

Concertation sur la liaison en courant continu France-Espagne

Commission « Mise en souterrain et environnement »

Réunion du 18 février 2009

Préfecture des Pyrénées Orientales – Perpignan

La séance est ouverte à 14 heures 35

Liste des personnes présentes :

LLAMAS Paul :	Président de la Commission
BERTAULT François :	CNDP
AMIEL Gérard :	Collectif Non à la THT
BAUX Daniel :	FDC 66
BOULET Jean-Pierre :	ASF
BOULIN Jannick :	RTE
BRET Gérard :	Collectif Non à la THT
CASALS Simone :	Collectif Non à la THT
CASEILLES Louis :	Président - CG 66, Maire de Toulouges
CAYLUS Nicole :	Représentante - Mme Irlès
DECOEUR Yves :	RTE
DUPOUY Pierre :	Représentant - Mme Irlès
FOXONET Gilles :	Maire de Baixas
GOT Henri :	Expert - hydrogéologue
JANIN Dominique :	Association Defensa de la Terra
L'HOSTIS Christian :	Sydeco THT66 / Conseiller municipal de Maureillas las Illas
LLORENTE Xavier :	Collectif Non à la THT / No a la MAT
PAGÈS Jean-Marc :	Géokos
PERALBA Jean-Claude :	Sydeco THT66 / Maire de Villemolaque
PICAS Claude :	Sydeco THT66 / Maire de Le Perthus
POUGAULT Francesc :	Association Defensa de la Terra
PUIGNAU Alexandre :	Sydeco THT66 / Maire de Les Cluses
RALLO Fabrice :	Attaché parlementaire de Sénateur Alduy
ROIG Fernand :	Sydeco THT66 / Conseiller municipal de Corbère

La seconde réunion de la commission « Mise en souterrain et environnement », organisée dans le cadre de la concertation sur le projet de liaison France-Espagne, a eu lieu le 18 février 2009.

Cette séance, comme la précédente, est présidée par M. Paul Llamas ; elle se déroule sous le contrôle de M. François Bertault, membre de la CNDP représentant M. Georges Mercadal, garant du bon déroulement de la concertation.

En premier lieu, M. Bertault rappelle le calendrier des prochaines rencontres au programme de la concertation :

- lundi 23 février, seconde réunion de la commission « Courant continu et santé », en présence de M. Le Ruz, en tant qu'expert sollicité par les associations.

- vendredi 27 février, M. Mercadal réunira l'ensemble des acteurs de la concertation pour un point d'étape, à mi-parcours de la concertation.

- les deux prochaines réunions de la commission « mise en souterrain et environnement », auront lieu les mercredi 11 mars et mardi 24 mars à 14h30.

Par ailleurs, les vingt-quatre maires de l'aire d'étude et les représentants des associations seront invités par M. le Préfet à participer à une réunion spécifique sur la question de l'aire d'étude, vraisemblablement le lundi 30 mars (sous réserve de modification), afin de préparer la décision préfectorale sur ce sujet.

M. Bertault rappelle ensuite l'ordre du jour : la première partie de la réunion sera consacrée à la zone de plaine, puis un temps au moins équivalent consacré à la zone de montagne. La parole est donnée à M. Yves Decoeur, Directeur du projet RTE.

ZONE DE PLAINE

M. Decoeur se propose de présenter les différents fuseaux de passage de la liaison envisagés dans la zone de plaine, à partir de la carte de synthèse environnementale, ainsi que les aspects techniques liés aux travaux. Pour plus de commodité, cette partie « plaine » a été subdivisée en trois :

- une première zone appelée « Nord 1 » court de la limite Nord de l'aire d'étude jusqu'à la Têt : cette partie se caractérise par l'absence d'infrastructure majeure ; néanmoins, elle offre des opportunités non visibles, notamment la ligne souterraine

225 000 V qui alimente la sous-station du Soler et la future LGV Perpignan-Montpellier, dont le tracé n'est pas encore déterminé.

