe qu'à lui. A ce jour, nous ne pouvons pas nous déterminer sur des fuseaux qui sont à l'intérieur d'une aire d'étude qui n'a pas été décidée par le préfet.

M. PLANES.- Hier, à la réunion en préfecture nous n'avons pas émis d'avis favorable, on l'avait dit depuis le début, puisque nous subissons cette ligne, elle nous est imposée. La responsabilité de prendre des décisions incombe à l'Etat et non pas aux élus ou aux associations.

Il est évident qu'aujourd'hui, sur le tracé, il en va de même, et que bien entendu, notre position en tant qu'association est que nous n'approuverons pas non plus de fuseau de moindre impact. Néanmoins, nous participons à cette concertation pour évidemment éviter le pire, avec une valeur ajoutée par rapport à une solution environnementale et non pas économique. Nous constatons que RTE a fait le choix de l'environnement, nous le notons avec satisfaction, mais malgré tout nous ne donnerons pas de blanc-seing là-dessus.

Mme MALHERBE.- Excusez-moi de revenir un peu en arrière, mais je n'ai pas suivi le passage entre les quatre critères technico-économiques et la mutualisation de ces quatre critères. On a des difficultés techniques et spécifiques qui sont importantes et grises quand on a les quatre critères, et cela se retrouve en blanc après, quand on fait l'ensemble des quatre critères. Cela sous-entend que si l'on donnait une note sur chacun des quatre critères, le critère coût a été forcément majoré, ce que l'on fait d'ailleurs dans des commissions d'appel d'offres, mais cela n'a pas été spécifiquement expliqué.

M. TIFFON.- Monsieur Decoeur, quand vous passez de ce tableau à quatre critères, à un tableau « comparaison technico-économique », les deux premiers sont en blanc, alors qu'ils auraient dû être en gris très clair, disons-le comme cela.

M. DECOEUR.- Non, parce qu'à partir du moment où l'on aurait sur 15 critères une seule case en gris, cela voudrait dire qu'il faudrait forcément mettre du gris.

J'entends bien votre remarque, mais simplement le blanc, le gris et le noir sont une sorte de hiérarchie des solutions. Il y a des solutions qui arrivent en premier : quand on regarde l'ensemble du tableau, on voit bien qu'à partir du moment où il y a deux solutions, les deux solutions de gauche, fuseau F et fuseau G, variante tranchée (fuseau F, Porteille, et fuseau G, Panissars), sont celles qui ont au total moins de gris ou de noir. Je vais donc les faire ressortir en blanc. Ce sont les deux solutions qui arrivent en pole position sur ce critère technico-économique. Ensuite, vous voyez qu'il y a une solution qui arrive en dernier, c'est la variante G, mixte tranchée/tunnel. Après, on peut se poser la question entre variante mixte tunnel long et la variante H. En fait, on les a mises en comparaison technico-économique dernières toutes les trois, sachant qu'il y en a une qui arrive en position médiane qui est la solution tunnel long. On sent bien que la G variante mixte et la H arrivent après la variante mixte tunnel long. C'est simplement une façon de marquer l'ordre relatif.

M. TIFFON.- Cela vous va-t-il comme explication ? Merci. Y a-t-il d'autres commentaires ?

M. PLANES.- Une question à M. Decoeur : en ce qui concerne votre position, est-ce aussi la position de INELFE et de REE ?

M. TIFFON.- C'est une question que l'on va traiter dans un autre point de l'ordre du jour. J'entends qu'après cette proposition de RTE, les réactions sont que l'on note que c'est dans le cadre de cette concertation que ce projet a été présenté. Pour autant, on connaît bien la prise de position que vous avez eue, mais vous notez avec intérêt que le critère environnemental a été choisi par RTE comme critère discriminant entre deux approches qui étaient assez identiques. Je pense que l'on peut se féliciter d'être arrivés à ce stade-là.

Au point suivant de l'ordre du jour, il s'agit de resituer le processus de décision, sachant que là vous avez donné le point de vue non pas de Yves Decoeur patron du projet, mais de RTE institution et entreprise RTE.

M. DECOEUR.- Merci de le dire, mais j'ai eu une réunion avec Dominique Maillard, Président du Directoire de RTE mercredi dernier, et avec la Direction de RTE, et je lui ai fait une proposition. La décision de RTE a été clairement de privilégier le critère environnemental.

