

**DEPARTEMENT DES PYRENEES-ORIENTALES, COMMUNE DE MARQUIXANES
ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE
POUR UNE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE RELATIVE A LA DEVIATION DE LA RN 116
SUR LA COMMUNE DE MARQUIXANES ET COMPRENANT UNE DEROGATION DITE « ESPECES PROTEGEES » ET UNE
AUTORISATION DE DEFRIQUEMENT EN PROCEDURES EMBARQUEES.**



Thierry WIEGAND-RAYMOND
commissaire enquêteur.

SOMMAIRE

I° PARTIE RAPPORT

1° Généralités		1.5-2.5 Analyse du milieu naturel	P 21
1.1 Préambule	P 4	1.5-2.6 Analyse du milieu humain	P 33
1.2 Objet de l'enquête	P 4	1.5-2.7 Analyse du cadre de vie	P 33
1.3 Cadre juridique	P 5	1.5-2.8 Analyse du patrimoine, du tourisme, des loisirs et du paysage	P 35
1.4 Composition du dossier	P 7	1.5-2.9 Analyse sur l'émission de gaz à effet de serre	P 37
1.5 Étude du dossier		1.5-2.10 Synthèse des mesures environnementales	P 38
1.5-1 Aménagement global de la RD 66 ex (RN 116)	P 8	1.5-2.11 Conclusion et avis du Conseil National de Protection de la nature / Avis du ministre sur la demande de dérogation / recommandations de l'autorité environnementale.	P 39
1.5-1.1 Analyse du milieu physique	P 9	2° Organisation et déroulement de l'enquête	
1.5-1.2 Analyse du milieu naturel	P 9	2.1 Organisation de l'enquête	
1.5-1.3 Analyse du milieu humain	P 10	2.1-1 Désignation et mission du commissaire enquêteur	P 40
1.5-1.4 Analyse du cadre de vie	P 11	2.1-2 Modalités de l'enquête	P 40
1.5-1.5 Analyse du patrimoine, du tourisme, des loisirs et du paysage	P 11	2.2 Déroulement de l'enquête	
		2.2-1 Information du public et publicité légale	P 43
Approche localisée		2.2 -2 Déroulement des permanences	P 44
1.5-2 Description du projet de déviation	P 11	2.2-3 Climat de l'enquête	P 44
1.5-2.1 Objectif du projet	P 13	2.2-4 Clôture de l'enquête	P 44
1.5-2.2 Recherche du site de moindre impact	P 13	3° Observations du public	
1.5-2.3 Dispositions générales pour le suivi environnemental du chantier	P 14	3.1 Dépouillement des observations	P 44
1.5-2.4 Analyse du milieu physique	P 15	3.2 Examen objectif des observations	P 44

II° PARTIE CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES

1° Généralités	P 76
2° Conclusions motivées	P 76
3° Avis motivés	P 90

LISTE DES ABREVIATIONS

Ae	Autorité environnementale	PAE	Plan d'assurance environnement
AZI	Atlas des zones inondables	PAPI	Plan d'action et de prévention des inondations
BAM	Bassins multi-fonctions	PHEC	Plus hautes eaux connues
CNPN	Conseil national de protection de la nature	PLUI	Plan local d'urbanisme intercommunal
CSRPN	Conseil scientifique régional du patrimoine naturel	PNA	Plan national d'actions (ex protection de la Loutre)
DREAL	Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement	PNB	Point noir de bruit
ENS	Espace naturel sensible	RD	Route départementale
GES	Gaz à effet de serre	RN	Route nationale
ml	Mètre linéaire	SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
MO	Maître d'ouvrage (Conseil Départemental)	SCOT	Schéma de cohérence territorial
NGF	Nivellement général de la France (calcul de référence d'une altitude par rapport au niveau de la mer)	ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
NRE	Notice de respect de l'environnement		

1°/ Généralités :

1.1 / Préambule :

La commune de Marquixanes qui compte 564 habitants, recensement de 2018, est traversée par l'ancienne RN 116, baptisée RD 66 depuis le 1 janvier 2024 à la suite du transfert de propriété de l'Etat vers le Département des Pyrénées-Orientales.

Cette route d'une longueur d'une centaine de kilomètres, qui longe la vallée de la « Têt », est l'axe principal entre l'Est et l'Ouest du département. Elle permet la liaison entre la plaine littorale à Perpignan et les hauts plateaux de Cerdagne, avec ses nombreuses stations de ski, et donne accès à l'Espagne et à l'Andorre. La circulation y est donc importante toute l'année, 15 000 véhicules/jour, avec des pics de circulation marqués, l'été et l'hiver, en particulier les retours de week-end, le dimanche soir, pouvant atteindre 22 500 véhicules/ jour.

Depuis une quarantaine d'années la RN 116 a été aménagée, en deux fois deux voies, pour éviter la succession de traversées de villes et villages, qui s'imposaient à l'époque, Le Soler, St Feliu, Millas, Nefiach, Ille-Sur-Têt.

A Marquixanes, l'ancienne RN 116, traverse toujours le village, il s'agit d'ailleurs de la dernière commune traversée entre Perpignan et Prades.

En 2008 une déclaration d'utilité publique avait été prononcée pour un prolongement de cette deux fois deux voies, entre Ille-sur-Têt et Prades.

L'année 2017, a vu l'annonce de l'abandon de cet ambitieux projet et la recherche d'un projet plus modeste qui va déboucher sur le projet actuel.

1.2/ Objet de l'enquête :

Depuis plusieurs années, l'Etat porte un projet de déviation, du village de Marquixanes. Celui-ci s'inscrit dans une politique générale continue de l'aménagement de l'ex RN116, une route dont la commission « mobilité 21 » a jugé indispensable sa modernisation, compte tenu de son rôle en matière de désenclavement des territoires qu'elle dessert. Ce projet comprend aujourd'hui

- une section courante bidirectionnelle sur une longueur de 1,7 km, passant au nord de Marquixanes entre le village et la Têt, qui se raccorde à la RD 66 existante en entrée Ouest.
- Un carrefour composé d'un giratoire principal et d'un giratoire secondaire en entrée Ouest de Marquixanes, permettant un point d'échanges avec la RD 66 et le village.
- Un accès supplémentaire à l'Est de Marquixanes, se raccordant à la déviation sur la RD 66 ayant pour objectif de desservir la commune par l'Est
- Le maintien de la RD35a en place, la RD66 passant en déblai sous la RD 35a et les rétablissements des voies et accès secondaires.
- Un franchissement en passage supérieur du Correc de la coma d'Espira (ouvrage d'art).
- Un franchissement en passage inférieur de la ligne ferroviaire Perpignan / Villefranche -de-Conflent. (ouvrage d'art)

Le projet a des effets sur la ressource en eau. Certaines installations, ouvrages, travaux et activités du projet en phase exploitation sont soumis à autorisation en application des articles L. 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement. Il s'agit de :

- la création de surfaces imperméabilisées et le rejet de leurs eaux pluviales, et de l'interception de bassins versants dont la surface est supérieure à 20 ha, ici 377,8 ha.
- La mise en place d'encrochements de protection au droit de la pile du pont créé en rive gauche du Correc de la Coma d'Espira.

A ces effets, il faut en ajouter d'autres sur certaines espèces protégées à savoir :

- la destruction de spécimens d'espèces animales protégées
- la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées
- la perturbation intentionnelle d'individus d'espèces animales protégées.

L'itinéraire de la future déviation nécessite le défrichage de 1524 m² pour la coma d'Espira sur une surface totale du massif de 3,5 ha. La bretelle d'accès au village, par l'Ouest nécessite de défricher 3885 m² de chênaie sur une surface totale du massif de 13 ha.

- L'arrêté préfectoral des Pyrénées Orientales du 16 janvier 2020 indique que : « *tout défrichage, quelle que soit la surface défrichée, situé dans un massif boisé dont la superficie est supérieure à 4 ha est soumis à autorisation préfectorale* »

Ce projet doit donc faire l'objet d'une enquête publique préalable pour une demande d'autorisation environnementale comprenant une dérogation dite « espèces protégées » et une autorisation de défrichage en procédures embarquées.

1.3/ Cadre juridique :

Cette enquête repose

- sur les dispositions du code de l'environnement, en particulier celles du chapitre III du titre II du livre premier de ce même code relatives à l'enquête publique.
- Sur les dispositions de la loi sur l'eau (Installations, Ouvrages, Travaux, Activités)
- Sur les dispositions du code forestier.

Depuis 2017, cette enquête fait suite à un long processus, tel que décrit ci-dessous :

- Le 20 janvier 2017 l'arrêté préfectoral n°201700200-0001 fixe les conditions d'une consultation du public, qui s'est déroulée du 6 février au 20 mars 2017, sur le projet de déviation de la RN 116 au droit de Marquixanes.

- Une concertation inter-services s'est déroulée du 17 avril au 17 juin 2019.
- La concertation préalable à destination du public, et en particulier aux habitants des communes impactées par l'aménagement de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades, s'est déroulée du 27 novembre au 20 décembre 2019. Deux réunions publiques ont été organisées à Vinca et à Prades durant cette période où le public a eu l'opportunité de s'exprimer.
- Le 24 juin 2021 s'est tenue une réunion des personnes publiques associées, en application des articles L.153-54 et R. 153-13 du code de l'urbanisme.
- Le 25 juin 2021 l'arrêté préfectoral 2021176-0001 a prescrit l'ouverture d'une enquête publique parcellaire et préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de la RN 116 au droit de Marquixanes, qui s'est tenue du 15 juillet 2021 au 10 septembre 2021 inclus. La commission d'enquête saisie à l'époque avait rendu un avis défavorable au projet présenté.
- Le 16 décembre 2021 le conseil communautaire de la communauté de communes Conflent-Canigo' donnait un avis favorable à la mise en compatibilité du PLUI Conflent-Canigo' avec le projet de déviation.
- Le 28 janvier 2022 l'arrêté préfectoral n° 2022028-0001 déclarait l'utilité publique de la déviation de la RN 116 au droit de Marquixanes.
- Le 1 janvier 2024, en application de la loi 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant plusieurs mesures de simplification (dite loi 3 DS) la RN 116 a été transférée au bénéfice du conseil départemental des Pyrénées-Orientales.
Le demandeur initial LA DREAL OCCITANIE, direction des transports, division maîtrise d'ouvrage de Montpellier a donc préparé le dossier soumis à l'enquête, puis le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales a pris le dossier en l'état au 1 janvier 2024. Ce dossier a été très peu amendé, compte tenu de son volume total. L'emploi d'une encre bleue contrastant avec l'encre noir du premier demandeur permet de localiser les amendements.
- Demandeur actuel : Département des Pyrénées-Orientales, hôtel du département, 24 quai Sadi Carnot BP 906, 66906 Perpignan cedex.

A la question de savoir si le nouveau maître d'ouvrage était juridiquement tenu par les engagements du précédent maître d'ouvrage, dans le dossier mis à l'enquête, en particulier à propos des réponses faites aux recommandations de l'autorité environnementale et au conseil national de protection de la nature. La réponse de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) est claire : L'article 38, 1er alinéa introduit la disposition suivante : « l'arrêté (de transfert) emporte transfert des servitudes, droits et obligations correspondants ainsi que le classement des routes transférées dans la voirie du département ».

- « En conséquence l'ensemble des obligations de l'ancien maître d'ouvrage Etat sont transférées de fait au CD66. En ce qui concerne le dossier d'autorisation environnementale dont l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse du MOA font partie intégrante, le MOA s'engage et s'oblige à respecter les éléments de son dossier ainsi que les réponses et

- compléments apportés en cours d'instruction. Le respect de ces engagements conditionnent l'obtention de l'arrêté d'autorisation délivré par la DDTM. En conséquence je vous confirme que le conseil départemental est tenu de respecter l'ensemble de éléments du dossier dont les engagements pris en réponse à l'avis de l'AE par l'ancien MOA.
De plus, le conseil départemental a pris la décision de poursuivre la procédure et a compléter le dossier en cours d'instruction, en particulier avec le dossier d'autorisation de défrichement (procédure auquel l'Etat n'était pas soumis). Il a ainsi complètement fait sien les éléments de ce dossier. »
- Le 2 avril 2024 la commission permanente du département des Pyrénées-Orientales adoptait le transfert et la poursuite des études et procédures en cours à propos de la RD66, (ex RN 116)
- Le 11 juillet 2024 M.le président du tribunal administratif de Montpellier, dans sa décision n° E24000078/34 me désignait en qualité de commissaire enquêteur.
- Le 5 août 2024, M.le préfet des Pyrénées-Orientales prenait l'arrêté n° DDTM/SER/2024 218-0001 portant ouverture de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau concernant la déviation de la RD 66 (ex RN 116) sur la commune de Marquixanes.

1.4/ Composition du dossier :

Ce dossier est composé, des éléments suivants, qui représentent un volume de 626 pages recto/verso en format A3.

Un guide de lecture.

Une note de présentation non technique. (pièce A)

Une pièce identification du demandeur (pièce B)

Une préambule changement de maître d'ouvrage au 1 janvier 2024 (pièce 0 bis)

Une pièce localisation du projet et plan de situation.(pièce C)

Une pièce attestation de propriété des terrains.(pièce D)

Une pièce Nature, volume et objet des ouvrages et travaux rubriques de la nomenclature – moyens de surveillance et d'intervention (pièce E)

Une étude d'impact (Pièce F)

Une pièce éléments utiles à la compréhension du dossier (pièce G)

Une demande de dérogation au titre du 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement (deux pièces H)

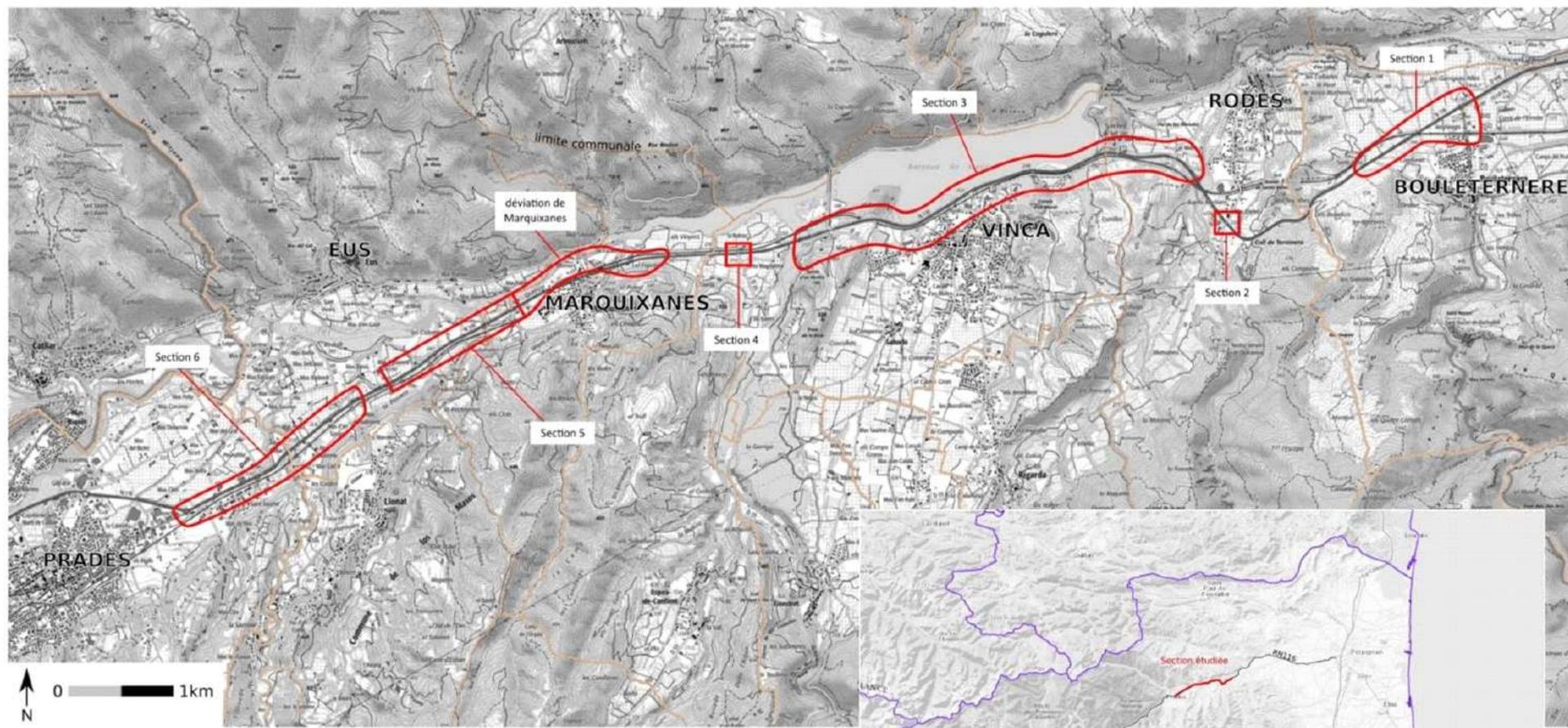
Une demande d'autorisation de défrichement (pièce I).

1.5 / ETUDE DU DOSSIER :

Lors de l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique, relative au projet de déviation à Marquixanes, l'Autorité environnementale avait recommandé au maître d'ouvrage d'évaluer les impacts environnementaux sur l'ensemble du tracé entre Ille-sur-Têt et Prades. Le présent dossier comporte donc la prise en compte des enjeux sur les 14 km de parcours concernés.

1.5-1 Description du projet d'aménagement global

Le projet de déviation de la RD66 est une composante d'une opération d'aménagement plus vaste sur les 14 km qui séparent Ille-sur-Têt et Prades.



Cet aménagement global , comporte pour l'essentiel, la dénivellation d'un passage à niveau, l'aménagement de plusieurs carrefours, la création de créneaux de dépassement et la déviation de Marquixanes. Il s'étend sur 6 communes, Bouleternère, Rodès, Vinça, Marquixanes, Eus, Prades.

Il a pour objectif de :

- faciliter le lien entre la préfecture, Perpignan et la sous-préfecture de Prades.
- fluidifier le trafic national, entre la plaine et la montagne, et le trafic international entre l'Andorre et l'Espagne.
- Améliorer la sécurité des usagers de la route
- améliorer la qualité de vie des riverains de l'infrastructure et en particulier ceux de Marquixanes.

1.5-1.1 Analyse du milieu physique :

- Exceptés les températures extrêmes en hiver ou en été et les orages qui peuvent perturber la circulation et les travaux, le contexte climatique ne présente pas de contrainte particulière vis-à-vis des travaux projetés. Le niveau de sensibilité du climat au regard du projet est considéré comme faible, avec toutefois un risque d'intensification des événements climatiques extrêmes (pluies diluviennes.....)
- Le relief est peu marqué, sur l'axe, il passe de 181 m d'altitude à Bouleternère à 337 m d'altitude à Prades.
- Le contexte hydrogéologique est plus contraignant, plusieurs nappes souterraines utilisées pour l'alimentation en eau potable sont superficielles et/ou vulnérables à la pollution. Aucun périmètre de protection des captages, n'est impacté par le tracé de cet aménagement global.
- La RD 66 longe la Têt ainsi que la retenue de Vinça, 177 ha pour 24, 5 Mm³, qui a une double fonction d'écrêtement des crues de la Têt et de réservoir d'eau en période d'étiage.
- Le fuseau d'étude traverse des territoires objets de plans de gestion visant à retrouver l'équilibre quantitatif et qualitatif des eaux.
- Le secteur est considéré étant de sensibilité moyenne au risque d'inondation, et est classé en zone de sismicité modérée.

1.5-1.2 Analyse du milieu naturel :

- Sept Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (Bouleternère et Prades.ZNIEFF) de type I et cinq ZNIEFF de type II sont présentes au sein de l'aire d'influence naturalisée du projet. Aucun périmètre de ZNIEFF n'est présent directement sur le périmètre du projet. Les limites se situant à 100m pour les plus proches et à 5,2 km pour la plus éloignée.

- Huit Espaces Naturels Sensibles (ENS) entourent le projet, le plus proche étant celui qui longe la Têt pour la protection de la loutre d'Europe, les autres se situant entre 800m à 5,8 km de l'aire d'étude .
- Plusieurs zones humides élémentaires sont identifiées à proximité du tracé de la RD66 entre Bouleternère et Prades.
- Six sites Natura 2000 et une portion du Parc Naturel Régional des Pyrénées Catalanes sont présents au sein de l'aire d'influence naturaliste. Plusieurs plans nationaux d'actions sont également concernés.
- Le fuseau d'étude est à cheval sur deux SCOT, pour le plus éloigné celui de la plaine du Roussillon et le PLUI de Conflent-Canigò, tenant lieu de SCOT, il est situé dans les périmètres de la trame bleue et verte de ces deux documents.
- .
- Eléments de la trame bleue : les enjeux de continuités écologiques sont importants sur la Têt et les cours d'eau traversés par la RD 66, recensés en réservoirs de biodiversité ou corridors aquatiques, comme la « Coma d'Espira » à Marquixanes.
- Les massifs situés, de part et d'autre de la Têt, compose la trame verte, ce sont les principaux réservoirs de biodiversité. Les enjeux de continuités sont importants au niveau des corridors terrestres de milieu semi-ouverts et cultureux qui traversent la vallée de la Têt, reliant les différents massifs entre eux.
- Les habitats naturels situés à proximité de la RD66 sont majoritairement des milieux sans enjeu écologique majeur. Les principaux enjeux se concentrent au niveau des ripisylves, ou forêts rivulaires, bordant les cours d'eau avec également plusieurs zones humides élémentaires identifiées.

1.5-1.3 Analyse du milieu humain :

- En 2017, l'ensemble de la population sur les communes traversées par la RD66 s'élève à 10696 habitants, pour 564 à Marquixanes.
- L'activité arboricole demeure dynamique et doit être préservée. Les enjeux fort portent sur la consommation de foncier agricole et ou l'amélioration des cheminements agricoles et des points de vente, l'interception de réseaux d'irrigation et leur protection vis-à-vis de la pollution chronique.
- La RD 66 supporte environ 15 000 véhicules/jour dont 750 poids lourds avec des pics de circulation jusqu'à 22 500 véhicules/ jour. Il est sensiblement constant depuis les dix dernières années, environ 800 véhicules /jour en plus entre 2014 et 2022.
- 57 accidents ont été recensés sur l'itinéraire global entre 2002 et 2014. Pour la période 2012 / 2022, 5 accidents ont été constatés dans la traversée de Marquixanes, dont 3 graves et un mortel.

1.5-1.4 Analyse du cadre de vie :

- D'un point de vue acoustique, deux niveaux sont retenus, Ambiance sonore non modérée avec des niveaux sonores supérieurs à 65 dB (A) de jour et 60 dB (A) de nuit. Et les Points Noirs de Bruits (PNB) avec des niveaux sonores de 70 dB (A) de jour et 65 dB (A) de nuit. Huit bâtiments situés le long de la RD 66 entre Marquixanes et Prades sont classés en points noirs du bruit (PNB). Dans la traversée de Marquixanes, actuellement, 13 bâtiments dépassent les seuils acoustiques définissant les PNB, beaucoup d'autres sont en ambiance sonore non modérée. .
- Pour la pollution de l'air le trafic routier de la RD 66 est la source principale de pollution de l'air dans la zone d'étude, mais aucun seuil réglementaire n'est dépassé.
- La qualité de l'air est plutôt bonne, pour l'ensemble des concentrations en dioxyde d'azote, benzène et les particules (PM 10) qui sont en dessous des limites fixées pour la protection de la santé humaine. Toutefois la concentration de dioxyde d'azote, en 2021, reste au-dessus des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

1.5-1.5 Analyse du patrimoine, du tourisme, des loisirs et du paysage :

- Quatre sites classés sont présents au sein d'un rayon de 3 km autour du périmètre du projet et deux sites inscrits sont situés à moins de 3 km du projet, dont l'ensemble formé par le centre ancien de Marquixanes.
- La vallée de la Têt, offre un échantillon des grands ensembles paysagers du département, la plaine du Roussillon, les contreforts et la montagne, une offre diversifiée d'activités sportives et culturelles qui font de l'activité touristique une composante importante dans la vallée de la Têt.
- Dans le domaine du patrimoine et du paysage, le projet global intercepte quatre périmètres de protection de monuments historiques, et deux zones de présomption de vestiges archéologiques. La RD66 et les abords des voies constituent des éléments paysager à valoriser, ainsi que le cours de la Têt.

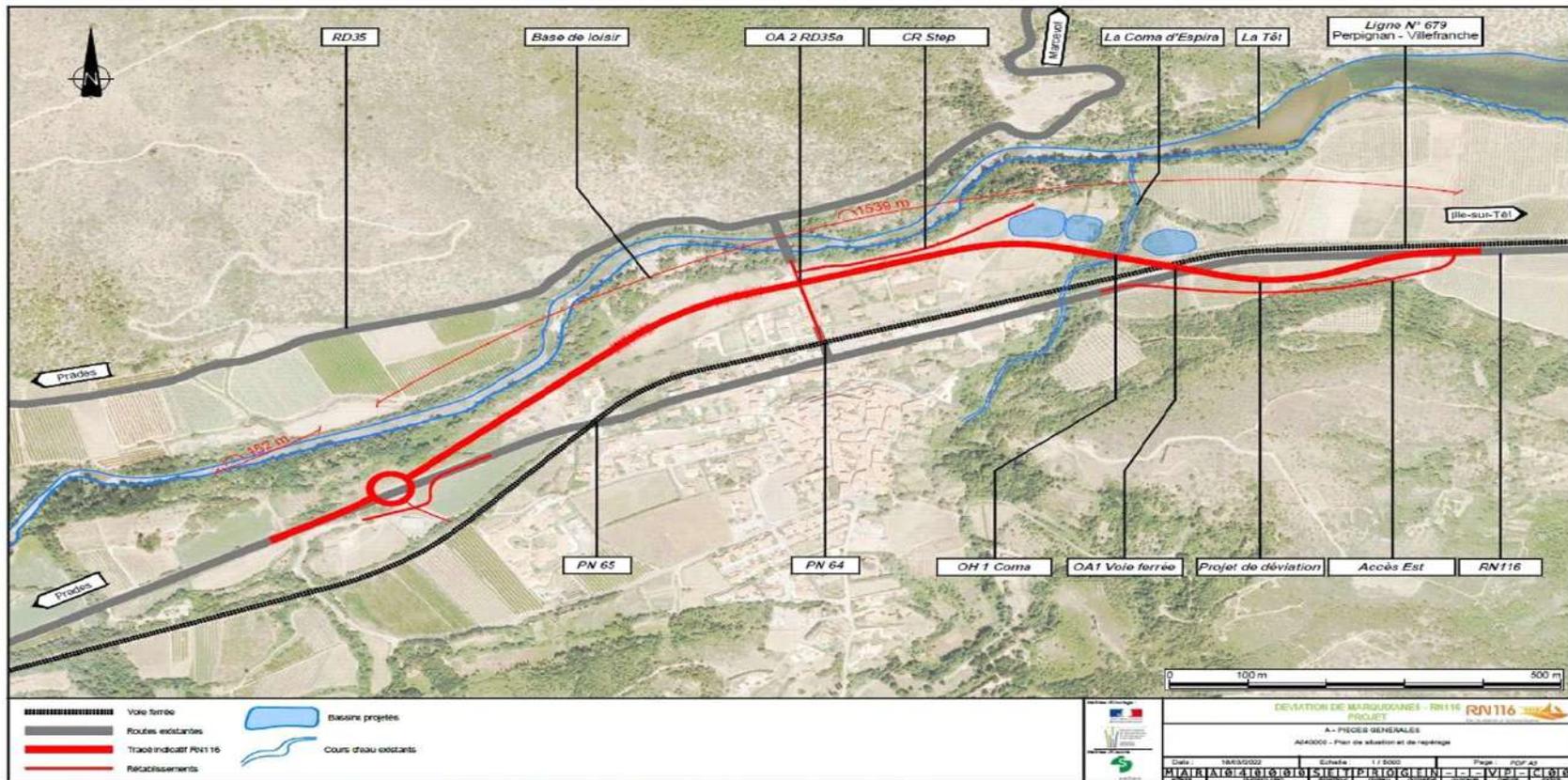
1.5-2 Description du projet de déviation à Marquixanes :

Cette déviation correspond à une section courante bidirectionnelle sur une longueur de 1,7 km, passant au nord de Marquixanes entre le village et la Têt, qui se raccorde à la RD 66 existante en entrée Ouest.

Cet itinéraire comporte plusieurs points particuliers, dans le sens Perpignan Prades :

- La création d'un accès Est , pour desservir l'agglomération de Marquixanes et la RD35 . *(L'absence de cet accès dans le projet, objet de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, avait été un élément majeur dans l'avis défavorable émis par la commission d'enquête publique).*

- Un franchissement en passage inférieur de la ligne ferroviaire Perpignan / Villefranche -de-Conflent. (ouvrage d'art)
- Un franchissement en passage supérieur du Correc de la coma d'Espira (ouvrage d'art).
- Le maintien de la RD35 en place, la RD66 passant en déblai sous la RD 35 .
- Un carrefour composé d'un giratoire principal et d'un giratoire secondaire en entrée Ouest de Marquixanes, permettant un point d'échanges avec la RD 66 et le village.
- Les rétablissements des voies et accès secondaires.



1.5-2.1 Objectif :

Le projet a pour objectif de :

- de fluidifier le trafic de la RD66 en supprimant les difficultés de gestion du trafic et des échanges dans cette zone urbaine.
- d'améliorer les temps de parcours sur l'itinéraire, en évitant la traversée du village où la vitesse moyenne est comprise entre 20 et 30 km/h.
- Améliorer la sécurité routière en sécurisant la traversée de la commune de Marquixanes et des usagers. De nombreux accidents ont eu lieu dans la traversée de Marquixanes. La vitesse réduite en diminue toutefois la gravité.
- Améliorer le cadre de vie des habitants en diminuant les nuisances pour les riverains de l'infrastructure.

1.5-2.2 Recherche du site de moindre impact :

Ce projet a été retenu après examen de trois variantes, l'une au Sud , l'une traversant le village et l'autre au Nord.

1°/ La variante traversant le village.

- Dans le cadre des études d'opportunité en 2016, cette possibilité avait été étudiée, et non retenue, en raison des contraintes techniques très fortes en milieu urbain et son impact social très important. Par ailleurs elle ne répondait pas à l'objectif d'amélioration du cadre de vie de la population en ce qui concerne le bruit et la pollution de l'air.

2°/ La variante Nord (projet actuel) présente plusieurs avantages par rapport à la variante Sud ;

- Une géométrie plus douce, moins de dénivelés, moins de virages, une longueur de tracé d'1,7 km au lieu de 3,6 km et donc des coûts pratiquement le double pour la variante Sud 42,3 M€ en 2015 au lieu de 24,5 M€ pour la variante Nord, somme actualisée à 32 M€ en 2022, et des impacts environnementaux plus faibles.
- L'impact paysager est moins important en raison de terrassements moins conséquents, un potentiel d'aménagement paysager plus intéressant, avec la conservation du paysage naturel et agricole au Sud du village.
- Une localisation plus proche du village pour l'accès aux commerces et aux zones d'activité.

3°/ Le projet variante Nord , avec mise en place d'un giratoire à l'Ouest, insertion en déblai, sous la RD 35 de la RD 66 a été retenu parmi trois possibilités différentes, dans cette variante, en raison des avantages suivants :

- Le giratoire à l'Ouest offre de meilleures interfaces avec la RD66, sécurité, fluidité des échanges, réduction des nuisances pour les riverains.
- Le passage sous la RD35a présente des contraintes techniques plus fortes, mais il est favorable au tracé géométrique, au profil en long, et est moins impactant, en matière de nuisances sonores et visuelles. L'alternative de passer par dessus la RD 35 n'a pas été retenue.

*Le conseil national de protection de la nature (CNP) s'est prononcé sur la recherche du site de moindre impact ::

+ Le CNPN s'est exprimé sur le choix de la variante Nord. « **La recherche du site de moindre impact paraît insuffisante (seulement deux variantes) et dont le contraste reste très faible. Cette recherche impose une certaine rigueur et doit au minimum répondre aux prérogatives de la loi (pas de perte nette, aucune artificialisation).**

Un tiers scénario retenant de maintenir la route sur son tracé actuel aurait dû pour le moins être envisagé sur le plan financier, politique, pratique. »

* réponse du maître d'ouvrage :

+ *La troisième variante a été étudiée en 2016 et n'a pas été retenue en raison de son impact social, des contraintes techniques fortes en milieu urbain et ne répondait à un des objectifs du projet à savoir l'amélioration du cadre de vie des habitants en maintenant une route dont le trafic journalier moyen s'élève à 15 000 véhicules.*

+ *La variante Nord est qualifiée de défavorable pour l'environnement alors que la variante Sud est très défavorable au point de vue de la biodiversité.*

1.5-2.3 Dispositions générales prises pour le suivi environnemental du chantier :

- Le maître d'ouvrage, indique , que pour prendre en compte les impacts du projet, un suivi environnemental de chantier sera mis en place : (Il répond ainsi à l'annexe n°2 de l'arrêté préfectoral n° PREF/DCL/BCLUE/2022-028-00001 de monsieur le préfet des Pyrénées-Orientales.)
- Le dossier de consultation des entreprises, comprendra des mesures strictes dans le cadre de la Notice de Respect de l'Environnement (NRE) intégrée à leur marché, et seront traduites en phase opérationnelle dans le plan d'assurance environnement (P.A.E). qui devra détailler : les mesures de prévention liées au matériel, celles relatives aux accidents et substances utilisées, et les procédures de mise en œuvre des travaux selon le respect des milieux naturels environnants.
- Le maître d'oeuvre retenu devra nommer un coordinateur environnemental en charge du contrôle du suivi environnemental.