- la zone « Nord 2 », entre la vallée de la Têt et le croisement de la LGV et l'A9, au niveau de Villemolaque, se caractérise par la présence de deux infrastructures majeures proches, la LGV et l'A9,

- la partie « centre » de la zone de plaine, située entre les deux points d'aiguillage que sont Villemolaque et le croisement LGV/RD 900 au Nord-est du Boulou, caractérisée par la présence de trois infrastructures potentiellement utilisables : la LGV, l'A9 et la RD 900 ;

M. Pagès, de la société Géokos, rappelle le principe de la carte de synthèse des sensibilités environnementales présentée lors de la réunion du 4 février, qui doit permettre d'identifier les fuseaux de passage possibles : l'environnement est étudié sous l'angle de quatre thématiques principales - milieu physique, milieu naturel, milieu humain, patrimoine et paysage – puis l'ensemble des informations est cartographié sur un même document, afin de visualiser le cumul des contraintes.

Dans la Zone Nord 1, au nord de la Têt, apparaissent trois possibilités de passage :

- la première option, ou fuseau Est, vise à rejoindre au plus vite l'A9, en passant au nord de St Estève : mesurant 22 km sur l'ensemble de la partie « plaine », c'est le fuseau le plus long des trois ;
- la deuxième possibilité, ou fuseau centre : long de 21 km, il consiste à rejoindre l'A9 en passant plus au sud, entre St Estève et Baho, pour la suivre ensuite sur 12.5 km ;
- la troisième voie possible - fuseau Ouest- consiste à venir longer la LGV sur environ 10 km, en suivant dans un premier temps la liaison souterraine 225 000 V. C'est le plus court chemin, avec 18 km ;

Entre la Têt et Villemolaque (zone « Nord 2»), deux fuseaux s'imposent d'eux-mêmes : le fuseau Ouest s'appuyant sur la ligne LGV d'une part, et le fuseau Est dans l'axe de l'A9, d'autre part. On note que la largeur des fuseaux permet un passage à l'Est ou à l'Ouest de ces infrastructures, ou même si nécessaire, un passage de l'un à l'autre.

A partir de la jonction de Villemolaque (zone sud de la plaine), on retrouve le prolongement des deux fuseaux précédents, qui se sont entrecroisés : le fuseau « ouest » suit l'A9 tandis que le fuseau « est » suit la LGV.

Une fois les fuseaux identifiés, M. Pagès explique qu'ils font l'objet d'une comparaison environnementale, fondée sur les thématiques précédemment énoncées. La thématique du milieu humain, étant donné son importance, est examinée selon trois critères : bâti et développement de l'urbanisation, agriculture et infrastructures.

Comparaison des fuseaux en partie nord (Nord 1 + Nord 2) de la plaine (du poste de Baixas au premier point de jonction au niveau de Villemolaque) :

Au plan du milieu physique, les fuseaux Centre et Est traversent des périmètres de captage d'eau, notamment à l'Ouest de Perpignan et à l'Ouest de Saint-Estève.

Concernant le milieu naturel, le fuseau Est empiète sur le site Natura 2000 des friches humides de Torremilla ; de même, le fuseau Centre passe dans un maillage de haies, connu comme un milieu naturel relativement sensible, alors que le fuseau Ouest s'inscrit sur des terrains qui viennent d'être récemment remaniés dans le cadre de la LGV, donc moins sensibles.

Pour ce qui est du bâti et de l'extension de l'urbanisation, le fuseau Est apparaît le plus pénalisant, en raison de la présence importante de plusieurs bâtis le long de l'A9 au nord de la Têt, et une zone d'extension d'urbanisation dans le secteur de Saint-Charles. Le fuseau Ouest traverse lui aussi une zone d'extension d'urbanisation à l'est du Soler, cependant le linéaire concerné est plus limité que pour les deux autres fuseaux.

En termes d'agriculture, le fuseau Est s'avère là encore pénalisant, car il s'inscrit au sud de Saint-Estève dans une zone maraîchère assez importante. Enfin, concernant le dernier critère, patrimoine et paysage, les fuseaux Centre et Est coupent tous deux un périmètre de monument protégé, ce qui n'est pas le cas du fuseau Ouest. Qui plus est ce fuseau Ouest a déjà fait l'objet d'un diagnostic archéologique complet, dans le cadre des travaux pour la LGV, ce qui est un avantage important.

Au final, le fuseau Ouest apparaît donc comme celui de moindre impact, dans cette partie Nord de la plaine.

Comparaison des fuseaux pour la partie centre (entre Villemolaque et le croisement LGV/RD 900) :

La comparaison environnementale des deux fuseaux (Est et Ouest) identifiés dans cette partie de l'aire d'étude laisse apparaître des différences beaucoup moins marquées.