Pour répondre à ce que disait M. Peralba, dans l'état des lieux que j'ai fait au Président du Directoire de RTE, vous en êtes convaincus, j'ai évidemment parlé de la concertation. Je ne fais pas partie des neurones de M. Dominique Maillard, mais j'ai une certitude, c'est que la consultation a pesé dans son choix, soyez-en persuadés, je voulais simplement le dire, c'est la décision de RTE, et c'est une décision dans laquelle la concertation a évidemment pesé, et heureusement, et c'est bien pour cela que l'on fait une concertation, sinon je ne sais pas à quoi ça servirait.

M. TIFFON.- Monsieur Decoeur, un récapitulatif d'où nous en sommes à l'issue des quatre séances de la concertation ?

M. DECOEUR.- Récapitulatif : en plaine, de Baixas à Villemolaque, c'est le fuseau LGV. Je vous rappelle que de Villemolaque au croisement LGV/RD 900 on réservait la réponse tant que le fuseau de moindre impact n'était pas identifié. Comme le fuseau de moindre impact en montagne est identifié comme celui suivant la LGV, et que le fuseau de la LGV bénéficiait d'un très léger avantage, y compris entre Villemolaque et le croisement RD 900, cela conduit à proposer un fuseau complètement calé sur la LGV, de bout en bout.

C'est une proposition française, qui est à confronter avec la proposition qui va être issue de l'analyse similaire que vont faire nos collègues espagnols.

Quelle va être la suite, en vue de la décision ? Je vous rappelle qu'il faut qu'il y ait une décision.

M. TIFFON.- On va revenir sur le processus de décision. Vous rappelez la réunion avec Monsieur le Préfet hier, avant sa décision de proposer l'aire d'étude au ministère. Sur le fuseau de moindre impact, dites-nous comment va se dérouler le processus de décision.

M. DECOEUR.- Les choses ont leur importance, vous faites bien de le rappeler, la décision concernant l'aire d'étude est du ressort du préfet en France. En revanche, pour ce type de liaison-là, la décision du fuseau de moindre impact est du ressort du ministre, sur proposition du préfet. Il y a une subtilité qui a son importance. Que va-t-il se passer pour arriver, *in fine*, à la décision du fuseau de moindre impact ? Nous sommes le 24 mars, il y a eu une hiérarchisation des fuseaux, avec une proposition du fuseau de moindre impact sur le territoire français, qui est la proposition de suivre la LGV de bout en bout, plus, au nord de la Têt, de suivre l'itinéraire de la ligne électrique souterraine à 225.000.volts issu de Baixas.

Il se passe une démarche différente mais similaire dans l'esprit en Espagne. En Espagne –j'ai eu la confirmation tout à l'heure par mon collègue et ami Luis Pinos- dès le 23 mars, c'est-à-dire hier, REE a déposé un dossier à son ministère. Ce sont les dispositions réglementaires en Espagne. Ce dossier s'appelle le « documento inicial ». C'est un dossier qui présente à la fois pour le territoire espagnol une aire d'étude, un ensemble de fuseaux du projet, et un fuseau de moindre impact selon l'analyse espagnole. A partir du dépôt de ce dossier il y aura une instruction administrative selon les termes réglementaires en Espagne, qui va se tenir. Aujourd'hui, l'Espagne donne la même chose que ce que je vous ai présenté, elle fait le même exercice de son côté. Il va y avoir la société commune franco-espagnole INELFE, qui, sur la base des propositions de la France pour son territoire, et de l'Espagne pour son territoire, va identifier le fuseau qui lui paraît être le fuseau de moindre impact, avec l'ensemble de l'approche française d'une part, et espagnole d'autre part. Cette identification de fuseau de la société commune pour l'ensemble du projet est une identification qui va être faite au plus tard le 30 mars. Pourquoi le 30 mars ? Parce que ce jour-là, le Comité de contrôle de la société commune INELFE se réunit.

J'ai fait remonter aux membres du Comité de contrôle d'INELFE la proposition de RTE pour le fuseau de moindre impact pour la partie française, l'Espagne fait de même.

INELFE va donc, le 30 mars, identifier sa proposition de fuseau de moindre impact pour l'ensemble du projet, et après, que va-t-il se passer en France ? Il va y avoir une réunion en préfecture qui, a priori, est calée le 20 avril, la date restant à confirmer. C'est le préfet qui va identifier le fuseau de moindre impact à proposer au ministre, et l'instruction de ce fuseau de moindre impact est du ressort du ministère qui décide du fuseau de moindre

impact pour la partie française (il se passe des choses relativement analogues du côté espagnol), le ministère va décider du fuseau de moindre impact d'une part sur réception des éléments issus du préfet, et d'autre part sur réception des éléments issus de son homologue du ministère espagnol. Je vois mal le ministère français décider d'un fuseau, tout comme le ministère espagnol pourrait de son côté décider d'un fuseau, alors que les deux fuseaux n'arriveraient pas face à face sur la frontière.