- Chaque procédure en PAE fera l'objet en phase chantier d'une validation par le maître d'ouvrage, le maître d'oeuvre et le coordinateur environnemental.
- Le coordinateur environnemental devra assurer un contrôle régulier, des sites devant être préservés, du respect par l'entreprise de l'ensemble des prescription écologiques.
- Avant le dégagement des emprises du chantier, au moins trois passages, par un écologue, sont prévus pour la capture et l'enlèvement des espèces à faible mobilité. En phase chantier un écologue vérifiera la bonne application des mesures de réduction prises en faveur du milieu naturel.

1.5-2.4 Analyse sur le milieu physique :

La commune de Marquixanes est concernée par des problématiques de glissement de terrains et des chutes de blocs sur son territoire. Aucun phénomène de ce type n'est répertorié au niveau de la zone d'étude, néanmoins nous alertons le lecteur sur la possible sensibilité des falaises bordant la têt au nord de la zone d'étude. L'aire d'étude se trouve dans une zone sismicité modérée (niveau 3 sur 5)

Le contexte géotechnique est caractérisé par la succession de haut en bas :

- de remblais, de terre végétale, principalement représentés par des limons sableux
- d'alluvions, ensemble de sables limoneux riches en graviers et en galets, qui ont été localisés jusqu'à 6,5m de profondeur. Cette formation est susceptible d'être sensible à l'eau, par exemple chute de portance à l'état humide.
- De granite, retrouvé fracturé sur les 2 à 4 premiers mètres, au delà, il présente un faciès globalement sain et très résistant.

Les principaux impacts du projet sur le relief et les sols sont liés aux déblais qui peuvent atteindre 6 m de profondeur au niveau du franchissement de la RD 35 et à la réalisation de talus,

Les terrassements représentent approximativement 106 000 m³ de déblais et 10 000m³ de remblais.

La terre sera recyclée ou réutilisée, après mise en dépôt dans des sites agréés.

Le projet est donc soumis à autorisation à l'eau, en application des articles L.214-1 à L214-6 du code de l'environnement du fait :

- de la création de surfaces imperméabilisées, en l'occurrence la plateforme qui représente l'ensemble de la structure routière, et l'interception de bassins versants naturels, principalement celui du correc de la Coma d'Espira, puisque la RD 66 est située en travers de l'écoulement du bassin versant.
- de la mise en place d'enrochements de protection au droit de la pile en rive gauche du pont qui enjambe le correc de la Coma d'Espira..

1°/ création de surfaces imperméabilisées et interception de bassins versants naturels.

1.1 / Création de surfaces imperméabilisées

Le projet est prévu sur une longueur de 1,7 km, et 7 m de chaussée en largeur, plus 2m de chaque côté pour les accotements.

1.2 / Interception de bassins versants naturels et mise en place d'enrochement dans le lit du correc de la Coma d'Espira

La modification du cheminements des écoulements initiaux est liée à l'implantation du projet, perpendiculairement aux sens d'écoulement des eaux, sur un territoire qui est actuellement parcouru par des cours d'eau.

- Le correc de la Coma d'Espira, est le cours d'eau principalement concerné, puisqu'il reçoit les eaux pluviales d'une surface de bassins versants de 377,8 ha. Sa profondeur est d'environ 8 m par rapport au niveau moyen du plateau, où doit prendre place le projet, sauf la partie en déblai, plus basse.
- Une étude de modélisation des crues du correc de la Coma d'Espira a été réalisée pour confirmer le dimensionnement et le calage géométrique du pont qui l'enjambe. La cote en dessous de l'ouvrage est située à 256,82m (NGF pour Nivellement Général de France qui est une mesure incontournable pour l'altitude) et celle de la hauteur d'eau en cas de crue centennale est de 253,10 m (NGF). La référence Q 100, pour la période de retour de 100 ans, a été calculée à partir de la référence Q10 multipliée par 1,8 pour atteindre 540 m³/s.
- Les autres petits écoulements naturels interceptés seront rétablis par des ouvrages dimensionnés entre 600 et 400 mm.
- Le correc del quers est quand à lui situé après la sortie Ouest de l'agglomération, traverse le tracé de la route actuelle, et se trouve en dehors de la limite du dernier rond-point du projet de la RD 66 .

2°/ Mise en place d'enrochement dans le lit du correc de la Coma d'Espira.

- L'ouvrage qui va enjambrer le correc de la Coma d'Espira sera d'une longueur et d'une portée ouverture de 45 m. Une pile centrale sera mise en place dans ce cours d'eau, en dehors du lit mineur, ce qui n'entraînera aucune modification de celui-ci. La berge sera reconstituée et consolidée par des enrochements, sur un linéaire de 15 m, comme à l'état existant. La pile sera protégée par un enrochement.

3°/ Risque d'inondation.

- Le maître d'ouvrage précise que le site présente une sensibilité moyenne au risque d'inondation par ruissellement, par remontée de nappe ou crue. La nappe alluviale de la Têt se situe à 10 à 15 mètres en contrebas de la terrasse alluviale où le projet doit prendre place. Il indique également que les premiers constats du changement climatique sont principalement représentés par la modification du régime pluviométrique marqué par des épisodes plus intenses, voire tempétueux. La traduction de ces phénomènes est représentée par une augmentation du risque d'inondation et de l'intensité des vents.
- La ligne d'eau de la Têt en période de crue centennale est située à 252,42 m (NGF) alors que la terrasse alluviale où prendra place le projet est elle, bien au dessus, à une altitude de 256,82 m (NGF).
- Le maître d'ouvrage retient comme référence pour la crue centennale l'épisode du 26 et 27 septembre 1992.
- Le passage en déblai de la RD 66 sous la RD35 abaissera le niveau de la route de 6 m, ce qui la rendra plus proche de la nappe alluviale de la Têt.

* Recommandations de l'Autorité environnementale (Ae) :

- **Dans la première de ses trois recommandations principales l'Ae demande de tenir compte de l'Aiguat (crue) de 1940 (débit de la têt de 1300m³/s) au lieu de celle de 1992 (1000 m³/s) pour définir les plus hautes eaux connues (PHEC) et pour évaluer la tenue des ouvrages et la reprise de l'analyse et des mesures pour que le projet soit compatible avec le Plan d'actions et de prévention des inondations (Papi) de la Têt, car la pose de géotextiles et d'enrochement, au niveau de la Coma d'Espira, conduira inexorablement à accélérer les écoulements d'eau.**

* réponse du maître d'ouvrage :

+ *L'absence de données documentées sur la crue de 1940, en particulier sur la têt, confirmée par les services de la DDTM des Pyrénées-Orientales, lors de la visite sur site du 23 mars 2023, ne permet pas d'utiliser cet événement comme référence.*

+ *En ce qui concerne le Papi, l'ouvrage, en phase travaux ou d'exploitation, n'entraîne pas d'aggravation du risque d'inondation au droit des ouvrages.*

Observation du commissaire enquêteur :

Je note que dans son approche généralisée du climat, le maître d'ouvrage précise que le milieu physique, au niveau du climat verrait une intensification des événements climatiques extrêmes (pluies diluviennes....) et que son objectif de préservation est la prise en compte du risque de ces événements pluvieux.

La non prise en compte de l'Aïguat de 1940 constituait une réserve de la commission d'enquête sur l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique.

M. le préfet des Pyrénées-Orientales, dans l'annexe n° 2 de son arrêté, du 28 janvier 2022, relatif à la déclaration d'utilité publique précisait ; « *le projet à vocation à être affiné et précisé dans les phases ultérieures de la procédure, en vue de la constitution du dossier d'autorisation environnementale qui fera l'objet d'une enquête publique et abordera, avec un niveau de détails techniques plus précis, tous les aspects environnementaux et paysagers, y compris la prise en compte du risque d'inondation* »

La réponse du maître d'ouvrage à la recommandation de l'autorité environnementale, n'apporte pas de réponses quand à l'importance de cet « Aïguat de 1940 » et à défaut d'autres données, je me suis intéressé aux pluviométries respectives pour ces deux épisodes. Selon des sources identifiées comme venant de météo France :

La crue de 1992, résulte d'un épisode pluvieux venant de l'Est, plus impactant pour Perpignan que pour Marquixannes où les hauteurs de précipitations sont situées en dessous des 100 mm.

L'Aïguat de 1940 vient d'un épisode pluvieux venant du Sud , plus impactant pour Marquixannes et la partie amont. Sur le fuseau du projet les hauteurs de précipitations sont situées entre 400 et 600 mm., avec des cumuls de 600 à 800 mm sur les bassins versants des affluents de la Têt, comme le Cady situé en amont.

Devant l'importance des éléments relatifs à ces pluies diluviennes de l'Aïguat de 1940, j'ai adressé un courrier, au maître d'ouvrage, afin de lui communiquer ces éléments et de souligner l'importance d'une réponse plus argumentée comme demandée par l'autorité environnementale.(cf annexe n° 6). Cette demande a été faite le 23 août 2024 dans l'espoir d'avoir une réponse avant l'ouverture de l'enquête, afin de joindre les éléments fournis par le maître d'ouvrage au dossier d'enquête publique, pour une meilleure information du public sur ce point là.

Le maître d'ouvrage a répondu le 16 septembre 2024 (ce qui a permis d'inclure sa réponse dans le dossier d'enquête publique) et précise que : (cf annexe n° 7)

- selon la carte de l'Atlas des Zones Inondables (AZI) le projet ne se situe pas dans le lit majeur exceptionnel de la Têt au droit de Marquixannes. (document joint à la réponse)
- une station hydrométrique est présente sur la Têt à 250 m en aval du pont de la RD35a et que la hauteur d'eau maximale mesurée à cette station est de 7,9m (correspondant à la crue de 1992). Ce qui correspond à une cote NGF de 252 supérieure de 2,6 m à la cote estimée de la crue centennale à cet endroit , environ 249 m NGF.
- Il n'est pas documenté de crues historiques de la Coma d'Espira. La crue centennale de la Coma d'Espira a donc été modélisée et le calage altimétrique du viaduc est situé 3,7m au dessus de cette modélisation.

L'Atlas des Zones Inondables mentionne des risques de débordements de la Coma d'Espira au niveau du pont de l'actuelle RN 116 située juste en amont du pont de la SNCF . Le maître d'ouvrage joint à sa réponse une cartographie des zones inondables qu'il référence comme provenant de l'Atlas des Zones Inondables.

- L'Aïguat de 1940 est bien documenté sur le site du Syndicat Mixte du Bassin Versant de la Têt et confirme son caractère exceptionnel tant par son intensité que par sa durée. Il n'est cependant pas mentionné d'éléments documentés de cette crue concernant des dégâts sur la commune de Marquixanes.
- Les terrains concernés par le projet sont situés sur une terrasse se situant entre les cotes 259 m NGF à l'Est, 262 m NGF au voisinage de la RD 35a , et 266 m NGF à l'Ouest, soit plusieurs mètres au dessus de la cote maximale.

4°/ Vulnérabilité à la pollution des eaux souterraines et superficielles.

Deux nappes sont identifiées :

- à quelques mètres de la surface, les nappes du quaternaire « alluvions quaternaires du Roussillon (FRDG 351) » et dans les terrains plus profonds les nappes du pliocène « multicouche pliocène du Roussillon (FRDG243).
- Les nappes souterraines sont toutes vulnérables aux pollutions de surface. Deux font l'objet de mesures pour atteindre un bon état qualitatif et quantitatif
- Aucun captage d'alimentation en eau potable n'est présent dans la zone d'étude.
- La masse d'eau de la têt située au droit de la zone d'étude présente un bon état écologique et chimique et elle est fortement vulnérable, elle est également partie du support de la trame bleue. Le projet doit prendre en compte l'objectif de protection de la ressource aquatique et ne pas être source de pollution des eaux.
- Les pollutions susceptibles de survenir peuvent être accidentelles, chroniques, pour celles liées à la circulation des véhicules, ou saisonnières liées à l'entretien des routes.

En phase travaux, les mesures d'évitement et de réduction suivantes seront mises en place :

- Tout d'abord ceux-ci se dérouleront en période d'étiage.
- L'assainissement provisoire du chantier sera composé de fossés permettant de récolter les eaux des ruissellement des surfaces décapées en cours

de terrassement .

- Les eaux provenant de l'amont, seront si nécessaire pompées pour être rejetées en aval.
- Les rejets directs de ces eaux seront interdits et devront passer par des bassins de filtrations.
- Durant le chantier sur la Coma d'Espira un suivi de la qualité de l'eau sera effectué.
- Des rabattements de nappes pourront être réalisés en cas de besoin, si le terrassement atteignait le toit de la nappe, afin de protéger ces eaux souterraines.
- La réalisation de la fondation de la pile du pont pourrait également nécessiter un pompage temporaire d'assèchement.

En phase d'exploitation le dispositif sera le suivant :

- Mise en place d'un réseau séparatif.

D'un côté un système récoltant les eaux provenant de la plateforme pour les diriger vers des bassins multifonctions (BAM) afin de réguler les débits par écrêtement des pointes de crues du bassin versant routier. Ces bassins joueront également le rôle de traitement des eaux, décantation, déshuilage, et piégeage d'une pollution accidentelle. (cf plan page 12 du présent rapport)

- Les eaux de la plateforme seront récupérées par les caniveau à fente, pour la plus grande part de l'itinéraire et par des collecteurs au niveau du déblai, qui seront dimensionnés pour une période de retour décennale,
- De l'autre, un système de drainage interceptant les eaux extérieures à la plateforme pour les orienter vers les ouvrages de collectes des eaux pluviales.
- Au niveau du passage en déblai, les 700m de chaussée ne possèdent pas d'exutoire gravitaire, bénéficieront au point le plus bas, d'un système de pompage vers un des bassins cité ci-avant. La station de pompage et les dispositifs de collecte en crête de déblai seront dimensionnés pour la période de retour centennale.
- Les réseaux de collecte des eaux de bassins naturels sont dimensionnés pour la période de retour biennale en pied de remblai, et décennale en crête de déblai.

Les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet répondent aux objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée.

Le projet se situe dans le bassin versant de la Têt qui est couvert par des Programmes d'Actions de Préventions des Inondations (PAPI) visant à réduire les conséquences des inondations. Le maître d'ouvrage stipule qu'aucune incompatibilité du projet avec le PAPI n'est relevée.

1.5-2.5 Analyse sur le milieu naturel :

La déviation de Marquixanes, regroupe la partie la plus importante des enjeux cités dans l'analyse globale. L'impact du projet de Marquixanes sur la biodiversité a conduit le maître d'ouvrage à déposer une demande de dérogation « espèces protégées » conformément aux dispositions de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

Le maître d'ouvrage a également présenté une demande d'autorisation de défrichement, compte tenu des surfaces totales détruites.

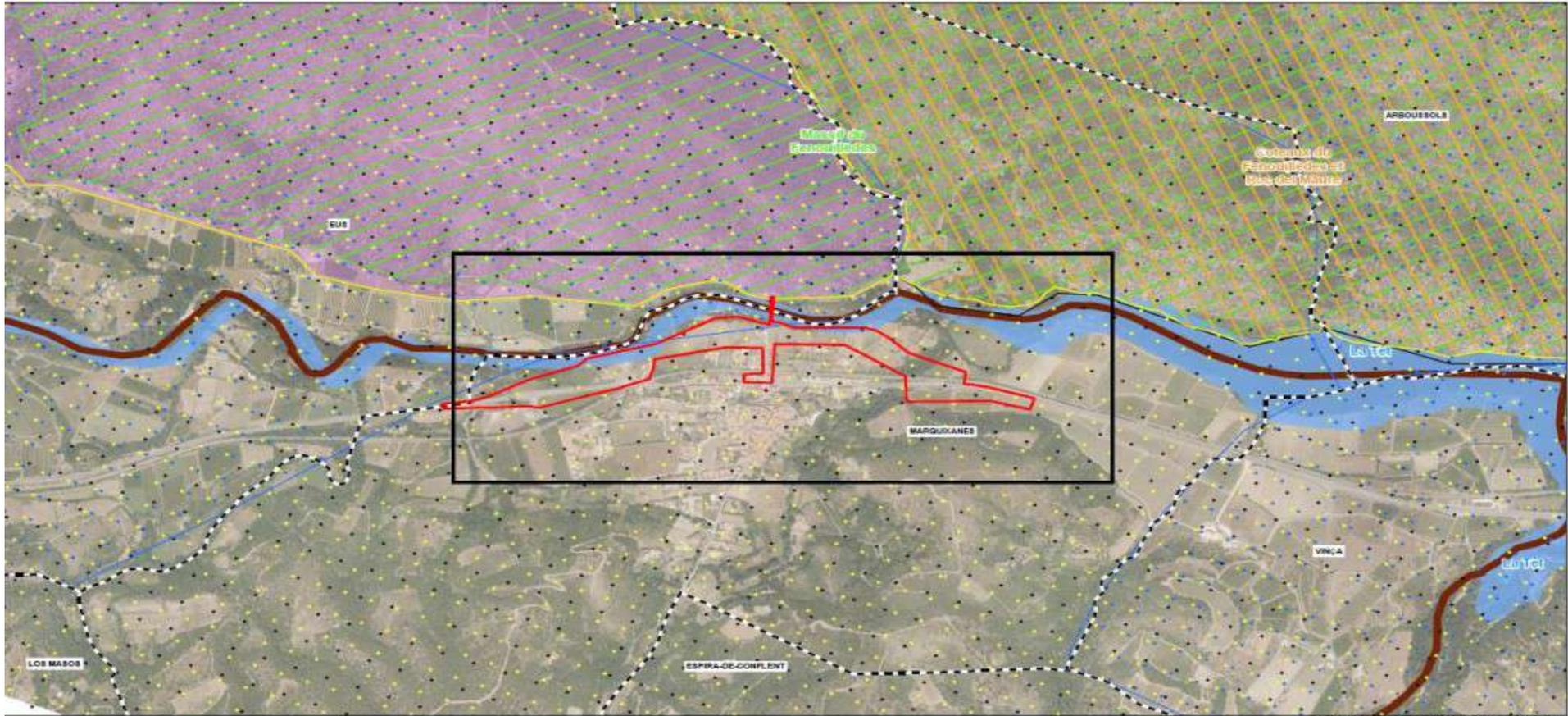
Ces deux dossiers plus la demande d'autorisation environnementale ont fait l'objet de recommandations de l'Autorité environnementale, d'un avis défavorable du Conseil National de Protection de la Nature et d'un arrêté ministériel du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires favorable, sous réserves, pour la demande de dérogation à propos de la loutre d'Europe..

Les enjeux ont été évalués selon une notation basée sur la méthodologie d'évaluation des enjeux en région Occitanie par la DREAL et par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CRSPN, qui est composé de spécialistes désignés pour leurs compétences scientifiques dans les domaines des sciences de la vie, pour les milieux terrestres et aquatiques). Les critères pour évaluer le niveau des enjeux sont classés en trois groupes

- Protection juridique : protection nationale, protection Natura 2000
- Responsabilité : Znieff, Plan national d'action, responsabilité régionale
- sensibilité : aire de répartition, amplitude écologique, effectifs, dynamique de la population .
- L'enjeu sur l'aire d'étude est déterminé en fonction de l'enjeu régional qui est confronté aux éléments contextualisés à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée.
- Ces éléments contextualisés peuvent être : la présence ou non de l'espèce sur l'aire d'étude , de sa présence en périphérie, de la présence de plante-hôte dans l'aire d'étude pour les insectes, de l'utilisation de l'aire d'étude pour nicher ou non, pour s'alimenter, ou pour s'y déplacer (transit). *Par exemple le Minioptère de Schreibers qui présente un enjeu régional très fort voit son classement baissé à moyen car il n'existe aucun potentiel de gîte sur l'aire d'étude, et que cette dernière n'est utilisée que pour la chasse ou le transit.*

La zone d'étude est située à l'intérieur du périmètre des plans nationaux d'actions pour la Loutre, le Léopard Ocellé, l'aigle royal et le vautour Percoptère.

Le projet n'a aucun impact sur les zones humides remarquables inventoriées dans le SDAGE .La carte suivante illustre la situation de l'aire d'étude rapprochée par rapport aux autres périmètres de protection.



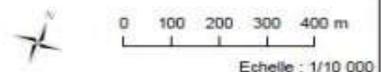
Source : DREAL Occitanie 2014, Biotope 2018, SCAN 2004 et 2010/06/2016

Légende

- Zone d'étude
- Zone d'étude immédiate de l'étude faunistore (Biotope 2018)
- Limite communale
- Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) Type 1
- Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) Type 2
- Espace naturel sensible (ENS)
- Plans nationaux d'action (PNA)
- Lézard ocellé
- Loutre d'Europe
- Vautour fauve
- Vautour péronoptère
- Gypaète barbu

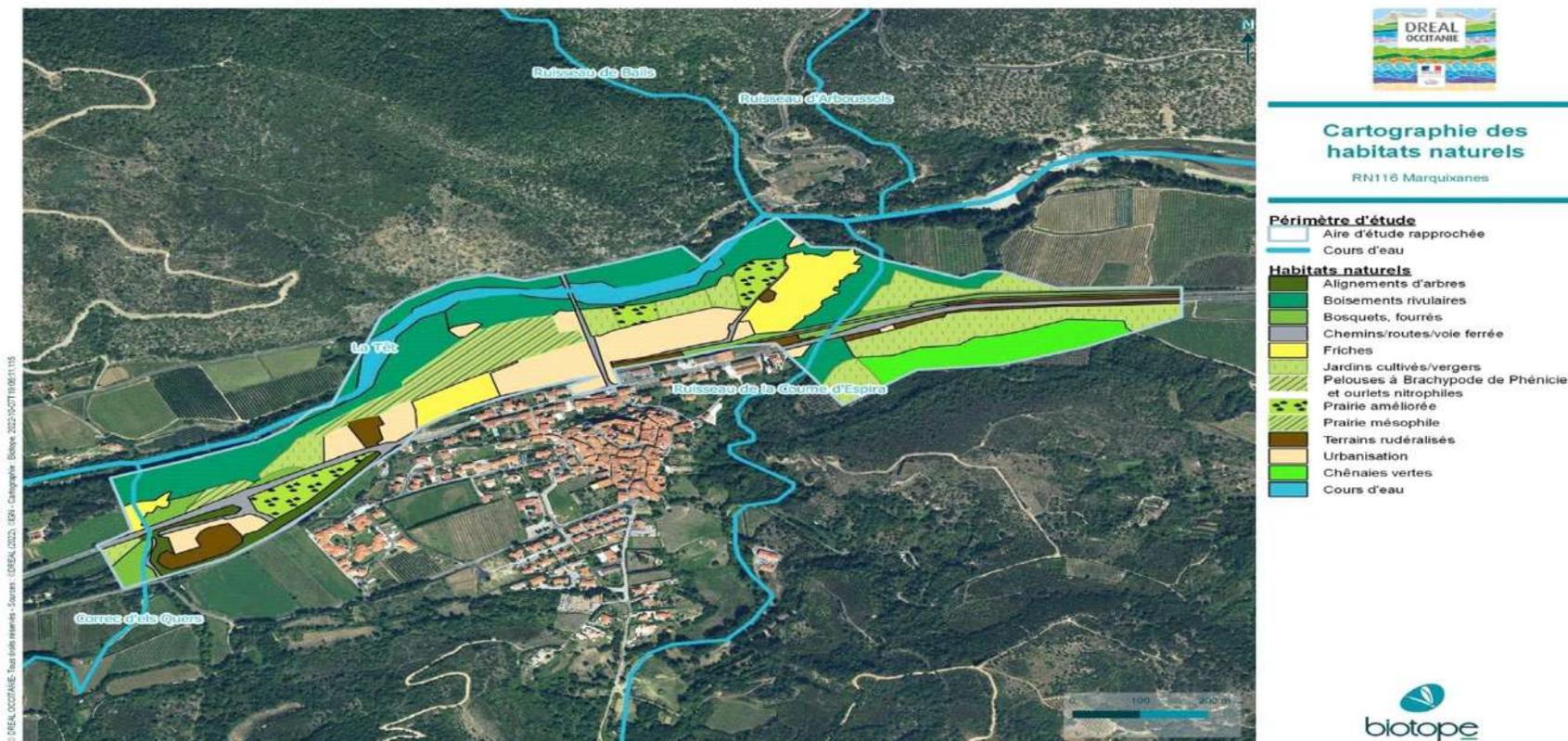


N116 - Déviation de la commune de Marquixanes
ZONAGES D'INVENTAIRES À PROXIMITÉ DE L'AIRE D'ÉTUDE



1° habitats naturels :

- Sur l'aire d'étude, en raison de l'absence de flore patrimoniale et protégée, l'enjeu écologique pour la flore est considéré comme nul. Toutefois, onze espèces végétales d'origine exotique ont été recensées (comme la canne de Provence, le Seneçon du cap...). L'objectif du maître d'ouvrage est donc d'éviter la propagation de ces espèces exotiques envahissantes.



- Le projet conduira à la destruction directe d'environ 11,1 ha d'habitats naturels et artificiels, forestiers ou ouverts, parmi lesquels : deux habitats d'intérêt communautaires, 0,41 ha de boisements rivulaires (sur une surface totale de 3,5 ha pour la Coma d'Espira et sur une surface de 9,1 ha au droit du projet) et 2,1 ha de prairies mésophiles de fauche, dont 0,16 de zone humide et 0,41 ha de chénaie verte
- (sur une surface totale de 13 ha). Le détail des habitats naturels est illustré sur la carte ci-avant :

- Selon l'arrêté préfectoral du 16 janvier 2020, « *tout défrichement, quelle que soit la surface défrichée située dans un massif boisé dont la superficie est supérieure à 4 ha est soumis à autorisation préfectorale* ». Par ailleurs l'article L 341-6 du code forestier subordonne l'autorisation de l'administration au respect en particulier d'une condition « *l'exécution sur d'autres terrains, de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée assortie le cas échéant d'un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 5 déterminé en fonction du rôle écologique, économique ou social des bois visés par le défrichement* »

Le coefficient multiplicateur pour les boisements rivulaires est de 4 et pour les chênaies vertes de 2.

- Le maître d'ouvrage envisage de compenser les 0,41 ha x 4 = 1,64 ha de boisements rivulaires par une surface de 1,68 ha de boisements, en bordure de la Têt, sur un ancien champ de figuiers, et les 0,41 ha de chênaies vertes par une surface de 0,82 ha de vergers ou jardins cultivés, dont il a fait l'acquisition en totalité.

Cette compensation en surface sera accompagnée, d'un suivi pour leur recolonisation progressive de ces surfaces, pour la surveillance des espèces exotiques envahissantes, de l'installation de refuges pour la loutre et de la mise en place d'une clôture pour préserver le site. Aucune plantation n'est prévue, sauf si la régénération n'est pas satisfaisante au bout de 5 ans.

- Le projet va également impacter 5 ha de milieux ouverts, dont 2,1 ha de prairies mésophiles de fauche et 0,43 ha de pelouses à Brachypode de Phénicie et ourlets nitrophiles. La compensation initialement prévue et considérée comme inférieure aux besoins par l'Autorité environnementale dans ses recommandations a été revue pour offrir une compensation de 7 ha, sur une parcelle située en site Natura 2000, sur la commune de Rodez. Espace validé par le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN) d'Occitanie en faveur de l'avifaune et les reptiles impactés par le projet. Cet espace fera l'objet d'une gestion et d'un suivi comme indiqué dans les mesures 04 et 05 (cf page 32 du présent rapport)
Il semble que les 0,16 ha de zone humide situé dans les 2,1 ha de prairies mésophiles soient compensés dans l'enveloppe globale des 2,1 ha, c'est à dire dans les 7 ha prévus sur Rodes, où il n'existe pas de zone humide. (Question a été posée au maître d'ouvrage)

2°/ Faune :

2.1 / Les insectes.

- La plupart des espèces recensées sur ou à proximité de la zone d'étude sont communes.
- Quatre espèces font l'objet d'une protection, la Proserpine (papillon), le grand capricorne et le lucane cerf-volant (coléoptères) et l'Agrion de mercure (libellule) elles ont été recensées en bordure de la zone d'étude, l'enjeu sur l'aire d'étude rapprochée est faible.
- En phase travaux la destruction d'individus est possible, surtout pour le grand capricorne et le lucane cerf-volant la coma d'Espira étant

susceptible de contenir de vieux arbres favorables à ces insectes. La présence supposée du Grand Capricorne résulte de galeries dans de vieux arbres hors emprise des travaux, sans qu'elles puissent lui être attribuées avec certitude. En phase exploitation le risque de collision augmentera.

- Le niveau d'enjeu est faible et le niveau d'impacts bruts en phase travaux et exploitation est considéré comme faible à modéré.

2.2/ Les amphibiens :

- Quatre espèces protégées ont été contactées sur la zone d'étude, au niveau de leurs cours d'eau et de leurs ripisylves, il s'agit de : la salamandre tachetée, la rainette méridionale, le crapaud épineux et le discoglosse peint. IL s'agit d'espèces communes à enjeu de conservation faible. Une espèce l'Alyte catalan (crapaud) est susceptible d'être présente sur le site. Les berges du correc de la Coma d'Espira sont à la fois assez favorables à la reproduction et le contexte fermé de ce ruisseau est peu favorable à l'espèce.
- Les enjeux sur l'aire d'étude rapprochée sont faibles à négligeables pour les quatre premières espèces et moyen pour l'Alyte Catalan.
- Les impacts qui peuvent les concerner vont de la destruction d'habitats à la destruction d'individus en phase travaux au niveau de la Coma d'Espira.

2.3/ Les reptiles :

- Sept espèces ont été identifiées sur le site du projet, des couleuvres et des lézards, dont les habitats d'alimentation, de transit, d'hivernation, de reproduction vont être traversés par la déviation. Le risque de mortalité par collision devrait augmenter. Le niveau d'enjeu est faible à modéré et les impacts en phase travaux ou exploitation sont très faibles à modérés.

2.4/ L'avifaune :

- Cinquante deux espèces d'oiseaux, dont 44 espèces protégées (protection nationale, liste rouge..), ont été inventoriées. La plupart ne représentent pas d'enjeu particulier, car elles représentent un enjeu faible à non hiérarchisé et/ou ne sont pas utilisatrices de l'aire d'étude rapprochée.
- Les espèces qui nichent sur l'aire d'étude sont toutes des espèces communes à faible enjeu de conservation. et cinq espèces patrimoniales recensées (fauvette orphée, gobemouche gris, Torcol fourmilier, Circaète jean-le-blanc et moineau friquet) ne nichent pas sur les emprises du projet mais sont utilisatrices des milieux ouverts ou des lisières comme zones de chasse.
- En phase travaux un risque de destruction d'individus existe pour les couvées, avec un dérangement potentiel par le bruit. En phase exploitation la RD 66 peu couper en deux leur zone de nidification et leur zone d'alimentation.

- Le niveau d'enjeu est considéré comme faible à modéré, tout comme les impacts bruts en phase travaux. Le niveau d'impacts brut en phase exploitation est considéré comme faible. En effet le projet impacte les individus qui utilisent les milieux à proximité de l'emprise, laquelle reste faible au regard de la surface similaire disponible à proximité. La création de boisements sera favorable aux espèces présentes sur le site.
- Un à deux couples d'hirondelle rustique sont potentiellement impactés. Le besoin de compensation étant fixé à 2, quatre nichoirs seront installés dans une habitation abandonnée, située dans l'aire d'étude, qui sera aménagée pour l'accès de ces oiseaux. Un suivi de 30 ans est prévu

2.5/ Les chiroptères :

- La présence d'une douzaine d'espèces ou groupe d'espèces de chiroptères ont été identifiés sur la zone d'étude. Trois espèces patrimoniales, le Minoptère de Schreibers, le Murin de Capaccini et le Murin de Daubenton, utilisent le secteur comme habitat de chasse.
- C'est surtout au niveau de la Têt et de sa ripisylve que cet habitat de chasse est avéré.
- Le potentiel de gîtes est limité sur la zone d'étude.
- Les principaux impacts concernent, la destruction d'habitats favorables à la présence de gîtes, la forêt rivulaire de la Coma d'Espira, la destruction ou l'altération des zones de chasses, la destruction ou la création de discontinuités dans les corridors de déplacement.
- Le niveau d'enjeu sur l'aire d'étude rapprochée est considéré comme faible à modéré, sauf pour le Murin de Capaccini ou il est classé comme fort. Toutefois les principaux corridors de déplacement au niveau de la Têt ne seront pas impactés en phase travaux. La ripisylve de la Coma d'Espira, utilisée comme axe de déplacement et habitat sera impactée provisoirement en phase travaux mais sera rétablie en phase exploitation. Donc, l'impact du projet sur ce groupe est qualifié de modéré. Un ensemble de mesures compensatoires est prévu.
- Une plantation de haies, sur 990 m linéaires, qui aura un impact positif sur les déplacements des chiroptères, mais aussi pour l'avifaune y compris les espèces nicheuses qui pourront trouver un habitat leur convenant..
- Des arbres seront sélectionnés par l'écologue, et taillés en « têtard » afin de former des cavités propices aux chauves-souris et aux insectes xylophages. Au minimum 5 arbres seront traités si aucun arbre à cavités n'est détruit dans le cas contraire le ration est de 5 arbres à former pour un arbre détruit.
- Des gîtes pour chiroptères seront installés sous la voûte du pont de la coma d'Espira. Il s'agit de six briques creuses à 6 orifices chacune.