Les deux premiers critères, milieu physique et milieu naturel, s'avèrent peu discriminants, de même que l'agriculture (les deux fuseaux sont implantés en zone essentiellement viticole) et la thématique patrimoine et paysage, pour lesquels on ne recense pas de contrainte majeure.

Le bâti représente une contrainte plus importante : le fuseau Ouest s'approche à environ 300 m de la zone urbanisée de Villemolaque ; quant au fuseau Est, il s'approche de bâti isolé. Au final, au regard du bâti, les deux fuseaux s'avèrent comparables.

Les infrastructures sont la thématique la plus discriminante. En effet, la présence d'une canalisation de gaz en bordure du fuseau Ouest représente une contrainte ; de plus, le linéaire du fuseau Ouest est un peu plus important que celui du fuseau Est.

M. Pagès conclut que sur cette partie centre de la plaine, le choix entre les deux fuseaux est a priori plus ouvert, car les sensibilités environnementales sont beaucoup moins marquées que dans la partie Nord et les contraintes recensées ne permettent pas de faire vraiment la différence.

Cette première partie de l'exposé, suscite quelques questions ;

M. Peralba demande si les révisions de PLU en cours ont été prises en compte dans le critère urbanisation. Mr Pagès répond que l'analyse présentée ici repose uniquement sur les documents d'urbanisme opposables à ce jour, fournis par la DDEA (Direction Départementale de l'Équipement et de l'Aménagement) ; il invite les maires à lui remonter les informations concernant tout projet de révision.

M. Amiel s'étonne que la faune et la flore ne soient à aucun moment évoquées dans l'analyse environnementale.

M. Pagès explique que la prise en compte de la faune et de la flore entre dans le critère milieu naturel, à partir des données de la Direction Régionale de l'Environnement (DIREN). Il s'agit de données d'*inventaires* (visant à recenser les zones sensibles, sans

mesures de protection particulières, c'est le cas des ZNIEFF¹ ou des ZICO²) ou de données *réglementaires* (sites Natura 2000 ou faisant l'objet d'arrêtés de protection de biotope, etc.). Sont également prises en compte les zones de boisements.

M. Decoeur précise que les études environnementales se font en plusieurs étapes, à une échelle de plus en plus fine au fur et à mesure de l'avancement du projet. Au stade actuel, à l'échelle de l'aire d'étude, les données d'inventaires sont une première approche permettant d'évaluer les fuseaux entre eux. Des études environnementales plus détaillées seront ensuite menées à l'intérieur du fuseau retenu.

Pour M. Amiel, en matière de géologie, certains points méritent d'être examinés en amont de toute prise de décision. Il fait référence à une liste de questions préalables, préparée par M. Salvayre, hydrogéologue de son état. Lesquelles questions, passées rapidement en revue, s'avèrent toutes prématurées, car elles relèvent typiquement du tracé de détail. Tous ces points seront examinés de près en temps voulu.

Mme Janin pense également utile de regarder les questions de faune et flore avant de définir le fuseau car « *le combat écologique ça finit toujours par une petite fleur qu'on défend parce qu'elle est classée* ».

M. Decoeur tient à rassurer les participants : « *Il est clair que si jamais au moment de l'étude détaillée on s'aperçoit qu'il y a une zone floristique particulièrement importante, on fera l'écart qu'il faut pour la maintenir* ».

Information sur les travaux en plaine

M. Jannick Boulin, membre de l'équipe-projet RTE, commence son exposé par les emprises du projet. Leur dimensionnement varie en fonction de la technique retenue :

- Liaisons juxtaposées : l'emprise de servitude est de 6.90 m, l'emprise du chantier de 8,90 m, dans le cas où l'on aménage des pistes d'accès au chantier, de part et d'autre des tranchées. Une variante consiste à aménager la piste de chantier entre les deux tranchées. Dans ce cas, l'emprise de servitude et de chantier s'élève à 8.80 m.

¹ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique

² Zone d'Intérêt Communautaire Ornithologique

- Enfin, dans le cas de liaison dédoublée (les deux paires de câbles sont désolidarisées), on a affaire à deux chantiers indépendants, avec deux emprises de servitude de 4.90 m et deux emprises de chantier de 5.90 m.

Concernant le déroulement des travaux, il se fait en 3 phases.