Voilà les éléments du processus. M. Tiffon m'a demandé une diapositive schématisant ce processus. Vous avez à gauche la France, à droite l'Espagne, qui le 23 mars a déposé le documento inicial ; l'aire d'étude, les fuseaux proposés pour l'Espagne, et le fuseau de moindre impact allant avec la solution technique correspondante. La France a proposé en commission d'aujourd'hui, le 24 mars, le fuseau de moindre impact ainsi que la solution technique. Quand je dis solution technique tunnel long, je ne présage en rien le fait que ce sera un tunnel qui suivra tout le long la LGV, tout dépend si l'Espagne nous dit (admettons que ce soit la solution qu'ils privilégient aussi) : « je souhaite que l'arrivée du tunnel en Espagne se fasse ici ». Je ne peux pas parler à leur place.

Le 30 mars, le Comité de contrôle d'INELFE se réunit et croise les propositions françaises et espagnoles de fuseau de moindre impact chacun pour son territoire et en déduit le fuseau de moindre impact franco-espagnol à proposer. Le 30 mars, l'après-midi, un Comité de pilotage de la concertation CNDP et le représentant d'INELFE (il y a des chances que ce soit moi) annoncent le fuseau proposé le matin même par la société INELFE pour le fuseau franco-espagnol.

M. TIFFON.- Il y aura un compte-rendu de la phase 1 de la concertation qui portera sur les travaux de cette commission environnement et sur les travaux de la commission santé. Georges Mercadal présentera son compte-rendu et son analyse de la concertation, on a mis « x » avril n'ayant pas encore déterminé la date, mais le compte-rendu sera préalable à la réunion de concertation que mènera Monsieur le Préfet. Ca peut être autour du 20 avril, ou un peu après le 20 avril.

M. DECOEUR.- En tout cas, le « x », sera inférieur à la date de la réunion.

M. TIFFON.- Ensuite, Monsieur le Préfet propose au ministère un fuseau de moindre impact, avec une décision que vous avez située au troisième trimestre 2009.

M. DECOEUR.- Oui, parce que le processus de consultation en Espagne dure quelques mois, il y a l'été au milieu, on repositionne cela vers le troisième trimestre, je le vois assez bien vers le mois de septembre.

M. TIFFON.- Plutôt la fin du troisième trimestre. Ensuite, une autre aventure commence.

M. AMIEL.- Concernant la présentation de la chronologie, quelque chose m'interroge, vous dites qu'en Espagne on a déjà déposé le 23 mars le fuseau de moindre impact et la solution technique. Vous dites qu'il y a une incertitude entre les propositions françaises de RTE et les propositions de REE. Apparemment, à ce stade-là, vous devriez à peu près être en phase sur les choses. Autrement, des choses n'iraient pas bien.

M. DECOEUR.- Vous avez raison, mais je ne suis pas le Comité de contrôle de INELFE tout entier. Il appartient à ce Comité de contrôle de se prononcer, mais les choses sont relativement en phase.

M. GOT.- Dans le même ordre d'idée, avez-vous eu connaissance du documento inicial, même de façon informelle ? Deuxième question : avez-vous eu des contacts, fussent-ils informels avec vos collègues espagnols ? Et troisième question, dans le coût que vous avez annoncé pour le tunnel, je suppose qu'il y a une partie française et une partie espagnole, le coût annoncé représente-t-il la totalité du tunnel ou uniquement la partie française ?

M. DECOEUR.- Vous avez raison, je vous ai parlé du coût de la solution entre A et B. Il y aurait eu assez peu de sens de parler de coût uniquement sur la partie française. C'est pour cela qu'on a fait une entorse, mais pour la bonne cause. Quand on compare les solutions, c'est prendre les solutions entre le point où elles diffèrent en France, et le point où elles se rejoignent en Espagne, ou l'inverse suivant le sens dans lequel on va. C'est pour répondre à votre question.

Concernant les contacts formels ou informels, il y a des contacts qui se sont fortement multipliés depuis de nombreux mois. Les contacts sont incessants entre français et espagnols, contacts physiques, mercredi dernier, une semaine avant avec M. Boulin, des contacts incessants.

