

Commune de
MARQUIXANES

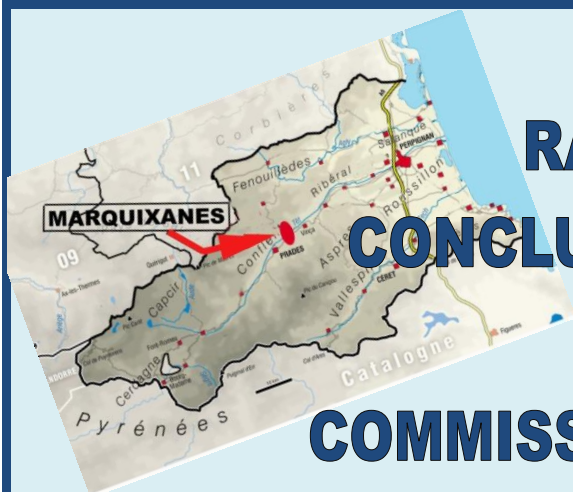
ENQUETE PUBLIQUE

Projet de déviation de la RN 116 au droit de la commune de MARQUIXANES

(Enquête publique unique parcellaire et préalable à la déclaration
d'utilité publique (DUP) du projet de déviation de la RN116 au droit de
Marquixanes, portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme
intercommunal (PLUi) Conflent Canigó

(15 juillet – 10 septembre 2021)

Arrêté de M. le Préfet des Pyrénées-Orientales en date du 25 juin 2021
Décision du 15 juin 2021, de M. le Président du Tribunal Administratif de Montpellier
remplaçant une précédente décision (n° E20000085 / 34) du 15 décembre 2020



RAPPORT , CONCLUSIONS et AVIS de la COMMISSION d'ENQUÊTE

Commission d'enquête :

👤 **Président :** **M. Henri ANGELATS**
Inspecteur-expert DGCCRF, retraité

👤 **Membres titulaires :**
- **M. Didier ZAZZI**
Gendarme, retraité

- **M. Olivier ROUSSEAU**
Officier de Gendarmerie, retraité

8 octobre 2021

SOMMAIRE



1 - RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Préambule □

Chapitre 1 : Le projet	5
1.1. Historique	5
1.2. Bilan des concertations	9
Chapitre 2 : Le projet soumis à l'enquête publique	
2.1. Présentation du demandeur	11
2.2. Le projet	11
2.3. Coût prévisionnel	15
Chapitre 3 : les composantes de l'enquête unique	
3.1. la concertation	17
3.2. La Déclaration d'Utilité Publique (DUP)	18
3.3. La Mise en Compatibilité du POS	19
3.4. L'enquête parcellaire	20
3.4. Les aspects environnementaux	20
3.5. L'articulation du projet / documents supérieurs	23
Chapitre 4 : Organisation de l'enquête publique	
4.1. Procédure	27
4.2. Préparation de l'enquête	27
4.3. Le dispositif de l'enquête publique	29
4.4. Constitution et lisibilité du dossier	30
Chapitre 5 : Les avis préalables des Autorités publiques	
5.1. Observations de l'Autorité environnementale (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable)	31
5.2. Observations de la Commission d'examen conjoint (PLUi)	48
Chapitre 6 : L'enquête	
6.1. Déroulement de l'enquête	49
6.2. Observations du public et synthèse	52
6.3. Réponses du maître d'ouvrage	52
Chapitre 7 : Analyse	53
Chapitre 8 : Synthèse	68

 **2 - CONCLUSIONS et AVIS DE LA COMMISSION
D'ENQUÊTE**

Préambule

Avis de la commission d'enquête :

- 1- sur la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)**
- 2- sur la Mise en Compatibilité du PLUi**
- 3- Concernant l'enquête parcellaire**

72

74

80

81



LISTE DES ANNEXES

83



Liste des abréviations

- Ae** : Autorité environnementale (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable)
- CGEDD** : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
- CNPN** : Conseil National de Protection de la Nature
- CIS** : Concertation Inter-Services
- DDTM** : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
- DIRSO** : Direction Interrégionale des Routes du Sud-Ouest
- DGCCRF** : Direction Générale de la Concurrence de la Consommation et de la Répression des Fraudes
- DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- ERC** : mesures d'Evitement, Réduction ou Compensation
- MEC** : Mise en compatibilité (du document d'urbanisme)
- POS** : Plan d'Occupation des Sols
- PLUi** : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- RNU** : Règlement National d'Urbanisme
- SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale
- SDAGE** : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- SRCAE** : Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie



RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Préambule

Les lois de décentralisation ont remodelé, à partir de 1982, l'organisation administrative de la France. En matière de routes et circulation routière, une étape importante est intervenue avec la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 portant création d'un réseau routier départemental totalement autonome qui a trouvé sa pleine expression au 1er janvier 2007 avec la mise en œuvre des décrets d'application.

Pour le département des Pyrénées-Orientales, l'ensemble du réseau routier non concédé (et notamment les routes nationales d'intérêt local), a été classé dans la voirie départementale à l'exception notable de la RN 116 pour laquelle la Direction Interrégionale des Routes du Sud-Ouest (DIRSO), nouvellement créée, a conservé toutes les compétences d'entretien et d'ingénierie routière pour le compte de l'Etat.

Cette route avait ce statut de route nationale depuis 1824. Elle succédait à la route impériale reliant, dans les conditions de l'époque, sur 100 km, Perpignan à l'Espagne par Bourg-Madame.

Son rôle dans le développement et le désenclavement des territoires que cette véritable colonne vertébrale du département dessert - au-delà des 25 villages et lieux-dits qu'elle traverse - est, à l'évidence, vital.

Cette situation explique aujourd'hui l'implication directe de l'Etat qui s'est fixé comme objectif l'amélioration continue de cette infrastructure en veillant à une meilleure gestion du trafic, ainsi qu'à la sécurité des usagers et des riverains dans un contexte difficile puisqu'il s'agit, après Prades, d'une route de montagne fragile et tourmentée. La partie en plaine, de Perpignan à Ille-sur-Têt, a été aménagée en voie express à deux fois deux voies, il y a un peu plus de 20 ans avec l'idée de prolonger la voie, avec le même gabarit, jusqu'à Prades après la déviation de la commune de Marquixanes, dernière agglomération encore traversée par la RN116 sur ce secteur.

Les études pour la section depuis Ille-sur-Têt jusqu'à Prades où la double voie se raccordait à la RN116 par un rond-point dénivelé – étaient parachevées.

L'enquête publique, pour ce tronçon, s'est déroulée de décembre 2006 à janvier 2007. La déclaration d'utilité publique correspondante a été signée le 16 juillet 2008.

Mais, la conjoncture, à partir de 2007, s'est révélée défavorable et l'Etat a été amené à réduire l'ambition du projet. Le Préfet a annoncé dès le mois d'octobre 2017, l'abandon de l'important projet de désenclavement et de sécurisation de l'itinéraire au profit d'un projet plus modeste de sécurisation des carrefours et la création de créneaux de dépassement le long de l'itinéraire actuel.

Cet abandon se répercute évidemment sur la section correspondant à la déviation de Marquixanes. Afin de minimiser le coût du projet, l'Etat a préconisé l'aménagement d'une route avec un trajet plus court, à 2 voies seulement, avec des carrefours à niveau, passant par le Nord du village.