- La première étape consiste à préparer le terrain en opérant un défrichage et/ou un déboisement si nécessaire ;
- Seconde étape, on organise l'accès au chantier, en utilisant autant que possible des pistes existantes ; à défaut, des pistes sont spécialement créées. Mais quoiqu'il en soit, le sol est restitué dans son état initial en fin de chantier ;
- Troisième étape, le décapage de la terre végétale, que l'on met de côté avant de réaliser les fouilles ;
- Quatrième étape : on réalise les fouilles avant de poser les fourreaux PVC en fond de fouille ;
- Cinquième et dernière étape, on recouvre le tout de béton, avant de procéder au remblaiement de la tranchée.

Ces modalités varient localement pour les traversées d'agouilles ou de routes par exemple. Pour la traversée de la Têt, la technique du forage dirigé est envisagée. Le principe est de percer à l'aide d'une foreuse un trou pilote d'environ 80 mm de diamètre, lequel est agrandi progressivement, de 10 cm en 10 cm, jusqu'à obtenir le diamètre voulu. Cette même technique a déjà été utilisée pour traverser la Têt lors de la construction de la liaison souterraine 225 000 volts Baixas-le Soler, sans poser de difficulté particulière.

Tous les 800 m, des chambres de jonction en massif bétonné sont réalisées (dimension 12X3,50m à 15X3m) ; elles sont refermées par une dalle de béton faisant office de couvercle. Le tout est entièrement recouvert de terre (ces chambres de jonction ne sont pas visitables).

Le câble arrive sur le chantier par sections d'environ 800 m enroulées sur des tourets. Chaque touret pouvant peser jusqu'à 30 tonnes, leur déchargement nécessite des grues. Des aires de 100 à 200 m² sont aménagées à proximité des routes pour pouvoir dérouler les câbles dans les tranchées.

M. Caseilles demande quelles sont les possibilités de réhabilitation sur la bande de servitude de 2 m de part et d'autre de la tranchée. Des espaces paysagers, des pistes cyclables sont-elles envisageables ? Qui se charge de l'entretien après la mise en service ? M. Decoeur précise que RTE a pour principe de restituer le terrain dans l'état où il l'a trouvé. Néanmoins, il se dit prêt à examiner tout projet de valorisation de ces bandes de servitudes. Le principe d'une voie verte est alors évoqué par MM. Bertault et Roig.

M Decoeur en vient à la comparaison technique des fuseaux, en fonction de trois critères : les modalités techniques de réalisation des travaux, les difficultés spécifiques, le coût estimatif des travaux.

Il rappelle que dans la partie Nord de la plaine (de Baixas à Villemolaque), la comparaison porte sur trois fuseaux : fuseau Ouest pour l'option LGV, fuseau Centre, venant rejoindre l'A9 au niveau de la Têt, fuseau Est pour celui qui rejoint l'A9. En termes de modalités techniques, il n'y a aucune différence, puisque les trois options sont en zone de plaine, sans relief accidenté. En termes de difficultés spécifiques, on constate sur le fuseau est et centre des contraintes fortes liées à la proximité immédiate de l'autoroute. De plus, ils viennent tutoyer l'agglomération de Perpignan au niveau de la zone Saint-Charles, où courent déjà de nombreux réseaux. Enfin, il convient de prendre en compte les travaux d'élargissement de l'A9. Concernant le coût, il sera à peu près proportionnel à la longueur, avec des surcoûts prévisibles en fonction des difficultés techniques rencontrées. Tant du point de vue technique que financier, le fuseau Ouest-LGV l'emporte.

Au final sur la partie Nord de la Plaine, compte tenu des analyses environnementale et technique, RTE propose de retenir le fuseau Ouest LGV.

Pour la partie centre (entre Villemolaque et le croisement LGV/RD900), en l'absence de différence sensible entre les fuseaux Ouest et Est, RTE réserve pour l'instant sa proposition de fuseau ; en attendant les conclusions de l'analyse des fuseaux de la partie « montagne ».

M. Amiel fait remarquer qu'une grande incertitude pèse sur le fuseau Ouest, liée au tracé de la future LGV Perpignan-Montpellier, qui n'est pas à ce jour défini. M Decoeur confirme qu'il n'est pas souhaitable de prendre un parti consistant à longer cette future

LGV, et risquer d'avoir à déplacer la liaison électrique dans quelques années. Aussi, pour éviter cet écueil et après consultation de RFF, la solution serait de longer la liaison souterraine 225 000 V Baixas-Le Soler sur environ 6 km, pour la quitter au moment où elle bifurque vers l'Est, puis de se caler le plus à l'Ouest possible en bordure de la zone classée PIG (Projet d'Intérêt Général), avant de venir longer l'actuelle LGV Perpignan-Figueras.

