

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 H 30

La quatrième et dernière réunion de la Commission « Mise en souterrain en environnement », présidée par M. Paul Llamas, est consacrée à la zone de montagne.

M. Yves Decoeur, directeur du projet chez RTE, rappelle les conclusions des études sur la zone de plaine, présentées lors d'une précédente réunion, le 18 février :

- sur la partie Nord, de Baixas à Villemolaque, le fuseau de moindre impact proposé par RTE est le fuseau LGV.
- pour la partie Centre, entre Villemolaque et le croisement LGV/RD 900, le fuseau LGV ressort avec un court avantage, mais les éléments de comparaison ne permettaient pas de trancher de manière très tranchée ; sur ce tronçon, le fuseau de moindre impact découlera du choix effectué plus au sud, sur la zone de montagne.

Comparaison environnementale des fuseaux en zone montagne

M. Jean-Marc Pagès, du cabinet Géokos, rappelle les options envisagées :

- Fuseau F, entièrement en tranchée, empruntant les pistes du col de Porteille ;
- Fuseau G, avec deux variantes possibles : une solution 100 % piste vers le col de Panissars, avec une variante par le col de Priorat, ou une solution avec un tunnel démarrant aux environs est de Maureillas ;
- Fuseau H suivant l'A9 autant que possible, pour finir par un tunnel de 3,2 km de long ;
- Fuseau I, offrant deux possibilités : une solution 100% tunnel « copié-collé » du tunnel LGV (tunnel long), et une solution mixte piste/tunnel par une piste reliant Le Boulou au Perthus ;

La comparaison finale a donc porté sur 6 options de passage. Voici les principales conclusions, critère par critère.

- **Longueur de l'ouvrage.** Les linéaires les plus réduits correspondent au fuseau G (tunnel Maureillas = 4 km) et I (tunnel long = 5 km) ; il s'agit de la longueur de la partie française seule.
- **Milieu physique :** ce critère pénalise les passages en piste, du fait de possibles phénomènes d'érosion, ainsi que le fuseau G, et notamment le tunnel Maureillas, en raison d'un risque hydrogéologique existant mais mal connu (secteur non sondé,

contrairement au sous-sol accueillant le tunnel LGV). Dernier aspect entrant dans ce critère, les volumes de matériaux et la gestion des déblais en phase travaux : de ce point de vue, le fuseau I avec sa variante tunnel long est le plus contraignant.

- **Milieu naturel** : Le fuseau F est le plus pénalisant, en raison de son impact sur la piste du col de Porteille, ainsi, que dans le vallon de Maureillas, avec une coupe d'arbres dans un secteur proche du bâti. Les fuseaux avec tunnel sont ici les moins impactants.
- **Milieu humain** : au point de vue du bâti, le fuseau I est préférable à tous les autres, car il permet de s'affranchir totalement de cette contrainte. En ce qui concerne l'agriculture et la sylviculture, les fuseaux passant à l'Ouest de l'A9, dans le secteur viticole de Mas Forcada, sont plus pénalisants.
- **Patrimoine et paysage** : sur le thème patrimoine, le fuseau G, passant par Panissars en tranchée, est le plus impactant, en raison de la présence de nombreux vestiges archéologiques. A contrario, le fuseau I « tunnel long » s'avère le moins contraignant. Concernant les paysages et activités de loisirs, les fuseaux F et G passent tous deux à proximité de la base de loisirs de Saint-Jean-Pla-de-Corts ; de plus le fuseau F, passant aussi à proximité de la base de loisirs de Maureillas, est moins bien classé que les fuseaux avec tunnels, G et I.

M. Pagès conclut qu'au terme de cette analyse environnementale, le fuseau I en bordure de LGV avec option tunnel long ressort comme le plus intéressant : il permet de minimiser les impacts de l'ouvrage sur la quasi totalité des critères environnementaux (physique, bâti, agriculture, patrimoine naturel et culturel). Son principal inconvénient réside dans une gestion plus lourde en phase travaux.

M. Peralba accueille favorablement cette synthèse environnementale au nom de ses pairs : *« je crois avoir compris que les élus ont beaucoup apprécié cet exposé »*.

Pour M. Planes, les aspects négatifs pointés sur ce fuseau sont tout relatifs : en ce qui concerne les captages d'eau et leur périmètre de protection, des relevés hydrologiques effectués lors du percement du tunnel LGV, permettent de connaître précisément l'emplacement des poches d'eau. Concernant la gestion des déblais, le volume de matériaux dans le cas d'un tunnel est certes plus important, mais l'expérience prouve qu'on extrait beaucoup de quartz, un matériau très recherché, stockable et valorisable.