2.6/ Mammifères terrestres et semi aquatiques :

- Quinze espèces de mammifères ont été recensées sur la zone d'étude. Parmi celles-ci, la loutre d'Europe espèce patrimoniale protégée faisant l'objet d'un plan national d'action (PNA) dont la présence sur l'aire d'étude est certaine. Il s'agit pour elle d'une zone de déplacement, d'alimentation et éventuellement de reproduction. L'enjeu sur l'aire d'étude rapprochée est considéré comme fort. On trouve également la présence du hérisson d'Europe, espèce protégée par la réglementation nationale, ainsi que celle de la Genette espèce à enjeu de conservation régional faible, et celle de l'écureuil roux dont la présence n'est que potentielle.
- Pour la loutre le principal impact sera, en phase travaux, la destruction de la ripisylve sur le correc de la Coma d'Espira où prendra place le pont. La mobilité de cet animal réduit le risque de destruction d'individus. En ce qui concerne le hérisson d'Europe les travaux entraîneront la destruction d'une surface notable de son habitat. La destruction d'individus en phase travaux est possible compte tenu de la vitesse de déplacement de cet animal.
En phase exploitation, le principal impact pour la Loutre sera le dérangement occasionné par la circulation. La conformation de l'ouvrage sur la Coma d'Espira devrait permettre ses déplacements sans augmentation du risque.
- Le niveau d'enjeu est fort pour la loutre, et faible pour le hérisson, la genette et l'écureuil roux. En phase travaux les impacts bruts sont quantifiés comme modérés à forts pour la loutre et modérés à faibles pour les trois autres espèces. En phase d'exploitation les impacts bruts sont considérés comme faible pour la loutre, modérés pour le hérisson et très faibles pour la genette et l'écureuil roux.
- Une partie du boisement rivulaire de compensation, ancien champ de figuiers à l'intersection de la Coma d'Espira et de la Têt sera aménagé en refuge pour la Loutre. Cette zone sera balisée pour être interdite aux déplacements publics.

+ 2.7/ Poissons :

- Quatre espèces de poissons ont été inventoriées sur le correc de la Coma d'Espira, en densité peu importante. Le barbeau méridional, espèce d'intérêt patrimonial fort, la truite commune d'intérêt patrimonial faible, le goujon occitan et le vairon du Languedoc espèces d'intérêt patrimonial modéré.
- L'enjeu sur l'aire d'étude rapprochée est fort pour le barbeau méridional et le chevaine catalan et modéré pour les deux autres espèces. L'impact principal sur ces espèces est la possibilité de destruction de frayère. Toutefois ce risque sera réduit du fait de l'implantation de la pile dans le lit majeur et de l'absence de travaux dans le lit mineur.
- Le seul impact potentiel en phase travaux et exploitation, est le risque de pollution ou l'augmentation du taux de matières en suspension. La mise en place d'un réseau d'assainissement provisoire, puis définitif permettront de préserver la qualité des eaux.

+ 2.9 Effets cumulés

- La sélection des projets pour l'analyse des effets cumulés est donc issue d'une appréciation intégrant à la fois proximité relative avec la zone d'étude et une estimation à priori des effets potentiels du fait notamment de l'emprise des projets ou de de leur situation vis-à-vis des zones à enjeux. Le périmètre le plus large a été choisi à savoir 3 km autour du projet, intégrant les communes limitrophes à Marquixanes.
- Deux projets ainsi que les travaux de sécurisation de la RN 116 entre Ille-sur-Têt on été identifiés :
Un projet de parc photovoltaïque au sol, de 2,4 ha, localisé sur des prairies pâturées sur la commune de Marquixanes.
La réalisation d'une station de pompage dans le barrage de Vinca pour alimenter un réseau d'irrigation d'une Association Syndicale Autorisée.
Les travaux de sécurisation de la RN 116 concernent les créneaux de dépassements en sortie Ouest de Marquixanes et avant Prades, la reconfiguration de carrefours avec les routes départementales.
- Les projets sont fonctionnellement indépendants et éloignés. Dans l'hypothèse où ces travaux seraient réalisés en même temps un cumul d'effets liés au trafic routier des engins de chantiers pourrait être généré.

Observations du commissaire enquêteur :

Depuis la constitution du dossier par le maître d'ouvrage, les 3 premières sections de travaux relatifs à la sécurisation des travaux de la RN 116 (voir tableau ci-après) ont fait l'objet d'une enquête publique.

L'enquête a conclu que les travaux en question n'ont pas d'impacts significatifs sur la biodiversité, ni sur les sites Natura 2000. La destruction d'une petite forêt rivulaire de 500 m², peupliers en bord de route, est compensée par 2740 m² sur les berges de la Têt.

Section s	Communes concernées	Aménagements proposés
Section 1	Bouleternère	Suppression des accès directs à la RN116 et créations de contre-allées.
Section 2	Rodès	Modification du carrefour actuel RN116 - RD16 (accès à Rodès) en carrefour giratoire.
Section 3	Rodès, Vinça	Sécurisation et allongement des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça. Dénivellation par passage supérieur du carrefour avec la RD13E. Suppression des accès directs au droit du lieu-dit « El Moli », et rétablissement par les voies communales existantes avec prolongement d'une voie communale.

+ 2.10/ Recommandations de l'Autorité environnementale (Ae) et Avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNP) / Réponses du maître d'ouvrage (MO) :

- **L'Ae recommande, dans la deuxième de ses trois recommandation principales, de reconsidérer les niveaux d'enjeu des espèces en particulier des espèces protégées. (Proserpine, Grand Capricorne, Lucane cerf-volant ou l'Agrion mercure)**
- **L'Ae recommande de rehausser les besoins de compensation, en réévaluant les enjeux des milieux et espèces affectés, en prenant en compte toutes les incidences du projet, de prévoir des mesures de compensation à la hauteur de ces besoins en tenant compte d'un état initial plus précis des sites de compensation. (les besoins de compensation pour les boisements rivulaires, et pour les pelouses mésophiles sont sous évalués) (pas de compensation pour la destruction de milieux urbanisés offrant un habitat à l'hirondelle rustique)**
- **Le CNPN précise que les prospections pour les différentes espèces sont insuffisantes, que les principaux enjeux retenus dans l'étude sont minimisés.**
- *Le maître d'ouvrage répond : « les enjeux spécifiques définis pour les espèces inventoriées sur la hiérarchisation des enjeux définis par la DREAL Occitanie. Ils prennent en compte des usages de milieux par les espèces et l'état des populations à l'échelle locale. L'enjeu de la Proserpine se justifie par la la présence de milieux abondants favorables dans l'aire d'étude rapprochée. Le Grand Capricorne et le Lucane cerf-volant sont présents en limite de l'aire d'étude rapprochée. Pour l'agrion mercure la potentialité de présence est très faible sur l'aire d'étude rapprochée justifiant un enjeu faible. Les milieux anthropisés favorables à l'Hirondelle rustique ne sont pas pris en*

compte dans la compensation, car ils sont largement représentés dans l'aire d'étude rapprochée. Un Bâti abandonné sera aménagé pour accueillir des nichoirs pour l'Hirondelle. »

- « Le M.O détaille les inventaires réalisés et les périodes choisies. La définition des enjeux et habitats naturels d'intérêts communautaires se base sur la méthodologie retenue par le Conseil Scientifique Régional Patrimoine Naturel (CSRPN) et la DREAL Languedoc-Roussillon. Les notes ont été validées par le CSRPN).

• **2. 11/ Synthèse des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi :**

Mesure		Description (matériaux et travaux nécessaires)
Numéro	Intitulé	
Mesures d'évitement		
ME 01	Déterminer préalablement et délimiter les emprises chantier	Mesure mise en place au fur et à mesure de l'élaboration du projet.
ME 02	Mise en défens des habitats sensibles et des secteurs abritant des enjeux écologiques	Balisage des zones sensibles et pose des dispositifs de mise en défens (estimés à environ 2 100 mètres linéaires). Mise en place de panneaux indiquant que le site est à protéger.
Mesures de réduction		
MR 01	Adaptation du calendrier des travaux à la phénologie des espèces	Mesure orientant l'organisation du planning des travaux, elle est prise en compte en amont de la phase chantier.
MR 02	Mise en place d'un réseau d'assainissement provisoire	Création des fossés, pose des filtres à paille, entretien régulier des fossés sur toute la durée du chantier.
MR 03	Mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses durant le chantier	Sensibilisation du personnel du chantier, implantation des zones de stockage de matériaux sur des aires spécifiques, installation d'une zone imperméabilisée pour les vidanges, ravitaillements et nettoyages d'engins, etc.
MR 04	Gestion des déchets du chantier	Pose de conteneurs à déchets en différents endroits du chantier, action mensuelle de ramassage des déchets (en plus des actions quotidiennes). Evacuation des déchets vers des centres de traitement spécialisés.
MR 05	Limiter la dispersion de poussière en humidifiant le sol lors d'épisodes secs	Arrosage régulier des pistes lors d'épisodes secs.
MR 06	Limiter la propagation d'espèces végétales envahissantes	Destruction des stations d'espèces exotiques envahissantes présentes dans les emprises travaux.
MR 07	Capture et déplacement d'espèces protégées	Capture-déplacement d'espèces protégées par un écologue (9 jours) Encadrement du retrait des éléments constituant des caches pour les espèces protégées par un écologue (environ 3 jours).
MR 08	Rétablir et renforcer la ripisylve au niveau de la Coma d'Espira	Installation de géotextile de coco pour stabiliser la berge. Plantation de ripisylve.
MR 09	Limiter la pollution lumineuse le long de la route en phase exploitation	Ne pas installer d'éclairage public le long de la déviation. Mise en place de panneaux occultant sur l'ouvrage d'art (environ 110 ml).
MR 10	Réensemencement des zones remaniées	Ensemencement des zones remaniées (talus, zones de dépôt...).
MR 11	Gérer les talus de manière écologique	Non utilisation de produits phytosanitaires, utilisation d'un lamier pour la taille des haies.
MR 12	Nettoyer les déchets des bords de route en phase exploitation	Campagnes de nettoyage régulières pour ramasser les déchets sur les talus de bord de route, dans la ripisylve et dans le cours d'eau de la Coma d'Espira
MR 13	Pose d'une clôture petite faune	Mis en place de clôtures définitives avec petites mailles dans les secteurs susceptibles d'être traversés par la petite faune.
MR 14	Remise en état des zones de stockage	Stockage du matériel végétal puis remise en état en fin des travaux.
Mesures de compensation		
MC 01	Plantation et renforcement de haies	Plantation de haies nouvelles sur 990 ml. Renforcement de haies existantes.

Mesure		Description
Numéro	Intitulé	(matériaux et travaux nécessaires)
MC 02	Favoriser la formation de cavités pour les chiroptères et les insectes xylophages par la taille d'arbres en têtard	Balisage des arbres à tailler par un écologue. Taille des arbres en têtard (une dizaine d'arbres environ, taille selon les conditions décrites dans la mesure sur 30 ans).
MC 03	Pose de gîtes à chiroptères dans le viaduc de la Coma de l'Espira	Pose de 6 briques creuses encastées dans le tablier, sur le parement extérieur ou une des piles de l'ouvrage + entretien
MC 04	Création ou mise en œuvre d'une gestion favorable à la conservation et la remise en état de boisements rivulaires et de chênaie verte	Plan de gestion, coordination et surveillance du site Retrait des éléments agricoles Gestion des EEE Aménagement en faveur de la Loutre
MC 05	Reconstitution de milieux ouverts	Plan de gestion, coordination et surveillance du site Gestion mécanique sur 5 ans Entretien pâturage Création chemin, épierrage des zones de broyages, entretien patrimoine lithique Entretien mare temporaire
MC 06	Aménagement de sites de nidification en faveur de l'Hirondelle rustique	Pose de 4 nichoirs en faveur de l'Hirondelle rustique.
Mesures d'accompagnement		
MA 01	Aménagement des bordures des bassins de rétention	
Mesures de suivi		
MS 01	Mise en place d'un management environnement pour la phase travaux	Mise en place d'un management environnement pour la phase travaux (responsable de chantier, chargé d'environnement, SOPAE, PAE).
MS 02	Suivi de chantier par un écologue	Visites de chantier par un écologue : 1 visite par mois en moyenne. La fréquence des visites sera plus élevée pour les phases les plus sensibles : dégagement des emprises, terrassements, finition (environ 1 fois par semaine). Rédaction d'un compte-rendu synthétique après chaque intervention.
MS 04	Suivi des plantations	Suivi des plantations et entretien des plantations sur une période de 2 ans suivant les plantations. Au-delà de ces 2 ans, un suivi sera effectué pour l'entretien des milieux et les éventuels remplacements de sujets morts. La gestion des plantations sera sur 30 ans. L'ensemble des suivis flore sur les mesures MC04 et MC05 seront effectués à n+1 ; n+2 ; n+5 ; n+10 ; n+15 ; n+20 ; n+30. Suivi botanique (MC 04) et cartographie d'habitats naturels tous les 5 ans. Suivi botanique (MC 05) et habitats naturels
MS 05	Suivi des mesures en faveur de la faune protégée	L'ensemble des suivis sera effectué pour l'ensemble des espèces protégées sur les habitats compensés selon la périodicité suivante : n+1 ; n+2 ; n+5 ; n+10 ; n+15 ; n+20 ; n+30. Suivi avifaune (MC04) Suivi Loutre (MC04) Suivi avifaune et herpétofaune (MC05)

Trois espèces sont ciblées lors de ces missions de capture et de déplacement hors des emprises des chantiers, avant le dégagement des emprises, les reptiles, les amphibiens et le hérisson d'Europe. Plusieurs passages seront réalisés sur des périodes propices, au moins trois par espèces.

1.5-2.6 Analyse sur le milieu humain :

- L'habitat sur la commune de Marquixanes est concentré sur la partie Sud, par rapport à la RN 116, que ce soit avec le centre du village et les lotissements en développement. La partie Nord, où est prévue la déviation, est marquée par un habitat parsemé.
- Les commerces au nombre d'une petite dizaine sont répartis de part et d'autre de la RN 116. Trois d'entre eux sont situés à proximité immédiate de cet axe, un restaurant, une cave vinicole, un tabac presse. Leur clientèle est locale avec également une part de clients de passage. Un parc d'accrobranche et une base d'eau vive sont situés en bordure de la Têt.
- Plusieurs équipements collectifs ont été recensés, en particulier la salle des fêtes qui jouxte la RN 116. Une station d'épuration qui se situe entre la Têt et l'emplacement prévu de la RD 66, va être remplacée.
- En 2010 la commune de Marquixanes ne comptait plus que 11 exploitations agricoles, pour une surface cultivée de 27 ha, principalement des vergers et des prairies pour le fourrage. Les enjeux forts portent sur la consommation de foncier agricole et le maintien ou l'amélioration des cheminements agricoles et des points de vente.
- La circulation à Marquixanes, est celle de la RN 116, citée dans l'approche globale. De nombreux accès sont présents dans la traversée de Marquixanes.
Cinq accidents ont été constatés entre 2012 et 2022, dans la traversée de l'agglomération, sur la RN 116, dont 3 accidents graves et 1 mortel. La commune est desservie par trois lignes de bus et des bus scolaires, un arrêt est situé en bordure immédiate de la RN116, juste après le carrefour avec la RD 35a. Une ligne SNCF avec 7 trains aller/retour dessert la gare de Marquixanes. Le trafic ferroviaire avait été interrompu sur cette ligne entre le 14/12/2017 et le août 2020 à la suite de l'accident avec un transport scolaire sur le passage à niveau de Millas.

1.5-2.7 Analyse sur le cadre de vie :

+ En ce qui concerne le bruit, les mesures suivantes doivent être prises :

- durant le chantier les engins de chantiers seront une source nouvelle de bruits.
- en phase d'exploitation, le trafic va être reporté en dehors de l'agglomération, ce qui va réduire les niveaux sonores auxquels sont actuellement exposés 37 bâtiments, y compris des points noirs du bruit (PNB) qui passeront en dessous du seuil des valeurs des PNB. Par contre des habitations vont être exposées à des bruits supérieurs à ceux d'aujourd'hui. Pour celles-ci le maître d'ouvrage prévoit des mesures de protection acoustiques. Sur les 7 habitations nouvellement exposées au bruit, 5 logements verront leur seuil ramené un niveau réglementaire par l'utilisation d'écrans acoustiques pour les 2 restantes des traitements par isolation de façade sont envisagés.

+ En ce qui concerne la pollution :

- durant le chantier, une source de pollution consécutive à la poussière soulevée par les engins de chantier sera compensée par l'aspersion des pistes.
- en phase d'exploitation l'agglomération verra une réduction des émissions de polluants, qui seront reportés dans un secteur plus ouvert plus favorable à leur dispersion.

+En ce qui concerne la sécurité des usagers :

- en phase d'exploitation, l' agglomération de Marquixanes, avec ses passages piétons, ses accès aux rues transversales, son passage à niveau sera plus sûr d'une manière générale, en particulier pour les piétons et les modes doux de déplacements. L'amélioration de la sécurité routière profitera également aux usagers de la RD66, qui n'auront plus à faire face aux risques d'arrêts intempestifs inhérent à la traversée d'une agglomération. La traversée actuelle du passage à niveau sera également supprimée. Enfin le trafic sera fluidifié.

Le maître d'ouvrage fonde sa démonstration d'intérêt public majeur pour la population, sur l'ensemble des améliorations que le projet doit apporter.

*** Avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNP) :**

Le CNPN émet de sérieuses réserves quant à l'intérêt public majeur du projet, une des conditions essentielles pour l'octroi d'une dérogation prévue par l'article L 411-2 du Code de l'environnement. Il met en avant : « des justifications insuffisantes sur l'évaluation du trafic, la sécurité routière est un argument invoqué sans aucun élément chiffré concernant l'accidentologie, et qu'enfin l'argument concernant la tranquillité des riverains n'est pas d'un grand poids. » Ces arguments constitueront une partie de ceux mis en avant par le CNPN pour émettre un avis défavorable à cette demande de dérogation.

*** réponse du maître d'ouvrage :**

« Les données sur le trafic , proviennent d'un point de comptage situé entre Ille-sur-Têt et Marquixanes, il évolue entre 15088 véhicules/jour en 2014 et 15 941 véhicules/ jour en 2022.

L'analyse des accidents entre 2012 et 2022 fait état d'une quarantaine d'accidents, dont 7 accidents mortels et 13 blessés graves, entre la sortie d'Ille-sur-Têt et Prades. Pour l'agglomération de Marquixanes, se sont 5 accidents qui ont été comptabilisés, dont un mortel et 3 avec un blessé grave.

Les 15 000 véhicules/jour franchissent aujourd'hui une voie SNCF.

Trente sept bâtiments actuellement soumis à des niveaux supérieurs à 65 (db)A de jour verront une amélioration très significative puisque supérieure à 10 (db)a. »

1.5-2.8 Analyse relative au patrimoine, au tourisme, aux loisirs et aux paysages.

+ En ce qui concerne le patrimoine :

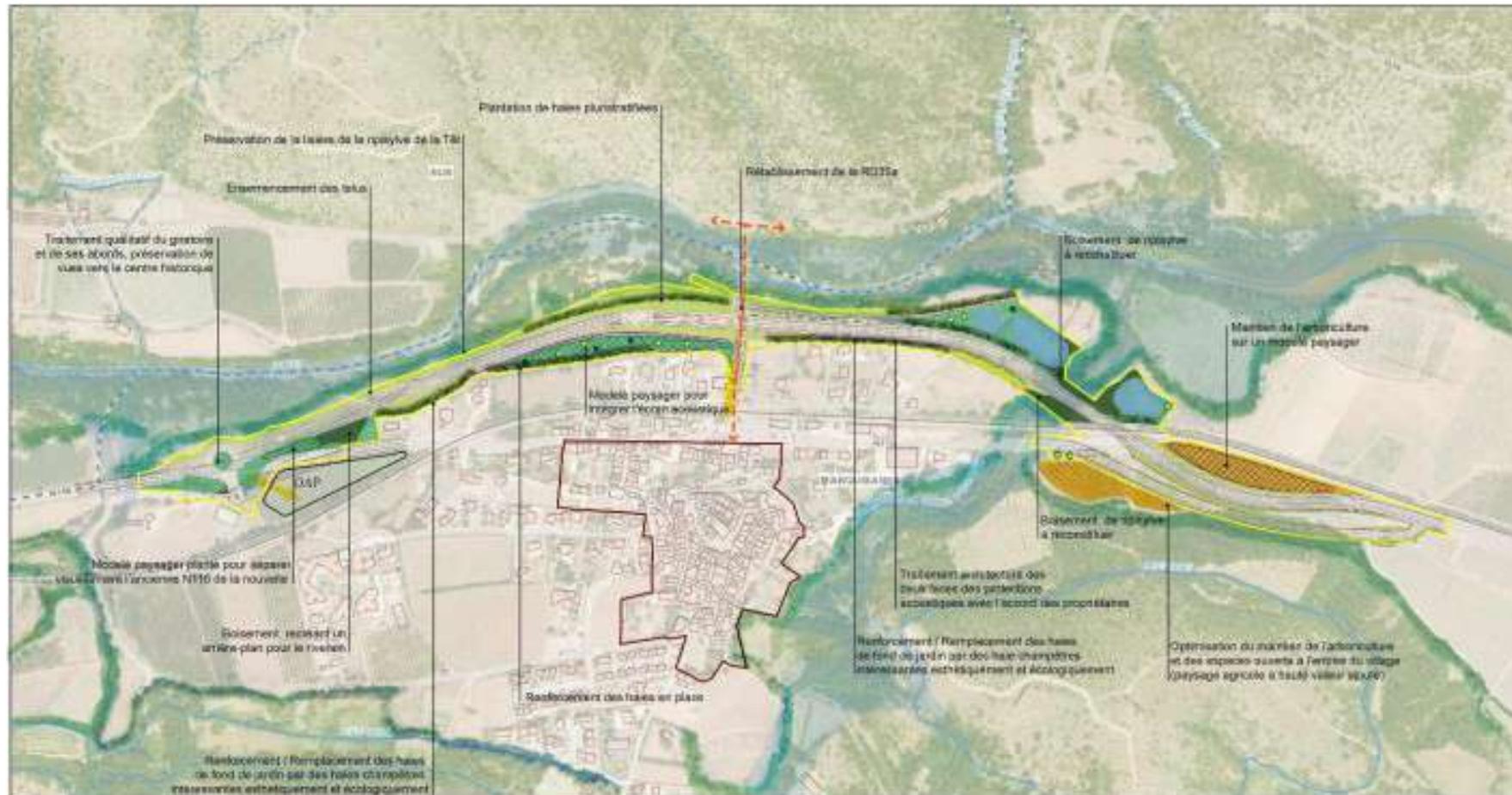
- Aucune zone à présomption archéologique
- Aucun monument n'est protégé à proximité du projet. Le centre du village est identifié comme site inscrit. Les travaux se situent en dehors de son périmètre. Le projet se situant en contre-bas du village les champs visuels vers le centre ancien sont maintenus. Aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est prévue.

+ En ce qui concerne le tourisme et les loisirs :

- La déviation peut entraîner une baisse de fréquentation du centre du village, mais en même temps l'apaisement de la circulation au niveau actuel de la RN116 sera un point positif.
- Les activités de loisirs telles que la pêche au niveau de la Têt (rivière de 1^o catégorie, à dominante de salmonidés) et la pratique de l'accrobranche, ne seront pas perturbées.
- Le maître d'ouvrage envisage, en bordure de la déviation, la mise en place d'une signalisation pour mettre en valeur le patrimoine culturel et les commerces.
- La RD35a ne sera pas modifiée, elle pourra toujours être utilisée par les modes doux.

+ En ce qui concerne le paysage :

- Les espaces agricoles et naturels vont être modifiés. Les mesures de réduction du maître d'ouvrage sont principalement des mesures de végétalisation avec des espèces locales :
- Végétalisation des abords des bassins, des entrées de marxisanes, des déblais et remblais, du croisement de l'ancienne RN 116 avec la RD 35, des écrans acoustiques et des fonds de jardins pour diminuer les impacts visuels des riverains.
- La carte ci-après donne une vision globale de l'intention du maître d'ouvrage sur cet aspect.



1.5-2.9 Emission de gaz à effet de serre (GES) :

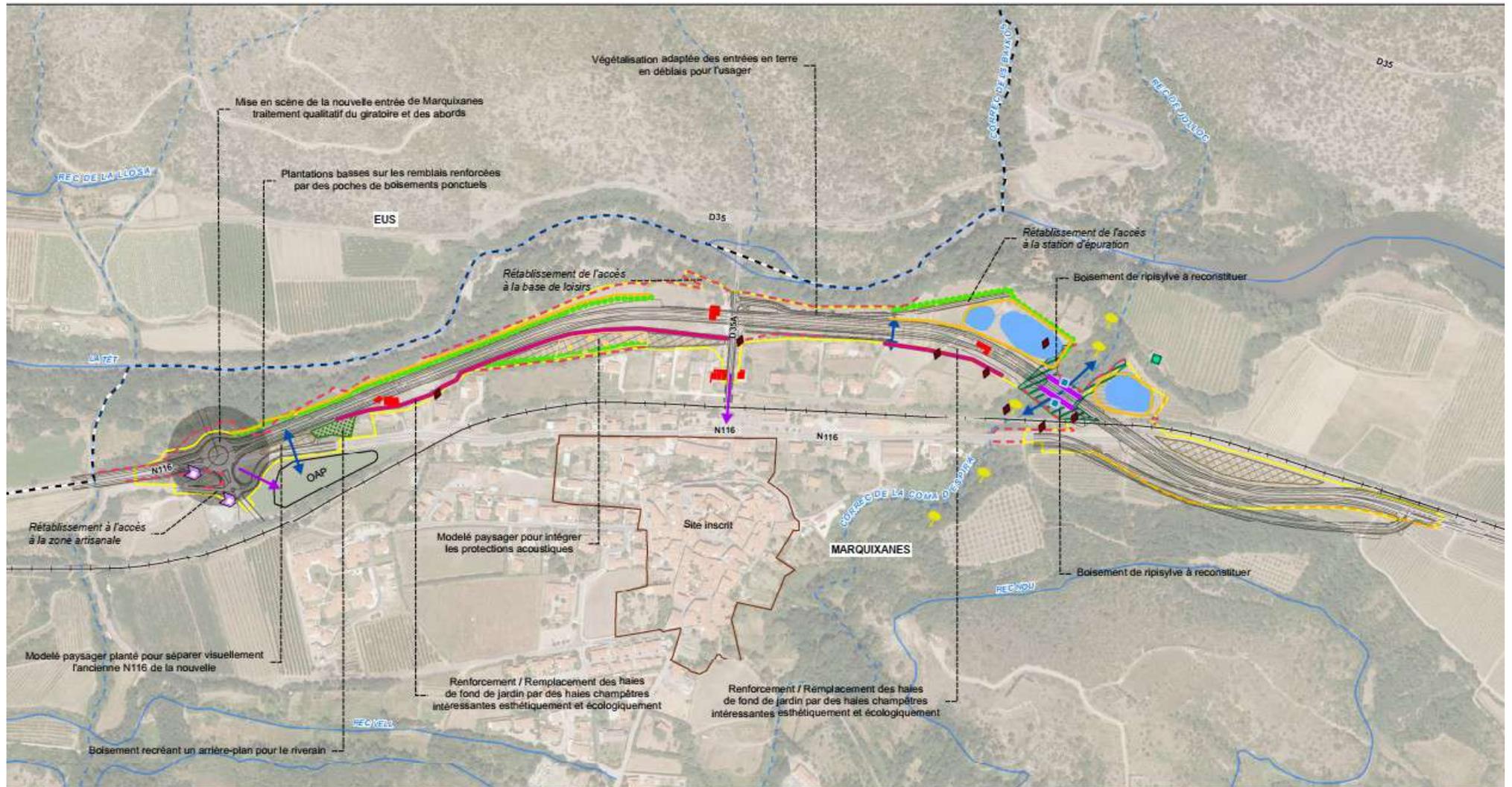
- En phase travaux, la méthode de calcul des émissions de gaz à effet de serre ne permet pas des résultats devant être considérés en valeur absolue, mais plutôt en ordre de grandeur. Ainsi pendant la phase de construction 6321 Tonnes de CO2 devraient être émises.
- En phase exploitation le projet entraîne une légère hausse des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques (8 %) en raison de l'augmentation des vitesses et des distances parcourues. Il n'est pas prévu d'augmentation importante de la circulation après la réalisation du projet, mais plutôt une croissance qui suivra l'évolution actuelle du trafic.
- Les mesures de réduction et de compensation relatives au milieu naturel, telles que les plantations et le renforcement des ripisylves, contribueront à la diminution des émissions des GES, un arbre captant une moyenne de 25 kg de CO2 par an.

*** L'autorité environnementale, dans la troisième de ses trois principales recommandations, demande une réévaluation des émissions de gaz à effets de serre et la mise en œuvre de mesures de réduction.**

** Le maître d'ouvrage précise : l'étude d'impact a été mise en cohérence avec les éléments nouveaux apportées à l'étude d'impact. Des mesures de réductions des émissions de polluants envisagées sont présentées dans le dossier, elles sont issues du plan de prévention atmosphérique le plus proche (Toulouse) qui recommande, la réduction des vitesses, de développer l'usage du vélo, d'améliorer les performances environnementales des modalités de livraison, du transport et du transit de matériaux de construction.....*

1.5-2.10. Synthèse des mesures environnementales

La synthèse des mesures environnementales , est détaillée dans le plan ci-après :



Légende

- | | | | |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — Limite communale — Voie fermée (BD TOPO, IGN) — Tracé du projet — Emprise travaux — Réseau hydrographique (BD TOPO, IGN) <ul style="list-style-type: none"> — Permanent — Intermittent — Mesures en faveur du milieu humain <ul style="list-style-type: none"> ■ Bât impacté | <ul style="list-style-type: none"> — Panneaux de signalisation vers les commerces du village — Mise en défens de parcelles agricoles — Protection acoustique avec traitement architectural et paysager — Mesures en faveur du milieu physique <ul style="list-style-type: none"> — Transparence hydraulique — Bassin de récupération et de traitement des eaux avec insertion paysagère des abords — Mesures en faveur des milieux naturels, de la faune et de la flore <ul style="list-style-type: none"> — Limiter la propagation d'espèces végétales envahissantes (MR06) — Rétablir et renforcer la ripisylve au niveau de la Coma d'Espère (MR08) + insertion paysagère | <ul style="list-style-type: none"> — Mise en défens des habitats sensibles et des secteurs abritant des enjeux écologiques (ME02) — Limiter la pollution lumineuse le long de la route en phase exploitation (MR09) — Clôture petite faune (MR13) — Remise en état des zones de stockage (MR14) — Plantation et renforcement de haies (MC01) — Favoriser la formation de cavités pour les chiroptères et les insectes xylophages par la taille d'arbres en retard (MC02) — Création de gîtes chiroptères (MC03) — Aménagement de rizi pour l'Hiondelle rustique (MC06) | <ul style="list-style-type: none"> — Mesures d'insertion paysagère <ul style="list-style-type: none"> — Présentation des axes de vues vers le site inscrit — Modèle paysager de délaissé |
|--|---|--|--|



1.5-2.11 Conclusion et avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) / Avis ministériel sur la demande de dérogation.

- Dans sa construction, le dossier de demande de dérogation est lacunaire à plusieurs titres : la démonstration de la raison impérative d'intérêt public majeur est très fragile, le choix de l'alternative de moindre impact aurait dû intégrer un scénario de réhabilitation de la route actuelle, l'évaluation des impacts présente plusieurs manquements liés aux protocoles trop partiels et aux conclusions trop restrictives, minimisant les enjeux sur le secteur patrimonial .
Le CNPN estime que les enjeux et les mesures (éviter, réduire, compenser) sont sous-évalués et sous-dimensionnés, pour un projet dont la raison impérative d'intérêt public majeur n'est pas démontrée (population riveraine concernée faible, accidentologie non prouvée par des chiffres, diminution des temps de trajet ne constituant pas un argument d'intérêt public) et qui n'est pas en rapport avec les enjeux environnementaux induits par la création d'un nouveau tronçon routier en bordure d'un corridor biologique essentiel sur le territoire.
- Ces éléments étant rédhitoires pour la bonne application de la doctrine relative à la séquence ERC et les conditions d'octroi n'étant pas réunies le CNPN émet un avis défavorable à cette demande de dérogation.
- L'article R 181-28 du code de l'environnement prévoit une procédure d'avis ministériel (ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires) conforme lorsqu'un projet susceptible d'impacter une espèce figurant sur la liste annexée à l'arrêté du 9 juillet 1999, (la Loutre d'Europe) fait l'objet d'un avis défavorable du CNPN.
Cet avis précise que la destruction de l'habitat principal de la Loutre (0,41 ha de boisement rivulaire) localisé à proximité des deux cours d'eau, limitera probablement la fréquentation du site par l'espèce. En outre, le risque de destruction directe d'individus sera réduit, du fait des déplacements le long des deux cours d'eau et de la continuité des berges maintenue. Par ailleurs, la pose d'une clôture petite faune empêchera la Loutre d'emprunter la route, les risques de collision seront ainsi diminués.
- Dans la mesure où les enjeux, dus aux impacts sur les cours d'eau sont qualifiés de modérés, des mesures d'évitement et de réduction appliquées, ce projet recueille un avis **FAVORABLE** de ma part sous réserve de :
 - La mise en œuvre d'une mesure compensatoire de boisements rivulaires de 1,64 ha proches des deux cours d'eau, la Têt et le Correc de la Coma d'Espira, avec utilisation d'essences d'origines locales et un entretien adapté afin d'éviter la prolifération d'espèces exotiques envahissantes. La mesure compensatoire sera appliquée sur une durée de 60 ans au minimum.
- La mise en place d'un programme d'entretien de l'inspection de la clôture petite faune validé par la division biodiversité de la DREAL Occitanie, avec renforcement du dispositif de surveillance aux abords des ripisylves et la Têt et du Correc de la Coma d'Espira. Un dispositif de franchissement sera prévu.
- La communication de toute mortalité éventuelle constatée d'individus de Loutre d'Europe auprès de la DREAL et de l'Office Français de la Biodiversité (OFB). Des mesures rectificatives pourront être prises en cas de problèmes identifiés, telles que le rehaussement de la clôture ou la construction d'un passage faune.