Cette préconisation reprenait donc l'option d'un passage par le Nord de la commune qui avait été rejetée par les riverains lors de la concertation puis lors de l'enquête publique en raison de sa proximité immédiate avec les zones habitées.

Dans cette situation, l'Etat a pris le parti de reprendre le diagnostic complet du territoire afin de recueillir les données caractéristiques du périmètre d'étude et expliquer sa préférence. Les analyses ont ainsi porté sur le milieu physique, le milieu naturel, le paysage et le patrimoine, le milieu humain ou encore les activités économiques et agricoles. Ces différentes études contraintes par l'objectif initial d'un projet plus modeste, ont conduit à proposer deux variantes de tracés pour dévier la commune : une variante Nord entre l'agglomération et la Têt, correspondant dans ses grandes lignes à la solution contestée qui avait été retenue initialement et une nouvelle variante Sud, plus proche du village et donc moins longue et moins coûteuse.

Une concertation Inter-Services (CIS) a été mise en place. Cette démarche avait pour objet de permettre la prise en compte, le plus en amont possible, des préoccupations environnementales dans l'élaboration du projet, de s'assurer de sa compatibilité avec les instructions spécifiques comme celles relatives à la loi sur l'eau notamment.

La phase active de cette concertation s'est déroulée du 6 février au 20 mars 2017. Cette étape de la procédure est détaillée plus avant pour participer, avec les autres éléments de l'enquête à la formation de l'avis qu'il appartient à la commission d'enquête de formuler.



Le cadre de l'enquête publique. Historique

La déviation de Marquixanes s'inscrit dans la perspective d'une liaison entre Ille-sur-Têt et Prades comme prévu dans la déclaration d'utilité publique de juillet 2008 mais avec un sectionnement focalisant l'étude sur Marquixanes, ce qui requalifie logiquement l'appellation en "projet de déviation de la commune de Marquixanes".

Cette commune de 555 habitants est située à 36 Km de Perpignan. Elle est la dernière traversée par la RN 116, avant Prades. Avec ses 260 m d'altitude moyenne, elle se situe encore dans la plaine dite du Bas-Conflent de tradition agricole bien ancrée. Cependant, l'axe routier, la desserte SNCF et la présence de la Têt ont permis l'émergence de commerces et services en rapport avec les loisirs et le tourisme. Cette situation n'est évidemment pas neutre dans l'évaluation et la restructuration de l'activité en relation avec la déviation routière.

L'historique du projet brièvement évoqué dans le préambule, mérite un petit développement concernant l'épisode le plus récent, sans remonter à la DUP de 2008. En effet, la concertation effectuée en février et mars 2017 avec son bilan intervenu sous la forme d'un arrêté préfectoral en date du 21 juillet 2017 est un élément de la procédure susceptible d'éclairer les débats sans nécessairement en reprendre le fond.

Les deux variantes qui étaient proposées sont donc décrites assez brièvement ci-après à titre purement documentaire.

Le tracé par le Nord présenté lors de la concertation

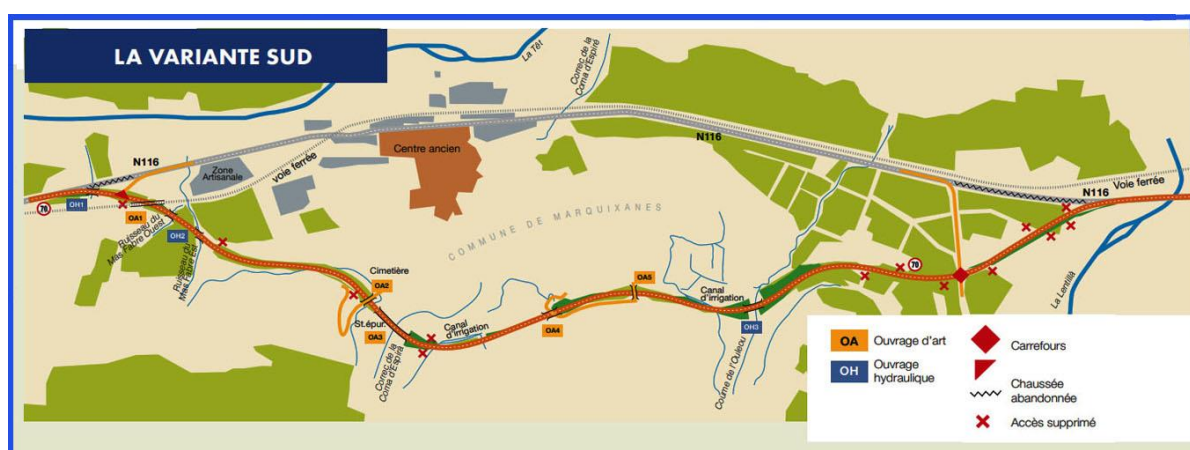


La déviation de Marquixanes par le Nord soumise à la concertation, se présentait sous la forme d'une route bidirectionnelle contournant le bourg sur une longueur de 1,7 km. Le profil courant était constitué par une chaussée de deux fois 3,5 m associée à des accotements stabilisés et enrobés de 2 m. La déviation était aménagée sur un terrain naturel sans aucune pente significative, le long de la rivière "La Têt". Un rond-point décentré par rapport à la RD 35A constituait l'accès au village et contribuait au ralentissement de la vitesse qu'il était prévu de limiter à 90 km/h sur les sections courantes du parcours. A l'Est, deux ouvrages d'art étaient nécessaires pour franchir la "Coma d'Espira" en passage supérieur et la voie ferrée en passage inférieur. La géométrie du projet permettait, à terme, l'élargissement des chaussées pour transformer la déviation, si besoin, en route express à 2 x 2 voies. Certaines habitations se trouvant à 10 ou 15m de la circulation, le principe de la mise en place de dispositifs de protection acoustique étaient, d'emblée, retenu. Dans cette option, la commune était desservie par un accès unique en forme de carrefour déjà évoqué sur lequel se raccordaient la route d'Eus et Arboussols (RD35A) et l'accès au village. Cet aménagement restait suffisamment éloigné du passage à niveau de la voie ferrée et de l'axe que constitue l'actuelle RN116 pour assurer la sécurité des franchissements.

La RN116 actuelle dans sa partie urbaine devait faire l'objet d'un déclassement avec une restructuration urbaine adaptée à la dimension de la commune dès lors que ses deux extrémités ne permettaient plus l'accès direct au centre du bourg.

La voie ferrée, pour sa part, n'était pas impactée. L'interaction avec la RN 116 était même supprimée puisque la déviation passait en-dessous à l'Est et se raccordait à l'Ouest au-delà du passage à niveau.

Le tracé par le Sud présenté lors de la concertation



La "variante" Sud se présentait sous la forme d'une route bidirectionnelle contournant le bourg de Marquixanes sur une longueur de 3,6 km environ. Le profil courant était constitué par une chaussée de deux fois 3,5 m associée à des accotements stabilisés et enrobés de 2 m. La recherche du tracé visait à minimiser sa longueur et, par conséquent, son coût, en restant, tout au moins dans la partie la plus à l'Est, au plus près du fuseau retenu lors de la déclaration d'utilité publique.