Enfin, souligne-t-il, l'impact en phase travaux, plus important sur ce fuseau, n'est que ponctuel.

MM. Puignau et Olive alertent RTE sur la question hydrogéologique : malgré toutes les études menées, le chantier LGV a réservé quelques mauvaises surprises (fontilles dans le secteur de Montesquieu, sources asséchées au Boulou...).

M. Planes souligne que le retour d'expérience sur le tunnel LGV et les erreurs commises sont plutôt une bonne chose « *on sait qu'on va avoir des difficultés, qu'il va falloir réaliser d'autres études, mais on a la connaissance* ».

M. Decoeur confirme qu'une étude hydrogéologique spécifique sera menée.

Par ailleurs, le dimensionnement du tunnel de la liaison électrique n'a rien à voir avec celui de la LGV : RTE indique que son diamètre sera de 4 m à 4,50 m, contre 11 m pour le tunnel de TP Ferro, ce qui, en termes de matériaux extraits, représente un volume 12 à 13 fois inférieur.

Comparaison technico-économique des fuseaux en zone montagne

M. Decoeur indique que les critères d'évaluation des fuseaux sont identiques à ceux utilisés en partie plaine, à savoir : modalités techniques, difficultés spécifiques, particularités et coût.

- **Modalités techniques** : ce critère examine le cadre général de réalisation des travaux. De ce point de vue, toutes les solutions empruntant des pistes forestières sont jugées pénalisantes. Au contraire, la pose en tunnel est a priori plus simple à réaliser.
- **Difficultés spécifiques** : les solutions de type pistes sont porteuses d'importantes difficultés, du fait de l'étroitesse des pistes et de la sensibilité environnementale du milieu (fuseau F , G et I variante « tunnel court »). Le fuseau H (option A9), présente des inconvénients liés aux incidences du chantier sur l'exploitation de l'autoroute. Les solutions en tunnel, hormis le fait qu'elles nécessitent des travaux importants, ne posent pas de difficulté spécifique.
- **Particularités** : pour le fuseau H (A9), elle tient à la nécessité d'anticiper les travaux d'élargissement de l'autoroute et du viaduc. Sur le fuseau I, variante tunnel court, la présence de câbles à fibres optiques dans la piste reliant Le Boulou au Perthus impose des contraintes supplémentaires. Concernant le tunnel Maureillas, le fait de devoir creuser dans un secteur géotechnique peu connu est pénalisant, contrairement au fuseau I, où l'on dispose du retour d'expérience sur la LGV.

- **Coûts** : RTE a pu affiner la première estimation présentée le 18 février, grâce à des propositions chiffrées permettant une meilleure estimation de la réalisation des tunnels d'une part, et des travaux en pistes d'autre part. Les solutions en tunnel sont les plus onéreuses avec celle de jumelage à l'autoroute A9 (du fait de la nécessité d'anticiper certains travaux d'élargissement):
 - Fuseau F - piste Porteille : 95 à 105 M€ ;
 - Fuseau G - Piste Panissars : 90 à 100 M€ - Tunnel Maureillas : 115 à 135 M€ ;
 - Fuseau H (autoroute + tunnel court) : 125 à 140 M€ ;
 - Fuseau I - Tunnel court + piste Perthus : 100 à 115 M€ ; tunnel long proche LGV : 110 à 130 M€.

Fuseau de moindre impact proposé par RTE

M. Decoeur résume les deux exposés précédents :

Au vu de la **comparaison environnementale**, le fuseau le moins favorable est le fuseau F ; le plus favorable est le fuseau LGV, variante tunnel long. En « milieu de tableau », les quatre autres options sont pratiquement ex-æquo.

En termes technico-économiques, les solutions qui arrivent en tête sont les pistes forestières ; le fuseau I avec l'option tunnel long arrive ensuite. Les solutions les moins favorables sont le tunnel Maureillas, le tunnel court sur le fuseau I et le fuseau autoroute.

Au final, deux solutions se détachent : le critère technico-économique donne le fuseau G gagnant (tranchée par Panissars). Sur les critères environnementaux, le fuseau I l'emporte (LGV avec tunnel long).

M. Decoeur annonce le choix de RTE de privilégier l'approche environnementale. Cette décision émane de la Présidence de RTE. Le maître d'ouvrage propose donc le fuseau I (LGV avec tunnel long), comme celui de moindre impact. Sur la totalité du linéaire, du Nord au Sud, le fuseau de moindre impact est donc calé sur le tracé de la LGV.