2° Organisation et déroulement de l'enquête :

+ 2.1 Organisation de l'enquête :

+ 2.1-1 Désignation et mission du commissaire enquêteur.

J'ai été désigné comme commissaire enquêteur par la décision n° E24000078 / 34 de monsieur le président du tribunal administratif de Montpellier pour procéder à une enquête publique préalable pour une demande d'autorisation environnementale relative à la déviation de la RN 116 sur la commune de Marquixanes et comprenant une dérogation dite « espèces protégées » et une autorisation de défrichement en procédures embarquées, déposée par la Direction des transports de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie.

+2.1-2 Modalités de l'enquête.

Conformément aux dispositions de l'arrêté n° DDTM/SER/2024 218-001 du 5 août 2024 portant ouverture de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau concernant la déviation de la RD66 (ex RN 116) sur la commune de Marquixanes, l'enquête s'est déroulée pendant une durée de 31 jours consécutifs, du 23 septembre 2024 à 9h00 au 23 octobre 2024 à 16h00.

Un dossier d'enquête publique ainsi qu'un registre à feuillets non mobiles, que j'ai cotés et paraphés ont été mis à la disposition du public, à la Mairie de Marquixanes, 4 rue des écoles, pendant les heures d'ouverture au public, du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 ainsi que le mercredi de 14h00 à 16h00.

Le dossier d'enquête publique et l'arrêté d'ouverture de l'enquête étaient consultables, sous format numérique à l'adresse suivante :

<https://www.pyrenees-orientales.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-et-autres-procedures.>

Un poste informatique a été mis à la disposition du public, à la Direction départementale des territoires et de la mer des Pyrénées-Orientales- service de l'eau et des risques, 2 rue jean RICHEPIN, 66020 Perpignan, du lundi au vendredi de 8h30 à 15h30, avec une prise de rendez-vous préalable à l'adresse électronique suivante : ddtm-ep1@pyrenees-orientales.gouv.fr.

Le public a eu la possibilité de déposer ses observations, directement sur le registre d'enquête, à Marquixanes, par courrier à mon intention à l'adresse de la mairie de Marquixanes et par voie électronique à l'adresse suivante ; ddtm-ep1@pyrenees-orientales.gouv.fr

Le 22 juillet 2024, j'ai eu un entretien avec M.BERNIER représentant du maître d'ouvrage et M . BAILLES inspecteur de l'eau et des milieux aquatiques auprès de la DDTM des Pyrénées-Orientales.

J'ai récupéré une copie complète du dossier d'enquête publique, nous avons organisé le déroulement de l'enquête. Compte tenu de la période estivale et des délais pour les appels d'offre, procédure imposée au Conseil Départemental, il n'a pas été possible de prévoir la mise en place d'un registre numérique.

M. le maire de Marquixanes, nous ayant laissé une grande latitude pour la mise à disposition de la salle pour recevoir le public, il a été possible de prévoir une permanence de 17h00 à 20h00 et une le samedi matin de 9h00 à 12h00.

Le 6 septembre j'ai assisté à une réunion sur le lieu du projet à Marquixanes, avec M. MARI, responsable du service maîtrise d'ouvrage du conseil départemental, M. BARNIER, M. BAILLES et M. le maire de Marquixanes.

Plusieurs points ont été abordés pour lesquels j'ai obtenu les précisions que je souhaitais. Deux sujets sont restés en suspens dans l'attente d'une réponse du MO, la compensation de 0,16 ha de zone humide actuellement prévue dans le dossier par une compensation en zone sèche, et la nature du franchissement de la petite faune, faisant l'objet d'une réserve dans l'avis ministériel sur la demande de dérogation « espèces protégées ».

J'ai constaté que les avis d'enquête publique étaient en place, sous de grand panneau d'information sur l'enquête publique (cf planche photo annexe n° 4) à l'entrée, à la sortie de l'agglomération, ainsi que dans le village au niveau du carrefour de la RN 116 et de la RD 35a. Ces grands panneaux permettaient aux automobilistes circulant sur l'actuelle RN 116 de prendre connaissance de l'enquête publique sans s'arrêter ni descendre de véhicule.

Deux avis d'enquête publique étaient également affichés, à proximité de la salle de réunion du conseil municipal et à proximité de l'entrée de la mairie.

Le 24 septembre je me suis de nouveau transporté sur place où j'ai réalisé plusieurs photographies.

J'ai constaté que :

- la traversée de la route, sur les passages piétons, cinq dans l'agglomération, soit sur 600 m environ, est compliquée en raison de la vitesse des véhicules associée à des distances entre voitures très courtes, qui ne permettent pas toujours de s'engager sur ces passages sans danger ou sans provoquer un freinage brutal.
- A certains endroits, le trottoir est très étroit, de l'ordre de 1 m de large, des potelets, sont fixés entre la limite de la chaussée et l'espace de circulation des piétons, certains d'entre eux sont penchés vers le trottoir, vraisemblablement après un choc avec un véhicule.
- Un emplacement de stationnement pour les bus, y compris les bus scolaires, est matérialisé juste après le carrefour avec la RD 35 . Cet espace peu important est difficilement utilisable par les grand bus, ils stationnent donc sur la chaussée. Les enfants qui en descendent doivent ensuite traverser l'ex RN 116 pour rejoindre le collège des Lucioles, situé sur la partie Sud du village.
- Plusieurs accès donnent directement sur cet axe, il y a trois parking de commerces plus celui de la salle des fêtes et 29 accès privés de véhicules, pour des garages ou des jardins.
- Sur la route d'Eus (RD 35a) juste après le pont dans Marquixanes on constate la présence d'une zone d'éboulement , avec la présence d'un filet métallique anti-chutes de pierres, et en contre-bas la présence de gros blocs rocheux, comme l'avait indiqué un des contributeurs. Le support de la route a été refait, des pneumatiques entrecroisés servent à la maintenir.

Le 1 octobre, à la suite de plusieurs contributions, et remises de documents, j'ai constaté que :

- comme le soulignait un contributeur la carte jointe à la réponse du maître d'ouvrage à mon courrier du 23 août et qui fait référence à l'Atlas des Zones Inondables pour les bassins versants de la Têt, est incomplète puisque sur l'original la zone matérialisée en violet (dans laquelle prend place le projet de déviation) et sa légende à savoir : « un verrou géomorphologique » ne figurent pas sur le document transmis. Ce verrou est un

facteur naturel susceptible d'aggraver l'aléa d'inondation. L'absence de prise en compte de ce point avait déjà été constatée lors du recours contre la dernière DUP .

- l'instabilité des berges de la Têt , est un point récurrent, souligné depuis au moins la concertation de 1998, y compris par les services de l'Etat et ce point n'est toujours pas abordé en détail dans le dossier d'enquête.

Conformément à l'article L 123-13 du code de l'environnement, afin que le public puisse disposer d'une information complète sur des sujets qui avaient déjà fait l'objet d'interrogations de sa part et pour lesquels aucune réponse précise n'a été apportée, j'ai considéré qu'il ne fallait pas attendre la remise du procès-verbal de synthèse au maître d'ouvrage, car cela n'apportait pas la possibilité aux contributeurs de s'exprimer sur les éléments de réponse fournis. J'ai donc remis au maître d'ouvrage, un second courrier (annexe n° 8) en lui demandant de bien vouloir apporter des précisions sur les points énoncés ci-dessus..

Le 8 octobre 2024 le conseil départemental a formulé la réponse suivante (annexe 11) : «

- *le verrou et autres données (repères de crues) n'ont pas été indiqués car ils n'apportaient pas d'éléments de compréhension pour le public. Le projet ne va pas modifier ce dernier ni provoquer une évolution de nature à aggraver le risque d'inondation, c'est pourquoi il n'a pas été reporté par le prestataire de service. La carte sur ce sujet provient de la page 78 du dossier d'étude d'impact.*
- *Au sujet de l'instabilité des berges, les précédentes concertations relatives à l'aménagement de la RN 116 correspondent à un projet différent de celui objet de la demande d'autorisation puisqu'il s'agissait d'une deux fois deux voies. Le phénomène d'instabilité des berges et en particulier le glissement de terrain a été modélisé par le BRGM, et le long de la RD35 il a été évalué de faible à très faible au niveau du site du projet. La survenue d'un incident majeur de type glissement de falaise n'a pas été évalué car peu probable et ses conséquences ne sont par ailleurs pas liées au projet qui n'aggraverait pas ce risque. Les ouvrages gérés par le département n'ont pas été impactés par les éboulements évoqués par les contributeurs.*
- *Le projet fera l'objet d'études géotechniques plus précises en phases de réalisation qui, permettront de s'assurer de la stabilité dans le temps des ouvrages envisagés d'autant plus qu'aucune zone d'instabilité potentielle n'apparaît sur les documents faisant référence (jointes à l'annexe 11)*
- *Les éventuels confortements de berges qui apparaîtraient nécessaires pourront être intégrés au projet au prorata des besoins de celui-ci, la stabilisation globale des berges du cours d'eau n'étant pas de la compétence du département. »*

Le 21 octobre 2024, en raison de nouveaux éléments produits par un contributeurs à propos de l'Aiguat de 1940 et des dégâts causés à Marquixanes, je me suis rendu une nouvelle fois sur place . J'ai constaté que :

- au droit du pont de la RD 35, côté berge supportant le projet, les vestiges des canaux d'irrigation (emportés par la crue de 1940) débouchent dans le vide et que la berge se trouve en retrait de 5 ou 6 m.

- la route de Marquixanes à Espira qui a été emportée sur 2 km par la crue de 1940, est une voie qui longe la coma d'Espira, quelquefois à proximité immédiate du cours d'eau et qui est très peu surélevée par rapport au lit mineur.

+ 2.2 Déroulement de l'enquête :

+ 2.2-1 Information du public et publicité légale

Le 6 septembre 2024, j'ai constaté que les avis d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique étaient affichés, sur le panneau d'affichage de la salle du conseil municipal, sur celui de la mairie et en quatre emplacements sur le projet, un panneau à chaque entrée et deux panneaux au carrefour de l'actuelle RN 116 et de la RD 35a, un pour chaque sens de circulation. Ces quatre derniers avis étaient affichés sur de grands panneaux qui alertaient sur l'enquête publique à venir (cf planche photo annexe n° 4). L'intérêt de ces grands panneaux est qu'ils permettaient aux automobilistes d'être informés pendant leurs déplacements depuis leurs voitures.

Le 6 septembre et le 23 septembre M. le maire de Marquixanes a inséré les informations relatives à l'enquête publique sur l'application d'information de la commune, « Panneau Pocket ». Cette information est restée en première page toute la durée de l'enquête , si bien que toute personne se connectant visualisait automatiquement les éléments relatifs à l'enquête.

Au moins 15 jours avant le début de l'enquête, l'avis d'enquête publique a été inséré dans le journal L'INDEPENDANT, le 6 septembre 2024, page 19, et dans le Midi-Libre .fr. Une seconde insertion a été publiée dans les huit jours qui suivent le début de l'enquête, à savoir le 27 septembre 2024 dans L'INDEPENDANT, page 23 , et dans le Midi-Libre .fr. (annexe 5)

+ 2.2 -2 Déroulement des permanences.

Le lundi 23 septembre, j'ai tenu une permanence de 9h00 à 12 h30, dans la salle du conseil municipal de la mairie de Marquixanes. Avant la fin de la permanence j'ai constaté qu'il ne serait pas possible de recevoir tout le monde sans un long délai d'attente et avant la fin de la matinée, j'ai proposé aux dernières personnes de revenir sur rendez-vous en début d'après-midi, si cela avait leur préférence. Deux contributeurs ont préféré venir en début d'après midi et je les ai donc reçus de 14h30 à 15h30. Au total 6 personnes ont déposés leurs contributions, plusieurs documents m'ont été remis.

Le mardi 1 octobre 2024 de 14h00 à 17h30 , neuf personnes ont déposés leurs observations et m'ont remis de nombreux documents.

Le samedi 12 octobre 2024 de 09 h 00 à 12 h30 trois personnes se sont présentées.

Le mercredi 16 octobre 2024 de 17h00 à 20h00 six personnes se sont présentées.

Les échanges ont été longs avec beaucoup de questions. Après nos échanges, certaines personnes ont souhaité reporter leurs contributions pour réfléchir à tête reposée, à propos des différents thèmes abordés.

+ 2.2-3 Climat de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans une ambiance sereine, même si la majorité des personnes qui se sont exprimées ont manifesté leur opposition au projet.

+ 2.2-4 Clôture de l'enquête

Le mercredi 23 octobre 2024 à 16h00 cette enquête a été clôturée. J'ai clos le registre d'enquête publique. J'ai conservé le registre et le dossier d'enquête publique en vue de leur remise aux services de la DDTM des Pyrénées-Orientales.

3° Observations du public :

+ 3.1 Dépouillement des observations

Au total 87 contributions ont été déposées , 44 courriels (dont 3 non pris en compte), 33 sur le registre papier, et 10 courriers. Le volume d'observations par contribution est très variable, allant d'une seule observation à des textes joints comprenant jusqu'à 26 pages.

Au total, 42 pages de documents ont été jointes au registre papier, 74 aux courriels et enfin 10 courriers m'ont été adressés. Certains documents, bien que de contributeurs différents, reprenaient des textes ou images similaires.

Au final, 300 observations ont été relevées.

A noter que cette enquête a mobilisé six associations :

- APHEM : Association pour la protection des habitants et de l'environnement de Marquixanes . Plusieurs personnes se sont exprimées au nom de cette association.
- Association Charles FLAHAUT , pour l'étude et la défense de l'environnement des Pyrénées-Orientales.
- Les écologistes pays Catalan.
- France nature environnement Occitanie-Méditerranée.
- Groupe ornithologique du Roussillon, groupe d'étude sur l'écologie et la protection des oiseaux et de la faune sauvage dans les Pyrénées-Orientales.
- LPO Occitanie, délégation territoriale Pyrénées-Orientales , agir pour la biodiversité.

+ 3.2 Examen objectif des observations

Les observations ont été synthétisées et regroupées par thèmes pour l'établissement du procès-verbal de synthèse (annexe 10). Nous y avons joint le recueil de toutes les observations (annexe 9)

La source des observations est identifiée de la manière suivante : @ (pour les courriels) Rg (pour le registre papier) Co (pour les courriers postaux)
Un numéro d'ordre est ajouté 1, 2 ...correspondant à chaque contributeur. Les documents remis sont identifiés de la même manière que la contribution. Tous les documents remis sont joints au registre d'enquête publique, y compris les courriers après les avoir été identifiés comme indiqué ci-dessus. Les textes des courriels et leurs documents attachés seront également joints au registre d'enquête publique et remis à l'autorité organisatrice en même temps que le rapport.

Observations

Composition du dossier :

@ 13, @24, @33 les documents sont mal agencés et créent des difficultés de compréhension pour le public.

Réponse du maître d'ouvrage : Pas de réponse du maître d'ouvrage.

Observations du commissaire enquêteur :

Les difficultés de compréhension du public résultaient principalement d'un dossier complexe et comportant de nombreux documents, en version papier le dossier représentait un poids de 7 kg. Plusieurs personnes se sont déplacées dans les permanences pour obtenir des clarifications sur le dossier. Cela étant fait, elles ont soit déposé leurs observations immédiatement sur le registre ou plus tard par l'envoi de documents.

Alternatives à la version Nord :

@ 28* Grâce à la préemption puis la destruction du triangle bâti (12 parcelles environ dont 8 sont des logements) situé entre la voie ferrée, la D66, le passage à niveau côté Prades et le passage à niveau direction Eus :

Deux grandes familles de solutions s'offrent à nous désormais :-

*soit la création de rocadés et déviations : qui coûtent cher, sans compter ce qu'elles coûtent à l'environnement, et encore plus lorsque la géographie n'est pas favorable – comme à Marquixanes, mais aussi Ria, Serdinya, Olette, Fontpédrouse,-

* soit « déconstruire » (partiellement) l'urbanisation là où elle n'est plus adaptée. A Marquixanes, après deux décennies de controverses, le temps est sans doute venu de chercher des alternatives à l'option déviation.

@26, @ 32, @33, @ 35, Rg 21 * Un projet alternatif dont l'étude devient impérieuse, aménagement de la traversée de Marquixanes (propositions détaillées dans les contributions)

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre des études d'opportunité en 2016, le maître d'ouvrage a étudié 3 variantes d'aménagements, à savoir une variante de déviation par le nord, une variante de déviation par le sud et une variante centrale d'aménagement en place de la RN116.

Cette dernière variante n'a pas été retenue à l'issue de cette phase d'étude compte tenu notamment des contraintes techniques très fortes d'un tel projet en milieu urbain et de son impact social très important (nombreuses expropriations et démolitions d'habitations). Par ailleurs cette variante ne répondait pas à l'un des objectifs du projet, à savoir

l'amélioration du cadre de vie des habitants en maintenant en zone urbaine une route dont le trafic journalier moyen s'élève à plus de 15 000 véhicules, impliquant bruit et pollution de l'air.

La solution retenue résulte d'un compromis tous thèmes confondus et les impacts et mesures associées permettent de satisfaire notamment les obligations réglementaires en acoustique.

La proposition évoquée n'est pas étayée d'une étude de bruit permettant de confirmer et les gains associés(modélisation). Le ripage du tracé plus au nord n'est pas le seul facteur influent sur le niveau de bruit résultant en façades des bâtiments. De plus les protections à la source seraient toujours à prévoir pour respecter les seuils acoustiques.

Observations du commissaires enquêteurs :

Cette version a été abandonnée très tôt en raison de contraintes techniques trop importante et d'un coût social trop élevé elle aurait coupé en deux le village, n'aurait pas résolu l'insécurité de l'accès à la gare SNCF, et celle due à la proximité de la salle des fêtes, et aurait provoqué la disparition du tabac/Presse/épicerie point de rencontre du village

Objectifs du projet :

1° / de fluidifier le trafic de la RD66 en supprimant les difficultés de gestion du trafic et des échanges dans cette zone urbaine.

2° / d'améliorer les temps de parcours sur l'itinéraire, en évitant la traversée du village où la vitesse moyenne est comprise entre 20 et 30 km/h.

3° / Améliorer la sécurité routière en sécurisant la traversée de la commune de Marquixanes et des usagers. De nombreux accidents ont eu lieu dans la traversée de Marquixanes. La vitesse réduite en diminue toutefois la gravité. Cf thème : Milieu humain / cadre de vie / sécurité (ci-après)

4) / Améliorer le cadre de vie des habitants en diminuant les nuisances pour les riverains de l'infrastructure. (cf thème Milieu Humain / cadre de vie / pollution sonore et de l'aire (ci-après)

1°/ Fluidifier le trafic de la RD66 en supprimant les difficultés de gestion du trafic et des échanges dans cette zone urbaine.

2° d'améliorer les temps de parcours sur l'itinéraire, en évitant la traversée du village où la vitesse moyenne est comprise entre 20 et 30 km/h.

@ 10 * On peut noter que le type de calcul, de niveau cours élémentaire, avait fait apparaître au grand dam des concepteurs du projet lors de la DUP de 2021 que le gain de temps obtenu grâce au contournement était de moins d'une minute pour 36 millions d'euros.

* En ce qui concerne l'argument selon lequel le projet de déviation de Marquixanes constitue un facteur très favorable pour améliorer les temps de parcours et leur fiabilisation sur la section d'Ille-sur-Têt – Prades. Son aménagement en route bidirectionnelle apparaît adapté aux niveaux de trafic actuels et aux prévisions des trafics futurs à +30 ans les observations suivantes doivent être apportées :

* À l'occasion des analyses effectuées lors de la DUP de 2021, il a été démontré que le projet n'apportait aucune amélioration du temps de parcours bien au contraire la création de deux ronds-points à la sortie et à l'entrée du village étant susceptible de fortement ralentir les flux.

* De plus le projet a fait l'objet de modifications et en particulier la création de ronds-points, l'amélioration du temps de passage deviendra évidemment un ralentissement. Il suffit de suivre le contournement de Prades pour s'en convaincre. De plus le gain de temps ne peut être utilisé comme un élément contribuant à l'intérêt général.

@ 28 * En dehors des moments où le passage d'un TER stoppe la circulation, il est douteux que la déviation de Marquixanes permette aux automobilistes de gagner du temps sur la portion entre Ille et Prades. En effet : - 1,7 km à 80km/h = 1 minute et 36 secondes pour franchir Marquixanes avec le projet de déviation.- 1,5 km à 50km/h = 1 minute et 48 secondes pour franchir Marquixanes actuellement.- 1,5 km à 30km/h = 3 min avec une limitation à 30km/h si des ralentisseurs étaient installés sur le tracé actuel.

@ 13 * Les auteurs de l'étude d'impact indiquent ne pas avoir fait d'étude de trafic prospective, ce qui est extrêmement étonnant s'agissant d'un projet dont un des objectifs est de fluidifier le trafic.

* L'autorité environnementale, tout comme le Comité d'orientation des infrastructures du ministère des transports ont estimé que ces estimations ne sont pas sérieuses. Aujourd'hui, si le trafic est dense, il n'est toutefois pas saturé. Nous n'avons pas trouvé dans l'étude d'impact d'estimation du gain de temps susceptible d'être engendré par ce projet pour les automobilistes.

@ 21, @23, Co 9, Co 10, @ 17, , Rg 15, Rg 19, Rg 28 , Rg 32* le gain de temps annoncé est négligeable, même nul.

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant l'objectif d'améliorer la fluidité du trafic :

Le contexte du projet se situe au niveau d'un axe de transit unique sans autres sources générant du trafic. De ce fait la modélisation du trafic répond à une croissance globale qui doit être observée sur le long terme malgré des fluctuations conjoncturelles qui peuvent conduire à des stagnations sur certaines périodes.

Ainsi, tel que présenté en page 330 du dossier, le trafic augmente en moyenne de 1,4 % par an entre 2014 et 2022 au point de comptage de référence ce qui confirme la validité du taux de 1,3 % appliqué découlant de l'étude des projections de la demande de transport sur le long terme du ministère de l'Environnement (juillet 2016).

Avec un trafic moyen journalier supérieur à 14 100 véhicules par jour le trafic en heure de pointe dépasse les 1000 véhicules par heure et provoque de fait des ralentissements pouvant représenter plusieurs minutes de retard dans un contexte urbain. Le gain de temps ne constitue pas la seule raison d'intérêt public majeur mais contribue aux intérêts économiques et sociaux du projet.

Les raisons d'intérêt public majeurs relatifs à la sécurité publique, la santé publique, et les enjeux économiques et sociaux apparaissent justifiées.

Observations du commissaire enquêteur :

On effectivement penser que le trafic serait fluidifié malgré la présence du rond point à l'Ouest car les flots majoritaires de circulation se feront dans le sens Perpignan-Prades et Prades-Perpignan, et ils ne seraient que peu contrariés par la circulation venant du village, qui serait le seul autre accès au rond-point.

Intérêt public majeur :

@13 * En toute hypothèse le gain de temps, à le supposé démontré, ne peut toutefois pas suffire à justifier d'une raison impérative d'intérêt public majeur.

* FNE Occitanie-Méditerranée considère que dans ces conditions, ce projet ne présente pas d'intérêt public majeur.

* De surcroît, les objectifs recherchés par le projet peuvent être atteints par une adaptation des ouvrages existants et une adaptation de la réglementation (en particulier

s'agissant de l'objectif de sécurité routière). Dès lors, le dossier ne démontre pas que le projet ne présente pas d'autre solution satisfaisante. En l'état, le projet ne peut donc être légalement autorisé au titre de la législation sur les espèces protégées.

@ 16 * Enfin, il ne suffit pas d'écrire que "les éléments d'éclairage apportés par le maître d'ouvrage sur les différents points évoqués par le CNPN permettent de conforter la démonstration de l'intérêt public majeur de ce projet" pour que cela soit. La démonstration ne nous a pas paru éclatante !!

@ 17, @ 31, @ 32, @33 , @ 35 , Rg 28 * pas d'intérêt public majeur.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les raisons d'intérêt public majeurs relatifs à la sécurité publique, la santé publique, et les enjeux économiques et sociaux apparaissent justifiées.

Observations du commissaire enquêteur :

Je considère que ce projet présente un intérêt public majeur. Les éléments sont développés dans la conclusion du présent rapport.

Milieu Physique :

Gestion des déblais :

@ 13 * Le projet va engendrer une importante quantité de déblais. L'étude d'impact estime que le projet va générer 100 000 mètres cubes de déblais, dans un territoire où il n'existe pas beaucoup de solutions pour accueillir ces déchets. L'étude d'impact n'aborde pas la manière dont ces déblais vont être gérés. Les solutions de gestion de ces déblais doivent pourtant être définies avant le démarrage du projet

Réponse du maître d'ouvrage :

Une partie des déblais sera utilisée pour la réalisation des aménagements paysagers prévus dans le cadre du projet.

Par ailleurs, le Département projette de nombreux aménagements sur cet itinéraire et sur d'autres infrastructures départementales. Il pourra profiter de ces derniers selon la nature des matériaux et la temporalité des projets pour limiter leur stockage et les réutiliser dans le cadre de ses chantiers dans l'objectif de limiter la production de déblais excédentaires qui seraient mis en décharge.

De plus, le Département œuvre conjointement avec la fédération des travaux publics pour structurer et développer une filière de production de matériaux recyclés en labellisant les plateformes existantes avec le label GECO (Granulats de l'Economie Circulaire d'Occitanie) et en intégrant ces préconisations dans ses appels d'offres. Dans ces conditions les matériaux excédentaires pourront être recyclés et introduits dans l'économie circulaire.

Observations du commissaire enquêteur :

Ces détails sur la gestion des déblais me paraissent confirmer une bonne gestion de ces déblais.

Risque d'inondations :

1°/ Arguments passés des services de l'Etat :

Rg1, Rg 2, Co 8 , @10, @ 29, @ 26, Rg 20,* Lors de l'analyse réalisée à l'occasion de la concertation de 1998 précédant la DUP retenait le tracé Sud, la direction départementale de l'équipement mettait en évidence « au droit de Marquixanes la nouvelle voie peut être submergée. Elle est par ailleurs à proximité immédiate des berges très instables de la Têt.

*Ce que confirme l'avis de la DDTM le 17 juin 2019 « le tracé retenu est partiellement concerné, par le lit majeur exceptionnel de la Têt (extrémité Ouest), par une zone de versant inondable par surcote, par la traversée du torrent de la coma d'Espira.

*(analyse comparative des variantes) à propos de la variante Nord, l'impact est modéré sauf au droit de Marquixanes où le contournement Nord portera atteinte aux rives de la Têt.

* Conclusion : Au regard de ces éléments, la réponse à votre courrier par le porteur du projet peut se formuler ainsi : on ne retient pas un calage plus réaliste car cela ferait apparaître l'impossibilité de faire passer une route sur ce secteur sans porter atteinte à la ripisylve du fleuve par les ouvrages de défense nécessaires à l'infrastructure. »

@ 29 , @ 10 * entre 1986 et 2014, six arrêtés constatant l'état de catastrophe naturelle , sur la commune de Marquixanes, ont été publiés.

@ 13 * le dimensionnement des ouvrages de gestion des crues pose question dès lors qu'ils ne sont pas dimensionnés pour gérer de manière transparente des crues qui seraient équivalentes aux plus fortes crues historiquement relevées sur ce territoire.

* Le changement climatique est pourtant susceptible d'augmenter les risques et la fréquence d'épisodes intenses.

* Globalement, le risque inondation est appréhendé avec une trop grande légèreté, l'ouvrage pouvant être fortement impacté en cas de crue exceptionnelle

Réponse du maître d'ouvrage :

Les extraits produits, issus des précédentes concertations relatives à l'aménagement de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades qui a été déclaré d'utilité publique et ensuite abandonné correspondent à un projet différent de celui objet de la demande d'autorisation puisqu'il s'agissait d'une route à 2x2 voies avec des échangeurs dénivelés. Les projets ne peuvent pas être comparés en l'état.

Le risque géologique était évalué comme moyen pour la variante Nord à une échelle plus importante que le projet actuel conformément aux extraits joints en annexe 1.

De nouvelles études ont été réalisées depuis 1998 et ont permis de conclure à la faisabilité du projet envisagé. Les hypothèses de conception partagées avec la DDTM ont été rappelées dans la note ci-jointe du bureau d'études SETEC. Les services instructeurs n'ont par ailleurs pas formulé de nouvelles remarques sur le sujet du risque inondation.

Observations du commissaire enquêteur :

Le changement d'une deux fois deux voies en une deux fois une voie, diminue effectivement certains impacts. Mais d'autres existent toujours, comme l'instabilité des berges soulignée en 1998 et à plusieurs reprises dans l'historique de cette déviation. La distance entre la limite du projet et le haut de la berge actuelle moins importante dans la version deux fois une voie est inconnue, la question est de savoir si elle est suffisante.

2°/ Verrou géomorphologique :

Rg 13, Rg 20,* Je tiens à signaler que ce terrain est impacté par les crues, au niveau de l'amont du verrou géomorphologique. En cas de crue, l'eau file tout droit, inonde le terrain

et érode les berges qui soutiennent l'accueil et les constructions de mon entreprise. Jusqu'à présent, y compris en 1992 l'eau n'a pas endommagé les bâtiments par contre les berges ont été bien endommagées.

* En 2019 ou 2021 lors de la tempête Gloria l'eau s'est arrêté à environ 4m des constructions sachant que ces dernières se situent à environ 7 m du lit. Mes constructions sont environ à 3 m sous le niveau de la terrasse alluviale.

* Je me demandais s'il n'était pas possible de mettre en place de gros blocs au niveau de l'amont du verrou pour maintenir la rivière dans son lit actuel, ceci afin de limiter l'érosion des berges, surtout au niveau de l'amont de ce verrou où la distance entre le lit de la Têt et le bord de l'ouvrage est très courte

Rg 2 , @ 29 * La commune de Marquixanes est une zone sensible en raison d'un facteur aggravant de l'aléa, un verrou géomorphologique. La carte de l'AZI relative à ce facteur, ainsi que ses commentaires ne figurent pas sur la carte présentée dans le dossier.

@ 10 La commune de Marquixanes est ainsi une zone sensible pour gérer cet aléa (AZI 66 page 15/35).

On peut constater que la carte présente dans le dossier d'enquête ne correspond pas à la carte de référence que nous avons retrouvée sur le CD rom de AZI 66. En effet, sur ce CD rom un encadré violet prenant la forme d'un losange écrasé pointe le risque majeur, il est par ailleurs accompagné de quelques commentaires, qui ne figurent pas non plus sur la carte présentée dans la documentation :Il nous est présenté dans la documentation une carte ne portant aucune trace de ce risque, c'est d'autant plus ennuyeux car la totalité du projet se situe dans cette zone présentant un risque majeur parfaitement identifié.

La carte présentée dans les documents d'enquête ne porte pas les observations essentielles figurant sur la carte établie par les services de l'État à savoir la présence d'un risque de surcote qui conduirait à la possible destruction de l'ouvrage et à coup sûr à l'effondrement des berges de la Têt.

@ 26 * la carte du secteur figurant dans l'AZI a été « falsifiée » (on a effacé le verrou)

Observations du commissaire enquêteur :

Ce verrou est un élément important pour les opposants au projet. Il a déjà été mis en évidence en 2021, lors de l'enquête publique sur la DUP puis lors du recours contre la décision de M.le Préfet à propos de cette même DUP . Or ce point n'est pas abordé dans le dossier, et le document qui serait susceptible d'y faire référence (extrait de l' AZI) dans la réponse à mon premier courrier ne porte pas les indications relatives à ce verrou.

C'est la nécessité, d'une information complète pour le public qui a motivé mon second courrier en cours d'enquête.

Je considère que cet élément doit être abordé bien que selon tous les interlocuteurs que j'ai interrogés, en 1940, l'eau n'est pas passée par dessus le plateau alluvial.

J'ai constaté qu'il était composé d'un gros bloc rocheux, dans le lit mineur mais que plus haut on retrouve la consistance alluviale du plateau.

D'abord, parce qu'il dévie la Têt de son itinéraire le plus direct, qui en son absence passerait sur le fuseau d'étude. Qu'il renvoie l'eau sur l'autre berge, beaucoup plus rocheuse, qui elle même la renvoie vers la berge instable où repose le projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tel qu'indiqué dans la précédente note transmise, la carte correspond à un extrait des données issues de l'Atlas des Zones Inondables (AZI) qui constitue la traduction des observations géomorphologiques du secteur. Seules les couches relatives à la localisation potentielle de présence d'eau, ont été reportées pour plus de clarté. Cette carte provient de la page 78 du dossier d'Etude d'Impact.

Les éléments de contexte tel que des verrous hydrauliques et autres données (repères de crues...) n'ont pas été indiqués car ils n'apportaient pas d'éléments de compréhension pour le public.