Cette variante, tout en restant, conformément au souhait de l'Etat, dans l'idée d'un trajet raccourci, s'éloignait nécessairement de la RN116 actuelle, en empruntant le versant montagneux avec des rampes atteignant 6%. Les ouvrages d'art étaient nombreux. Pour des raisons de visibilité difficiles à corriger dans un relief tourmenté, sauf à prévoir des aménagements et terrassements disproportionnés pour un projet de ce type, il était prévu de limiter la vitesse à 70 km/h.

Les possibilités d'élargissement pour une mise à deux fois deux voies apparaissaient limitées compte tenu de l'importance et de l'impact environnemental des travaux et déconstructions à envisager.

Dans cette variante, la RN116 existante était évidemment déclassée et affectée à des fonctions de desserte locale avec des accès aménagés à chaque extrémité.

Comme pour la variante Nord, la voie ferrée n'était pas impactée puisque un passage au-dessus de la déviation était également prévu, mais à l'Ouest du village. Du côté Est, la dite voie ferrée se situait en dehors du périmètre d'étude.

Bilan des concertations

L'arrêté préfectoral du 21 juillet 2017 fait le bilan de la concertation. Il retient la variante Nord comme solution préférentielle pour la suite des études car elle est considérée comme répondant le mieux aux objectifs d'amélioration des conditions de circulation sur la RN116 au droit de la commune de Marquixanes.

Par rapport à la variante Sud, la variante Nord est considérée, à l'issue de la concertation, comme présentant plusieurs avantages :

- une géométrie plus douce (le profil en long présente des pentes moins élevées et le profil en plan présente moins de virages) permettant une limitation de vitesse plus élevée et donc des temps de parcours plus faibles,
- un impact moins important sur les milieux naturels et les milieux agricoles : le tracé est plus court, nécessite moins de terrassements et traverse moins de zones naturelles présentant des enjeux écologiques importants,

- un moindre impact paysager : la variante Nord nécessite moins de terrassements que la variante Sud et présente un potentiel d'aménagement paysager intéressant. Cette variante permet de conserver le paysage naturel et agricole au sud du village.
- une localisation plus proche du centre du village et des commerces existants permettant aussi de mieux desservir les zones d'activité,
- Un tracé plus court qui réduit le coût du projet.



2.1. Présentation du demandeur

Le projet présenté à l'enquête est porté, pour le compte de l'Etat, par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie "Pyrénées-Méditerranée", service déconcentré du Ministère de la Transition écologique. La DREAL Occitanie est implantée à Toulouse (1, rue de la Cité administrative Bâtiment G CS 80002 31074 TOULOUSE CEDEX 9) où elle intervient sous l'autorité du Préfet de la Région Occitanie "Pyrénées-Méditerranée".

Le dossier est cependant plus spécialement suivi, au quotidien, par l'antenne de la DREAL à Montpellier (58, avenue Marie-de-Montpellier 34965 MONTPELLIER)

2.2. Présentation du projet

2.2.1. Présentation générale

Conformément aux orientations fixées dans l'arrêté préfectoral du 21 juillet 2017 à la suite de la CIS, le projet venant à l'enquête publique, correspond dans ses grandes lignes, à la variante Nord décrite ci-avant avec des évolutions quelquefois significatives notamment au niveau des raccordements afin de mieux intégrer la déviation dans la nappe urbaine et maintenir ainsi, de la manière la plus efficiente possible, un lien avec la vie économique et sociale du village.

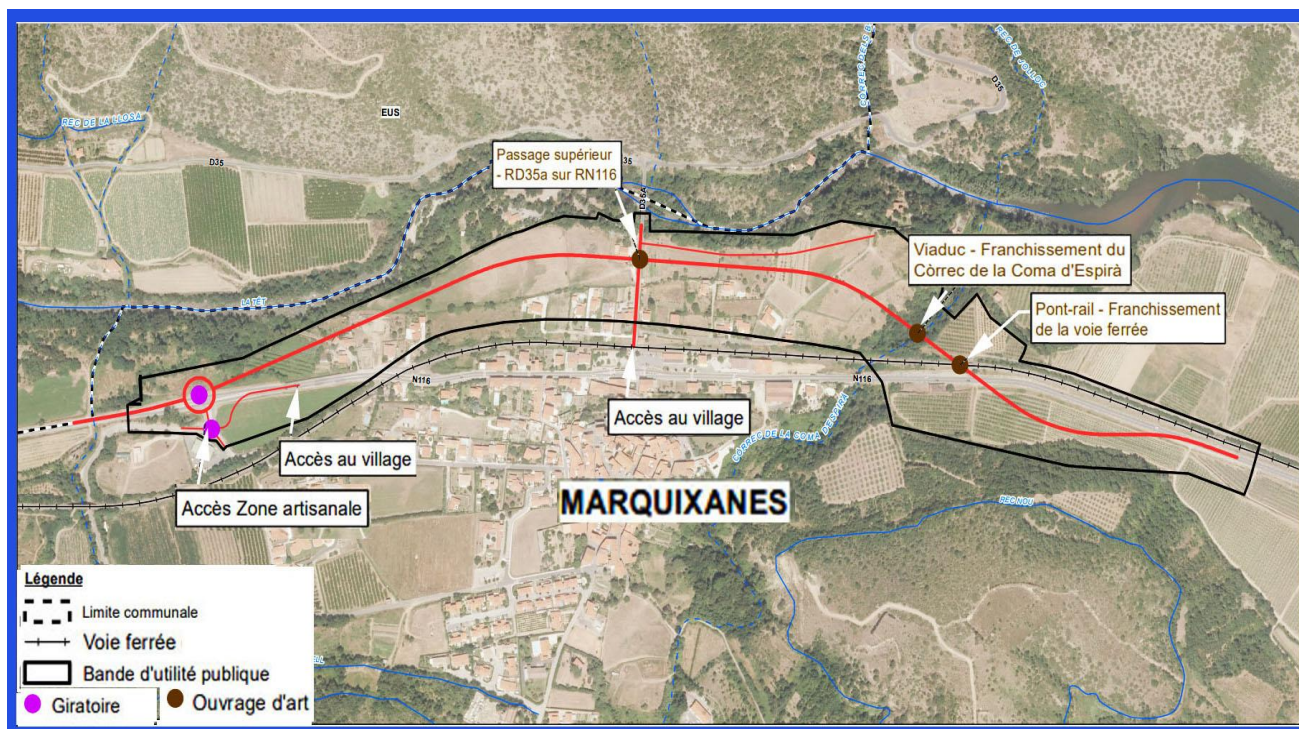
Quelques modifications ont été intégrées dans le projet soumis à l'enquête publique à la suite des observations notamment sur l'étude d'impact, formulées par l'Autorité environnementale, le CGEDD en l'occurrence.