ZONE DE MONTAGNE

Il s'agit de la portion d'aire d'étude comprise entre le croisement LGV/RD 900 et la frontière.

M. Decoeur passe en revue les infrastructures en présence à cet endroit et les opportunités qu'elles offrent :

- la LGV : le simple fait que le tunnel LGV ne soit pas utilisable -et TP Ferro est formel sur ce point-, lui ôte pratiquement tout son intérêt dans la partie montagneuse.
- l'autoroute A9 : M. Decoeur espère bien pouvoir s'appuyer sur elle, mais à ce jour rien n'est moins sûr, en raison des nombreux problèmes techniques à surmonter (franchissement des ouvrages d'art, relief accentué...). Il précise que le chef de projet M. Courset participe en ce moment même à une réunion pour avancer sur ce sujet, en collaboration avec ASF.
- La RD 900 (ancienne RN 9) : cette route, très empruntée, a pour inconvénient majeur d'être de plus en plus encaissée au fur et à mesure qu'elle s'enfonce dans le relief, ce qui obligerait à enfouir la liaison France-Espagne sous le bitume en plusieurs endroits. Une hypothèse difficilement envisageable, car cela nécessiterait une très forte perturbation du trafic routier, sur une distance et pour une durée importantes.
- Autre possibilité, la future déviation du Boulou, qui peut offrir un intérêt ponctuellement.

Ainsi, dans la zone de montagne, résume M. Decoeur, « *on n'a aucune garantie de pouvoir continuer à appliquer notre postulat de suivre les infrastructures existantes jusqu'à la frontière* » ; néanmoins, le principe retenu est d'utiliser le plus longtemps possible les infrastructures avant de les quitter, puis de s'y recoller dès que possible.

Trois solutions de base ont été identifiées autour de pistes forestières :

- 1- la piste montant au col de Porteille : son tracé est sinueux mais elle est assez large et relativement roulante.
- 2- la piste partant de l'est de Maureillas vers le col de Panissars, plus étroite et escarpée.
- 3- la piste qui part des environs du Boulou, s'inscrit à l'est de la Vallée de la Rome et à l'est de l'A9. Assez roulante, cette piste passe sous l'autoroute avant de rejoindre le Perthus à côté du poste frontière.

M. Decoeur explique qu'à partir de ces trois principes de base, il y a beaucoup de possibilités, avec des passages sur les pistes et/ou en tunnel : on peut par exemple envisager des solutions mixtes, avec un bout d'autoroute, que l'on quitterait pour rejoindre une piste, avant de terminer en tunnel.

Concernant une solution de type tunnel seul, deux principes possibles ont été à ce jour identifiés : le premier serait un tunnel « copié-collé » du tunnel LGV d'une longueur de 8km ; le second part à côté de Maureillas pour arriver côté espagnol, tout près de la sortie du tunnel LGV, soit 6.3 km.

M. Decoeur insiste « *je ne voudrais pas que l'on sorte de cette salle avec l'idée que c'est soit piste 100% soit tunnel 100%* ». Toutes les options sont envisagées, mais cela suppose des études de faisabilité lourdes, dont les résultats seront connus en mars.

M. Decoeur rappelle ensuite les contours de l'aire d'étude dans la partie montagne : elle s'étend d'est en ouest du col du Perthus au col de Porteille. Ce périmètre n'est pas le fait du hasard : il résulte d'une évidence topographique : plus on s'écarte vers l'est ou vers l'ouest, plus le relief devient abrupt et plus le massif montagneux s'élargit, ce qui a pour effet d'augmenter à la fois le linéaire de la liaison, la difficulté de réalisation et consécutivement, son coût.

L'autre contingence à prendre en compte est évidemment l'arrivée côté espagnol ; aussi, l'équipe de RTE a-t-elle travaillé en étroite collaboration avec ses homologues espagnols. Lorsque l'on superpose sur une carte du versant espagnol les contraintes de relief et d'hydrographie, ainsi que les données environnementales (positionnement des zones Natura 2000), le voisinage du col du Perthus apparaît très clairement comme la zone de traversée optimale. « *Ce n'est pas pour rien si toutes les infrastructures actuelles passent au Perthus* » remarque M. Decoeur en point final de sa démonstration.