A ce stade, M. Péralba souligne l'intérêt de la concertation, menée en parallèle de la consultation institutionnelle menée par la Préfecture. « *Je ne sais pas si nous avons influencé le choix de RTE mais nous avons contribué, à les éclairer ; je ne suis pas sûr que sans cette concertation, le choix eût été le même* ». Toutefois, il rappelle que les élus

refusent d'intervenir dans le processus de décision « *il n'est pas question pour nous de nous exprimer, en tous cas aujourd'hui, sur les fuseaux et la proposition de RTE* ».

Côté associatif, M. Planes adopte une position similaire : « *Nous n'émettons pas d'avis favorable, puisque nous subissons cette ligne. La responsabilité de prendre des décisions incombe à l'Etat, non pas aux élus ou associations* ». Il note cependant avec satisfaction que RTE a fait le choix de l'environnement.

Suite du processus de décision.

RTE informe que, de son côté, REE a déposé le 23 mars un dossier appelé « documento inicial », qui présente pour le territoire espagnol une aire d'étude, un ensemble de fuseaux et un fuseau de moindre impact. Le 30 mars prochain, le Comité de contrôle de la société commune INELFE se réunira en vue d'identifier le fuseau de moindre impact pour la totalité de la liaison, de Baixas à Santa Llogaia, sur la base des propositions faites par RTE et REE sur leur territoire respectif.

Pour le côté français, un compte-rendu de la phase 1 de la concertation, retraçant les travaux des commissions environnement et courant continu et santé sera remis au Préfet par Monsieur Mercadal.

Puis, une réunion aura lieu le 20 avril en préfecture, à l'issue de laquelle le Préfet va identifier le fuseau de moindre impact à proposer au Ministre, sachant que la décision finale est attendue vers la fin du troisième trimestre 2009, compte tenu des délais d'instruction en France et en Espagne.

Compléments d'information sur les possibilités d'intégration de la liaison dans l'emprise de la clôture LGV.

Cette partie de l'exposé répond à la demande de la commission, formulée lors de la réunion du 11 mars, de préciser la proportion de linéaire qui pourra être insérée dans l'emprise de la LGV. M. Boulin rappelle que la portion de LGV concernée est de 15 km et présente 5 passages inférieurs et 11 passages supérieurs.

Il sera possible d'intégrer la liaison électrique sur environ 56% du linéaire, moyennant un déplacement de la clôture par endroits, en accord avec TP Ferro.

Les portions sur lesquelles on ne pourra a priori pas insérer l'ouvrage dans la clôture concernent donc 44 % du linéaire, en particulier en traversée ou en bordure de certaines voiries, au passage d'agouilles et de rivières.

RTE présente une cartographie des secteurs dans et hors emprise LGV. Celle-ci sera à affiner lors des études de détail ; on note toutefois que ces secteurs sont disjoints (14 secteurs depuis le PK 0 jusqu'au croisement LGV / RD 900) et individuellement assez courts (de l'ordre de quelques centaines de mètres maximum). M. Caseilles remarque que cette carte pourra servir de base de discussion avec les maires, afin de concilier au mieux le tracé de la liaison et les projets communaux, dans la seconde phase de concertation.

Réglementation générale des routes en Espagne

Comme demandé par la commission lors de la précédente réunion du 11 mars, M. Decoeur précise qu'en Espagne, la réglementation générale des routes est proposée par le ministre « de Obras Publicas, Transportes y Medio Ambiente ». La réglementation en vigueur a été approuvée par le gouvernement espagnol par décret royal du 2 septembre 1994.

Concrètement, au-delà de la bande blanche qui délimite le bord des routes en Espagne, se trouve la « Zona de dominio publico », large de 3 m pour une route et de 8 m pour une autoroute, dans laquelle toute canalisation souterraine est interdite. Contrairement à la législation française, la réglementation espagnole interdit donc clairement l'insertion d'une liaison électrique souterraine sous les chaussées ou à leur voisinage immédiat.

Cette précision met un terme à l'ordre du jour.

M. Tiffon remercie les participants, ainsi que toutes les personnes qui ont contribué au bon déroulement des échanges et à la mise à disposition des différents documents liés aux travaux de la commission. Il rappelle qu'une seconde phase de concertation aura lieu, sous l'égide de M. Georges Mercadal.

Remerciant à son tour les participants pour leur contribution active, M. Llamas se déclare très satisfait du déroulement des échanges, des réponses apportées par le maître d'ouvrage et des résultats des travaux de la commission.

La séance est levée à 16h30.