

**Compte-rendu de la Commission
« Mise en souterrain et environnement »**

La Commission « Mise en souterrain et environnement » a tenu quatre réunions : les 4 février 2009, 18 février 2009, 11 mars 2009, et 24 mars 2009.

Le maître d'ouvrage RTE était représenté par M. Decoeur, directeur de projet, assisté de M. Boulin, ingénieur concertation/communication et de M. Pagès de la société Géokos Environnement.

Le garant de la concertation, M. Mercadal, était représenté par M. Bertault.

Ont participé aux quatre réunions de la commission,

les représentants des associations :

- Collectif NON A LA THT
- SYDECOTHT66
- Defensa de la Terra
- NO A LA MAT
- FDC 66

les représentants des élus :

- M. le Sénateur – maire Jean-Paul ALDUY
- Mme le Député – maire Jacqueline IRLES
- M. le Président du Conseil général Christian BOURQUIN
- M. le Président de l'Association départementale des maires des Pyrénées-Orientales Guy ILARY

les maires des communes de :

- | | |
|-------------------|------------------------|
| - Argelès-sur-Mer | - Baixas |
| - Les Cluses | - Villemolaque |
| - Le Boulou | - Maureillas-las-Illas |
| - Cerbère | - Le Perthus |
| - Toulouges | |

les représentants d'ASF et TP FERRO.

REUNION DU 4 FEVRIER 2009

Elle a regroupé 16 participants (hors représentants de RTE, ASF, TP FERRO et CNDP).

Il a été rappelé l'objet des réunions : informer les participants, répondre à leurs questions et préoccupations et contribuer à préparer les décisions que devra prendre le Préfet concernant l'aire d'étude et le fuseau de moindre impact.

Ont été présentés :

- les caractéristiques des différentes zones d'étude (plaine et montagne) et les infrastructures existantes,
- les aspects techniques : câbles, isolants, emprises au sol,
- les possibilités d'intégration dans les infrastructures (LGV – A9).
- les points singuliers,
- les études d'environnement (Cabinet GEOKOS) : milieu physique, milieu naturel, milieu humain, patrimoine et paysage,
- le poste de Baixas et le projet de station de conversion.

Premières constatations :

Fort intérêt, appuyé sur une compétence affirmée, manifesté par les élus et les représentants des diverses associations. Courtoisie dans les échanges et dialogue : il y a eu concertation. Clarté dans les exposés du maître d'ouvrage et dans les réponses fournies à l'ensemble des questions posées.

Peu de problèmes sont soulevés sur la partie nord de l'aire d'étude. En revanche, fortes réserves sur la zone de montagne avec l'espoir de nouveaux éléments ultérieurs qui permettront de les lever.

REUNION DU 18 FEVRIER 2009

Elle a regroupé 18 représentants (hors représentants RTE, ASF et CNDP).

La réunion a comporté deux parties :

- *La zone de plaine* – présentation des différents fuseaux de passage de la liaison envisagée : est, centre et ouest.

La comparaison de l'impact de ces divers fuseaux sur le milieu physique, le milieu naturel, l'habitat et l'agriculture fait apparaître que le fuseau ouest est celui de moindre impact dans la partie nord de la plaine.

Dans la partie centre, le choix est plus ouvert, les différentes contraintes ne permettent pas de faire une différence.

RTE donne des informations sur les travaux en plaine, l'emprise du projet variant en fonction de la technique retenue. Les diverses étapes de déroulement des travaux ont également été exposées.

- *La zone de montagne* – dans cette zone, on n'a aucune garantie de pouvoir suivre les infrastructures existantes jusqu'à la frontière. Trois solutions sont identifiées autour de certaines pistes forestières. Les possibilités sont nombreuses avec passage en piste seule, en tunnel, en piste et tunnel.

RTE justifie les contours de l'aire d'étude, fortement tributaire du relief et prenant en compte les contraintes du côté espagnol.

Il est également procédé à l'analyse environnementale avec les critères habituels et une présentation des fuseaux de passage pressentis.

Discussions :

Les membres de la commission ont relevé la grande incertitude qui pèse sur le tracé ouest, en plaine, la future ligne LGV n'étant pas encore définie. La solution serait de longer la liaison souterraine de 225 KV existante puis se caler le plus à l'ouest possible de la zone classée Projet d'Intérêt Général.

Les maires des communes de montagne font part de leurs préoccupations concernant l'entretien des pistes forestières qui constituent une charge financière importante.

Il est également souhaité que la majeure partie de la liaison électrique, en plaine, soit implantée dans l'emprise clôturée de la LGV.

REUNION DU 11 MARS 2009

Elle a regroupé 21 participants (hors représentants RTE, ASF, TP FERRO et CNDP).