Le verrou présent sur la carte d'origine est constitué par la haute terrasse alluviale du village de Marquixanes en rive droite de la Têt. Le projet envisagé ne va pas modifier ce dernier ni provoquer une évolution de nature à aggraver le risque inondation c'est pourquoi il n'a pas été reporté par le prestataire du Département (cf. note hydraulique amendée ci-jointe et extrait ci-après).

De façon, plus détaillée, le rapport de présentation de l'Atlas Départemental des Zones Inondables des Pyrénées-Orientales (juillet 2008) précise que ce figuré ne représente pas

une zone inondable à proprement parler, mais indique qu'il existe un facteur pouvant entraîner une élévation du niveau des eaux et un dépassement des limites hydrogéomorphologiques. Toutefois, le rapport de présentation ne précise pas quel lit (mineur, moyen, majeur ou exceptionnel) pourrait être élargi en cas de dépassement.

Ce facteur est présenté comme suit : « *Les gorges et les verrous se caractérisent par une vallée étroite et encaissée (gorges) ou un resserrement ponctuel de celle-ci (verrous). Les crues n'ont alors plus l'espace nécessaire pour s'épandre latéralement, ce qui se traduit par des vitesses et des hauteurs d'eau plus importantes. Les villages implantés dans de tels sites sont particulièrement exposés.* »

Cela signifie qu'il existe à ce point de la Têt une rupture du régime hydraulique en crue. Au passage du verrou les vitesses et les hauteurs d'eau dans le lit mineur et le lit majeur sont plus élevées que sur des secteurs de la Têt dont le lit d'expansion est plus large.

Cependant, ni les relevés à la station hydrométrique de Marquixanes, ni aucun élément historique relevé sur la commune de Marquixanes (même pour l'Aiguat de 1940, pourtant très bien documenté sur la vallée de la Têt), ne permettent de confirmer le risque inondable de la terrasse sur laquelle est implantée le projet, au-delà des limites hydrogéomorphologiques.

Au vu de ces éléments, il apparaît que le risque inondable de la terrasse est très faible.

Observations du commissaire enquêteur :

Effectivement tous les contributeurs à qui j'en ai parlé ont déclaré qu'en 1940, l'eau n'était pas passé par dessus le plateau alluvial. En ligne droite, ce verrou est le seul obstacle entre la Têt et le projet, et c'est plutôt un point positif.

Compte tenu de son importance pour le public, il méritait d'être traité tout de suite dans le dossier, et surtout avec moins de maladresse.

3°/ Instabilité des berges :

@ 10, @29, * On ajoutera un extrait de l'avis de la DDTM dans la concertation inter-services préalable à la DUP en date du 17 juin 2019 qui identifie précisément les trois secteurs de risques que le dossier actuel au titre de l'autorisation environnementale continue d'ignorer ou de minorer malgré les trois avis réitérés de l'Autorité environnementale sur le projet : « *les berges de la Têt sont susceptibles de s'effondrer sous l'action des crues de la Têt. Ce paramètre doit être intégré dans la conception du projet pour la portion de linéaire située à proximité (échangeur avec la RD 35 a)*

En conclusion le projet paraît réalisable à ce stade. Des compléments devront être apportés dans la demande d'autorisation environnementale sur les points identifiés ci-dessus »

@ 32, @ 33, @ 39, Rg 20 * effondrements de la berge , projet trop proche de la berge, proximité de la future station de relevage.

Rg 14 * un article de presse de l'indépendant du 19 septembre 2018 au sujet d'un éboulement qui a provoqué la rupture du réseau d'égouts de Marquixanes et Eus.

* un éboulement d'une dizaine de mètres a été constaté qui a provoqué la rupture des canalisations de Marquixanes à Eus.

* depuis une 15 de jours un ballet d'utilitaires portant le logo de la régie des eaux a été constaté. Les employés ont répondu sonder les alentours du terrain à la recherche de la cause des fuites d'eau touchant le voisinage.

Rg 12 * Ce tracé Nord maintenu par les autorités malgré les crues centennales (1876 et 1940) malgré les affaissements de terrains de sept 98 et sept 99, où se sont produits d'importants dégâts = canalisation des égouts fracturées – berges instables (la régie des eaux ayant dû remonter les canalisations sur notre terrain à ma sœur et à moi même) ne paraît toujours pas opportun

Rg 14 * Il aura été délibérément minimisé voir ignoré, les risques inondation et instabilité du terrain lesquels avaient fait conclure aux ingénieurs de la DREAL en 1998 qu'il fallait écarter tout projet de route au Nord.

@ 10 * Lors de la première DUP, dont le projet proposait le contournement SUD, clôturée en 2020 l'évaluation des variantes Nord et Sud avait déjà fait l'objet d'études qui avaient permis d'écarter le tracé Nord du fait de problèmes techniques (instabilité du terrain terrasses alluviales) et de la nécessité de réaliser un enrochement, ce qui n'est plus autorisé aujourd'hui.

@25, * Le projet ne prend pas suffisamment en compte les risques liés à sa proximité d'avec la Têt. A cet endroit de resserrement de la vallée, les effets d'une montée des eaux ne peuvent qu'être aggravés par le passage en déblai de la déviation au droit du pont menant à Eus

*Le creusement que cela nécessite est une tranchée d'au moins 6 mètres de profondeur qui risque de morceler et fragiliser la terre-plein menant aux berges de la rivière.

@29 , @ 10 * Dans la dernière réponse succincte à vos questions on peut lire « seconde lettre adressée au MO par le commissaire enquêteur »: « Les ouvrages gérés par le Département n'ont pas été impactés par les éboulements évoqués par les contributeurs mais le Département intégrera cette donnée dans ses études à venir.

* D'autre part, le projet fera l'objet d'études géotechniques plus précises en phase de réalisation qui permettront de s'assurer de la stabilité dans le temps des ouvrages envisagés d'autant qu'aucune zone d'instabilité potentielle n'apparaît sur les documents faisant référence (cf. annexes 2 et 3). Les éventuels confortements de berges ou dispositifs de consolidation des sols qui apparaîtraient nécessaires à la suite de ces études approfondies pourront être intégrés au projet au prorata des besoins de celui-ci, la stabilisation globale des berges du cours d'eau n'étant pas de la compétence du Département..

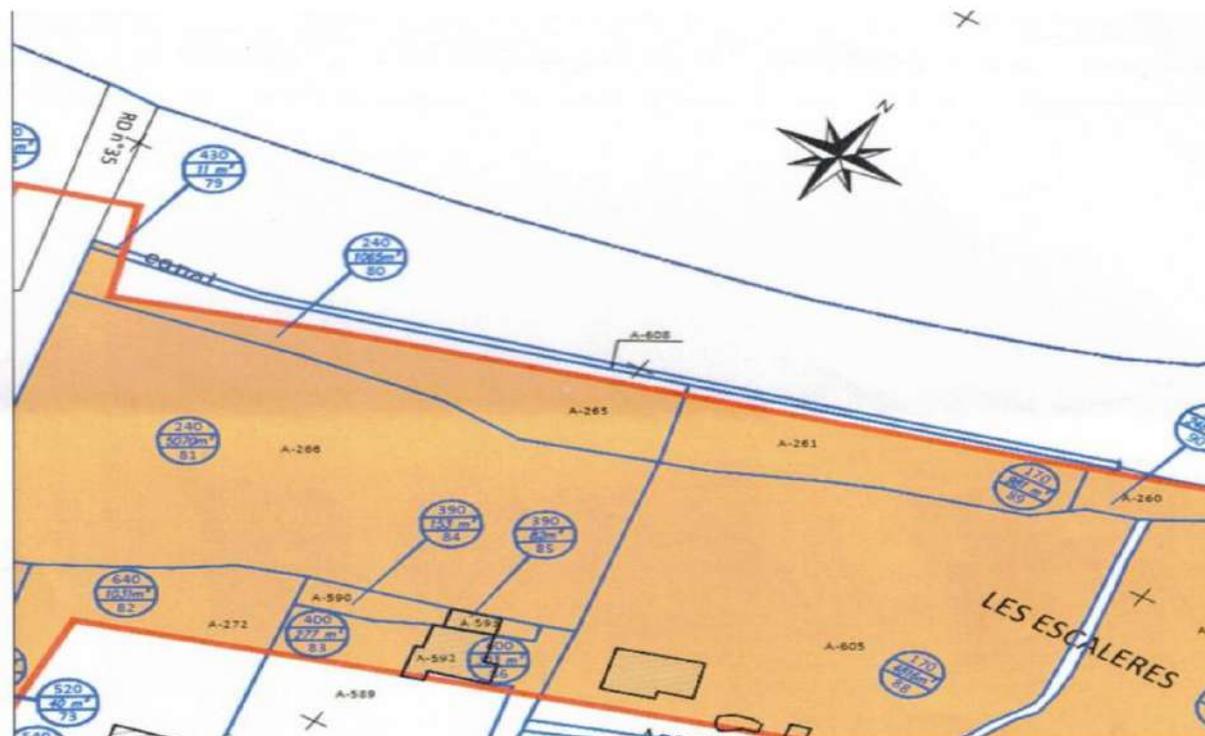
* Enfin, le projet n'aggraverait pas le risque d'instabilité des falaises ni le risque inondation. »

Cette réponse appelle deux remarques :

* En premier lieu, les ouvrages gérés par le Département n'ont pas été impactés ... il vous suffira d'emprunter la RD 35 soit vers Eus pour constater la présence de protections contre la chute de Blocs et la présence de nombreuses traces des glissements de terrain qui se sont succédés dans le temps et vers Arboussols la RD 35 menace de s'effondrer lors de la prochaine crue de la Têt.

* En second lieu, lors de la crue torrentielle de la Têt inférieure, du 16 au 20 octobre 1940 e PAPI 10 2020_SMTBV_PAPI_DIAGNOSTICv3.pdf énonce : « Au pont d'Eus, le cours est dévié, les eaux viennent taper contre le mur de soutènement de la route. Des prés, des champs de pommiers sont emportés, des canaux sont détruits. Le moulin Sylvestre est ensablé. La CD 35 est coupée. A Marquixanes les ruisseaux qui alimentent les deux moulins existants sont emportés. Prairie et jardins riverains sont emportés. Les moulins sont arrêtés... ». Cette dernière mention est importante, lors de la procédure d'expropriation, la DREAL a proposé à Mme Hollard, actuelle usufruitière de l'un des deux moulins, l'expropriation de la parcelle A 608 qui est celle évoquée ci-dessus... Il s'agit de l'actuel lit mineur de la Têt, les parcelles A 265 et A 261 sont actuellement à l'état de berge effondrée : (cf relevé cadastral ci-après)

* Enfin et surtout, le porteur du projet admet que la ripisylve de la Têt sera impactée si des « confortements de berges ou dispositifs de consolidation des sols sont nécessaires à la suite de ces études approfondies et que la stabilisation globale des berges du cours d'eau ne sont pas de la compétence du Département. » Le projet est donc en contradiction avec les objectifs du PAPI... III -



@ 26 * en 2018 et 2020 on a pu constater des effondrements de la berge, rien d'étonnant puisqu'on se situe sur des terrains alluvionnaires du quaternaire, des dépôts meubles plus ou moins caillouteux alors qu'en rive gauche la Têt coule le long d'une paroi rocheuse difficile à éroder contre laquelle elle vient bûter.

* En ce qui concerne les affouillements constatés sur les berges en rive droite (2018 – 2020) rien de plus normal car le fort courant en cas de crue même modérée ne suit pas une trajectoire rectiligne mais décrit des sinuosités creusant alors des « anses d'érosion »

* c'est dans ce secteur qu'il est prévu d'implanter une station de pompage, en rive droite, en bordure de rivière, venant s'ajouter à la nouvelle desserte de la STEP et à la voie de contournement.

* En cas de crue, d'éboulements à proximité du verrou géomorphologique difficile pour l'eau de trouver les espaces nécessaires à ses débordements, d'où augmentation de la vitesse et des hauteurs d'eau.

@ 25 * Le projet sera extrêmement proche du cours de la rivière ou le dévoiement de celui-ci vers le Nord rend l'érosion de la rive droite plus probable en cas de crue.
Rg 21, *(remise d'un courriel imprimé) lors de la première étude, à l'occasion d'une rencontre avec M. SIMON directeur DDE des Pyrénées-Orientales et une équipe d'ingénieurs et de géologues, m'avaient expliqué pourquoi ils avaient choisis la déviation Sud, la déviation Nord à l'aval du pont de la Têt, terrain DORANDEU et CANSOULINE présentait des risques d'effondrements dans la Têt et que la construction d'une sorte de béton coûterait une fortune. Raison pour laquelle la déviation Sud avait été retenue.
Rg 29 * L'instabilité des berges a été confirmée en 2018, 2020 par deux éboulements côté rivière (notre hypothèse, terrain gorgé d'eau suite à des arrosages plus pluies importantes.
* la réponse du maître d'ouvrage (plus de problème car on passe d'une deux fois deux voies à une deux fois une voie) me paraît un peu légère.

Zone rive gauche côté Eus .:

Rg 2 , **@ 10**, **@29** * quant à la rive gauche de la Têt on a pu récemment constater au cours des trois dernières années que des glissements de terrains ont eu lieu sur la route d'Eus près du pont. D'autres glissement de terrains peuvent advenir comme l'indique la carte issue de l'atlas du BRGM.
Rg 3 , **Rg 9** * des faits antérieurs d'effondrement de montagne à Marquixanes en 1920 côté Eus.
@ 25, * L'érosion de la rive gauche de la Têt est jugée hors sujet. Est il raisonnable de penser qu'en modifiant une rive d'un cours d'eau il n'y ait pas de conséquences sur l'autre ?

Observations du commissaire -enquêteur :

L'instabilité des berges, est peu évoquée dans le dossier. Cet élément était un argument en 1998 pour rejeter la version Nord.

Compte tenu :

- * des éléments fournis dans l'enquête publique, en particulier la référence cadastrale montrant qu'une des parcelle expropriées se trouve maintenant dans le lit mineur de la Têt,
- * mais aussi de l'indication par les contributeurs que les deux parcelles jouxtant la première ont été érodées par les crues.
- * des indications fournies sur les dégâts de la crue de 1940, en particulier la destruction des canaux qui alimentaient les moulins dont celui situé en rive du projet, qui confirment l'érosion de ces berges
- * qu'au droit du pont de la RD 35, j'ai constaté que les vestiges de ces canaux débouchent dans le vide et que la berge du projet se trouve en retrait de 5 ou 6 m.

Il serait intéressant de savoir :

qu'elle a été la largeur du plateau alluvial qui s'est effondré et à quelle distance des berges érodées, dans son endroit le plus étroit, se trouvent, la limite du projet, l'accès à la STEP, les installations de pompage et les bassins multi fonctions.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet a déjà fait l'objet d'études géotechniques et les éléments déjà disponibles ont été pris en compte. A ce stade, les études spécifiques du projet n'ont pas fait état d'un risque d'instabilité des berges.

Des compléments pourront être réalisés, mais les investigations appropriées sont impactantes du point de vue de l'environnement et du foncier. Elles nécessitent au préalable la maîtrise foncière et l'obtention des autorisations environnementales afin de ne pas lancer d'intervention impactantes (sondages à la pelle...) sans celles-ci. Elles pourront être réalisées ultérieurement après autorisation du projet.

Ainsi, tel qu'indiqué dans la précédente réponse, le projet fera l'objet d'études géotechniques plus précises en phase de réalisation qui permettront de s'assurer de la stabilité

dans le temps des ouvrages envisagés d'autant qu'aucune zone d'instabilité potentielle n'apparaît sur les documents faisant référence (cf. annexes 2 et 3). Cette étude géotechnique pourrait être couplée, selon les résultats des études géotechniques relatives une instabilité éventuelle des berges, à une étude hydraulique visant à préciser les risques d'érosion des berges pouvant être à l'origine d'instabilités (détermination des vitesses d'écoulement notamment).

Les éventuels confortements de berges ou dispositifs de consolidation des sols qui apparaîtraient nécessaires à la suite de ces études approfondies pourront être intégrés au projet au prorata des besoins de celui-ci.

Le Département précisait que la stabilisation globale des berges du cours d'eau n'étant pas de sa compétence car les enjeux dépassent la zone concernée par le projet. Les infrastructures intégrées au projet et notamment les rétablissements d'accès à la STEP et les autres équipements prévus seront conçus en conséquence.

En l'absence des données géotechniques issues des études à venir, le coût global du projet a intégré des provisions pour risques afin de permettre les adaptations techniques nécessaires sans remettre en cause celui-ci.

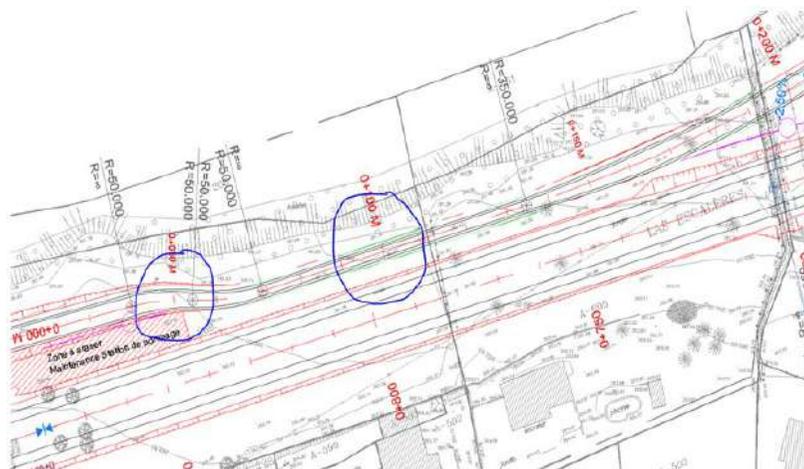
Le lieu-dit du Moulin évoqué est situé sur une terrasse alluviale plus basse que l'ancienne terrasse alluviale du projet, comme cela est visible sur la carte IGN au 1/25000^{ème} ci-après :



L'exposition aux crues, plus importante dans ce secteur du fait de sa topographie, est corroborée par l'AZI où les bâtiments en contre-bas du chemin du moulin (accès STEP) sont

situés en limite du lit majeur (et non du lit majeur exceptionnel).

Pour préciser la localisation du projet, la distance minimale qui sépare le projet de la crête des berges de la Têt est très ponctuellement d'environ 10 m (la voie a été réduite en largeur à cet endroit sous forme d'alternat le trafic étant très faible). Les études détaillées préciseront les implantations exactes des entrées en terre du projet.



En conclusion, le projet sera conçu en phase de réalisation pour s'adapter aux différents enjeux identifiés et notamment ceux liés au maintien de la stabilité des berges existantes.

Observations du commissaire enquêteur :

Le maître d'ouvrage précise qu'à ce stade les études spécifiques n'ont pas fait état d'un risque d'instabilité des berges.

L'instabilité des berges qui nous intéresse ici, est celle qui est due à l'impact d'une possible d'une crue qui éroderait le plateau alluvial actuel, comme cela a été constaté en 1940 par la destruction des canaux alimentant les moulins, canaux qui étaient surélevés par rapport au lit mineur, comme en témoignent les vestiges au niveau du pont de la RD35a.

Le maître d'ouvrage ne répond pas à la question relative à la largeur du plateau alluvial qui s'est effondré. Il indique que le projet se situe à 10 m de la limite haute des berges actuelles.

4°/ Zones d'inondations :

Rg 2, @ 29 , @10 * l'AZI identifie des lieux à risques en matière d'inondations, quelques habitations, une partie du hameau des Escalères, 130 m de route nationale et 110 m de routes départementales, 110 m de voie ferrée. Ces informations ne figurent pas dans le dossier d'enquête

* la zone Ouest de Marquixanes en limite avec la commune d'Eus, serait toujours selon l'AZI impactée au travers de 10 personnes, une partie du mas Gazé et du mas Fabre, 160 m de route nationale et 1 km de routes départementales, 100m de voie ferrée.

* De plus, dans ce même document, au tout début du territoire de la commune d'Eus, village voisin de Marquixanes seraient impactés sur la zone ouest. :- environ 10 personnes.

* Nous espérons que l'évacuation des eaux pluviales est prévue au niveau du stockage des terres végétales positionnées sur les canaux d'irrigations existants ainsi que leur continuité.

29 * (coma d'Espira) Avis délibéré n°2020-123 du 19 mai 2021- Déviation de la RN116 à Marquixanes (66) Page 16 sur 21 la possibilité d'embâcles liés à la présence d'une pile n'est pas évoqué alors que la configuration très encaissée à cet endroit semble l'augmenter.

* Le risque d'inondation par remontée de nappe est évoqué sans précision. L'AE recommande d'affiner l'étude de la sensibilité du projet aux crues et aux inondations par remontée de nappe, de prendre en compte la formation d'embâcles du fait de la création d'une pile en lit majeur pour réévaluer le risque associé, et plus généralement de présenter l'articulation du projet avec le programme d'actions pour la prévention des inondations du bassin versant de la Têt. »

*À l'ouest, le projet débouche, avant le rond-point, dans le lit majeur exceptionnel de la Têt comme le relève le courrier de la DDTM en 2019. Dans cette zone l'AZI mentionne une zone inondable : Le projet suppose donc d'effectuer un remblai afin de réaliser la route ce qui modifie nécessairement l'écoulement de la Têt en lieu et place de l'actuel verrou dont l'un des effets est justement d'accroître la surcote du fleuve. Au regard de ces trois points, il est particulièrement important d'évaluer précisément les plus hautes eaux comme vous l'avez rappelé dans votre question initiale avant le début de l'enquête, et comme le demande l'AE, pour la troisième fois, dans son dernier avis repris dans l'actuel dossier d'autorisation environnementale (alors même que le porteur du projet s'était engagé à le faire) :

@31 , @ 32 , @33, @ 36* Risque d'inondation insuffisamment traité.(ex : calcul sur un débit de 540m³/s, embâcles sur la coma d'Espira, remontée des nappes en cas de fortes pluies)

Rg 20, On a déjà vu monter l'eau au niveau du champ de kiwi de M. FABRE en 1992.

Observations du commissaire enquêteur :

Le champ de Kiwi dont parle ce contributeur se trouve dans la partie Ouest, du projet, au niveau de l'accès au futur rond-point. Il se trouve dans le lit majeur de la Têt, et va donc recevoir du remblai pour soutenir la structure de la nouvelle route. Ce faisant il limitera le champ d'expansion de la crue.

De quel volume parle t-on, existe t il de ce fait un risque de surcote ?

A cet endroit, la berge de la Têt est très proche du projet, pourriez vous indiquer qu'elle distance les sépare ?

N'y a t-il pas un risque de remontée des nappes, dans le déblai, en cas de crues ?

Il semblerait qu'une zone inondable située à l'Est de Marquixanes, au niveau de la Coma d'Espira soit très proche du passage qui doit être réalisé sous la voie SNCF . Ce point de passage particulier est il concerné par cette zone inondable, et si oui qu'elles sont les mesures envisagées ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant le champ de kiwis :

Ce secteur à l'ouest du projet (avant le giratoire en venant de Perpignan) est en limite du lit majeur exceptionnel (avec les imprécisions de la cartographie AZI) mais en dehors du lit majeur. Nous renvoyons à la note sur le risque inondation transmise en cours d'enquête (Mise à jour Octobre 2024).

Dans la partie ouest du projet, la distance minimale qui sépare le projet de la crête des berges de la Têt est très ponctuellement d'environ 5m (sur une longueur d'une dizaine de mètres). Il s'agit d'un secteur où la topographie a été localement remaniée et les études détaillées préciseront les implantations exactes des entrées en terre du projet. Par ailleurs, les investigations géotechniques complémentaires évoquées permettront de confirmer et d'optimiser les profils de terrassement pour tenir des contraintes de site localisées (un redressement localisé des pentes de talus du projet permettra d'éloigner les entrées en terre de la crête des berges de la Têt).

Concernant le risque de remontée de nappes, il convient de se référer à la réponse apportée au CNPN : « *Le projet n'aggrave pas le risque de remontées de nappe mais prend en compte la présence d'une nappe superficielle directement alimentée par les pluies (dispositions constructives).* »

Par ailleurs, la présence de la nappe dans les alluvions est prise en considération dans la conception du déblai qui prévoit des dispositions constructives particulières pour tenir compte de la présence de cette nappe. Les études géotechniques complémentaires, y compris de suivi de piézométrie, permettront de préciser le dimensionnement détaillé de ces dispositions, notamment les modalités de drainage des talus raidis ou ouvrages de type mur qui seront mis en œuvre.

Le projet de franchissement de la Coume d'Espira entraîne un rehaussement très localisé de la ligne d'eau centennale, uniquement au droit de l'ouvrage d'art de la future RD66, de l'ordre de 10 cm au maximum s'atténuant à 0 cm à 40 m en amont du projet.

Cet impact est très localisé et n'entraîne pas d'augmentation du risque inondations au droit d'enjeux notamment au niveau de la voie SNCF.

Compléments apportés par le Maître d'ouvrage :

Les bassins du projet sont destinés à écrêter les eaux pluviales en provenance de la chaussée, à traiter la pollution chronique et à gérer une éventuelle pollution accidentelle. Le projet n'intercepte pas la Têt et ne sera pas submergé en cas de crue centennale de la Têt. Il n'aggrave pas par ailleurs le risque inondation.

La qualité de la ressource en eau ne devrait pas être modifiée puisque des mesures de protection des eaux sont imposées pour ce genre de projet. Une artificialisation supplémentaire des milieux traversés est attendue. Cependant, les mesures imposées pour ce type de projet permettent de retrouver des conditions similaires en termes de qualité et quantité des écoulements.

Une partie de la RN116 à l'Est sera déconstruite, représentant une surface de 2080 m² mais l'itinéraire actuel est nécessairement maintenu pour la desserte locale de Marquixanes. Une autre partie de la RN116 entre l'accès Est et l'ouvrage de la voie ferrée sera également déconstruite à hauteur de 400 m².

Risque d'embâcles extrait El page 360 réponse CNPN :

« Les risques d'embâcles au niveau du viaduc de franchissement de la Coma d'Espira sont limités, notamment par le fait que l'ouvrage actuel de la RN116 situé en amont du projet est plus sensible à ce risque.

Le projet n'aggrave pas le risque de remontées de nappe mais prend en compte la présence d'une nappe superficielle directement alimentée par les pluies (dispositions constructives).

En termes de vulnérabilité et de qualité des eaux, on peut noter que dans le cadre de la réalisation du projet, les eaux pluviales de ruissellement sur les chaussées seront traitées conformément aux préconisations et référentiels techniques en vigueur, ce qui n'est pas le cas de l'itinéraire actuel. Ainsi, le projet aura pour effet de réduire les risques de pollutions chroniques et accidentelles par rapport à la situation actuelle »

Concernant la ZI à l'Est de Marquixanes : Remarque « Il semblerait qu'une zone inondable située à l'Est de Marquixanes, au niveau de la Coma d'Espira soit très proche du passage qui doit être réalisé sous la voie SNCF . Ce point de passage particulier est-il concerné par cette zone inondable, et si oui qu'elles sont les mesures envisagées ? »

Le projet de franchissement entraîne un rehaussement très localisé de la ligne d'eau centennale, uniquement au droit de l'ouvrage d'art de la future RN116, de l'ordre de 10 cm au maximum s'atténuant à 0 cm à 40 m en amont du projet. Cet impact est très localisé et n'entraîne pas d'augmentation du risque inondations au droit d'enjeux notamment au niveau de la voie SNCF.

observations du commissaire enquêteur :

Le maître d'ouvrage précise que la partie Ouest du projet, ou prendrait place le rond-point, se situe en limite du lit majeur exceptionnel de la Têt. Pourtant un contributeur signale avoir vu l'inondation arriver dans ce champ de kiwi en 1992.

Je note que la distance entre le projet et la crête des berges de la têt est de 5 m. Toutefois il n'y a pas d'indication d'antécédent d'effondrement de berge, du fait de la crue, à cet endroit.

Les dispositions prévues pour la gestion des nappes paraissent satisfaisantes.

5°/ Aiguat de 1940 :

Rg 2 , @ 29 * détail des crues de 1876, 1940 et conclure que le débit normatif dit centennal est parfois plus que doublé,

* six arrêtés de catastrophes naturelles ont été pris dans le département pour cause d'inondations,

* le projet prend naissance dans la coume d'Espira et se termine pratiquement sur le correc-del-ques deux torrents qualifiés de dangereux par l'ADZI 66

Rg 4 * sur la présence de nombreux embâcles présents au fond « des gorges de la rivière Têt ». Il existe plusieurs embâcles (parfois très imposants) qui barrent toute la rivière et qui en cas de crue peuvent faire barrage.

@ 10 * (Le maître d'ouvrage reconnaît que la crue de 1940 est le plus fort événement connu de cette ampleur dans le Conflent.) Une grande partie de la documentation existante sur cette catastrophe a été fournie aux commissaires enquêteurs ainsi qu'au Tribunal Administratif qui apporte la preuve des dégâts causés sur la zone même sur laquelle les installations du contournement sont prévues or le maître d'ouvrage considère qu'en l'absence de données documentées sur cette crue elle ne peut être utilisée en référence pour le dimensionnement du projet .Il nous apparaît que cet argument ne peut être retenu. La station de Marquixanes n'existait pas en 1940, mais si elle a été créée c'est bien pour surveiller cette zone considérée comme à risque fort. Cependant il devrait être possible d'extrapoler les hauteurs d'eau et les débits en fonction des données récupérées à Perpignan ou à d'autres stations. Il doit bien exister quelque part un modèle de calcul permettant d'approcher l'évaluation de ce risque. On remarque qu'un comportement proche a été constaté pour l'Atlas départemental des zones inondables des Pyrénées orientales (AZI)

* Le fait de minimiser où de ne pas prendre en compte le risque de telles catastrophes peut avoir pour conséquence la perte de l'investissement L'aiguat* de 1940 (*terme Catalan pour désigner une crue importante) est la référence actuelle en termes d'inondation exceptionnelle pour le bassin versant de la Têt. Les précipitations, moyenne de l'ordre de 750 mm sur la seule journée de 17 octobre, ont été localisées sur la partie Sud du bassin versant, en particulier sur les contreforts du Canigou, générant ainsi de forts débits des affluents.

* rive droite : sur le Cady, à Vernetles-Bains, le débit de cette crue de référence est estimé à 300 m³/s (pour un débit centennal de 200 m³/s). (Cf. planche cumul pluviométriques ci-avant). Sur le Boulès, le débit retenu est de 635 m³/s (pour un débit centennal de 300 m³/s). À l'aval, la montée des eaux fût très rapide puisque dans la traversée de Perpignan (au niveau du pont Joffre) le niveau d'eau est passé de 1 m à 5.60 m en une dizaine d'heures seulement. Les débits de pointe de la Têt estimés pour cet événement sont de 2 000 m³/s (+3.5 m à l'échelle du pont de Millas) à Millas et 3 620 m³/s à Perpignan. L'Aiguat de 1940 a marqué les mémoires. Vernet-les-Bains est une des communes les plus marquées par l'événement avec 71 pavillons rasés et 5 hôtels en partie détruits. Le Vernet et le Cady ravagent 50 ha de vergers et pâturages. Le village de Mantet n'est plus habitable, à Olette la voie ferrée est emportée sur plusieurs centaines de mètres, à Villefranche des fermes et des champs sont emportés. »
On remarque que le débit normatif dit centennal est parfois plus que doublé. Ce qui est totalement négligé volontairement aujourd'hui dans le dossier sur l'ensemble de la zone d'emprise bien au-delà de la problématique très localisée de l'étude hydraulique de l'ouvrage de la Coma d'Espira qui sous-estime les débits locaux. Qu'advierait-il s'il était doublé ?

@ 16 * Certes, ce projet n'aggraverait peut-être pas le risque, mais ce risque d'inondation est bien réel et ne pourra, d'après les prévisions du GIEC, qu'aller en s'aggravant.

@29 * « L'Ae recommande d'utiliser le plus fort événement connu pour déterminer les plus hautes eaux connues »

le MO a répondu :

« le plus fort événement connu est la crue de 1940. Toutefois, l'absence de données documentées sur cette crue en particulier sur la Têt, a été confirmée par le service police de l'eau de la DDTM Pyrénées-Orientales. En conséquence cette crue ne peut être utilisée en référence pour le dimensionnement du projet et évaluer la tenue des ouvrages comme demandé par l'autorité environnementale dans son avis. Les données hydrauliques jointes au dossier utilisent les données de pluviométrie de la station de Perpignan qui semble la seule disponible, mais relativement éloignée et peu représentative du périmètre. »

Dans le PAPI Têt on peut lire notamment : On constate que sur cet extrait du PAPI les débits sur l'ensemble des relevés sont 1/3 supérieur au débit centennal. Ensuite, le PAPI donne des références chiffrées exploitables à proximité immédiate à Vinça et non pas à Perpignan. Page 40 document PAPI Têt 2021/2023 : 10-2020_SMTBV_PAPI_DIAGNOSTICv3.pdf : En amont de Marquixanes on trouve : Page 41, document PAPI 10-2020_SMTBV_PAPI_DIAGNOSTICv3.pdf : Au barrage de Vinça : Page 83, document PAPI10-2020_SMTBV_PAPI_DIAGNOSTICv3.pdf :

Tableau 3: Débits (en m³/s) des crues historiques sur la Têt

Sous-bassins versants Têt	1940	1992		1999		2020
	Q naturel	Q naturel	Q observé	Q naturel	Q observé	Q observé
Serdinya		300				
Villefranche-de-Conflent		619				
Marquixanes		1000				
Vinça	1500-1815	1130	200	126	126	
Rodès			260			
Pont de Millas	2000					
Perpignan Pont Joffre		2120	1190			
Perpignan	3620				853-1100	1300

- On ajoutera la déclaration de Mme la Ministre Pannier-Runacher « Nos systèmes de modélisation des cours d'eau sont dépassés, nous n'avons pas le recul historique et scientifique pour correctement les modéliser ». Ici, cette excuse ne pourra même pas être évoquée !