En application de l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le maître d'ouvrage apporte point par point une réponse à ces observations. Au cas particulier, cette réponse intervient en forme de commentaires graphiquement différenciés pour chaque thématique. Le maître d'ouvrage, selon, le cas, justifie ses choix ou prend en compte les préconisations directement dans le projet ou par l'engagement d'études complémentaires nécessitées par les demandes formulées (suppression de la pile du pont sur le "Correc d'Espira" par exemple)

De manière synthétique, le projet ainsi établi, susceptible d'être encore affiné, notamment au vu des conclusions de l'enquête publique, retient un parti d'aménagement sous la forme d'une route bidirectionnelle dont les caractéristiques résumées sont rappelées ci-après :

- une section courante bidirectionnelle à une voie dans chaque sens, sur une longueur de 1,7 km, passant au Nord de Marquixanes, entre le village et la Têt ;
- un raccordement à la route existante du côté Prades tandis que l'accès au village, côté Perpignan, est coupé ;
- un carrefour giratoire principal en entrée Ouest permettant l'accès à la zone artisanale et constituant une nouvelle entrée dans la commune ;
- le maintien de la RD35a en place : la RD passera au-dessus de la future déviation pour la desserte locale et les modes doux (ouvrage d'art) ;
- un franchissement en passage supérieur du "Correc de la Coma d'Espira" (ouvrage d'art possiblement sans pile en rivière selon les préconisations de l'Autorité environnementale) ;
- un franchissement en passage inférieur de la ligne ferroviaire Perpignan – Villefranche (ouvrage d'art) ;
- les rétablissements des voies et accès secondaires.

Le schéma ci-après reproduit à partir des illustrations du dossier d'enquête, matérialise les partis d'aménagement proposés :



2.2.2. Les principales modifications intervenues à l'issue de la Concertation réglementaire et de la concertation Inter-Services

➤ **Un point d'échange unique avec la commune.**

Trois projets ont été étudiés pour la mise en œuvre de cette préconisation :

1- Un point d'échange situé à l'Est du projet, entre le "Correc de la Coma d'Espira" et la RD35a.

Cette solution présente, selon le maître d'ouvrage, plusieurs difficultés et inconvénients :

- L'aménagement du rétablissement de l'accès par le chemin des Escalères nécessite un recalibrage important,
- Le carrefour à angle droit avec la RD35a, carrefour à angle droit avec la RD35a, maintenue en place en amont immédiat du passage à niveau pose le problème de la sécurité, en cas de croisement simultané de transports en communs ou de poids-lourds (giration et visibilité) ;
- Le carrefour d'échange reste relativement éloigné de la commune.

2- Un point d'échange au droit de la RD35a coupée par la déviation de la RN116

Cette solution est considérée comme difficilement compatible avec le référentiel des Aménagements des Carrefours Interurbains au niveau du profil en long de la RD35a qui deviendrait trop prononcé entre les points de contraintes du passage à niveau au Sud et le pont de franchissement de la Têt au Nord

3- Un point d'échange excentré vers l'ouest

Cette solution est retenue par le maître d'ouvrage qui considère qu'elle présente plusieurs avantages :

- le carrefour reste situé à une relative proximité du centre de Marquixanes et de ses commerces ;
- l'interface avec le passage à niveau est moindre ;
- le recalibrage du chemin des Escalères n'est plus nécessaire ;
- le tracé de la déviation est plus éloigné du front bâti ;

➤ Le passage sous la RD35a en déblai

Dans le projet présenté lors de la concertation et en CIS, le tracé de la déviation de la RN116 faisait l'objet d'une étude de faisabilité du maintien de la RD35a par dénivellation. Cette solution permettait d'envisager la continuité des modes doux (en évitant la traversée de la future déviation). L'implantation du carrefour giratoire étudiée pour se situer à l'Ouest restait compatible avec cette solution.

Cependant, compte tenu des avis émis lors de la concertation locale et de la Concertation Inter-Services de 2019, la variante Nord a fait l'objet d'une nouvelle proposition sous la forme d'une solution en déblai.

Il s'agit d'une modification substantielle dont les caractéristiques sont les suivantes :

- le giratoire est déplacé à l'Ouest pour offrir un signal d'entrée de village et de meilleures interfaces avec la RN116 (sécurité, fluidité des échanges, réduction des nuisances pour les riverains) ;
- l'insertion de la déviation en déblai entre le village et la Têt, permettrait de supprimer la contrainte de gabarit du franchissement de la RD35a.

Il n'est pas indiqué, dans le dossier, si cette nouveauté par rapport au projet présenté lors de la concertation restreint les possibilités en ce qui concerne les caractéristiques de la route.

A priori, les éléments du dossier, confirmés par la maîtrise d'ouvrage ne laissent pas de doute. La voie nouvelle est une route bidirectionnelle à deux voies sans aucun calibrage pour une éventuelle route à 2x1voies (c'est-à-dire avec un séparateur central) et a fortiori en voie rapide à 2x2 voies.

Avantages et inconvénients

Les avantages et inconvénients des deux solutions que constituent le passage en déblai ou en surface sont listés dans le dossier d'enquête. La balance ne penche pas significativement vers l'une ou l'autre des solutions. Dans la dernière mouture, l'impact paysager est cependant amélioré du fait du passage en déblai. On note également que le maître d'ouvrage indique que la dispersion des pollutions de l'air vers les habitations voisines se trouve réduite puisque ces pollutions sont concentrées vers les parties basses. Les nuisances acoustiques sont réduites de la même façon.

Par contre, les investissements sont, évidemment, plus onéreux avec, notamment, des terrassements supplémentaires et des soutènements prolongés. De plus, cette solution en déblais crée des points bas, notamment sous la RD35a, pour lesquels des solutions pérennes doivent être envisagées pour éviter l'inondation.

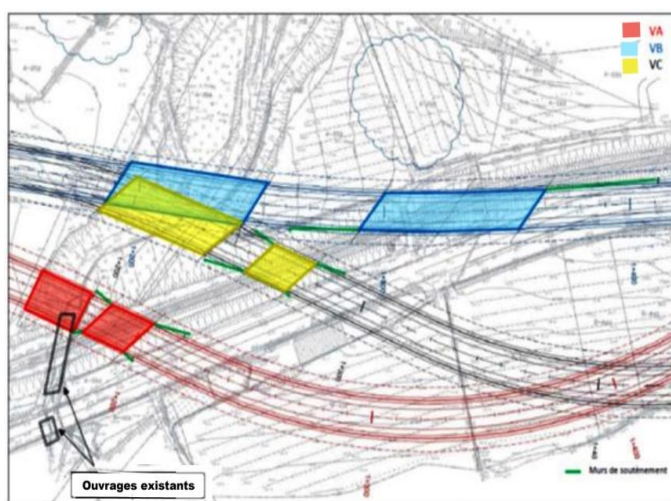
Tout l'aspect relatif à la circulation des eaux se trouve d'ailleurs profondément modifié avec la nécessité d'une station de relevage et le recalibrage des bassins de rétention ainsi que l'aménagement de fossés de crête importants destinés à rétablir les écoulements naturels transversaux vers la "Coma d'Espira" ou la Têt.

En définitive, malgré des contraintes techniques plus fortes, la solution en déblai a été privilégiée à l'issue des concertations locales. Cette solution en déblai est donc la solution soumise à la présente enquête publique.

➤ **Adaptation du tracé pour le franchissement de la voie ferrée et du "Correc de la Coma d'Espira"**

L'abandon de la variante proposant un giratoire du côté Est permet de remodeler la section très technique où la déviation passe sous la voie ferrée pour enjamber, quelques dizaines de mètres plus loin le "Correc de la Coma d'Espira".