Elle a porté sur les thèmes suivants :

- Travaux d'intégration le long de l'A9 (jusqu'au Boulou). Il s'avère que, pour les travaux réalisés avant élargissement de l'autoroute, l'option la plus intéressante est le côté ouest, en dehors des emprises ; pour les travaux réalisés simultanément avec l'élargissement de l'A9 la meilleure position est la future bande d'arrêt d'urgence.
- Insertion dans l'emprise de la LGV. Elle ne peut se faire à l'intérieur de la clôture dans sa totalité, 46 % du linéaire sortant des emprises. Des membres de la commission évoquent les risques sanitaires. Compte tenu de la recommandation de la commission « courant continu et santé » de n'inciter en rien le public à séjourner sur l'emprise, le détail de ces « contournements » sera à examiner en phase II.
- Jumelage avec l'A9 en montagne. Il pose des problèmes de nature administrative en France et cette disposition est totalement proscrite en Espagne. Par ailleurs, les contraintes de relief sont très fortes. La seule solution paraît être le tunnel. Plusieurs membres de la commission s'expriment en faveur d'une solution passant à l'est du Boulou puis en tunnel.
- Solutions utilisant le tunnel en zone de montagne. Parmi les fuseaux pressentis, trois font l'objet d'études de tunnels. Des précisions sont apportées sur le gabarit du tunnel. Le choix de la solution de moindre impact incombera au ministre en charge du développement durable,
- Travaux sur les pistes forestières (Panissars et le Perthus). Un élargissement à 5m serait nécessaire ainsi que l'aménagement d'aires de retournement. Les difficultés techniques se traduisent par un coût non négligeable.

- Eléments de coûts – RTE fournit les premières estimations des coûts au km dans les diverses configurations et leur extrapolation – en zone de montagne – pour les solutions piste, tunnel ou mixte. RTE rappelle le coût prévisionnel du projet (500 à 750 millions d'euros) et son mode de financement sous le contrôle de la Commission de Régulation de l'Energie.

Les membres de la commission font remarquer que la différence de coût, entre les options piste et tunnel, reste faible au regard du coût global du projet.

Etudes environnementales – Elles suivent l'avancement du projet. Les études thématiques portent sur :

- La faune et la flore
- Les incidences Natura 2000
- Les études hydrologiques

Le représentant du SYDECOTHT66 rappelle que cette ligne leur a été imposée et appelle chacun à prendre ses responsabilités.

Le représentant du collectif NON A LA THT réaffirme que pour lui le fuseau de moindre impact est l'absence totale de ligne.

REUNION DU 24 MARS 2009

Dernière réunion programmée de la commission. Elle a été suivie par de très nombreux participants, montrant ainsi leur intérêt pour le projet soumis à concertation.

La réunion avait pour objet la comparaison des fuseaux en zone de montagne. Les thèmes suivants ont été développés par RTE :

- Rappel des éléments issus des commissions des 18/2 et 11/3/2009 : Fuseaux de moindre impact dans les zones nord et centre de la plaine.
- Comparaison environnementale des fuseaux de montagne :
 - o Fuseau F (Porteille) avec passage en tranchée
 - o Fuseau G (Panissars) en tranchée ou mixte tunnel – tranchée
 - o Fuseau H (Autoroute) en tranchée et tunnel
 - o Fuseau I (Est) avec un tunnel long.

La comparaison portait sur les critères environnementaux : hydrologie, élargissement des pistes, volume des déblais et les critères habituels : milieu naturel, milieu humain, patrimoine et paysage.

Sur ces bases, le fuseau F apparaît le plus contraignant, le plus intéressant étant le I (tunnel long).

Discussion

Le président du collectif NON A LA THT énumère les avantages du tunnel long :

- connaissance du terrain,
- existence de relevés hydrologiques,

- déblais de qualité (réutilisables),
- impact des travaux ponctuel.

Plusieurs maires signalent les précautions à prendre concernant les sources d'alimentation en eau potable.

- Comparaison technico-économique des fuseaux de montagne à partir des modalités techniques, des difficultés spécifiques, des particularités et des coûts,
- Comparaisons finales et propositions. La direction de RTE a fait le choix de favoriser l'approche environnementale.

Le choix se porte donc sur le fuseau I avec tunnel long.

Discussion

Les présidents des associations NON A LA THT et SYDECOTHT66 renouvellent leur opposition à l'opportunité de la THT, mais reconnaissent qu'il y a eu concertation sur les caractéristiques du projet et ne s'opposent pas à la proposition de RTE.

- Proposition de fuseau de moindre impact – RTE rappelle que la décision concernant le fuseau de moindre impact incombe au Ministre sur proposition du Préfet. Côté espagnol, se déroule une procédure similaire avec dépôt d'un « documento initial » par REE.

La société INELFE va identifier, le 30/3, sa proposition de fuseau de moindre impact.

- Le calendrier prévisionnel de la suite des opérations s'établit comme suit :
 - o 30/3 - réunion du comité de pilotage,
 - o Courant avril - compte rendu de la concertation par le garant,
 - o 20/4 - proposition du fuseau de moindre impact par le Préfet,
 - o La décision ministérielle devrait intervenir au cours du troisième trimestre de 2009.

CONCLUSIONS

La commission « Mise en souterrain et environnement » s'était fixé comme objectif d'achever ses réflexions avant la fin mars. Elle s'est clairement exprimée sur l'aire d'étude et le fuseau de moindre impact. Elle a rempli son contrat. Il appartient maintenant aux décideurs, Préfet et Ministre, de se prononcer définitivement sur le projet proposé afin de permettre d'aborder les phases suivantes : déclaration d'utilité publique et réalisation des travaux.

P. Llamas
Président de la Commission
31 mars 2009