@ 26 * Les auteurs du dossier affirment « il n'est pas mentionné d'éléments documentés associé à cette crue (1940) concernant les dégâts sur Marquixanes. Cette position est d'autant plus surprenante que les scientifiques s'accordent pour reconnaître qu'avec le dérèglement climatique tous les extrêmes seront aggravés.

Observations du commissaire enquêteur :

Ce point est le plus important du dossier. Jusqu'à présent le MO, ayant constitué le dossier, a répondu aux différentes sollicitations y compris celle de l'Autorité environnementale à propos des plus hautes eaux connues, que le seul élément connu était la cote relevée à Perpignan, ville éloignée de Marquixanes. Or les documents fournis par un contributeur montrent que des éléments existent pour la situation à Vinça (soit 1800 m³/s). Bien sur, cette mesure peut être légèrement tempérée car il existent de petites arrivées d'eau, plus la Lentilla, plus importante, entre Marquixanes et Vinça.

Toutefois on peut constater qu'à propos de la crue de 1992, la différence entre Vinça (1130 m³/s) et Marquixanes (1000 m³/s) n'est pas très importante.

En tenant compte de ces données, il serait intéressant de connaître vos conclusions sur la tenue des ouvrages, et les risques sur l'érosion de la berge proche du projet

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant le débit de la Têt pris en référence, le débit de l'épisode de 1940 au droit de Marquixanes est une estimation issue de différentes sources (AZI, études barrage de Vinça, RTM) et qui est donné à des endroits différents selon ces sources (au droit de Marquixanes ou du barrage, ce qui inclus ou non les affluents comme la Couma d'Espira ou La Lentilla).

Ce débit est supérieur à celui pris en référence, qui lui est connu par une station de mesure à Marquixanes en amont de la Coma d'Espira.

Il est rappelé dans la note hydraulique de SETEC « *que la hauteur d'eau maximale mesurée à cette station est de 7,9m (correspondant à la crue du 26/09/1992), ce qui correspond à une cote NGF d'environ 252m, supérieure de 2,6m à la cote estimée de la crue centennale à cet endroit (environ 249m NGF)* ».

Et que par ailleurs, « *Cependant, ni les relevés à la station hydrométrique de Marquixanes, ni aucun élément historique relevé sur la commune de Marquixanes (même pour l'Aiguat de 1940, pourtant très bien documenté sur la vallée de la Têt), ne permettent de confirmer le risque inondable de la terrasse sur laquelle est implantée le projet, au-delà des limites hydrogéomorphologiques* ».

Tel que validé par les services instructeurs le projet n'est pas remis en cause par ces éléments.

Extrait page 336 EI réponse AE :

« Les modélisations hydrauliques jointes au dossier utilisent les données de pluviométrie de la station de Perpignan qui semble être la seule disponible, mais relativement éloignée et peu représentative du périmètre. La remarque formulée lors de la première demande de compléments est renouvelée. Sans nécessairement refaire les modélisations, il convient de vérifier que les pluies de projet retenues sont compatibles avec les données issues de sources plus proches géographiquement. Une modélisation hydraulique de la Coma d'Espira a été réalisée pour identifier les impacts du projet sur la crue centennale (rapport joint en annexe de la pièce F - Etude d'impact actualisée). Pour la modélisation de la crue centennale, il n'est pas nécessaire de retenir une crue centennale de la Têt en condition limite aval, car la concomitance des deux occurrences conduirait à un événement dont la période de retour serait très supérieure. »

Observations du commissaire enquêteur :

Le maître d'ouvrage considère que les éléments fournis par les contributeurs en ce qui concerne les estimations de débits en 1940 ne sont pas suffisantes pour les prendre en considérations.

Pourtant il précise aussi, « il convient de vérifier que les pluies de projet retenues sont compatibles avec les données issues de sources plus proches géographiquement ». Je rappelle que les pluviométries de météo France à Marquixanes en 1940 sont de 400 à 600 mm pour moins de 100 m en 1992 et il semble donc que les estimations en débit de la Têt, fournies par le public à savoir entre 1500m³/s et 1800 m³/s à Vinça tout proche, en 1940 ne semblent pas anormales pour une telle pluviométrie. L'apport de la lentilla, le principal affluent de la Têt et des quelques ruisseaux existants entre Marquixanes et Vinça représentait 13 % du débit de la Têt en 1992. La recommandation de l'Autorité environnementale de retenir 1300 m³/s comme référence pour les plus hautes eaux connues est beaucoup plus pertinente que celle retenue par le maître d'ouvrage soit 1000 m³/s pour une pluviométrie de moins de 100 mm .

Pour la période de retour, il s'agit d'une méthode basée sur des éléments passés alors que le maître d'ouvrage lui-même, indique dans sa synthèse des enjeux au niveau du climat « intensification des événements extrêmes, pluies diluviennes »

6° / Risque sismique :

@10 * Il n'a par ailleurs, pas été relevé d'informations, mais cela nous a peut-être échappé, portant sur une étude de sol, ce qui est étonnant, car ayant fait construire notre maison en 2014 à 200 m environ de la voie envisagée sur une terrasse alluvionnaire, une telle étude avait été exigée par l'architecte. Les résultats des sondages nous ont amené à réaliser des fondations plus profondes que celles qui étaient prévues.

Le permis de construire comportait aussi une exigence : le respect des normes antisismiques qui couvre la zone. Il ne semble pas que le projet de contournement ait tenu compte de cette situation alors qu'il comporte plusieurs ouvrages d'art.

Co 8 * (copie du courrier adressé au BRGM) La secousse sismique en Ariège du 28 novembre 1920 a occasionné un gros effondrement de montagne face à Marquixane (300m de longueur au sol, , hauteur 50 m, épaisseur moyenne 30 m, volume estimé 45 000m3).

* la route projetée étant en partie réalisée en sous-sol naturel, ce qui en matière de tenue des terres de falaises au dessus du lit de la rivière sur une hauteur de 8 m, en strates alluvionnaires, n'est pas une bonne résistance aux abords d'un milieu aquatique ayant parfois des effets torrentiels

* avez vous été missionné pour vous exprimer sur la faisabilité dans le cadre de ce projet.

Observations du commissaire enquêteurs :

Bien que situé sur la rive opposée au projet le risque d'éboulement à une certaine importance.

Le risque existe, même s'il est considéré comme modéré (niveau 3 / 5). Il est donc prudent d'en envisager les conséquences, ne serait ce que pour les mesurer, ce qui n'est pas fait dans le dossier.

J'ai constaté sur place, la présence de très gros bloc rocheux, dans le lit mineur de la Têt, en contre-bas de la saignée de l'éboulement ainsi que la consolidation du support de la RD 35 , qui laisse supposer, comme l'indiquent les contributeurs que la route a été emportée.

Je suppose, peut être à tort, que les matériaux tombant dans le lit de la Têt ne seraient pas déblayés, compte tenu des hauteurs de berges.

La première conséquence d'une quantité importante de matériaux, dans le lit de la Têt, pourrait être de réduire le champ d'expansion, à un endroit déjà rétréci par la présence du verrou. De plus, c'est sur cette berge que le verrou renvoie le cours de la Têt.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tel que précédemment indiqué, le phénomène d'instabilité des berges et en particulier de glissement de terrain a été modélisé par le BRGM (cf. Annexe 2) et le long de la RD 35 il a été évalué à faible à très faible au niveau du site projet. L'extrait du site géorisques présenté en annexe 3 confirme l'absence de glissement dans cette zone. Seuls des éboulements localisés sont recensés et traités par des dispositifs de retenue. La survenue d'un incident majeur de type glissement de falaise n'a pas été évaluée car peu probable et ses conséquences ne sont par ailleurs par liées au projet qui n'aggraverait pas ce risque.

Le service de Restauration des Terrains de Montagne (RTM) a été sollicité en complément par le Département. Différents évènements de chutes de blocs ont été recensés, les cartes ajoutées en annexe 2 bis représentent le risque de chutes de blocs. Le Département gère ces chutes de blocs qui parfois ont conduit à des fermetures temporaires de la route départementale mais pas à des déversements importants de matériaux dans le lit de la Têt. Ces phénomènes constatés par de nombreux contributeurs ne sont pas la preuve qu'un incident majeur pourrait survenir et contribuer à réduire le champ d'expansion de la Têt avec des conséquences sur la commune de Marquixanes.

Un éboulement en grande masse de la falaise en rive gauche est donc évalué comme un risque faible à très faible. Les risques identifiés dans la zone actuellement, correspondent à des évènements ponctuels de la chute de blocs de quelques mètres cubes. Sur les 15 dernières années les évènements recensés par le service de RTM correspondent à des chutes de blocs ou des coulées boueuses avec un impact essentiellement sur la RD 35. L'origine de ces évènements est systématiquement liée à des épisodes pluvieux conséquents qui pourraient se multiplier dans les années à venir avec les effets du changement climatique mais les conséquences resteraient limitées à des désordres ponctuels et superficiels dont les volumes n'engageraient pas le lit de la Têt.

Observations du commissaire enquêteur :

Le maître d'ouvrage indique que le risque d'éboulement en grande masse de falaise est évalué comme faible à très faible et que si leur fréquence venait à augmenter les conséquences resteraient limitées.

Le contributeur ayant argumenté le plus sur ce point parle lui d'une secousse sismique survenue en 1920.

Milieu Naturel

1° / Impact sur le milieu :

@ 13, @32, @ 35 , @36, Co 9, Co 10, *fragmenter les milieux en créant une nouvelle barrière écologique, détruire des milieux naturels à intérêt écologique, qui sont des sites de repos ou de reproduction pour plus de 50 espèces protégées différentes,

@ 16 * Le projet va augmenter l'artificialisation des sols, fragmenter les milieux en créant une nouvelle barrière écologique, détruire des milieux naturels à intérêt écologique, qui sont des sites de repos ou de reproduction pour plus de 50 espèces protégées différentes. Les coûts financiers et écologiques de ce projet sont énormes et sans véritable intérêt public majeur.

* Ce ne sont pas moins de 80 espèces qui sont concernées par la demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées

* Le grand nombre d'espèces et d'habitats naturels à enjeux sur ce secteur montre bien l'intérêt patrimonial de ces milieux, et les aménagements prévus ne pourront que fragiliser la résilience de cet ensemble d'habitats

* Les boisements rivulaires de la Coma de l'Espira, la destruction d'une partie de cet habitat et la création d'une discontinuité écologique (d'autant plus sévère qu'il ne sera pas possible de maintenir ou de replanter des arbres à proximité des ouvrages pour respecter les contraintes de sécurité imposées par l'aléa "risque de tempêtes et de vents violents"

@15 * Le tracé « déviation Nord » est en contradiction avec les objectifs de conservation de la biodiversité, définis par différentes entités réglementaires : les sites Natura 2000, le parc naturel régional des Pyrénées Catalanes, le schéma régional de cohérence écologique.

* Dans un contexte de déréglementation climatique et de dégradation continue de la biodiversité. L'étude environnementale aurait dû être réactualisée, car celle –ci apparaît incomplète, insuffisante et décalée dans le temps. Quelques exemples concernant les protocoles de suivi d'inventaires et de caractérisation de la faune : Les Chiroptères n'ont fait l'objet que de 2 nuitées (Juillet 2018 et fin Octobre 2021) le printemps est négligé ; après émancipation des jeunes, les mois les plus intéressants se situent en août et en septembre. L'avifaune nicheuse a été inventoriée en 2018, les migrateurs pré-nuptiaux et post-nuptiaux ont été négligés. La faune aquatique a été expertisée uniquement en automne 2018 et 2021.

* La présence du Murin de Capaccini adapté au réseau hydrographique et au statut de conservation défavorable ainsi que d'autres espèces à enjeux forts et très forts devraient conduire à l'abandon de ce projet controversé.

@24 * En effet, les études démontrent que les nouvelles emprises entraineront : - - - - La destruction d'habitats d'oiseaux, d'insectes saproxylophages, de reptiles, d'amphibiens, de chiroptères (gîtes potentiels dans la ripisylve) et de mammifères ;

* D'importants dérangements liés au chantier (bruit, vibrations) puis à la mise en service de cette nouvelle infrastructure, qui jouxte la ripisylve de la Têt ;

* L'augmentation de la mortalité par collisions induites par cette déviation ;

* L'affaiblissement de la continuité écologique formée par la ripisylve le long de la Coma d'Espira ;

* La fragmentation de corridors de déplacement amont-aval dans une zone naturellement étroite et déjà très anthropisée.

@ 17 ,@ 19, @21, @ 23 , @32 , @ 33, @ 39, @ 40, Rg 26, Rg 27, L'impact écologique est important sur un corridor biologique fragile

@28 * Ce projet de déviation contribue à l'artificialisation de terres agricoles et d'espaces naturels dont la perméabilité, qui permet de freiner le ruissellement de l'eau vers la mer,

doit au contraire être sauvegardée. Il menace quelque 80 espèces dont il n'est pas sérieux de penser que la destruction soit «compensée» localement, alors que les sécheresses se succèdent et que la biodiversité s'effondre. Vulnérabilité face aux aléas climatiques

Rg 20, L'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du projet entre Prades et Bouleternère.

@ 22 * Il ne faut pas perdre de vue que la sauvegarde de la faune et la flore en doit en aucun cas se faire au détriment de la population.

Rg 11 Rg 28,* schéma de cohérence écologique = la rivière est un corridor d'importance +++

la rivière est un vivier fragile et la proximité de travaux n'est pas satisfaisante

* fort doute sur le suivi et la qualité des taux de compensationaussi sur la faible qualité (ou l'absence).....

* La réalisation du contournement contribue à éloigner le village de la rivière = à l'encontre des enjeux écologiques présents et futurs.

Co 4 et Co5 * Ils nous semblent néanmoins nécessaire que des aménagements environnementaux soient réalisés afin de maintenir et améliorer la faune et la flore existantes

(Il semble que cette déviation pourrait être un atout majeur pour la création de zones protégées pour les animaux et végétaux qui le méritent.

@10 * L'étude d'impact sur la biodiversité a été effectuée bien avant que la sécheresse ne s'abatte sur nos terres, or la situation de la flore et de la faune a sans doute subi des modifications sensibles sur ces lieux identifiés comme étant au centre de plusieurs corridors biologiques. Elle gagnerait à être mise à jour

* Nous espérons que l'évacuation des eaux pluviales est prévue au niveau du stockage des terres végétales positionnées sur les canaux d'irrigations existants ainsi que leur continuité.

@ 31 * Impact sur la coma d'Espira

@ 20 * ouvrir une autre route c'est saccager les écosystèmes ; la biodiversité, la qualité de l'air, de l'eau et des sols.

@21 , **@ 23*** l'imperméabilisation d'une surface cultivable est en contradiction avec les objectifs de conservation de la biodiversité, définis par le schéma régional de cohérence écologique.

@31, @32 * destruction d'habitats d'un nombre important d'espèces protégées.

Rg 6 * vouloir protéger les quadrupèdes et autres volatiles dans la zone est louable, mais il y a un bipède Marquixanais qui lui aussi est en danger et qu'il faut impérativement protéger

@ 22 * Il ne faut pas perdre de vue que la sauvegarde de la faune et la flore ne doit en aucun cas se faire au détriment de la population.

Réponse du maître d'ouvrage :

Compléments apportés par le Maître d'Ouvrage sur les remarques relatives au volet environnemental :

La démonstration des impacts du projet démontre globalement des impacts réversibles sur les espèces et leurs habitats avec la mise en place de mesures écologiques adaptées aux impacts identifiés (mise en défens de sites sensibles, dispositifs limitant les nuisances sonores, visuelles et lumineuses pendant toute la période des travaux, renaturation des zones remaniées,...). Pour rappel, seul les impacts irréversibles sur les espèces font l'objet de mesures compensatoires basés notamment sur une méthodologie de définition du besoin compensatoire tenant compte de la sensibilité de chaque espèce, son état de conservation actuel au droit du projet, du type d'habitat impacté et de sa capacité à se développer sur d'autres habitats similaires. Cette démarche permet de trouver un milieu de compensation qui soit le plus adapté possible par rapport à son impact. Les mesures compensatoires ont été élaborées et adaptées sur la base de l'ensemble des remarques émises par les services compétents en la matière (Autorité Environnementale, DREAL, CNPN et DDTM) pour élaborer des mesures les plus pertinentes qu'il soit. Pour rappel, ces remarques ont fait évoluer les besoins compensatoires de l'étude d'impact entre la version de 2019 et 2024 d'un facteur 8 sur l'aspect surfacique et sur la localisation de ces mesures qui a été plusieurs fois remises en cause par les services de l'Etat pour répondre à l'équivalence fonctionnelle. Des sites ont été proposés à proximité immédiate des sites impactés dans le but de rétablir et pérenniser la mosaïque de milieux avec un programme de restauration ciblant des milieux dégradés à l'état initial, accompagnés d'un suivi écologique sur plusieurs décennies .

Sur l'aspect des corridors écologiques, des mesures spécifiques ciblent le rétablissement des corridors écologiques dont les axes secondaires et principaux de la faune avec la remise en état de la ripisylve et des milieux naturels après travaux, la pose de haies et la création de boisements. Ces mesures ont été positionnées sur les continuités existantes pour assurer une cohérence dans la remise en état. Le développement de la ripisylve sous le viaduc est suffisant par rapport au dimensionnement du futur viaduc : la hauteur sous l'ouvrage est suffisamment haute pour maintenir le vol des espèces. Une protection tout le long du viaduc a été mise en place pour éviter tout risque de collision. De plus, les piles de l'ouvrage laissent l'espace nécessaire pour le développement de la végétation sur les berges et permettent le déplacement de la faune au sol. Les impacts liés aux collisions sont réduits avec les mesures de mise en défens en phase chantier et d'exploitation pour pallier aux risques d'écrasement, de la mise en place d'une clôture à petite maille combinée aux haies. Des études sur les axes de vols des chauve-souris et de l'avifaune ont été réalisées et ont permis de poser des écrans de protection sur les axes à risque de collisions, notamment sur le futur viaduc de la Coma de Espira et long de la future route. Une partie du tronçon routier est en déblai maintenant ainsi une hauteur de vol des espèces volantes au niveau du terrain naturel et de les préserver des collisions. A noter que le rétablissement des continuités écologiques autour du projet routier vise la création d'axes secondaires de déplacements pour les connecter à des axes principaux fonctionnels et non impactés.

Observations du commissaire enquêteur :

La réponse du maître d'ouvrage n'appelle pas de remarque de ma part, ce volet sera détaillé dans les conclusions.

2° / Séquence ERC :

@ 10 * Le site prévu pour compenser les dégâts causés par cette opération est situé sur la commune de Rodès à une dizaine de kilomètres de Marquixanes. Or le document « Approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique -Guide de mise en œuvre »-(page 57) stipule que : « La compensation doit être a priori faisable sur le territoire, c'est-à-dire que des techniques de génie écologique éprouvées, ou ayant démontré une forte probabilité de réussite, permettant de reconstituer, de restaurer ou de réhabiliter les éléments de biodiversité affectés, sont disponibles, applicables dans l'aire d'emprise du projet ou de son aire d'étude élargie, et que le coût de leur mise en œuvre, tout au long de la durée de vie de la mesure de compensation, est économiquement acceptable ».

Ce projet de compensation reste assez peu crédible pour plusieurs autres raisons :

* Qui, comment, et combien coûtera la surveillance et l'entretien de ces parcelles, car la compensation ne doit pas se limiter à une plantation et à une introduction d'espèces. Elle doit se développer dans le temps long. Or les problèmes actuels de sécheresse et la localisation du projet ne rendent pas optimistes. Comment permettre aux plantations nouvelles de survivre au manque d'eau ? Or c'est pendant cette période que tout peut basculer.

* Il ne semble pas que le site prévu présente suffisamment de qualités pour être admis comme un support compensatoire cohérent et pérenne.

@ 16 * la compensation du boisement rivulaire de la coma d'Espira par le champ de figuier paraît très aléatoire, en raison de la nécessité d'irriguer ce champ pour cette culture, et elle ne peut survenir dans les meilleurs des cas que dans plusieurs années, voir décennies plus tard alors que la disparition de l'habitat actuel dans la Coma de l'Espira, sera immédiate, dès que les travaux auront commencé !

@ 23 * les mesures compensatoires proposées sont peu ambitieuses par rapport à la surface impactée. De plus, il y a peu d'équivalence écologique entre la zone de projet (zone de terrasses alluvionnaires) et la parcelle compensatoire de Rodès (maquis et chaos rocheux).

L'intérêt de la zone de Rodès est certain du fait de sa richesse en espèces patrimoniales, mais ne permettra pas de travailler sur les espèces granivores (Moineau friquet, Serin cini, Verdier d'Europe, Chardonneret élégant) qui constituent un des enjeux les plus importants en termes d'espèces patrimoniales. Pour ces espèces, l'optimum écologique est atteint dans des paysages agricoles diversifiés (prés de fauche, verger, haies maigres). Il conviendrait donc, à minima, que le pétitionnaire initie un programme spécifique conservation/connaissance sur ces espèces dans la vallée de la Têt, dans des milieux similaires.

@ 25 , @ 17 * Le projet de « déplacement » à Rodes, sur des terrains de nature totalement différente, me paraît un tour de passe passe peu ou pas du tout crédible.
@ 31, @32 * conservation des zones humides et du cours d'eau de la Têt est insuffisamment traité.
@ 35 , @ 36 , Co 9 , Co 10, Rg 28 *enjeux environnementaux minimisés, étude d'impact devrait être réitérée en 2024 en raison sécheresse,

Observations du commissaire enquêteur :

0,16 ha de zone humide situé dans les 2,1 ha de prairies mésophiles sont compensés dans l'enveloppe globale des 2,1 ha, c'est à dire dans les 7 ha prévus sur Rodes, où il n'existe pas de zone humide. Dans votre courrier vous précisez, que la compensation de cette zone humide se ferait sur un site adapté. Pourriez vous me fournir plus de détails, en particulier sur le lieu choisi ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le Département dispose d'ores et déjà 0,4 ha de parcelles humides susceptibles d'être réhabilitées en bordure de la Têt au niveau de la commune d'Ille sur Têt (cf. annexe 5). Les objectifs de l'aménagement sont de réhabiliter 200 % de zones humides. Toutefois, les parcelles à compenser correspondant à des pelouses mésophiles, il semble opportun de rechercher des terrains dont les fonctionnalités seraient plus intéressantes par rapport à la compensation. Les pelouses mésophiles étant assez communes sur le territoire, une zone de compensation alternative sera envisagée et proposée aux services instructeurs afin de maximiser les gains obtenus dans le cadre de la mise en œuvre de cette mesure.

C'est pourquoi, le Département met à disposition des parcelles de ripisylve à réhabiliter de surface suffisante pour répondre aux besoins compensatoires de la zone humide impactée.

Les experts écologues (Biotope) ont mis en avant des fonctionnalités modérée et forte au droit de la prairie mésophile impactée au sein du projet. Ces fonctionnalités hydrologiques, biologiques et biogéochimiques seront recherchées et améliorées en restaurant une zone humide dégradée retenue dans la compensation. La restauration d'une ripisylve sera donc réalisée sur une surface de 0,4 ha en appliquant une gestion des espèces exotiques envahissantes potentiellement présentes, de retirer des essences non adaptées aux essences locales et caractéristiques d'une ripisylve puis de laisser en libre gestion la parcelle pour permettre le développement naturel d'essences locales avec la présence d'une ripisylve attenante à la parcelle de compensation.

Concernant les interrogations relatives aux mesures compensatoires :

La mise en œuvre et la gestion des mesures compensatoires seront confiées à un organisme spécialisé afin de s'assurer de la bonne exécution et de l'atteinte des objectifs. Le CEN Occitanie est pressenti pour assurer cette mission. Les coûts afférents aux différentes mesures sont présentés dans le dossier de dérogation CNPN en pages 131 et 132.

L'un des principe fondamental de la compensation est de créer une compensation localement justement pour limiter cet impact crée à l'échelle local. L'analyse des effets du projet ont démontrées que les impacts sur ces 80 espèces globalement ne remettent pas en question l'état de conservation pour une majeure partie des espèces. Seules 12 espèces sont visées par des mesures compensatoires (tableau 38 du dossier CNPN) adaptés aux habitats d'espèces et espèces impactés.

Extrait page 335 EI réponse AE :

« Une expertise des potentialités d'accueil des mesures compensatoires réalisée par le bureau d'étude écologique Naturalia, et confirmée par le CEN Occitanie, permet de retenir cette parcelle pour une réouverture de milieu présentant un intérêt pour les espèces visées dans la compensation. Cette prospection du site a permis de caractériser l'état initial

des parcelles pour évaluer la plus-value environnementale des mesures et en confirmer la pertinence pour la compensation des effets du projet. Le rapport d'étude est joint en annexe (« Évaluation parcelle compensatoire ») partie 16 »

Concernant la mesure compensatoire proposée extrait p 335 EI réponse AE :

« Forêt rivulaire :

Les 0,41Ha de boisements rivulaires impactés par le projet seront compensés par la création de 1,68Ha de milieux de cette même nature (mesure MC04).

Une expertise des potentialités d'accueil de mesures compensatoires a été réalisée par Naturalia en lien avec le CEN Occitanie pour confirmer la pertinence des terrains identifiés pour mettre en place cette mesure.

Par ailleurs, des sondages pédologiques ont été réalisés pour confirmer que la typologie du sol était compatible avec la recréation d'une forêt rivulaire.

Ce terrain d'un seul tenant, exploité aujourd'hui pour la culture de figuiers, est directement connecté aux ripisylves de la Têt et de la Coma d'Espira et à proximité immédiate du viaduc permettant le franchissement de la Coma d'Espira par la déviation."

La mesure prévue sur le champ de figuiers sera réalisée sur la base des préconisations du CEN.

Le champ de figuiers présente la couche superficielle d'un sol remanié du fait l'exploitation du champs de figuiers qui sera décaissé dans le but d'arriver sur la couche de terre d'origine pour permettre le développement de la ripisylve adjacente sur sol similaire. Le site restera humide après une opération de décaissement en approchant le terrain naturel d'origine et celui des berges de la Têt afin d'obtenir un sol humide avec le battement de la hauteur d'eau du lit majeur.

Concernant les inventaires réalisés :

Extrait réponse CNPN P 347,348 dossier EI :

« ... Compte-tenu de la zone d'étude et de son faible intérêt en période migratoire pour l'avifaune, il n'a pas été retenu de réaliser des inventaires dédiés. Essentiellement anthropisée, celle-ci ne peut en effet pas permettre les regroupements d'individus, ni les haltes migratoires.

Compte-tenu de la nature des travaux, les passages de migrants n'en seront pas impactés dans la mesure où les mesures de réduction sont bien prises en compte. En phase d'exploitation, le site ne représentera pas une zone de halte migratoire et conservera son absence d'intérêt pour l'avifaune à cette période.

Des secteurs de haltes cette fois-ci favorables à l'avifaune en période migratoire ont toutefois pu être identifiés avec les ensembles de vergers en amont et en aval de la zone d'étude et les rives de la Têt s'agrandissant avant le barrage de Vinça.

L'étude des chiroptères sur le site s'est basée sur l'enregistrement des ultra-sons émis par les chauves-souris, permettant par leur analyse d'identifier les espèces présentes et leur activité sur le site d'étude. Au total quatre points d'écoute ont été réalisés sur les secteurs identifiés comme les plus favorables pour les chiroptères et représentatifs des milieux retrouvés sur la zone d'étude. Ils ont enregistré l'activité chiroptérologique durant une nuit. Les détecteurs ont été posés :

- Deux fois sur la ripisylve de la Têt en période estivale et automnale, secteur identifié comme abritant la plus grande diversité spécifique et comme terrain de chasse et corridor,*
- Sur un milieu plus représentatif des autres milieux présents sur la zone d'étude, à savoir sur un alignement d'arbres, non loin de la Têt et sur un milieu de type friche.*
- Sur le ruisseau de la Coume d'Espira à la Têt, secteur identifié terrain de chasse et corridor.*

Les inventaires pour les chiroptères ont été réalisés en période estivale en 2018 et en période automnale en 2021 par le bureau d'étude Biotope. Ils ont par ailleurs été complétés par une analyse bibliographique. Ainsi, les inventaires réalisés permettent une bonne représentativité de l'activité chiroptérologique sur la zone d'étude.

L'étude a permis de qualifier dans le dossier le groupe des chiroptères comme présentant un enjeu

écologique fort (et non modéré) au niveau de la Têt et sa ripisylve (Secteur de chasse et de transit (corridor) + gîtes arboricoles).

Les lisières de boisement et les alignements d'arbres sont qualifiés en enjeu moyen bien qu'ils constituent des corridors locaux et secteurs de chasse intéressants aucun arbre gîte n'a été identifié à leur niveau. L'enjeu moyen a été estimé au regard de l'enjeu spécifique des espèces identifiées (enjeu régional DREAL Occitanie) et de l'activité de ces dernières sur l'aire d'étude. » .

En complément concernant l'avifaune et les chiroptères, les éléments paysagers locaux n'ont pas évolués depuis 2018, n'amenant pas d'évolutions notables de l'utilisation des milieux par les espèces au sein du projet .

L'ensemble des activités et de l'usage des milieux impactés par les espèces, notamment celles à enjeu fort, sont analysés et aboutissent à l'évaluation du niveau d'impact. Pour l'exemple du Murin de Capaccini, son niveau d'activité est faible sauf au niveau de la Têt qui n'est pas impacté. Le reste des habitats au niveau du projet sont utilisés comme zone de chasse qui sont largement représentées dans le secteur avec la présence des cours d'eau et des ripisylves et sa capacité de dispersion sur plusieurs km. Pour rappel, l'espèce n'utilise pas la ripisylve au sein du projet comme gîte et mais comme zone de chasse et transit, qui sera impacté sur une faible surface. La conclusion pour le Murin de Capaccini n'est pas de nature à remettre en question l'état de conservation de la population locale.

Pour la remise en état des axes de déplacement, voir réponse de la case E33.

Pour les inventaires faune aquatique, le correc d'els Quers est un très petit cours d'eau et ne semble permanent sur sa partie aval qu'en raison d'une alimentation par les fuites d'un canal d'irrigation. La correc d'Espira possède un lit d'environ 2 à 3 mètres de large au droit de la zone d'étude. Ces cours d'eau sont petits et donc réduisent de fait le temps passé pour la réalisation des inventaires.

Concernant la proposition d'un programme spécifique pour les espèce granivores :

La réalisation de compensation à Rodes ne vise pas uniquement l'avifaune. Les actions permettront à ce qu'un cortège d'espèce se développe et se pérennise sur ce site. A la suite de la réalisation de la mesure, des mesures de suivi des espèces visées dans la compensation seront réalisées sur 30 ans. Chaque mesure de suivi donnera lieu à des actions correctrices si les espèces ciblées ne sont pas présentes sur le site. Si la mesure se révèle non fonctionnelle pour des espèces visées, d'autres mesures seront mises en place, notamment un programme de conservation.

Observations du commissaire enquêteur :

La méthode développée, pour la mesure des enjeux, par les prestataires de services du maître d'ouvrage et validée, en particulier par le conseil scientifique régional du patrimoine naturel, me paraît satisfaisante. La possibilité de corriger les choix réalisés pour la protection des espèces est un élément supplémentaire.

Milieu Humain

Cadre de vie :

1° /Sécurité :

1°-1 / Contestation du gain en sécurité :

@13,@33 , Rg 21 *aucun élément ne présage que les risques et l'accidentologie seront moins élevés sur le tronçon de déviation.

* le porteur de projet n'explique pas non plus en quoi le tronçon de déviation serait moins dangereux que le tronçon existant. Il se pourrait même que cela soit l'inverse, vu qu'on constate que c'est sur un tronçon hors agglomération que les indicateurs d'accident sont les plus élevés.

* la mesure la plus efficace pour réduire le risque d'accident consisterait à réduire la vitesse lors de la traversée de la ville et mieux aménager les carrefours et croisements. Aujourd'hui, la traversée de la ville est restée limitée à 50 km/h alors que de nombreuses villes adoptent une vitesse limitée à 30 km/h. Il n'y a pas non plus de dispositifs de ralentissement à l'approche des intersections et des passages piétons. L'objectif affiché par le projet d'améliorer la sécurité routière peut tout à fait être atteint par des travaux de sécurisation et l'adaptation de la réglementation sur la voirie déjà existante. Au final l'objectif d'améliorer la sécurité routière semble en réalité davantage un prétexte à la réalisation du projet qu'une réelle justification. Concernant l'objectif d'améliorer la tranquillité des habitants en réduisant

@18 * en matière de trafic et d'accidentalité, nous constatons que sur le secteur de la traversée de Marquixanes, entre 2014 et 2022, l'augmentation du trafic est très faible et que ce n'est pas sur ce secteur qu'ont été dénombrés le plus grand nombre d'accidents .