Le tracé retenu (variante C – de couleur jaune) permet un franchissement de la voie ferrée avec un biais moins important et le franchissement du "Correc" en alignement droit.



Variantes de tracé pour le franchissement de la voie ferrée et du Correc de la Coma d'Espira

Le positionnement et l'abord des ouvrages de franchissement nécessitent de redessiner le tracé de la déviation.

Pour des raisons écologiques précisées par ailleurs, l'Autorité environnementale a préconisé de supprimer la pile du pont en rivière sur le "correc". Cette variante, en dehors du surcoût qu'elle induit, semble techniquement possible malgré la complexité liée à la proximité du pont SNCF. Elle n'apparaît pas dans le projet présenté en raison du supplément d'études qu'elle nécessite.

2.3. Coût prévisionnel du projet

Le montant global du projet est estimé à environ 24,6 millions d'euros HT (hors taxes), en valeur juin 2017.


Cette estimation du projet comprend :

- les études et les procédures réglementaires, la maîtrise d'œuvre des travaux ;
- les acquisitions foncières à l'amiable ou par expropriation pour cause d'utilité publique ;

- tous les travaux nécessaires à la réalisation de la déviation de Marquixanes (dégagement des emprises, terrassements, chaussées, assainissement, ouvrages d'arts, équipements de sécurité et d'exploitation, rétablissement des voiries, aménagements liés à l'environnement.

Les dépenses se répartissent de la façon suivante (en M€ juin 2017) selon les indications du dossier :

Nature de la dépense	Montant estimé (en M€ Valeur HT juin 2017)	
Etudes, procédures réglementaires et maîtrise d'œuvre des travaux	1,8	
Acquisitions foncières	4,9	
Travaux et mesures compensatoires (dont risques)	17,9	
Mesures en faveur de l'environnement		3,9
Fouilles archéologiques		0,05
Total HT	24,6	3,9
Total TTC	29,5	4,7

 Commentaire de la Commission d'enquête
<p><i>Ce budget, de l'ordre de l'ordre de 25 millions d'euros (hors TVA), correspondait à un projet qui n'est plus celui présenté à l'enquête publique. En effet, à la suite, des recommandations formulées dans le cadre de la concertation interservices de juin 2019 ou par l'Autorité environnementale juste avant le début de l'enquête publique, des modifications substantielles ont été apportées au projet budgété (passage en déblais sous la RD35a, nouvelle configuration des ouvrages d'art SNCF et sur la "Coma d'Espira", déplacement du giratoire d'accès à la commune, etc...)</i></p> <p><i>Sans augurer de nouveaux aménagements qui pourraient encore intervenir à l'issue de l'enquête publique, il y a lieu de noter que les valeurs annoncées datent de 2017 et que la simple actualisation, pour la partie "travaux", du fait de l'Indice du coût de la construction, se traduit, déjà, par une incidence de l'ordre de 8 %.</i></p> <p><i>Cette situation enlève tout caractère significatif aux montants avancés sans qu'il soit possible, au stade actuel, de préciser davantage les dépassements inéluctables.</i></p>

Les composantes de l'enquête publique

3.1. La concertation

La concertation apparaît primordiale pour cette déviation polémique. Au fil de ses évolutions, le projet est revenu un sujet récurrent de discussion pour les habitants de Marquixanes et au-delà.

Pour la période la plus récente, le projet soumis à l'enquête publique est le résultat de deux concertations d'essence très différente largement évoquées dans la présentation.

La concertation organisée par la DREAL du 6 février au 20 mars 2017, dans le cadre réglementaire de la concertation préalable au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme, présentait au public deux solutions correspondant à une déviation soit par le Nord de la commune, soit par le Sud.

Le recueil des éléments de la concertation fait état de débats animés avec une forte participation du public. Les registres ouverts à cet effet mentionnent 107 contributions à côté de plusieurs pétitions recueillant, pour certaines, jusqu'à 730 signatures. Une réunion publique a rassemblé 120 participants.

Au terme de cette concertation, M. le Préfet a établi un bilan des débats, par un arrêté en date du 21 juillet 2017 faisant le constat d'une majorité d'avis favorables pour la solution par le Nord, présentée préférentiellement par l'Etat. Il a donc retenu cette solution pour la poursuite des études en indiquant trois problématiques méritant, à sons sens, une attention toute particulière :

- la gestion de l'accès et des mobilités entre la déviation et le village ;
- l'intégration du projet dans son environnement humain et naturel ;
- l'évolution possible du projet en cohérence avec les aménagements d'ensemble, projetés sur la RN116.

Dès lors que le projet de déviation de Marquixanes remplissait toutes les conditions réglementaires pour bénéficier d'une "instruction mixte" étendue aux différentes problématiques et notamment les instructions spécifiques (lois sur l'eau par exemple), les études ont été approfondies dans le cadre d'un dispositif mis en place à partir de 2004 permettant la consultation des services de l'Etat et des collectivités locales. Il s'agissait de recueillir leur avis et permettre la prise en compte, le plus en amont possible, des préoccupations environnementales dans l'élaboration des projets.

La phase active de cette concertation qui a concerné l'ensemble des administrations, collectivités locales et institutions concernées, s'est déroulée du 17 avril au 17 juin 2019 : dix-sept entités y ont participé, attelées à affiner le projet de déviation par le Nord dont le principe était acté pour intégrer les préoccupations environnementales et les problématiques de la loi sur l'eau.

Ce travail a abouti de manière constructive à des évolutions fortes par rapport au projet initial soumis à la concertation réglementaire.

Les principaux points étudiés ont porté sur :

- le passage en déblais sous la RD35a ;
- le positionnement du rond-point d'accès unique à Marquixanes à l'Ouest du village ;
- le positionnement des ouvrages d'art sur la "Coma d'Espira" et sous la voie ferrée, à l'Est du village.

3.2. La D.U.P.

La procédure de Déclaration d'Utilité Publique résulte essentiellement du code de l'urbanisme pour ce qui est de la procédure avec, selon le cas, le recours au code de l'expropriation ou au code de l'environnement.

- Articles L. 121-4 et L. 122-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
- Article L. 104-3 du code de l'urbanisme
- Articles R. 104-8 à R. 104-14 du code de l'urbanisme
- Articles L. 153-54 à L. 153-59 du code de l'urbanisme
- Article R. 153-14 du code de l'urbanisme
- Article R. 122-27 code de l'environnement

Au cas d'espèce, il s'agit d'une enquête qui, compte tenu de ses enjeux, se situe dans le cadre du code de l'environnement et qui est confondue dans une enquête unique, avec une procédure de mise en compatibilité du PLU que l'on retrouve dans les dispositions précitées du code de l'urbanisme.

La notion d'utilité publique n'est pas déterminée de manière précise par la loi. C'est la jurisprudence qui, au coup par coup, a reconnu tel ou tel projet comme étant d'utilité publique. Celle-ci s'apprécie donc au cas par cas mais les contours de la DUP sont de moins en moins imprécis en dépit de cette absence d'encadrement normatif. Il est maintenant établi qu'une mise en balance de l'ensemble des éléments de l'opération considérés comme "positifs" et de ceux qui apparaissent "négatifs", constitue l'élément déterminant de l'utilité publique pour autant que l'analyse porte sur un projet allant nécessairement au-delà du simple concept de l'intérêt général, puisqu'il s'agit d'une décision extraordinaire qui déroge à deux principes fondamentaux :

- d'une part, l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen qui considère que la propriété est un droit inviolable et sacré ;
- et, d'autre part, l'article 545 du Code Civil qui précise que "nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité". Or, la DUP est le premier maillon d'une procédure pouvant conduire à l'expropriation.