M. Puignau se dit rassuré d'entendre que l'option LGV n'est pas écartée, de même que le passage sous le lit du Tech. En revanche, il considère l'argument du coût kilométrique peu convaincant, car pour les élus de montagne, la préservation des populations riveraines et du patrimoine culturel prime sur toute considération d'ordre géographique ou financière.

M. Picas souhaiterait avoir des précisions sur l'utilisation des pistes. D'où part-on, pour arriver où précisément ? Il se fait l'écho de l'opinion dominante « *tout le monde a peur des pistes* », rappelant que les secteurs cités, notamment le Perthus et Panissars, présentent des contraintes lourdes en termes de patrimoine ; il évoque enfin des réactions probables de la part des associations de chasse.

M. Decoeur répond qu'à ce stade du projet, les trois pistes évoquées ne doivent pas être vues autrement que comme des principes de passage, l'idée étant pour l'instant de trouver des fuseaux, à l'intérieur desquels seront recherchés les tracés de détail ; « *il n'est pas du tout dans mon intention de passer en plein milieu du cimetière ou des vestiges !* » précise-t-il enfin, concernant le patrimoine de Panissars.

M. Llorente, interpelle RTE sur la question de la cohérence franco-espagnole « *Que va-t-il se passer si vous choisissez un fuseau et qu'après ça ne débouche pas sur le fuseau approuvé par les espagnols ?* Pour plus d'efficacité, il suggère « *une concertation transfrontalière pour discuter ce fuseau conjointement avec les autorités et la société espagnole* ».

M. Decoeur indique qu'il était la veille encore à Madrid pour un comité de contrôle de la société franco-espagnole INELFE, dont il est le directeur général. Tous les éléments présentés ici pour la concertation sont élaborés en parfaite intelligence avec les espagnols.

M. Caseilles qualifie de « *scandaleuse* » la différence de traitement des deux côtés de la frontière : des acteurs locaux réunis en commissions côté français, tandis que côté espagnol, le maire de la Jonquera ou M. Llorente ne sont au courant de rien ! Il s'exprime en faveur d'une concertation transfrontalière ; Mme Janin et M. Amiel joignent leur voix à cette revendication.

M. Bertault, comprenant ces interventions, précise que cela excède le cadre de l'actuelle concertation et qu'il se fera l'écho des préoccupations exprimées. Il fait remarquer qu'elles seront de fait relayées sur le site Internet de la concertation, via le verbatim de la réunion.

M. Bertault et M. Peralba interviennent tour à tour pour stopper cette discussion, arguant que cette question a en son temps été portée devant les autorités françaises et espagnoles sans succès « *problème de légitimité, problème d'ingérence* ». Ils invitent les participants à se recentrer sur des questions plus concrètes ayant trait à l'aire d'étude.

M. Got juge la solution du jumelage avec la LGV des deux côtés de la frontière, avec un tunnel qui doublerait le tunnel TGV, « *la plus intellectuellement satisfaisante* ». M. Decoeur admet que c'est une solution séduisante, mais il rappelle que l'objectif est de « *trouver la meilleure solution aux niveaux technique, environnemental, économique et concertation* » et qu'« *il ne faut surtout pas penser à ce que l'on préfère soi-même* ».

M. Puignau demande l'avis de M. Boulet, le représentant d'ASF, quant à la possibilité d'utiliser réellement l'autoroute, du fait du projet d'élargissement.

M. Boulet répond que côté ASF, deux sections sont actuellement à l'étude avec RTE : Perpignan sud-Le Boulou et Le Boulou/Frontière. Sur cette seconde section, dans la zone de montagne, rien n'est exclu à ce jour, puisque les études viennent à peine de démarrer. Celles-ci sont menées par le cabinet SETEC, qui se trouve être le même que celui de RTE, de sorte que « *nous travaillons main dans la main* ». Il admet que les calendriers des deux projets ne sont pas du tout concomitants, sans que cela soit véritablement un obstacle.