* la démonstration n'est pas faite que ce nouvel itinéraire prévu pour la déviation, améliorera à moyen et long terme la situation, surtout si l'on prend en compte l'effet rebond particulièrement bien documenté dans les écrits et interventions de Frédéric Héran, maître de conférences en économie des déplacements à l'université de Lille. -

@ 28 * D'une manière générale, l'argument de l'accidentologie paraît mal documenté. Sauf à raisonner en termes de risques potentiels, par exemple en intégrant la possibilité d'un drame similaire à celui de Millas. Puisqu'elle prévoit la suppression d'un des deux passages à niveau de la commune, la déviation serait d'autant plus justifiée. Reste que le TER, arrivant ou repartant de la gare de Marquixanes, roule généralement à faible vitesse à cet endroit. Et qu'un passage à niveau subsisterait de toutes façons malgré tout.

@ 37 arguments sur les risques de la circulation parfois exagérés (emplacement des « piéto » trop proche de la route

@ 9 * Pradéenne d'origine, je passe quasi quotidiennement dans Marquixanes, quelquefois piéton, cycliste, automobiliste et plus régulièrement en tant qu'usagère de transports en commun, train ou bus. Je ne m'y suis jamais sentie en insécurité. La traversée de ce village est assez commode

@ 31 @ 32 * ce n'est pas un secteur où l'on dénombre le plus grand nombre d'accidents.

Rg 29 * Une personne mortellement fauchée en 1946, une deuxième en 1992, et selon mes recherches aucune depuis 32 ans. Avec 25 fois plus de circulation qu'en 1946, la traversée de Marquixanes n'est pas factuellement plus dangereuse.

1°- 2 / Arguments pour la sécurité

Rg 6 * Le contournement de Marquixanes est devenu indispensable pour des raisons de qualité de vie et surtout des sécurité des habitants.

régulièrement les portelets et autres protections pour les piétons sont remplacés par la municipalité car accrochés et pliés par des véhicules, les petits bonhommes « piéto » situés de part et d'autre du passage piéton principal sur la RD 66 ont eux aussi du être remplacés

le fait d'aménager la voie existante (comme cela a pu être évoqué) n'empêchera pas le flux de 17 000 véhicules/jour d'être un danger permanent pour les Marquixanais.

Rg 7 * la nouvelle construction de la route serait très bien point de vue sécurité .Il est très difficile de traverser la route au moment des heures de pointes.

Rg 8 , @ 7 * Il y a danger pour les riverains (quasiment pas de trottoir) on attend très longtemps pour sortir du village, tellement le flux est continu. Les accrochages sont nombreux..

Rg 10 , Rg 31 * le danger de la circulation pour nous et notre famille.

Rg 16 * la sécurité des habitants et surtout des enfants qui prennent le bus ou le train quotidiennement.

Co 1 , Co 2 et Co 3 , @ 11 , @ 12 , Co7 , Rg 16* , sécurité pour les usagers de la route en supprimant les ralentissements et bouchons fréquents sur cet axe, et le passage à niveau

Co 4 et Co 5 * Cette traversée de Marquixanes est un point noir sur cet axe.

* (De plus cela sécurisera les piétons et les cyclistes sur le village)

* Le fait de devoir traverser la RN, avec les dangers que cela représente, peuvent rebouter plus d'une personne, je parle en connaissance

Rg 33 Danger avec les camions qui frôlent l'arrêt de bus ou de nombreux enfants attendent le bus scolaire chaque matin.

Co5 * la possibilité donnée par ces travaux de la création de pistes dédiées au cyclistes et vététistes sur des zones naturelles à protéger.

@ 22 * sur le sujet de la sécurité, il nous semble que la non réalisation de cette déviation serait une grave erreur, en raison du passage à niveau, des arrêts de bus, des freinages brutaux. Sans compter les gens qui nous insultent lorsque nous entrons notre voiture au garage, on leur a fait perdre quelques secondes. Nous en sommes à notre quatrième rétroviseur arraché par des véhicules frôlants de trop près le notre.

@ 6* , **@ 14** (accident matériel) *Freinage brutal pour laisser passer les piétons. La déviation permettrait de sécuriser la route.

@ 10, @ 35 , @36 * On constate aussi le fait que l'un des arguments présentés est la limitation de l'accidentologie, pour ce faire les croisements en T devront tous être transformés sur cet axe. Or pour l'accès EST au village il est prévu d'en créer un ! Que doit-on comprendre ?

La sécurisation de la traversée du village relève aussi du fantasme car s'il y a eu de nombreux accidents graves sur la N116, l'accidentalité lors de la traversée du village a été bien moins prégnante que ce qui est décrit. Les accidents ont bien eu lieu mais en dehors du village. Dans la traversée du village on constate essentiellement des dégâts matériels. (concertation préalable de 1998). Il s'agit essentiellement d'accrochages légers, de collisions simples consécutives à des freinages d'urgence au croisement de deux rues.

Observation du commissaire enquêteur :

Pourriez vous m'indiquer qu'elles sont les conclusions du comité départemental de suivi des passages à niveau, à propos du passage à niveau de Marquixanes qui est situé sur la RD 66 ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le passage à niveau (PN) 64 situé sur la RD 66 à Marquixanes a fait l'objet d'un diagnostic de sécurité en 2020 à la suite d'un comité Départemental de suivi des passages à niveau survenu fin 2019. Le PN 64 n'a pas été classé dans les PN à traitement prioritaire dans le cadre du plan national d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau, ce plan privilégiant les interventions simples à mettre en œuvre l'ensemble des PN ne pouvant être supprimé du fait des complexités techniques et financières. Pour autant, la diminution de trafic sur un PN en service reste une source de sécurisation importante et il convient souligner l'intérêt du projet de ce point de vue.

D'une manière plus large concernant la sécurité routière, la question de l'accidentologie est traitée dans son ensemble par divers aménagements dont la traversée de Marquixanes fait partie. Tel que présenté dans le dossier entre 2012 et 2022 (pages 129 à 133 puis 330 à 331 de l'Etude d'impact), 5 accidents avec blessés et un mort sont survenus en traversée de Marquixanes. Les statistiques présentent des accidents avec blessés mais ne permettent d'appréhender les accidents sans blessés qui en zones urbaines au regard des nombreux conflits potentiel et de la densité du trafic contribuent à augmenter ce risque. La suppression du trafic de transit permettra de fait de limiter celui-ci.

Le tronçon projeté, est quant à lui conçu selon les règles de l'art en vigueur pour une infrastructure de liaison du territoire à grande circulation et sera donc de fait adapté par rapport au trafic concerné.

La vitesse maximale autorisée sera de fait cohérente avec la conception de l'infrastructure.

Le projet contribue à l'amélioration de la sécurité publique.

Observations du commissaire enquêteur :

La question avait pour objet de savoir si un risque supplémentaire avait été diagnostiqué.

Rg 4 * Je m'étonne que le choix de mettre en place le BAPR (Bloc automatique à permisivité restreinte) de cette ligne de train n'est pas été avant toute chose retenue
@ 10 * On peut aussi relever le fait qu'il est rarement fait état de l'existence d'une desserte ferroviaire dans les analyses présentées, seules les disponibilités routières sont mises en avant :

@ 25 * Ce projet a une vue à trop court terme , aucune analyse des conséquences du passage prévu aux véhicules électriques.

@ 31, @ 35 , @ 36 , Co 7 , Co 9 , Co 10, Rg 20, Rg 26, Rg 28 , Rg 30* à l'heure du changement climatique favoriser la voiture me semble décalé. Mieux vaudrait améliorer le train Perpignan Villefranche, le co-voiturage

Co 6, Rg 17 * la déviation favoriserait la circulation de nos ambulances qui rencontrent des problèmes de priorité dans Marquixanes, et le recrutement des chauffeurs (Marquixanes seul point noir entre Perpignan et Prades)

Réponse du maître d'ouvrage :

Pas de réponse du maître d'ouvrage.

Observation du commissaire enquêteur :

Pas d'observation.

3°/ Pollution sonore et de l'air :

Rg 7, Rg 8 * la nouvelle construction de la route serait très bien point de vue du bruit

Rg 10 * Nous subissons beaucoup de nuisances, le bruit de la circulation, les tremblements de la maison

Co 4 et Co 5 * L'objectif étant aussi l'amélioration des riverains qui subissent quotidiennement les pollutions sonores et la qualité de l'air.

@ 22 * Nous sommes directement impactés par un bruit constant de jour comme de nuit, mais aussi par la pollution des gaz d'échappement qui se déposent sur le mobilier du rez-de-chaussée. Notre désarroi vient du fait que depuis plus de trente ans on nous promet cette déviation.

Co 5 La déviation aura un impact sur la qualité de l'air en supprimant les forts ralentissements et parfois les bouchons que subit l'actuelle route.

@ 8 , @ 12, Rg 31 * trafic trop important avec nuisances sonores continues.

@ 28, @ 33, @ 35, @ 36 , Co9 , Co10 * Pas de résolution de la pollution sonore, le déplacement du flux de véhicules d'à peine 100 mètres au Nord du tracé va profiter aux habitations aujourd'hui situées en bord de route, au détriment de celles, certes moins nombreuses, qui sont actuellement au calme.

@ 17 , @ 32, * les nuisances actuelles ne sont pas supprimées, mais déplacées.

@ 10 De plus on ne peut que déplorer la carence des informations transmises aux habitants. Les nuisances liées à la situation du projet pourtant évidentes ne sont pas toujours évaluées. Les nuisances posées au village lors des travaux n'ont pas été à évaluées

@ 13 * FNE OCMED observe que nombre total de personnes exposées au bruit routier restera semblable.

* FNE OCMED Observe qu'il n'est pas identifié comme un enjeu selon l'étude d'impact (« la qualité de l'air est plutôt bonne », page 147 de l'étude d'impact). Les hypothèses d'évolution de l'exposition des habitants de Marquixanes à la pollution de l'air indiquent que dans les deux hypothèses avec ou sans projet, il y aura une importante diminution de l'exposition aux pollutions de l'air, due à l'évolution du parc automobile

* Le projet augmentera les émissions de gaz à effets de serre du fait de l'augmentation de la vitesse et de la distance parcourue. FNE Occitanie-Méditerranée considère que dans ces conditions, ce projet ne présente pas d'intérêt

@ 31 * la déviation Nord va amener des nuisances sonores, véhicules passant plus vite.

@ 35,@36 * augmentation des effets de serre à hauteur de 10%

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant l'objectif d'améliorer la tranquillité des habitants :

Le choix de la solution en déblai et la mise en place de protections acoustiques permettent de limiter les nuisances sur les riverains situés au nord à des seuils conformes à la réglementation.

L'étude acoustique jointe au dossier d'étude d'impact (Cf Annexe 5 de l'étude d'impact) a montré qu'environ 37 bâtiments actuellement soumis à des niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A) de jour verront une amélioration très significative puisque supérieure à 10 dB(A). Le projet permettra en outre de supprimer les 13 points noirs bruits observés en traversée de Marquixanes et limiter également la contribution sonore du trafic pour l'ensemble des habitations de la commune. Les 7 habitations potentiellement impactées par la déviation seront protégées par des équipements de protection acoustiques collectifs et individuels pour 2 d'entre elles intégrés aux aménagements paysagers dans le respect de la réglementation en vigueur.

La réduction de vitesse ne peut suffire à limiter le bruit actuellement subit par les riverains dans des proportions similaires à celle du projet.

Le projet contribue à l'amélioration de la santé publique.

Observations du commissaire enquêteur :

Je considère également que le projet apporte un mieux du point de vue acoustique et de la pollution de l'air pour les riverains.

Patrimoine, tourisme, commerces, loisirs et paysage :

Commerces :

Rg 9 , 19, @ 35, @ 36 *, @ On pense aussi aux impacts suite à cette déviation concernant le peu de commerces que nous avons à Marquixanes.

Rg 22, * Gérante du Tabac presse de Marquixanes, perte du chiffre d'affaire, pas d'indemnisation proposée aux commerçants.

Rg 23, * propriétaire cave Mas Llosanes perte de 70 à 80% du chiffre d'affaire lié au passage (il représente 60 à 70% du chiffre d'affaire total) Une compensation est elle prévue.

* un rond-point à l'Est au lieu d'un carrefour en T serait moins préjudiciable.

*Une signalisation doit être mise en place bien avant les entrées à Marquixanes

Rg 30 * Propriétaire du bistrot de la gare, perte de chiffre d'affaire considérable après les épreuves de 2019 (COVID).

* En cas de réalisation une aide serait la bienvenue (panneaux publicitaires, ou autres....)

Tourisme :

Rg 12 * Quid du site très couru, de ce site magnifique de l'acro-branches et de son restaurant ?

Quid du village de vacances Alter-égo situé au dessus de ce tracé. Village qui va recevoir toutes les pollutions visuelles, et olfactives, sonores.

Rg 13 *J'ai lu dans le dossier qu'une signalétique serait mise en place. Cela m'intéresse pour mon activité.

Je souhaite également savoir comment va être sécurisé l'accès au parking de mon entreprise par rapport à la route qui passe en déblai.

Je souhaite aussi préciser que des difficultés d'accès au parc accrobranche seraient catastrophiques pendant les vacances scolaires estivales et particulièrement le mois d'août.

Paysages :

@ 25, @ 32 , Co 9, Co 10 * Le volet paysager est très succinct. Or les modifications climatiques rendent de plus en plus difficiles les aménagements de végétalisation.

@ 31* Impact paysager dévastateur sur le charme du village.

Patrimoine :

Rg 11 * Absence de prise en compte des dimensions culturelles du territoire de Marquixanes.

La relation du centre-bourg à la rivière/ est très fondatrice. Le chemin qui mène au moulin en témoigne. Nul part évoqué- on parle de station d'épuration !!

Rg 26, Rg 28 * Perte patrimoniale de l'accès à la rivière.

Rg 12 * Est il raisonnable aujourd'hui de priver notre village d'un accès à notre rivière en bétonnant encore et encore ce paysage. aujourd'hui certes des animaux et des plantes vont en subir les conséquences mais aussi les humains.

Réponse du maître d'ouvrage :

Il n'y a pas de réponse du maître d'ouvrage sur les points évoqués ci-dessus.

Observations du commissaire enquêteur :

Les inquiétudes des commerçants et du propriétaire de la zone d'activité accro-branches et eaux vives devraient être mieux prises en compte avec une concertation à prévoir.

Coûts du projet :

@ 1, @ 31 , @ 32, @ 33, @39, Rg 19, Rg 20 Rg 23, Rg 32 * Je vous demande de prendre en compte le rapport désastreux entre le budget faramineux (et probablement à present sous-évalué) prévu pour cette déviation et les bénéfices attendus en terme de rapidité de circulation, pratiquement inexistant

@ 10 * L'évaluation du coût du marché figurant sur la récente DUP est toujours de 36 millions d'euros. Or ce même montant figurait déjà sur la DUP de 2021. Aucune réactualisation n'a été effectuée sur le projet présenté. coût environnemental de 2 660 000 euros qui apparemment n'était pas inclus dans l'évaluation primaire.

* il apparaît que le coût figurant dans la documentation présentée est sous-évalué ce qui ne permet pas au contribuable de disposer de tous les éléments d'analyse. , car finalement c'est lui qui paiera l'investissement. En effet, trois ans ont passé et le montant des travaux a forcément subi des augmentations dues au coût de la vie, des produits, et des travaux qui n'avaient pas été prévus (création d'un accès par l'EST).

* Un calcul simple sur la base d'une augmentation annuelle de 10 %, ce pourcentage pouvant être sujet à toutes les critiques, aboutit à un coût de 48 millions environ (non compris le coût environnemental cité plus haut), soit une majoration de 12 millions.

* Or comme nous l'avons démontré à maintes reprises le projet du contournement ne présente pas les caractéristiques d'un projet lié à un intérêt général impératif pas plus qu'il ne présente un intérêt écologique évident. On peut se poser la question de son utilité et de la logique d'engagement de sommes considérables pour des résultats aussi chétifs.

@ 13 * Concernant le coût financier du projet. Le coût du projet eu égard à la faiblesse des avantages recherchés pose sérieusement question.

* Le coût financier est aujourd'hui estimé à 32 millions d'euros. Pour une commune comportant 573 habitants, cela représenterait 55 846 euros par habitant d'investissement public.

@ 16 , @ 32* Les coûts financiers et écologiques de ce projet sont énormes et sans véritable intérêt public majeur.

@ 24 * Le dossier présenté ne démontre pas que des solutions moins destructrices et moins coûteuses aient été envisagées.

@ 28 * On est donc dans une situation où la dépense de 30 millions d'euros permettrait de gagner tout au plus 30 secondes, et encore. Des aménagements sont possibles, comme à Ria, d'une ampleur autrement raisonnable qu'en dilapidant 30 millions d'euros.

@ 29 * le projet actuel dit de déviation de Marquixanes, se propose de réaliser un investissement évalué selon le dossier de l'enquête à 32 millions d'euros en 2022. Ce chiffrage ne prend pas en compte la réalisation d'un carrefour en T ; le surcoût des mesures environnementales évaluées dans l'avis de l'AE en date du 13 janvier 2022 à 3,8 millions

d'euros, soit au total 35,8 millions d'euros en 2022. A ce coût – non actualisé des effets de l'inflation depuis 2022 – s'ajoute selon la réponse du maître d'ouvrage les dépenses qui seraient nécessaires au renforcement des berges de la Têt... On arrive à un chiffrage supérieur à 38 millions d'euros pour 1,7km de route nouvelle avec un risque avéré de destruction de l'ouvrage en cas de crue identique aux événements énoncés dans l'historique du PAPI Têt.

@ 26 * l'évaluation du coût du projet, soit 36 millions en 2021 est maintenue en 2024 l'inflation n'a pas été prise en compte, ni même les ouvrages supplémentaires.

@ 25 * conditions de l'intérêt public, non réunies, coût du projet non réévalué.

Réponse du maître d'ouvrage :

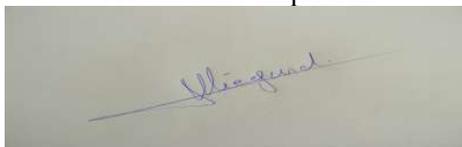
Concernant le coût financier du projet :

Le coût du projet à 32 millions en 2022 est respecté et correspond à l'actualisation du coût initial dont l'analyse socio économique dans le cadre du dossier de Déclaration d'Utilité Publique a démontré qu'il représentait un gain monétarisé global de 36 millions d'euros. Le coût du projet est donc justifié au regard de son intérêt.

Observations du commissaire enquêteur :

Pas d'observation.

Fait et clos à Fuilla le 21 novembre 2024
Thierry WIEGAND-RAYMOND
commissaire enquêteur.



II° PARTIE

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES

1° Généralités :

Tout d'abord, il faut souligner que le projet porté jusqu'au 31 décembre 2023 par la DREAL Occitanie, a été transféré à partir du 1 janvier 2024, en application de la loi 2022-217 du 21 février 2022, au Département des Pyrénées-Orientales, service de la direction des infrastructures et déplacements.

Il s'agit de poursuivre l'aménagement de l'ex RN 116, devenue RD 66, entre Ille-sur-Têt et Prades, sur 14 km. Cet axe très important d'une centaine de km, qui supporte un trafic estimé à 15 000 véhicules jours avec des pointes à 22 500 véhicules jours, qui relie la plaine littorale aux hauts plateaux de Cerdagne, à l'Espagne et à l'Andorre. La partie Perpignan Ille-sur Têt, est aménagée en deux fois deux voies.

Ce projet prévoit plusieurs chantiers d'aménagement, dont la déviation à Marquixanes, ainsi que des aménagements de carrefours entre Ille-sur-Têt et Marquixanes. Ces derniers ont fait l'objet d'une enquête publique, avec un impact environnemental faible, et sont actuellement en cours de travaux.

L'objectif de cette déviation est de

- fluidifier le trafic en supprimant les difficultés de gestion et des échanges dans la traversée de cette agglomération.
- Améliorer les temps de parcours en évitant cette zone où la vitesse moyenne est de 20 à 30 km/h.
- Améliorer la sécurité routière en sécurisant la traversée de la commune et des usagers.
- améliorer le cadre de vie des habitants en diminuant les nuisances pour les riverains.

Selon les éléments fournis au cours de l'enquête, déjà en 1998, les autorités engageait une concertation sur un projet en deux fois deux voies, avec deux versions l'une passant par le Sud et l'autre par le Nord. Le choix retenu de passer par le Sud a finalement été abandonné pour des raisons financières. Un nouveau projet de deux fois une voie a vu le jour avec un passage par le Nord. C'est le projet qui est présenté à l'enquête publique, dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale, comprenant une dérogation dite « espèces protégées » et une autorisation de défrichage.

2° Conclusions motivées :

+ 2.1 Déroulement de l'enquête

L'information du public relative à l'enquête publique et les publications légales ont respecté les obligations prévues.

Le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales est même allé au delà en mettant en place 4 panneaux de grande taille, annonçant l'enquête publique, visibles et compréhensibles des usagers circulant en véhicule ou à pied. Sur ces panneaux, les avis d'enquête publique ont été apposés.

M. le Maire de Marquixanes, très concerné par la sécurité des usagers, a diffusé les informations, relatives à l'enquête publique, sur l'application « panneau pocket » de la commune, avec des alertes le 6 septembre et le 23 septembre, et un affichage permanent en tête de l'application, passage incontournable pour les personnes s'y connectant.

Sur les quatre permanences, deux l'ont été en dehors des heures ouvrables de la mairie, une un samedi matin et l'autre en soirée, afin de permettre aux personnes travaillant de pouvoir venir aux permanences.

Les volumes horaires prévus ont été dépassés. Vingt quatre personnes se sont présentées avec un intérêt marqué et de nombreuses questions. De nombreux documents nous ont été remis. Malgré une certaine opposition au projet de déviation, l'ambiance est toujours restée sereine.

A la suite de ces entretiens, je me suis déplacé à deux reprises sur les lieux pour mieux appréhender les observations des contributeurs.

Avec la volonté de mieux informer le public, j'ai adressé deux courriers au maître d'ouvrage, pour lui demander des précisions, l'un le 23 août avec une réponse le 16 septembre et l'autre le 1 octobre pour une réponse le 8 octobre.

Le 16 octobre, un contributeur, nous a remis deux observations qui remettent en cause les affirmations du maître d'ouvrage sur le risque d'effondrement des berges sous l'action des crues de la Têt, et sur les débits de la crue historique de 1940. Compte tenu de la fin toute proche de l'enquête, il n'était pas possible d'obtenir, du maître d'ouvrage, une réponse sur ces deux points, afin qu'elle soit communiquée au public durant le temps de l'enquête. Ces points ont été abordés dans le PV de synthèse.

+ 2.2 Sur la demande d'autorisation environnementale, sur la dérogation dite « espèces protégées » et sur l'autorisation de défrichement.

Le 28 janvier 2022 l'arrêté préfectoral n° 2022028-0001 déclarait l'utilité publique de la déviation de la RN 116 au droit de Marquixanes. L'enquête publique actuelle, prend donc place dans la continuité de la procédure. Toutefois, la demande de dérogation « espèces protégées » introduit trois conditions d'octroi :

- la raison impérative d'intérêt public majeur
- l'absence de solution alternative
- l'absence de nuisance au maintien dans un état de conservation favorable les populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

1° La raison impérative d'intérêt public majeur

C'est dans les objectifs du projet, que le maître d'ouvrage cherche à répondre à cette première condition.

A savoir :

- la sécurité des usagers, avec une référence aux accidents survenus dans l'agglomération au cours de ces dix dernières années, à savoir 5 accidents dont 3 accidents graves et un mortel.
- le second l'amélioration du cadre de vie pour les riverains
- la fluidification du trafic et l'amélioration du temps de parcours sur l'itinéraire.

Le CNPN considère que les justifications fournies restent cependant insuffisamment soutenues voire contestables.

L'enquête fait ressortir les éléments suivants :

1° La sécurité des usagers :

- La statistique des accidents survenus dans l'agglomération de Marquixanes est parfois jugée peu importante. Pour mesurer l'insécurité routière la statistique d'accidents est une chose, mais elle ne prend pas en compte le potentiel de risques. Le département des Pyrénées-Orientales a malheureusement pu le constater avec l'accident de car scolaire à Millas où 6 élèves ont trouvé la mort et 17 autres ont été blessés, dans une collision sur un passage à niveau, sur un secteur où la statistique des accidents n'était pas importante.
- Les risques qui existent aujourd'hui sur Marquixanes sont : un flot de véhicules important 15000 à 22 500 véhicules jours qui circulent sur un secteur où l'on trouve, sur 600 m environ, un passage à niveau, 5 passages pour piétons, un arrêt de bus où les bus scolaires de gros gabarits ne peuvent que stationner sur la chaussée, où les élèves doivent traverser la route pour se rendre dans leur établissement scolaire, des passages piétons qui sont, à certains moments, très difficiles à utiliser en raison de la vitesse des voitures et du peu d'espace entre elles, comme j'ai pu le constater, de nombreuses interruptions de trafic dues à la sortie directe sur cet axe, de parking, de trois commerces, d'une salle des fêtes et de 29 accès privés. La largeur d'un mètre des trottoirs à certains endroits, et des potelets penchés vers le trottoir témoignent également des risques.

2° L'amélioration du cadre de vie des riverains :

- Le bruit de la circulation, les tremblements qu'elles provoquent lors du passage de poids lourds et la pollution qui est générée au niveau des piétons et des riverains et le sentiment d'insécurité des piétons se déplaçant sur l'axe sont les éléments le plus souvent mis en avant. La déviation de va pas supprimer la pollution, il est même prévu qu'elle augmente légèrement, ni le bruit. Toutefois la pollution sera déplacée des trottoirs où elle ne peut qu'être respirée par les passants vers un milieu plus ouvert qui facilitera sa dispersion et qui n'impactera plus les piétons. Les nuisances dues aux bruits de la circulation seront également déplacées, et les 37 habitations soumises parfois à des expositions sonores qualifiées de PNB, soit avec des seuils dépassant les 65 à 70 dB (a) verront leur seuil diminuer de manière importante. Sur les 7 habitations qui seraient impactées par le bruit, par le nouveau tracé, les 5 plus éloignées se verront protégées par des écrans acoustiques et les deux plus proches pourraient bénéficier d'un isolement de façade.

La déviation aurait un impact positif sur les modes doux de déplacements, dans le village, comme le vélo pour lequel la RD35a est déjà aménagée.

3° la fluidification du trafic et l'amélioration du temps de parcours sur l'itinéraire.

- L'amélioration du temps de parcours et la fluidification du trafic, sont plus difficiles à mesurer pour la majorité des véhicules, toutefois les deux sens de circulation majoritaires Perpignan -Prades et Prades-Perpignan seront peu perturbés par l'accès venant du village. Le passage du rond-point devrait donc être assez rapide. Par ailleurs, cette déviation dégagerait un espace de circulation pour les véhicules de secours et ambulances qui aujourd'hui ne peuvent user de leur priorité dans la traversée de Marquixanes, l'espace actuel ne le permettant pas, et se trouvent donc à subir les interruptions diverses de circulation.

Je constate donc que le potentiel de risques est de nature à justifier une raison impérative d'intérêt public majeur en raison des gains en matière de sécurité que la disparition des contraintes pour les véhicules de secours et ambulances dans la traversée du village sont de nature à conforter cet intérêt public majeur. Les gains obtenus en réduisant la pollution et le bruit contribuent également à cet intérêt public majeur.

II° L'absence de solution alternative

Dans le dossier le MO développe, en particulier, la version Sud et la version Nord. La troisième version, passant sur l'axe actuel a été rejetée après les études d'opportunité en 2016 en raison des contraintes techniques très fortes en milieu urbain et de son impact social très important. Aujourd'hui cette troisième version est encore proposée par les opposants à la version Nord, qui la considère comme une alternative crédible. Les riverains, le maire de la commune et les services de l'état l'estiment beaucoup trop impactante pour le village et peu satisfaisante.

Dans le dossier, les justifications de l'abandon de la version centrale auraient méritées d'être développées.

Sur les deux versions restantes, la version Sud un temps choisie a été écartée en raison de son coût estimé à pratiquement le double de la version Nord du fait de sa longueur, 3,6 km au lieu de 1,7 km pour la version retenue. L'impact environnemental est lui aussi plus important sur la version Sud.

Le MO développe donc son projet sur la version Nord, qui passe entre le village et les berges de la Têt.

Les alternatives ont bien été étudiées avant que le choix de la version Nord ne soit retenu.

III° Impact environnemental

1° / Les dispositions générales prises pour le suivi environnemental du chantier :

Elles prévoient :

que le dossier de consultation des entreprises, devra comporter des mesures strictes dans le cadre de la notice de respect de l'environnement,(NRE) qui seront traduites dans le plan d'assurance environnement, (PAE)

la mise en place d'un coordinateur environnemental .

une procédure de suivi des impacts identifiés, le contrôle avant et pendant le chantier par un écologue, en particulier les trois missions, au minimum, de capture et d'enlèvement de trois espèces à faible mobilité avant le dégagement des emprises

enfin un suivi des mesures de compensation pendant plusieurs années, jusqu'à 60 ans pour la Loutre et des actions correctives si besoin.

Ces dispositions sont de nature à assurer ce suivi dans de bonnes conditions. ,

2° / Le milieu physique :

Le projet se situe dans une zone de sismicité modérée, de niveau 3/5. Un glissement important de terrain serait survenu en 1920, sur la berge opposée à celle où repose le projet. Le renouvellement d'un tel événement ne semble pas avoir d'effets directs sur le projet, mais il peut avoir un effet indirect dans le sens où il pourrait obstruer en partie le lit de la Têt et donc provoquer une surcote.

Les terrassements devraient produire un volume de 106 000 m³ de déblais dont une partie sera réutilisée pour les projets suivants et une autre servira à la

mise en œuvre d'une filière de production de matériaux recyclés en labellisant les plate-formes existantes avec le label (granulats de l'économie circulaire d'Occitanie)

Le plateau alluvial sur lequel prendra place le projet est caractérisé par une succession, de haut en bas, de limons sableux, d'un ensemble de sables limoneux riches en graviers et en galets, et de granite plus ou moins sain et résistant. Il s'agit donc d'une composition susceptible d'être fragilisée par l'eau comme le démontrent les effondrements de berges signalés au cours de l'enquête.

Les glissements de terrain ne sont pas abordés sous l'angle d'une secousse sismique qui serait survenue en 1920. Nous avons pas d'éléments confirmés sur ce point apporté lors d'une contribution. La gestion des déblais est maîtrisée. La composition du sol sera un des éléments évoqué dans l'instabilité des berges.

3° / Le risque d'inondation et les nappes souterraines et superficielles :

Ce risque doit être analysé sous deux aspects, le risque d'aggravation de l'aléa d'inondation du fait du projet, et le risque que fait courir la crue sur le projet.

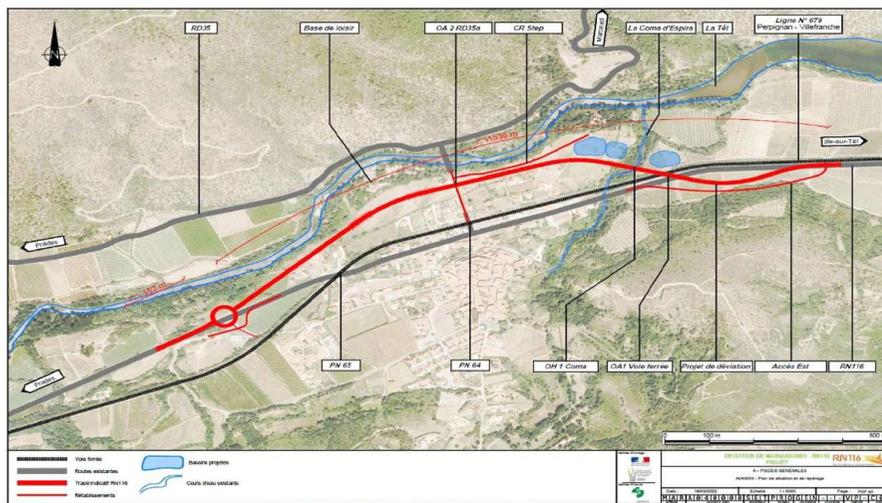
- Risque d'aggravation de l'aléa d'inondation :
- Les dispositions prises par le porteur de projet reposent sur un système séparatif où les eaux extérieures à la plate forme sont interceptées par des caniveaux à fente avant d'être dirigées vers des collecteurs qui les achemineront vers la Têt . Les eaux de la plate forme sont interceptées avant d'être dirigées vers les bassins multifonctions qui serviront à éviter la pollution des eaux avant leur rejet dans le milieu naturel.
- Le projet nécessite la construction d'un pont qui doit enjamber, la coma d'Espira, un ruisseau dont le débit est généralement peu important, mais qui recueille la pluviométrie d'un bassin versant de 377,8 ha. Ce pont sera soutenu par une pile située dans le lit majeur de ce cours d'eau, elle sera protégée par un enrochement.
- Ce pilier serait donc susceptible d'intercepter des embâcles pouvant provoquer une surcote à cet endroit. En fait, le risque est quasiment nul, car deux ouvrages en amont, le franchissement de l'actuelle RN 116 et le franchissement de la voie SNCF (photo annexe 4), retiendraient les embâcles, qui ne manqueraient pas de survenir compte tenu du fouillis végétal qui encombre le lit du ruisseau. Ensuite, la distance très faible entre celui de la voie SNCF et la pile du pont ne permet une importante production d'embâcles. Enfin la largeur de l'ouvrage en son point le plus haut est de 45 m.
- Un autre point avait été soulevé par le public, c'est le risque d'aggravation de l'aléa, sur la partie Ouest dans un champ de Kiwi où doit prendre place un remblai pour soutenir l'ouvrage. Ce champ est placé en limite du lit majeur exceptionnel de la Têt. Par ailleurs il n'est pas établi que l'eau ne pourrait pas s'étendre de l'autre côté de la Têt, occupé par des cultures.