3.3. La mise en compatibilité du document d'urbanisme

La réalisation effective du projet présenté nécessite la mise à jour du document d'urbanisme local opposable dans le cadre d'une procédure que la DUP rend très formelle.

La commune de Marquixanes disposait au moment où les études ont été réalisées, d'un Plan d'Occupation des Sols (POS), valant Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé le 29 juin 1989 et dont la dernière modification date du 31 mars 2008.

Ce document est devenu obsolète le 31 décembre 2020 au moment où l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) arrivait à son terme après cinq ans de procédure.

Le PLUi nouveau a été officiellement approuvé le 13 mars 2021. Il n'a fait l'objet d'aucune anticipation en rapport avec le projet de déviation dès lors que celui-ci, même s'il était présent dans tous les esprits et dans les orientations de structuration de la commune, n'avait pas de concrétisation suffisante.

La MEC est donc nécessaire, en entière conséquence de la DUP et concerne les emprises du chantier dans le périmètre de cette DUP.

Sur la commune de Marquixanes, le projet traverse les zones suivantes avec leur dénomination nouvelle résultant de l'approbation du PLUi en sachant que le dossier d'enquête mentionne encore, compte tenu de la date de son élaboration, les références du POS de 2008.

- A3 : espaces agricoles à fort potentiel agronomique. Ces espaces sont présents tout au long du parcours. Comme il est de règle dans les PLU, le périmètre de protection de la station d'épuration qui figurait sur les anciens documents d'urbanisme n'est pas représenté.
- A4 : espaces agricoles à fort potentiel agronomique et présentant des enjeux environnementaux spécifiques. Cette zone, près du giratoire Ouest, est directement impactée par le projet. Elle est, de plus, concernée par les règles de recul par rapport à la RN116.
- N3 : Espaces naturels présentant des enjeux paysagers ou environnementaux spécifiques. Cette zone, en bordure de la Têt, en amont de la base de loisirs, n'est que marginalement impactée par le projet.
- 3UC2 : tissus de type habitat individuel spontané / extensions pavillonnaires lâches. Située à l'Est de la RD35A, cette zone est directement concernée par le projet.
- 3UB : tissus de type habitat individuel organisé / intermédiaire continu bas. Cette zone est peu concernée mais le porteur du projet souhaite apporter des éclaircissements au règlement dans l'ensemble de ses dispositions pour prévenir d'éventuels ajustements.

- 3AU4 : Cette zone, destinée à recevoir l'implantation d'activités économiques diverses, est concernée par le projet, à son extrémité Ouest. De plus, des aménagements de requalification de la RN116 en voie urbaine peuvent sembler mal s'insérer dans les possibilités offertes par le règlement qu'il est donc proposé de réécrire pour correspondre aux besoins.
- UE : secteur économique existant à ce même extrême Ouest du village.

3.4. L'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire incluse dans ce projet à enjeux environnementaux, sort de son cadre traditionnel dit "de droit commun" du code de l'expropriation et est intégrée dans l'enquête unique avec la référence aux articles R 123-1 et suivants du code de l'environnement. Elle a pour objet d'identifier les propriétaires et ayants droits susceptibles d'être repris dans un arrêté de cessibilité transmis au juge pour la phase judiciaire de l'expropriation.

Au plan procédural, l'enquête parcellaire est connexe des autres volets de l'enquête unique puisqu'elle a ses propres exigences en tant que premier maillon d'un processus d'abord administratif puis, éventuellement, judiciaire, devant aboutir à assurer la maîtrise du foncier nécessaire pour la réalisation de l'opération.

En dehors des opérations de publicité assurées dans le cadre de l'enquête unique reprenant, naturellement, le volet "parcellaire", les formalités davantage personnalisées sous la forme de courriers RAR aux propriétaires présumés et l'affichage en mairie de ceux de ces plis non parvenus aux destinataires, ont été prises en charge par la DREAL, maître d'ouvrage de l'opération, au nom de l'Etat.

L'enquête prépare les opérations de mise en œuvre de l'expropriation dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique en déterminant avec précision, les biens situés dans l'emprise du projet, et en listant exhaustivement les propriétaires afin de permettre de reprendre la synthèse de leur identité et des biens correspondants dans un arrêté de cessibilité transmis au Juge, préalablement notifié aux intéressés.

Ce volet de l'enquête unique, très spécifique du fait de son environnement juridique, fait l'objet d'un rapport séparé et n'est donc traité que pour mémoire dans le présent rapport général portant sur l'enquête unique.

3.4. Les aspects environnementaux

L'enquête publique porte sur la déviation de Marquixanes. Il s'agit, pour l'essentiel d'une DUP pour laquelle M. le Préfet assoit sa décision sur toutes les considérations techniques, économiques et, bien entendu, environnementales.

Pour autant, cette décision n'a pas la valeur de "l'Autorisation environnementale" qui regrouperait en une seule décision tous les aspects afférents aux IOTA

L'analyse effectuée à cet égard lors de la DUP de 2007 ne peut, évidemment pas servir de référence puisqu'au-delà des considérations juridiques, le projet n'a pas la même envergure et, surtout, ne se situe pas exactement au même endroit.

La déviation de Marquixanes, la dernière commune traversée par la RN116 entre Perpignan et Prades, s'inscrit dans une série d'aménagements ponctuels envisagés sur cette section au lieu et place de la voie express mais sans programmation particulière. Il s'agit de l'opération la plus importante à cet égard, regardée en tant que contournement du village mais avec des caractéristiques qui en font une opération significative méritant une étude environnementale distincte.

L'aire concernée, dans son état initial, peut être décrite dans ses différents aspects :

3.4.1. Le milieu physique

Pour l'essentiel le tracé de la déviation emprunte une bande de terre relativement plane de type remblai/terre végétale, alluvions, granite correspondant à la lithologie des berges de la Têt qui longe le projet, pratiquement en berge. Des constructions assez hétéroclites avec de l'habitat et des constructions agricoles ou artisanales parsèment cette zone, autrefois agricole.

Le climat est celui de la plaine du Roussillon c'est-à-dire de type méditerranéen marqué avec des périodes de sécheresse intenses, suivies, le plus souvent à l'automne, d'épisodes pluvieux importants pouvant donner lieu à des inondations. Le risque n'est pas très élevé sur le site car la configuration des lieux avec la nappe alluviale de la Têt située 10 à 15 mètres en contrebas de la terrasse alluviale, atténue le risque. Le "Correc de la Coma d'Espira" à l'Est et le "Correc d'els Quers" à l'Ouest traversent le site pour rejoindre la Têt sans débordement significatif connu. Ces petits cours d'eau servent d'ailleurs d'exutoire pour les ruissellements temporaires lors des épisodes méditerranéens évoqués.