Votre première question enfin : ai-je le documento inicial ? La réponse est non. Je n'ai pas le documento inicial, sauf si je l'ai reçu depuis hier sur ma boîte mail, mais comme j'étais déjà hier à Perpignan, je n'ai pas pu... Je pense que je dois l'avoir.

M. AMIEL.- Vous en connaissez les grandes lignes ?

M. DECOEUR.- Je connais téléphoniquement les éléments majeurs, mais je ne parlerai pas à la place des Espagnols.

M. AMIEL.- Donc, vous savez s'il peut y avoir coïncidence avec notre projet ou non.

M. DECOEUR.- Même sous la torture, je ne vous le dirai pas.

M. TIFFON.- Un calendrier avait été proposé par Georges Mercadal dès le 19 janvier, nous nous étions fixé collectivement de hâter ce calendrier en donnant tout le temps nécessaire à la concertation, mais en respectant à partir de la troisième semaine d'avril une

suspension de cette phase de concertation. On peut noter que le calendrier se tient et que l'on aura lundi 30 des informations encore plus précises qu'aujourd'hui, puisqu'on aura la position d'INELFE.

M. LLAMAS.- Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur Decoeur, vous deviez répondre à des questions antérieures, en particulier sur les 46 % d'emprise à l'intérieur de la ligne TGV, était-il possible de descendre en dessous de cette proportion ?

M. DECOEUR.- On est bien d'accord que dans la réflexion globale, c'est plutôt dans l'ordre des phases ultérieures de la concertation que l'on rentre dans une analyse plus détaillée (on était normalement dans une concertation sur le fuseau, mais on anticipe).

M. BOULIN.- Pour la question posée par M. Péralba, dans le peu de temps imparti depuis le 11 mars, nous avons voulu préciser un peu mieux le pourcentage que l'on vous a annoncé le 13 mars. Je vous rappelle le tronçon sur lequel on a travaillé, que vous connaissez bien, le PK zéro, jusqu'au croisement LGVR/D 900. La longueur est d'environ 15 kilomètres, le nombre de passages inférieurs est de 5, et le nombre de passages supérieurs de 11.

Voilà l'approche plus précise, sachant qu'on est entre le fuseau et le tracé, ce que vous voyez en bleu, c'est là où l'on serait hors emprise LGV. Vous le voyez pour la partie entre le PK zéro et le croisement de l'autoroute avec la LGV. Là où l'on serait hors emprise, c'est là où il y a des croisements de voiries, de départementales ou de voies communales, et également là où il y a des bassins relativement importants, notamment près du village catalan, où il y a d'énormes bassins. On est près de la départementale 900. C'est quelque chose d'assez macroscopique qui vous donne un aperçu. Cela vous démontre que ce n'est pas en continu, mais un peu partout, et principalement là où il y a des croisements de voiries ou des bassins.

Quand serions-nous dans l'emprise de la LGV ? Vous voyez un certain nombre de photos prises sur le terrain la semaine dernière. On a un espace qui semble suffisant pour se mettre totalement dans l'emprise de la LGV. Un autre exemple : on a une emprise qui est de 5 mètres, tout juste, et même si on vous a dit qu'en montagne on pouvait travailler sur 5 mètres, en plaine, sur un linéaire aussi important, on ne se posera pas ce type de contrainte, il nous faut un peu plus d'espace, on peut imaginer déplacer la clôture de quelques mètres pour pouvoir construire dans l'emprise de la LGV.

Où peut-on s'intégrer également ? Vous voyez une clôture qui est à environ 2 mètres d'une piste qui a été aménagée par TP Ferro pour rallier des bâtiments d'exploitation ; on pourrait imaginer, avec l'accord de TP Ferro, de déplacer la clôture en bord de piste, et on pourrait se mettre également dans l'emprise de la LGV.

Une autre possibilité : la photo est prise depuis le chemin des Vignes, on peut imaginer, toujours avec TP Ferro, pouvoir réaliser la ligne en bas de talus, compte tenu qu'ici on a un terrain très chahuté qui rendrait très difficile la construction de la ligne.

Sur l'ensemble du tracé il y a des fossés soit bétonnés, soit en terre. On peut imaginer que la ligne sera assez proche du fossé, ce qui limiterait la servitude. On vous avait expliqué que la servitude était de 2 mètres de part et d'autre de la liaison, de ce fait on est assez près du fossé, et cette servitude de 2 mètres serait minimisée à 1 mètre.