M. Picas s'inquiète de la coopération entre services autoroutiers espagnols et français. M. Decoeur le rassure : la même étude de voisinage entre la liaison souterraine en courant continu et l'autoroute est en cours côté Espagne. « *On ne vous proposera pas des choses irréalisables et on n'a pas envie de dépenser de l'argent pour rien* » ajoute-t-il.

Concernant les échéanciers, RTE mise sur un dépôt de dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) vers la fin 2009, pour une DUP mi-2010 et un début des travaux en 2011. La mise en service est prévue pour fin 2013.

Côté ASF, il y a trois sections à élargir, pour lesquels les calendriers sont en décalage de plusieurs années par rapport à celui de RTE. La section Perpignan Nord / Perpignan Sud pourrait intervenir fin 2013 mais cela ne concerne pas la liaison France-Espagne. La

seconde section Perpignan Sud – Le Boulou est prévue à l’horizon 2016. Le tronçon Le Boulou/Espagne, quant à lui, n’est pas encore programmé.

Toutefois, M. Boulet précise que la possibilité d’une accélération importante du calendrier des travaux d’ASF n’est pas exclue, -sous réserve d’un accord avec l’état- afin de mener de front les deux projets de liaison électrique et d’élargissement : l’idée étant d’éviter que deux gros chantiers se succèdent, gênant les usagers de l’autoroute durant plusieurs années.

Analyse environnementale de la zone montagne et identification des fuseaux

M. Pagès expose les critères environnementaux retenus pour la zone de montagne et les principales contraintes recensées :

- milieu physique : on a des contraintes fortes en termes de relief, en particulier dans le secteur du Pic St-Christophe et en bordure sud-ouest de l’aire d’étude. On note également des captages d’eau potable avec des sources thermales.

- milieu naturel : La vallée du Tech est un site Natura 2000, le massif des Albères est une ZNIEFF (Zone Naturelle d’Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) de type 2. De nombreux boisements sont également présents (chênes lièges, chênes verts, feuillus dans le Vallespir et en bordure du Tech).

- Milieu humain : en termes d’agriculture, on a des zones viticoles, arboricoles et maraîchères localisées au niveau de la vallée du Tech. Le bâti se concentre au sud et au nord de la vallée du Tech (Le Boulou, Maureillas, Saint-Jean-Pla-de-Corts,) et de la Rome (Les Cluses, Le Perthus).

- Patrimoine et paysages : on note ici un patrimoine archéologique important lié à la via Domitia, qui passait au pied des Albères et remontait la vallée de la Rome pour arriver dans le secteur de Panissars. On a également la limite du projet « patrimoine mondial », initié actuellement par « Pays Pyrénées Méditerranée ». De nombreux monuments historiques classés ou inscrits sont également présents (site de Panissars, Fort de Bellegarde, Château des Maures...), ainsi que des gisements archéologiques.

- Thème spécifique Tourisme : il s'agit de prendre en compte toutes les infrastructures de loisirs : les campings et bases de loisirs, le projet « voie verte » initié par « Pays Pyrénées Méditerranée » qui vise à réutiliser des pistes entre Argelès et Arles-sur-Tech, et dont une branche partirait vers Panissars/Le Perthus. Ces pistes peuvent être intéressantes dans le cadre du projet de liaison, il y a peut-être là des opportunités de partenariats à saisir.

M. Pagès commente ensuite la carte de synthèse environnementale, qui superpose les différentes contraintes. Il précise que cette carte s'applique pour un tracé en tranchée et non en tunnel. Pour autant, il met en garde les participants contre « *le raisonnement simpliste de croire que le tunnel est la panacée au niveau de l'environnement* », car la construction d'un tunnel induit des contraintes lourdes en phase travaux.

La carte de synthèse met en évidence une zone de contraintes fortes dans les vallées du Tech et de la Rome. C'est pourquoi « *par rapport au tracé en tranchées, on va privilégier une recherche soit du côté est, soit du côté ouest* » conclut-il.