Aucun captage d'alimentation en eau potable n'est présent dans le périmètre d'étude. La zone est classée en zone de sismicité modérée.

3.4.2. Le milieu naturel

L'aire d'étude n'est directement concernée par aucun zonage identifié dans le domaine de l'environnement. Les périmètres réglementaires les plus proches (zonages Natura 2000) se trouvent à plus de 4,5 km. L'aire d'étude est située en bordure de deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) présentes au nord de la Têt. Elle recoupe l'Espace Naturel Sensible (ENS) de la Têt et le périmètre de plusieurs Plans Nationaux d'Actions (PNA) : Lézard ocellé, Loutre d'Europe (la Têt), Vautour fauve et Vautour percnoptère.

Le site d'étude est principalement caractérisé par des espaces agricoles d'enjeu faible. Les ripisylves de la Têt et de la "Coma d'Espira" concentrent les principaux enjeux écologiques dès lors qu'elles constituent l'habitat de nombreuses espèces ordinaires ou patrimoniales et un corridor écologique important.

Le bon état de conservation et la continuité de ces ripisylves sont considérés comme des paramètres essentiels pour le bon accomplissement du cycle de vie de nombreuses espèces patrimoniales.

Concernant les chiroptères, plusieurs espèces patrimoniales utilisent la ripisylve comme zone de transit et de chasse. Ces boisements semblent aussi favorables à la présence de gîtes d'espèces arboricoles. Les alignements d'arbres présents en bordure de la RN116 présentent un intérêt modéré en tant que zones de chasse et corridors locaux.

La présence de la Loutre d'Europe, espèce patrimoniale protégée, est signalée au niveau de la Têt et de la "Coma d'Espira". Les ripisylves sont des habitats potentiellement utilisables pour la reproduction de nombreuses espèces, notamment en ce qui concerne les espèces protégées comme les chiroptères (Murin de Capaccini).

Les deux principaux cours d'eaux constituent l'habitat de nombreux poissons dont une espèce protégée (Barbeau méridional).

3.4.3. Le milieu humain

La RN116 partage la commune en deux parties de dimensions et de morphologie très différentes. La partie Nord est marquée par une occupation du sol mêlant zones naturelles et zones agricoles, où l'habitat est essentiellement diffus. Le projet a fait l'objet de la création d'une bande d'étude spécifique inscrite principalement sur des zones A3 et A4 (zones à protéger en raison de la valeur agricole des terrains).

Les parcelles agricoles de l'aire d'étude sont principalement occupées par des fourrages. Des vergers et des vignes sont également présents. Le PLUi reprend les évaluations du POS qui soulignait la valeur agricole des terres situées au nord du village en bordure de la Têt.

Une station d'épuration est située en rive droite de la Têt, desservie par la rue du Moulin qui franchit transversalement la zone d'étude.

La voie routière Est-Ouest constituée par la RN116, avec, la voie ferrée en parallèle, représente un axe majeur pour les déplacements de transit. Au plan local, il délimite les deux parties du village avec, au Sud, au plus près de la route nationale, le centre ancien présentant un caractère naturel et authentique. L'habitat devient plus diversifié en s'enfonçant vers le Sud avec des constructions caractéristiques de l'accroissement démographique des dernières décennies.

3.4.4. Les nuisances

La RN116 focalise toutes les attentions parce qu'elle est rapidement congestionnée durant les périodes estivales. De ce fait, l'ambiance sonore, à proximité immédiate est marquée par des niveaux de bruit importants. Cette situation est peut-être davantage marqué sur la partie Nord surtout quand elle se conjugue avec le passage du train sur la voie ferrée mais cette perturbation reste ponctuelle avec, au surplus, un trafic généralement limité à huit rotations par jour.

Ces circulations restent supportables en ce qui concerne les pollutions et la qualité de l'air puisque les limites fixées pour la protection de la santé humaine ne sont pratiquement jamais atteintes, sauf pour le dioxyde d'azote (NO₂) pendant de très courtes périodes, en saison estivale.

3.4.5 Patrimoine, tourisme, loisirs et paysage

Le caractère patrimonial du village justifie que son centre ancien soit répertorié en tant que site inscrit. L'attractivité touristique est également en rapport avec la qualité paysagère des sites et leur caractère naturel.

La rivière "la Têt" et les espaces boisés constituent le cadre d'activités de loisirs avec un parc accrobranche "Parcours Aventure" de 3 hectares et une base "Eaux vives", en rive droite de la Têt, à proximité immédiate des aménagements routiers projetés.

La zone d'étude s'inscrit, de manière globale, dans un secteur présentant un caractère rural, montagnard et marqué par la vallée de la Têt. Toutefois, l'Atlas des paysages indique, à juste titre, que le contexte paysager routier est dégradé. La RN116 et les abords de voies ainsi que le cours de la Têt constitueraient donc des éléments du paysage à valoriser.

3.4.6. Synthèse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux abondamment listés dans le rapport de présentations sont repris ci-après avec l'indication de la direction d'action que l'aménagement de la déviation doit prendre en compte au titre de la préservation de l'environnement :

Le milieu physique

- Eaux superficielles : Eviter la pollution ;
Maîtriser le risque d'inondation.
- Eaux souterraines : Eviter le risque de pollution.

Le milieu naturel

- Maintenir la ripisylve et sa fonctionnalité ;
- Préserver les habitats des espèces patrimoniales ou protégées ;
- Maintenir les corridors écologiques et les continuités aquatiques et terrestres.

Le milieu humain

- Préserver le cadre de vie ;
- Améliorer les conditions du trafic sur la RN116 ;
- Améliorer le confort acoustique pour les habitations situées au plus près de la déviation.

3.5. L'articulation du projet / documents supérieurs

3.5.1 Compatibilité avec le SDAGE

Le SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée dans lequel se situe le projet, est entré en vigueur le 21 décembre 2015. Il fixe, pour une période de 6 ans, les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau, intègre les obligations définies par la Directive Européenne sur l'Eau, ainsi que les orientations du Grenelle de l'environnement pour un bon état des eaux d'ici 2021 avec 9 orientations fondamentales (OF) :

- OF0 - S'adapter aux effets du changement climatique ;
- OF1 - Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité ;
- OF2 - Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques ;
- OF3 - Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement ;
- OF4 - Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau ;
- OF5 - Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé (lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle ; lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques ; lutter contre les pollutions par les substances dangereuses ; lutter contre la pollution par les pesticides ; évaluation, prévention et maîtrise des risques pour la santé humaine) ;
- OF6 - Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides (actions sur la morphologie et le décroisement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques ; création de réservoirs biologiques et axes de migration des poissons ; Préservation et restauration des zones humides ; politique de gestion de l'eau intégrant la gestion des espèces de la faune et de la flore) ;
- OF7 - Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.
- OF8 - Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

La déviation de Marquixanes quel que soit le calendrier des opérations interviendra bien au-delà de la période d'application du SDAGE actuel qui couvre la période de 2016 à 2021.