On serait dans l'emprise dans environ 50 % du linéaire. C'est un peu majoré par rapport à ce que je vous annonçais la dernière fois, ce sont des chiffres un peu plus précis maintenant.

Quand ne pourrions-nous pas être dans l'emprise de la LGV ? Quand on traverse des voiries ; on traverse la RD 612 et les bretelles d'accès de part et d'autre, il faudra passer sous cette voirie par fonçage. Un autre exemple, la photo est prise depuis la RD 23 sur le pont, il y a au fond un chemin rural, il y a des talus, et on peut imaginer contourner l'ensemble de ces routes, ce qui fait un linéaire relativement important, parce que passer au milieu semble, vu d'aujourd'hui, assez délicat.

Ensuite, le long des voiries. On a là une clôture qui est complètement en pied de talus. A gauche de la clôture on aurait des difficultés pour construire la ligne. Un seul endroit semble possible, c'est sur le chemin, hors emprise LGV, puisque c'est un chemin d'accès pour le verger.

Après le village catalan, vous voyez que la clôture a été posée tout à fait en bordure de fossé. Un chemin a été aménagé par TP Ferro. Ce chemin doit servir à d'autres riverains. On peut imaginer pouvoir construire la ligne à ce niveau-là, donc on serait hors emprise de la clôture.

M. TURA.- Hors emprise, cela ne veut pas dire que TP Ferro n'est pas propriétaire des parcelles, il y a quand même des parcelles qui ont été acquises au titre de délaissés, et volontairement nous avons mis la clôture au plus près de la ligne ferroviaire.

M. BOULIN.- Vous voyez aussi une traversée d'agouilles, on ne peut pas se mettre dans l'emprise. On est hors emprise de la clôture LGV. Le Réart à traverser : on est encore hors emprise de la clôture de la LGV.

Il y a d'autres cas où pour l'instant on a imaginé qu'on serait hors emprise, mais une fois que le fuseau sera retenu, on va travailler plus dans le détail. La première approche a été faite à l'ouest de la LGV, mais à l'est on peut considérer que c'est la même chose. On a une première approche où l'on contournerait les bassins, mais une étude plus précise peut nous permettre de passer entre les bassins et la LGV.

Dernière photo : on a le village catalan dans notre dos. Plusieurs bassins ont été réalisés, on a imaginé de contourner ces bassins, mais des études de détail nous feront peut-être évoluer différemment. On a là un linéaire de 44 %, contre 46 % annoncés la dernière fois.

M. TIFFON.- Cette information est importante en soi, c'est l'une de vos demandes, mais aussi pour croiser avec les travaux de la commission santé, et je trouve que l'on voit plus précisément les zones où l'on est à l'intérieur du grillage, et aussi les zones où certains s'inquiètent des possibilités d'accès du public à certaines zones, ou de stationnement du public. On voit à travers des exemples précis que l'on est dans une variété de situations où peut-être qu'à certains endroits les promeneurs peuvent s'aventurer, mais à d'autres endroits on a l'impression que l'on est dans des zones peu accessibles ou peu pratiquées par le public. Cela donne une cartographie des points singuliers qui peuvent être intéressants pour éclairer la fin des travaux de concertation.

M. CASEILLES.- A l'intérieur ou à l'extérieur de l'emprise, ces points seront revus dès que l'on aura le tracé définitif. Certaines communes peuvent avoir des projets de type jardins familiaux ou autres. Il faudrait que l'on puisse concilier les deux, entre le tracé et les opérations communales, mais on le verra dans une deuxième phase, lorsque le tracé définitif sera adopté.

M. LLAMAS.- Monsieur Decoeur, M. Llorente avait demandé la dernière fois qu'on lui donne des précisions sur l'interdit très net de passage d'une ligne électrique en Espagne sur l'autoroute.

M. DECOEUR.- Avant cette précision-là, une question avait été posée à plusieurs reprises sur l'entretien des pistes. La réponse est la suivante : RTE ne réalise l'entretien des pistes que pour conserver l'accès à son ouvrage. En d'autres termes, on ne participe pas à l'entretien des pistes, ou seulement pour conserver l'accès à notre ouvrage, c'est-à-dire le strict minimum.