M. Pagès présente ensuite les fuseaux de passage pressentis à ce jour sur la partie montagne, à partir du croisement entre la LGV et la RD 900 :

- la première option (fuseau Ouest A9) consiste à partir le long de l'autoroute, en empruntant éventuellement la déviation du Boulou, puis, deux variantes possibles : soit on poursuit le plus longtemps possible sur l'autoroute, pour aller chercher une piste à l'est de Maureillas conduisant vers le secteur Priorat/Panissars (avec possibilité de passage en tunnel à l'arrivée éventuellement); soit on prend la piste qui monte vers Porteille au niveau du ruisseau « le Maureillas » ;

- la seconde possibilité (fuseau A9) consiste à rester le long de l'autoroute A9 ;

- troisième option : rester en parallèle de la LGV (avec un tunnel transfrontalier dédié à la liaison électrique) ;

- la dernière option (fuseau est LGV) démarre en bordure de la LGV, traverse le Tech, vient prendre la piste à l'ouest des Chartreuses du Boulou, pour ensuite soit revenir vers Panissars, soit rester près de l'autoroute (avec possibilité de tunnel) ;

M. Boulin reprend la parole pour présenter les emprises dans les pistes. Sur les pistes les plus étroites, une emprise de servitude et de chantier de 4.90 m pourrait suffire. Dans ce cas, la principale contrainte tient à l'impossibilité de stocker les déblais sur place, ce qui

rend les travaux plus compliqués et plus longs. C'est pourquoi, lorsque la largeur des pistes le permettra, on reviendrait sur le même dimensionnement qu'en plaine, à savoir 6.90 m pour l'emprise de servitude et 8.90 m pour le chantier.

Répondant à une intervention de Mme Janin, qui reproche à RTE de minimiser les difficultés sur ces pistes étroites, M. Decoeur admet volontiers qu'il sera obligé ponctuellement d'élargir la piste, en faisant sauter un rocher par exemple. Il ajoute que l'élargissement peut avoir un intérêt par rapport à la défense contre les incendies.

M. Puignau soulève la question de l'entretien des pistes : qui en aura la charge ? Il précise que pour un petit village de montagne comme Les Cluses, il y a à peine 300 habitants, mais la commune doit entretenir 25 ou 30 km de pistes forestières. Un élargissement de piste de 4 à 6 m, aurait une répercussion importante sur son budget de fonctionnement. M. Decoeur explique que la nature juridique des pistes ne sera pas modifiée par l'ouvrage, mais il assure que les élargissements resteront très ponctuels.

ETUDES EN COURS

Les points suivants sont à l'étude :

- **Possibilité de jumelage avec l'autoroute.** Sur la plaine, l'étude porte d'une part sur le franchissement des ouvrages d'art, et d'autre part sur la meilleure insertion possible de la liaison entre Villemolaque et le croisement au Nord du Boulou, en tenant compte de l'élargissement de l'A9. Les premiers résultats significatifs seront disponibles pour la réunion du 11 mars. Concernant la zone montagne, des études spécifiques ont démarré sur les passages de viaducs, avec une restitution lors de la réunion du 24 mars.

- **Utilisation des pistes forestières** : les éléments seront communiqués à la commission le 11 mars. En ce qui concerne les études géologiques pour le creusement de tunnels, beaucoup d'éléments sont d'ores et déjà disponibles grâce à l'expérience récente de la LGV. Il reste à étudier toutes les solutions possibles de mixité pistes/tunnels. Là encore, les conclusions sont attendues pour le 24 mars.

- **Jumelage avec la LGV Perpignan/Figueras (hors tunnel)** : les études visent à déterminer quelles sont les dispositions particulières à mettre en œuvre pour suivre la LGV : (modification d'ouvrages hydrauliques, précautions à prendre pour les liaisons de télécommunications ...). La restitution est prévue également le 24 mars.

A M. Peralba qui s'inquiète de savoir si RTE sera en mesure d'implanter la liaison électrique dans l'emprise clôturée de la LGV, M. Decoeur répond qu'assez souvent, la propriété de TP Ferro s'étend au-delà du grillage : il sera donc possible de temps en temps de repousser le grillage si nécessaire. Ceci étant dit, pour le directeur de projet « *ce n'est pas une religion d'être à l'intérieur du grillage* », on sera obligé d'en sortir à certains endroits, ne serait-ce qu'au franchissement des obstacles (passages au-dessus de rivières, de routes...).

En conclusion de la réunion, M. Bertault ébauche le programme de la prochaine séance, prévue le 11 mars. Il s'agira de recueillir les réactions des participants sur les propositions faites aujourd'hui par RTE (aire d'étude, fuseaux plaine et montagne). Des informations complémentaires sont attendues sur l'utilisation des pistes forestières, sur l'état des discussions entre RTE et ASF et sur les DFCI, notamment.

La séance est levée à 17 heures 30.