Le projet n'aggrave pas le risque d'inondation.

- Risque de la crue sur le projet :
- Une modélisation des crues de la coma d'Espira a été réalisée par le M.O pour confirmer le dimensionnement et le calage géométrique de ce pont. Il n'existe pas d'éléments documentés sur la crue historique de la Coma d'Espira. Le MO utilise donc comme crue de référence le

débit décennal multiplié par 1,8 pour obtenir le débit centennal de 540m³/s. L'incidence d'une crue de la Têt, située à 160 m, entraînerait une hauteur d'eau supérieure à celle modélisée mais il reste une marge importante de 3,7m, entre les plus hautes eaux connues et la voûte du pont, et par ailleurs il n'y aurait pas d'impact dû à la force du courant.

- Le risque existe également sur le reste du projet en raison de la violence d'une crue qui viendrait éroder la berge soutenant l'ouvrage. Le trajet de la Têt, dont la courbe extérieure vient frôler cette berge (cf carte ci-dessous) et sa composition d'alluvions et de galets de celle-ci constituent un risque d'érosion majeur.



- Le maître d'ouvrage prend comme référence de crue centennale de 1992 et pas celle de 1940.
- La prise en compte de la crue de la Têt en 1940, au lieu de celle de 1992, avait été demandé par la commission d'enquête publique sur la DUP en 2021.
- Le 28 janvier 2022, dans son annexe 2 M. le Préfet des Pyrénées-Orientales demandait au MO d'affiner et de préciser la prise en compte du risque d'inondation dans le dossier à venir d'autorisation environnementale.
- L'Autorité environnementale, dans le présent dossier, recommande de prendre comme référence la crue de la Têt de 1940 (1300 m³ /s) au lieu de la crue de 1992 (1000 m³/s débit mesuré à Perpignan éloigné de 30 km de Marquixanes.) comme le fait le M.O.
- Le 23 août 2024, après plusieurs recherches, auprès de météo France, et compte tenu des chiffres recueillis sur la pluviométrie pour ces deux épisodes qui montrent qu'en 1992 à Marquixanes, la pluviométrie était inférieure à 100 mm alors qu'en 1940 elle se situait entre 400 et 600 mm, j'ai adressé un courrier au M O pour lui demander une réponse plus argumentée comme demandé par l'autorité environnementale.

Pour résumer, la réponse fournie par le MO est la suivante : « *l'absence de données documentées sur cette crue, en particulier sur la Têt ne permet pas d'utiliser la crue de 1940 pour le dimensionnement du projet et évaluer la tenue des ouvrages* »

- Le 21 octobre un contributeur fournissait des éléments documentés provenant du Plan d'Action et de Prévention des Inondations , version 2021 – 2023, relatif aux bassins versants de la Têt, qui précisait les dégâts commis en 1940, en particulier la destruction d'une partie des berges où doit reposer le projet, et des estimations d'un débit compris entre 1500 m³/s à 1800 m³/s de la Têt à Vinça, soit très près de Marquixanes.
- Le maître d'ouvrage considère que les éléments fournis par les contributeurs en ce qui concerne les estimations de débits en 1940 ne sont pas suffisants pour les prendre en considérations.

Je rappelle que la pluviométrie de météo France à Marquixanes en 1940 était de 400 à 600 mm pour moins de 100 mm en 1992 et il semble donc que les estimations en débit de la Têt, fournies par le public à savoir entre 1500m³/s et 1800 m³/s à Vinça tout proche, en 1940, ne semblent pas anormales pour une telle pluviométrie. L'apport de la Lentilla, le principal affluent de la Têt, de la coma d'Espira et des quelques ruisseaux existants entre Marquixanes et Vinça représentait 13 % du débit de la Têt en 1992. La recommandation de l'Autorité environnementale de retenir 1300 m³/s comme référence pour les plus hautes eaux connues est beaucoup plus pertinente que celle retenue par le maître d'ouvrage de 1000 m³/s pour une pluviométrie de moins de 100 mm .

- La période de retour est considérée comme supérieure à 100 ans par le M.O . Il faut noter à ce propos que la méthode est basée sur des éléments passés alors que le maître d'ouvrage lui même, précise dans sa synthèse des enjeux au niveau du climat «*une intensification des événements extrêmes, pluies diluviennes* »

Je constate que le choix du maître d'ouvrage de prendre en référence, pour ses modélisations, la crue de 1992 au lieu de celle de 1940 a été contesté à plusieurs reprises. Les derniers éléments fournis par un contributeur, même si ce ne sont que des estimations, sont plutôt en adéquation avec la pluviométrie enregistrée en 1940 à Marquixanes . La recommandation de l'Autorité environnementale d'utiliser un débit de 1300 m³/s paraît donc beaucoup plus réaliste. Toutefois il n'est pas certain que l'utilisation de la crue de 1940 pour modéliser le pont de la Coma d'Espira, situé à 160 m de l'embouchure avec la Têt, aurait eu un impact sur la hauteur retenue pour l'ouvrage compte tenu de la marge de 3,7 m entre les plus hautes eaux connues et la voûte du pont .

L'instabilité des berges de la Têt, à proximité du projet, est un risque important qu'aurait dû prendre en compte le porteur de projet. Plusieurs éléments viennent étayer cette nécessité :

- En 1998, lors de la concertation sur le choix de la version Sud pour le projet, la direction départementale de l'équipement des Pyrénées-Orientales indiquait dans son analyse comparative des variantes : « *la variante Nord, au droit de Marquixanes la nouvelle voie peut-être submergée. Elle est par ailleurs à proximité immédiate des berges très instables de la Têt.* »
- Un contributeur révèle qu'en juin 2019, un extrait de l'avis de la DDTM dans la concertation inter-services préalable à la DUP indiquait : « *les berges de la Têt sont susceptibles de s'effondrer sous l'action des crues de la Têt ce paramètre doit être intégré dans la conception du projet pour la portion de linéaire située à proximité de l'échangeur avec la RD35 a. . En conclusion le projet apparaît réalisable à ce stade. Des compléments devront être apportés dans la demande d'autorisation environnementale sur les points identifiés ci-dessus* » (ref : contribution Rg 29)

- En 2018, un petit effondrement de la berge avait été rapporté dans la presse à la suite, semble-t-il, d'une fuite d'une canalisation d'égouts.
- En 2021, la commission d'enquête sur la DUP émettait une réserve sur le projet en raison de la présence d'une berge très instable.
- En 2024, le présent dossier, ne traite pas en détail cette instabilité de la berge.
- Le 1 octobre 2024 dans un second courrier au MO, toujours afin que le public dispose d'une information complète, j'ai demandé de bien vouloir apporter des précisions, en particulier, sur les berges instables. La réponse a été la suivante : « *Les précédentes concertations relatives à l'instabilité des berges correspondent à un projet différent puisqu'il s'agissait d'une deux fois deux voies. Les éventuels confortements de berges qui apparaîtraient nécessaires pourront être intégrés au projet au prorata des besoins de celui-ci, la stabilisation globale des berges d'un cours d'eau n'étant pas de la compétence du département* »
- Le 16 octobre un contributeur nous faisait parvenir :
 - + un extrait du PAPI de la Têt indiquant les dégâts occasionnés par la crue de 1940. sur lequel il est précisé « *A Marquixanes, les canaux qui alimentent les deux moulins existants sont emportés.* »
 - + un extrait cadastral qui montre que la parcelle 608, correspondant à ce canal d'irrigation se trouve actuellement dans le lit de la Têt. Les deux parcelles A 621 et A 625 attenantes, seraient en partie effondrées.

Le 21 octobre, j'ai constaté que : « au droit du pont de la RD 35a, côté berge supportant le projet, les vestiges d'un canal d'irrigation débouchent dans le vide et que la berge se trouve en retrait de 5 ou 6 m. »

- Dans sa réponse au PV de synthèse le maître d'ouvrage précise :
 - « *Le projet a déjà fait l'objet d'études géotechniques et les éléments déjà disponibles ont été pris en compte. A ce stade, les études spécifiques du projet n'ont pas fait état d'un risque d'instabilité des berges.*

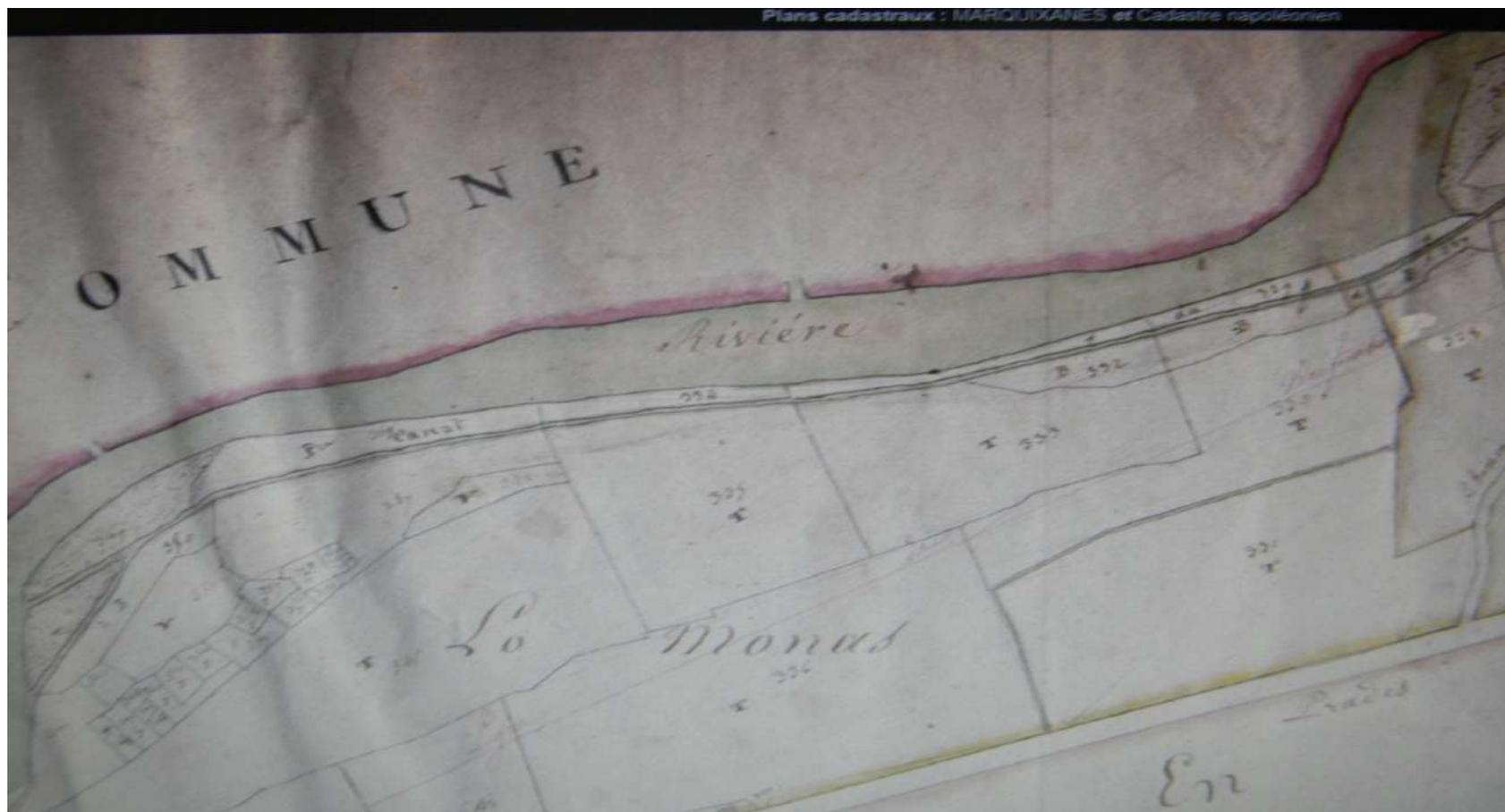
Ainsi, tel qu'indiqué dans la précédente réponse, le projet fera l'objet d'études géotechniques plus précises en phase de réalisation qui permettront de s'assurer de la stabilité dans le temps des ouvrages envisagés d'autant qu'aucune zone d'instabilité potentielle n'apparaît sur les documents faisant référence (cf. annexes 2 et 3). Cette étude géotechnique pourrait être couplée, selon les résultats des études géotechniques relatives une instabilité éventuelle des berges, à une étude hydraulique visant à préciser les risques d'érosion des berges pouvant être à l'origine d'instabilités (détermination des vitesses d'écoulement notamment).

- *Les éventuels confortements de berges ou dispositifs de consolidation des sols qui apparaîtraient nécessaires à la suite de ces études approfondies pourront être intégrés au projet au prorata des besoins de celui-ci.*
- *Le Département précisait que la stabilisation globale des berges du cours d'eau n'étant pas de sa compétence car les enjeux dépassent la zone concernée par le projet.*
- *la distance minimale qui sépare le projet de la crête des berges de la Têt est très ponctuellement d'environ 10 m . »*
- **Le maître d'ouvrage ne répond pas, sur la largeur de berge qui s'est effondrée comme demandée dans mon PV de synthèse. .**
- Souhaitant malgré tout avoir une réponse sur ce point, j'ai effectué quelques recherches et j'ai finalement trouvé ma réponse dans le plan cadastral de Marquixanes, puis en guise de comparaison pour mesurer l'évolution de l'instabilité des berges, dans le plan cadastral archivé.
- Comme le montre l'extrait ci-dessous, le bleu représentant la Têt, on constate que l'effondrement de la berge à la jonction des parcelles A 261 et

- A 265 est de 12 m. Cette érosion ne résulte peut-être pas d'une seule crue, mais des crues successives, qui érodent le bas de la berge, entraînant la chute de ce qui se trouve plus haut. On se rend compte que la distance restante de 10 m entre la crête de la berge actuelle et la limite du projet est très insuffisante. Par ailleurs face à ce type de problématique, comme on peut le constater régulièrement dans les courbes extérieures des cours d'eau, y compris la Têt, le renforcement des berges se fait par des enrochements pouvant être très importants.
- Malgré plusieurs alertes, et plusieurs demandes ce problème n'a jamais été pris à bras le corps, depuis la première référence en 1998. Et ce n'ai que devant la présentation d'éléments précis fournis par le public que le porteur de projet s'est exprimé.
- La partie bleu représente le lit actuel de la Têt

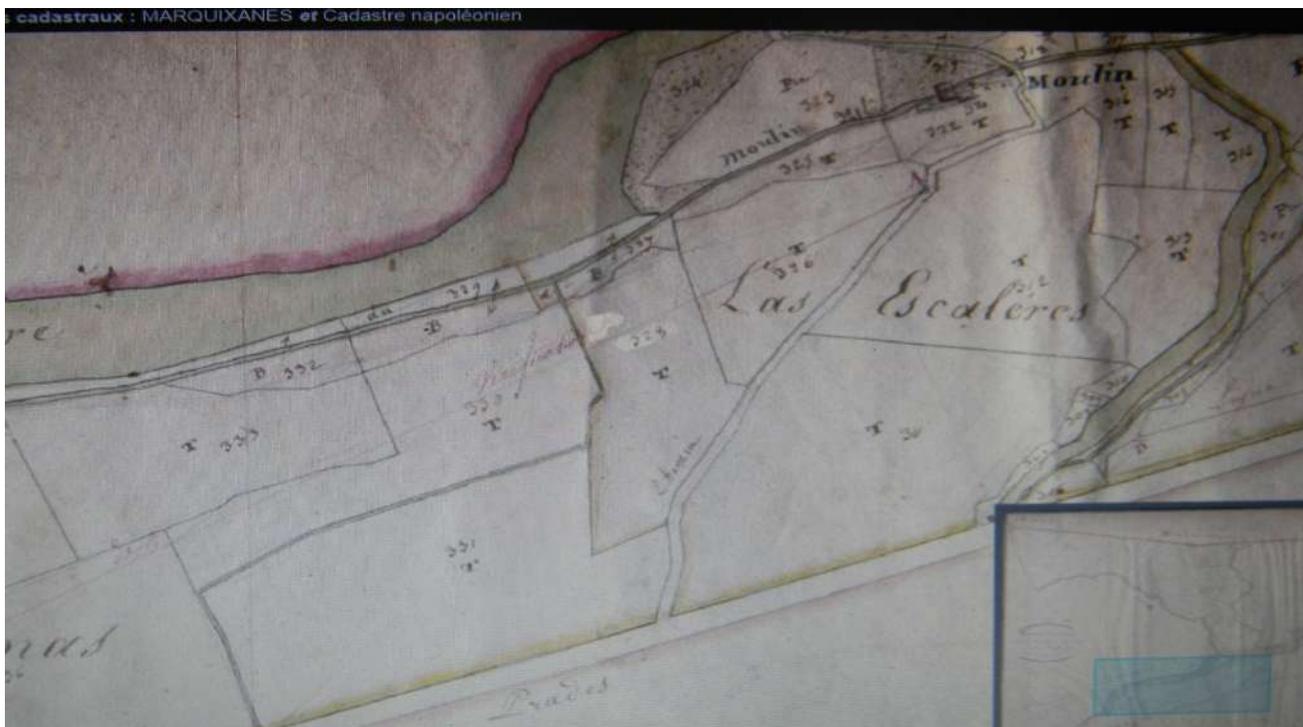


Vues du plan cadastral archivé ci-dessous:



La partie la plus à gauche matérialise le verrou actuel. On repère facilement le canal reposant sur la berge. La distance de 12 m mesurée sur le plan actuel se situe à environ deux tiers du plan en partant de la gauche. C'est l'endroit où la distance entre le bord de la berge et le canal est la plus fine. Ce point amorce déjà le début de la courbe actuelle qui va s'accroître.

La partie ci-dessous, complète le plan archivé ci-dessus, puis le lieu-dit des « escalères » avec son moulin.



Ces trois extraits de plan démontrent que la Têt a érodé la berge, en détruisant le canal, qui n'existe plus puis en érodant le plateau alluvial jusqu'à une largeur de 12 m.

La réponse du M.O : « à ce stade les études spécifiques n'ont pas fait état d'instabilité des berges »

Compte tenu de ces derniers éléments, je considère que le maître d'ouvrage ou son prestataire de service, ne prend pas suffisamment en compte l'instabilité de la berge, problème pourtant souligné à plusieurs reprises dans le temps et par des sources différentes allant du public aux services de l'État en

passant par la commission sur l'enquête publique précédente qui en avait fait une réserve. Cet élément est pourtant susceptible de porter atteinte à l'intégrité du projet, comme le montre l'importance de l'érosion sur l'actuel relevé cadastral et qu'il remet donc en cause la pérennité d'un investissement de plusieurs dizaines de millions d'euros. Le renforcement de la berge, mesure susceptible d'offrir une protection au projet, n'a pas été traité dans le présent dossier. Ce point ne peut pas faire l'objet d'une réserve compte tenu des dispositions de la loi sur l'eau relative aux Installations, Ouvrages, Travaux, Activités et de l'impact possible sur la ripisylve de la Têt qui supposent après instruction favorable des services de l'État une enquête publique.

De plus le fait de ne pas traiter ce problème, puis de le minimiser alors qu'il est d'une importance vitale pour le projet est susceptible d'avoir porté préjudice à l'information complète du public.

- vulnérabilité à la pollution des eaux souterraines et superficielles :
- En ce qui concerne la pollution par les eaux de la plate-forme, le maître d'ouvrage prévoit un système de collecte et de transfert vers les bassins multifonctions qui serviront de bassins de décantation, déshuilage, et piégeage d'une pollution accidentelle.
- Le maître d'ouvrage a prévu des dispositions en phase travaux pour le rabattement des nappes si le terrassement venait à atteindre le toit de la nappe. Par ailleurs des dispositions constructives particulières seront prises en fonction des études géotechniques complémentaires pour éviter toute remontée de nappe dans le projet.

Les dispositions envisagées sont de nature à sécuriser le risque vis à vis des nappes ou du projet.

4° / Impact sur le milieu naturel:

- Habitats naturels :

La définition des enjeux des habitats naturels d'intérêts communautaires est basée sur la méthodologie retenue par le CSRPN et la DREAL. Le CSRPN a validé les notes. Les zones humides, les boisements et les milieux ouverts sont parfaitement décrits ainsi que les surfaces impactées. Les mesures de compensation correspondent, après correction d'une petite zone humide, aux standards exigés. La zone humide liée à la destruction d'une partie de la Coma d'Espira est compensée en quantité et en qualité. Les milieux ouverts le sont également sur une parcelle à Rodez. La destruction de la lisière de la chênaie verte objet de la demande d'autorisation de défrichement est également compensée en quantité avec un facteur 2. Sachant que l'impact sur cette lisière vouée au défrichement est peu important et que cette lisière sera reconstituée automatiquement avec les arbres présents et non coupés.

- Les insectes :

Quatre espèces faisant l'objet d'une mesure de protection ont été recensées en bordure de la zone d'étude. Quelquefois c'est la présence d'une plante hôte qui laisse présumer de la présence d'individus. Le risque en phase travaux concerne surtout le « lucane cerf volant et le grand capricorne » le passage d'un écologue est prévu pour contrôler la présence ou non de cavités propices à ces insectes. En cas de contrôle positif, d'un arbre une compensation de 5 arbres taillés en « têtard » sera proposée pour offrir de nouvelles cavités. Le ratio restera de 5 pour 1 si d'autres arbres à cavités sont repérés.

- Les amphibiens :

Quatre espèces protégées ont été contactées sur la zone d'étude, les enjeux de conservation sont faibles. Une autre espèce l'Alyte Catalan est susceptible d'être présente sur le site. Leur présence éventuelle se situe surtout au niveau de la Coma d'Espira où les travaux doivent prendre place. Les trois passages d'un écologue, spécifiquement pour cette espèce devraient permettre de réduire l'impact sur ces sujets peu mobiles.

- Les reptiles :

- Les enjeux sont faibles à modérés pour 7 espèces de reptiles. Là encore les passages d'un écologue devraient permettre de déplacer des individus se trouvant sur l'emprise des travaux.

- L'avifaune :

- Cinquante deux d'espèces, dont 44 protégées ont été identifiées. La plus part représentent un enjeu faible car elles ne sont pas utilisatrices de la zone rapprochée.

Pour celles qui utilisent cette zone il s'agit surtout d'une utilisation en tant que zone de chasse ou de déplacement. Les espèces qui nichent sur l'aire d'étude sont toutes des espèces communes à faible enjeu de conservation.

- Les chiroptères :

- Des mesures d'écoutes ont été réalisées pour les chiroptères, en période estivale et en période automnale, pas au printemps ce que relève une association. Une douzaine d'espèces ou groupes d'espèces ont été identifiés sur la zone d'étude. Les trois espèces patrimoniales présentes sur le site l'utilisent comme secteur de chasse, en particulier la ripisylve de la Têt.
- La ripisylve de la Coma d'Espira, axe de déplacement sera provisoirement coupée en phase travaux puis rétablie en phase exploitation. Des écrans de protection seront mis en place sur les axes de déplacements.
- Les arbres à cavité prévus en compensation (Têtards) pourront servir de cavité de nidification. La plantation de 990 m de haies serviront également, dans le futur, comme axe de déplacement.
- Des gîtes pour chiroptères seront installés sous la voûte du pont de la RD35a.

- Les mammifères :

- Parmi les quinze espèces recensées, il faut noter la présence de la loutre qui fait l'objet d'un PNA, le hérisson espèce protégée, la genette et l'écureuil roux dont la présence n'est que potentielle.
- Les mesures de mise en défens et la pose d'une clôture à petites mailles combinée aux haies évitera le risque de collision.

- La compensation de la destruction de l'habitat de la loutre, est conforme en quantité et en qualité vue son emplacement à l'embranchement de la ripisylve de la Têt et de celle de la Coma d'Espira.
- Des mesures particulières, 3 passages au moins d'un écologue, seront prises pour repérer la présence éventuelle de hérisson, animal dont la vitesse de déplacement peut le mettre en danger.
- Après un avis défavorable du CNPN, sur la dérogation espèces protégées, le ministre a rendu un avis favorable pour la Loutre, sous 3 réserves prises en compte par le M.O .
- Les mesures de suivi de la compensation, en général, sont prévues pour 30 ans, pour la loutre la durée a été portée à 60 ans.
- Les poissons :
 - Quatre espèces de poissons ont été inventoriées sur le correc de la Coma d'Espira. Pour le barbeau méridional l'enjeu est fort. L'impact principal sur ces espèces est la destruction de frayère.
 - Le risque de pollution ou d'augmentation de matières en suspension est réduit par la mise en place d'un réseau d'assainissement provisoire.
 - J'ajouterais pour l'avoir constaté que ce n'est plus qu'un filet d'eau qui coule dans la Coma d'Espira.
- Les continuités écologiques :
 - L'impact du projet sur ces corridors écologiques est faible, seul l'un des 8 présents sur place est impacté La création d'au moins un nouveau corridor sur les 990 m de haie plantée réduira encore cet impact.
- Les effets cumulés :
 - Les deux projets identifiés dans les environs, un projet de parc photovoltaïque au sol et une station de pompage n'apportent pas d'effets cumulés sauf peut-être en phase travaux, par les engins de chantiers, s'ils sont réalisés en même temps.

4° / Patrimoine, Paysage et commerces :

- Patrimoine :
 - Le centre ancien, site inscrit ne sera impacté par le projet. La découverte de ce patrimoine par l'intermédiaire d'un secteur apaisé (actuel RN 116) serait plutôt positive.
- Le paysage :
 - Le paysage dans ses grandes largeurs ne sera pas impacté. Localement les dispositions paysagères, autour des bassins multifonctions et dans le

- village sont de nature à améliorer la situation actuelle. Tout comme les modèles paysagers pour intégrer les protections acoustiques et les modèles paysagers implantés en entrée Ouest du village.
- Les commerces :
- Les trois commerces concernés verront une partie de leur clientèle disparaître . Leurs propriétaires avaient demandé une compensation au porteur de projet qui n'a pas répondu sur ce point. La mise en place de panneaux d'information devrait se faire en concertation avec ces personnes.
- Le tourisme :
- La base d'eau-vive ne sera pas impactée sauf si les travaux devaient être réalisés dans une période délicate pour cet entrepreneur. Une concertation semble aussi pertinente, au moment voulu..
- Émission de gaz à effet de serre :
- Le porteur de projet considère que les émissions de gaz à effet de serre à une vitesse de 80 km/h (vitesse prévue pour la RD66) au lieu de 50 km/h sont moins importantes.
- Je rajouterai que l'exercice comptable me paraît difficile compte tenu de l'inconnue relative aux arrêts puis redémarrages qui surviennent dans la traversée de Marquixannes mais qui surviendront également au rond point Ouest de Marquixannes.

La prise en compte des impacts sur l'environnement me semble satisfaisante . Les habitats sont finalement bien inventoriés et bien compensés. Pour les espèces, en fait il y en a peu qui sont directement menacées, la plupart seront perturbées mais il existent de nombreuses alternatives, en particulier pour les corridors de chasse des chiroptères, et les mesures de compensation seront favorables avec la compensation de la chênaie verte, de la ripisylve détruite de la Coma d'Espira et la création de haies

Les précautions prises pour la loutre devraient permettre d'éviter toute mortalité, la compensation de son habitat provisoirement détruit par la surface standardisée est par ailleurs très bien placée. Les précautions pour le hérisson, les deux insectes protégés et les amphibiens avec plusieurs passages d'un écologue sont satisfaisantes.

Je recommande au maître d'ouvrage d'exercer une concertation avec les commerçants et entrepreneurs locaux afin de limiter au maximum leur perte de chiffre d'affaire.

3° Avis motivé :

- Je considère que :
- Les formes légales de l'enquête publique ont été respectées. L'information du public mise en place a été au delà des prescription réglementaires par l'apposition, par le maître d'ouvrage, de panneaux de très grand format, par l'implication de M. le maire de Marquixannes qui a alerté ses

administrés par l'application téléphonique « Panneau Pocket ». Sa disponibilité nous a également permis de recevoir le public dans des tranches horaires accessibles aux personnes travaillant en journée.

- L'intérêt public majeur est avéré, compte tenu des nombreux risques recensés qui pèsent sur la sécurité des piétons et des automobilistes dans la traversée de Marquixanes. L'aspect sécuritaire est renforcé par une fluidité du trafic accrue avec le projet, en particulier pour les véhicules de secours, par une amélioration de la santé des riverains en diminuant les nuisances dues à la proximité de la pollution des voitures et celles dues au bruit.
- Des solutions alternatives à la déviation Nord ont bien été étudiées, même si celle d'un passage centrale aurait méritée d'être plus argumentée.
- La gestion de l'aspect environnemental, dès le choix des intervenants puis tout au long du chantier et enfin après lors du suivi des mesures de compensations sur plusieurs dizaines d'années est bien défini et satisfaisant.
L'impact sur l'environnement est résiduel dans un premier temps compte tenu du nombre peu élevé d'espèces directement impactées et des mesures d'évitement envisagées. Celles utilisant le territoire comme corridor de transit ou de chasse, profiteront de la présence d'alternatives nombreuses, comme le montre les vues de haut du secteur de Marquixanes. Dans le futur, compte tenu des mesures prises pour éviter les collisions en phase d'exploitation et les mesures de compensation par des plantations importantes en surface, ainsi que la possibilité de mesures correctives pourraient assurer un état de compensation favorable aux espèces concernées.
- **En conséquence, j'émet un avis FAVORABLE à la demande de dérogation d'espèces protégées.**
- Le dossier relatif à la demande d'autorisation de défrichement met en lumière, l'impact faible de la destruction de la lisière d'une chênaie verte du fait de la proximité immédiate d'un massif de plusieurs hectares, dont elle fait partie, et de la compensation plus importante en surface et peut-être plus intéressante pour les espèces compte tenu de sa localisation entre les corridors recensés et les milieux ouverts aux alentours.
- **En conséquence j'émet un avis FAVORABLE à la demande d'autorisation de défrichement.**
- L'avis pour la demande d'autorisation environnementale, repose bien entendu sur les éléments énoncés ci-avant qui sont aussi favorables, mais aussi sur d'autres aspects relatifs au milieu physique non encore abordé
- La prise en compte du risque de glissements de terrain, le long de la RD35a, en raison d'une secousse sismique et celle relative à la présence d'un verrou géomorphologique auraient du être abordées dès le départ dans le dossier, ces éléments ayant déjà été mentionné en 2021. Par ailleurs la réponse à ma question sur le verrou géomorphologique aurait méritée d'être moins maladroite.
- Je constate que le choix du maître d'ouvrage de prendre en référence, pour ses modélisations, la crue de 1992 au lieu de celle de 1940 a été contesté à plusieurs reprises. Les derniers éléments fournis par un contributeur, même si ce ne sont que des estimations, sont plutôt en

- adéquation avec la pluviométrie enregistrée en 1940 à Marquixanes . La recommandation de l'Autorité environnementale d'utiliser un débit de 1300 m³/s paraît donc beaucoup plus réaliste.
Toutefois il n'est pas certain que l'utilisation de la crue de 1940 pour modéliser le pont de la Coma d'Espira, compte tenu de la marge de 3,7 m entre les plus hautes eaux et la voûte du pont remette en question la stabilité de l'ouvrage.

- Le maître d'ouvrage, n'a pas pris en compte l'instabilité de la berge de la Têt, problème pourtant souligné à plusieurs reprises dans le temps et par des sources différentes allant du public aux services de l'État en passant par une réserve de la commission d'enquête sur l'enquête publique précédente. Cet élément est pourtant susceptible de porter atteinte à l'intégrité du projet. Un courrier de ma part au maître d'ouvrage était resté sans réponse pertinente sur ce risque.

Dans mon PV de synthèse ce point avait été de nouveau abordé avec une production d'informations relatives aux dégâts occasionnés lors de la crue de 1940 sur la berge intéressée. Le maître d'ouvrage ne répond pas à ma question sur la largeur de berge érodée sur les deux parcelles concernées, A 261 et A 265.

Les recherches supplémentaires à partir de relevés du cadastre de Marquixanes montre l'importance de l'impact de l'érosion de la berge .Le relevé ancien détaille l'état de la berge à l'époque avec la présence d'un canal qui alimentait un ancien moulin canal qui n'existe plus aujourd'hui, remplacé par le lit de la Têt. Un document montre également l'état à l'origine des deux parcelles en question. Le nouveau relevé cadastral indique qu'à la limite entre les parcelles A 261 et A 265 la berge s'est effondrée sur une largeur de 12 m . La limite du projet se situe aujourd'hui à 10 m de la crête de la berge.

.Cette érosion incontestable remet donc en cause la pérennité d'un investissement de plusieurs dizaines de millions . Le renforcement de la berge par des enrochements est peut-être possible, mais compte tenu des dispositions de la loi sur l'eau relative aux Installations, Ouvrages, Travaux, Activités et de l'impact possible sur la ripisylve de la Têt, il ne serait envisageable qu' après une instruction favorable des services de l'État, puis après une enquête publique, avec une dérogation espèces protégées en raison de la présence de la Loutre.

De plus, le fait de ne pas traiter ce problème, puis de le minimiser alors qu'il est d'une importance vitale pour le projet est susceptible d'avoir porté préjudice à l'information complète du public.

Il n'est donc pas possible d'émettre une réserve sur ce point.

En conséquence j'émet un avis DEFAVORABLE à la demande d'autorisation environnementale.

Fait et clos à Fuilla le 21 novembre 2024.

Le commissaire enquêteur.