La dernière question concernait les précisions qui m'avaient été demandées quant à l'interdiction d'être très voisin de l'autoroute en Espagne : j'ai un document dont je vais vous donner les coordonnées. Je ne suis pas juriste, mais je vais vous donner les éléments : il y a une loi du 29 juillet 1988 en Espagne qui stipule qu'il est du ressort du gouvernement espagnol d'approuver pour exécution la réglementation générale des routes. Cette réglementation est proposée pour cette approbation par le ministre des Obras publicas y Urbanisacion. La réglementation en vigueur a été approuvée selon ce dispositif par un décret royal du 2 septembre 1994. Ce décret royal est un peu épais, il dit plein de choses.

Mon collègue espagnol, que j'ai vu la semaine dernière est fantastique, mais n'est pas très bon en photo... Le ministère en question a fait une affiche très parlante par rapport aux interdictions d'implanter tel ou tel ouvrage à une distance qui est de plus en plus grande par rapport à la route ou l'autoroute. Vous voyez les canalisations souterraines, au-delà de la bande blanche que vous connaissez bien sur le bord des routes en Espagne, au-delà des talus, c'est-à-dire à partir de la fin de la zone A, vous avez une première zone qui s'appelle la zona de dominio publico, qui est large de 3 mètres pour une route, et de 8 mètres pour les autoroutes. Dans cette zone, toute canalisation souterraine est interdite, y compris sur une bande de 8 mètres pour les autoroutes, qui se situe au-delà du profil en travers de l'autoroute avec tout le talutage nécessaire. Cela veut dire, à la différence de la France, que nous pouvons mettre des liaisons électriques souterraines sous une chaussée de route, mais en Espagne la réglementation l'interdit. Vous avez les coordonnées et les éléments précis de la réglementation correspondante.

M. LLORENTE.- Monsieur Decoeur, merci de vos renseignements. Je voudrais dire que la demande que j'ai faite était de savoir pourquoi, en France, l'Etat était décidé à faire une dérogation de la législation, et pourquoi en Espagne, le ministère ne voulait pas de cette législation ?

M. DECOEUR.- Je ne suis ministre ni en France ni en Espagne, je suis désolé, je ne peux pas l'expliquer.

M. TIFFON.- En France, vous aviez expliqué que le ministère souhaitait que RTE et les autoroutes travaillent à voir comment mieux coopérer pour voir comment les lignes et les ouvrages autoroutiers soient mieux coordonnés. Vous avez donné ce cadre qui a été fixé par le ministère.

M. DECOEUR.- Il ne faut pas oublier qu'en France, l'Etat et RTE on signé un contrat de service public où il est stipulé que les nouvelles lignes électriques sont d'abord localisées dans des couloirs d'infrastructures existantes, autant que possible. L'Etat nous demandant de nous regrouper pas forcément avec des lignes électriques existantes, mais aussi avec d'autres infrastructures, l'Etat peut difficilement d'un côté nous encourager à nous regrouper avec des infrastructures, et d'un autre côté nous verrouiller par des interdictions dans le code de la voirie qui est l'équivalent en France de la réglementation espagnole. C'est pour cela qu'il y a une démarche qui a été engagée au niveau ministériel pour rendre plus fluide cette possibilité, qui existait déjà, mais dans un cadre très précis dérogatoire actuellement en France.

M. TIFFON.- On arrive à la fin de l'ordre du jour. Deux points d'information : Georges Mercadal a choisi de ne pas communiquer avec la presse avant la réunion du 30 mars.

C'est la dernière réunion de cette commission, on peut remercier tous ceux qui y ont contribué activement, chacun d'entre vous, l'équipe de RTE, les équipes qui ont enregistré les enregistrements et les transcriptions, l'équipe qui s'occupe aussi de maintenir le site, cela permet aussi d'avoir à disposition l'ensemble des documents. Il y aura une phase 2 de concertation, sa forme n'est pas déterminée par Georges Mercadal, il n'a pas pris contact avec vous sur la forme de cette phase 2.

Merci, de mon côté, d'avoir pu participer à cette commission qui a produit des travaux qui serviront à la suite du projet, je l'espère.

M. LLAMAS.- Pour conclure, je répète ce que je disais tout à l'heure, l'intérêt que vous avez porté à cette commission, puisque votre participation a été croissante en nombre depuis la première réunion. Je suis très satisfait de la manière dont ont été conduits les débats et les réponses qui ont été apportées par le maître d'ouvrage, et pour ma part je suis très satisfait des résultats qui, je l'espère, seront positifs pour tout le monde. Merci à vous tous.

La séance est levée à 16 heures 30.