Il est cependant acquis que les orientations fondamentales conserveront leur valeur intrinsèque. Il est donc logique que le projet, dans sa conception, vise à intégrer les enjeux des ressources en eau. Le dispositif adopté à cet égard s'inscrit dans cet objectif de moindre perturbation des écoulements des eaux et de préservation de la qualité des eaux. Le projet prévoit la mise en place d'un dispositif d'assainissement complet adapté au niveau de vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles. Trois bassins sont prévus pour le stockage des eaux pluviales avant leur rejet progressif. Les bassins sont prévus avec un dispositif de décantation de la pollution chronique. Le traitement de la pollution chronique sera complété par la mise en place d'un déshuileur en sortie de bassin pour traiter la pollution d'origine accidentelle avant rejet.

La continuité hydraulique et sédimentaire des écoulements naturels de tout le bassin versant de la "Coume d'Espira" ont été pris en compte dans le dimensionnement de l'ouvrage d'art de franchissement de ce cours d'eau.

En conclusion, le maître d'ouvrage souligne que son projet a été conçu selon la démarche "Eviter, Réduire et Compenser" (ERC) avec une évaluation des impacts du projet autant en phase "travaux" qu'en phase "exploitation".

Le porteur du projet conclut en indiquant que les mesures mises en œuvre permettent de répondre aux objectifs du SDAGE.

3.5.2. Compatibilité avec le SRCAE (Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie)

Les SRCAE, instaurés par l'article 68 de la loi Grenelle 2, ont pour objectif de répondre aux enjeux environnementaux, socio-économiques et sanitaires liés au changement climatique et aux pollutions, de manière globale et cohérente à l'échelon local. Ils doivent ainsi définir les orientations et objectifs en matière de demande énergétique, de lutte contre la pollution atmosphérique, de développement des énergies renouvelables, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux effets probables du changement climatique. Les SRCAE se veulent structurants et reposent sur l'ensemble des plans pouvant traiter de ces problématiques en assurant leur compatibilité (PDU, PLU, PCET et SCoT).

Le SRCAE Languedoc-Roussillon a été approuvé par l'Etat par l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013. La région dispose désormais d'un document stratégique permettant à l'ensemble des acteurs de disposer d'un cadre cohérent "Climat-Air-Energie". Au regard des engagements pris par la France depuis plusieurs années, à l'échelle mondiale, européenne ou nationale, le SRCAE définit les grandes orientations et objectifs régionaux en matière de :

- maîtrise de la consommation énergétique et développement des énergies renouvelables ;
- réduction des émissions de gaz à effets de serre et adaptation aux changements climatiques ;
- réduction de la pollution atmosphérique et amélioration de la qualité de l'air.

Le fort ensoleillement et les températures élevées dans la zone considérée constituent un facteur aggravant pour les pollutions photochimiques qui se manifestent en période estivale au moment où, précisément, l'afflux touristique est le plus fort.

Concernant la zone d'étude, les pollutions existent actuellement, de manière modérée, avec quelques pointes en période estivale pour le dioxyde d'azote. Cette situation pourrait être améliorée du fait de la déviation, d'une part, parce que la circulation pourrait être plus fluide, sans ralentissements ou files d'attente et, d'autre part, parce que le passage en déblai pourrait concentrer les pollutions sur les points bas.

3.5.3. Compatibilité avec le document d'urbanisme opposable (PLUi)

La réalisation effective du projet présenté nécessite la mise à jour du document d'urbanisme local opposable dans le cadre d'une procédure que la DUP rend très formelle mais qui constitue l'une des composantes de l'enquête publique unique.

Comme indiqué au chapitre précédent, la commune de Marquixanes dispose depuis le 13 mars 2021 d'un PLU intercommunal.

Le nouveau PLUi a volontairement fait abstraction du projet de déviation. Il n'y a pas d'emplacement réservé nouveau spécifique.

Cependant une des emplacements réservés de l'ancien POS prend la forme d'une OAP dite "dels Correcs" mêlant des enjeux environnementaux et, si possible, économiques en sachant que cet espace doit accueillir le rond-point giratoire constituant l'accès au village de Marquixanes, pour l'instant unique et à tout le moins, principal. De ce fait, cette OAP se suffit en elle-même et ne nécessite pas la mise en compatibilité du PLUi.

La démarche de mise en compatibilité, intervenant dans ce cadre juridique particulier d'une DUP, ne nécessite pas de consultation des personnes publiques associées mais est précédée d'une réunion d'examen conjoint dans les conditions prévues par l'article L. 153-54-2° du code de l'urbanisme.

Le compte rendu de cette réunion organisée le 24 juin 2021 est joint au dossier puisqu'il en constitue une pièce essentielle dans le cadre de cette mise en compatibilité.

4.1. Procédure

Par décision n° E20000085 / 34 du 15 décembre 2020, M. le Président du Tribunal Administratif de Montpellier a désigné une commission d'enquête pour conduire la présente enquête publique, parmi les commissaires-enquêteurs inscrits sur la liste départementale pour le département des Pyrénées-Orientales :

- Président : M. Henri ANGELATS, retraité de la DGCCRF ;
- Membres titulaires : M. Didier ZAZZI, retraité de la Gendarmerie Nationale ;
M. Olivier ROUSSEAU, retraité de la Gendarmerie Nationale.

Comme indiqué supra, le maître d'ouvrage du projet est la DREAL Occitanie "Pyrénées-Méditerranée" à Toulouse, représentée par son Directeur Régional, M. Patrick BERG.

L'antenne de la DREAL à Montpellier - et plus particulièrement MM. Alex URBINO et Nicolas ASSEMAT- est cependant en charge du suivi du dossier et de représentant du maître d'ouvrage pour le projet de Marquixanes.

L'autorité organisatrice de l'enquête est, au cas d'espèce, M. le Préfet des Pyrénées-Orientales du fait des prérogatives qui sont les siennes en matière de Déclaration d'Utilité Publique, de parcellaire et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

4.2. Préparation de l'enquête

M. le Préfet, a signé, le 25 juin 2021, un arrêté organisant l'enquête pour la période du 15 juillet 2021 à 9 heures au 10 septembre à 12 heures, soit plus de 57 jours consécutifs. (*Annexe n° 1*)

Le principe d'une période d'enquête prolongée a été retenu en concertation avec la commission d'enquête. En effet, la conjonction d'aléas administratifs et le contexte sanitaire fragile ont retardé inopportunément jusqu'au cœur de l'été, le lancement de l'enquête programmée de longue date puisque la désignation des commissaires enquêteurs date, dans un premier temps du 15 décembre 2020. Le décalage jusqu'à la mi-juillet a justifié la poursuite des échanges avec le public, jusqu'à la "rentrée" d'automne, pour répondre au besoin d'un débat non contraint.

Conformément à ses prérogatives d'Autorité organisatrice de l'enquête, M. le Préfet a diligenté les opérations de publicité réglementaire dans la presse en

partageant entre Mme le Maire de Marquixanes et l'antenne DREAL de Montpellier le soin de mettre en place la publicité respectivement en mairie et sur le terrain, en concertation.

Dans les faits, cette concertation se concrétise par :

- la publication, à l'initiative de la Préfecture, de l'avis d'enquête publique dans deux supports habilités : "L'Indépendant" et " La Semaine du Roussillon". (*Illustration en annexe n° 2*) le 30 juin 2021 avec une seconde insertion le 16 juillet 2021 pour le premier cité et le 21 juillet pour le second.
- l'affichage, à la mairie de Marquixanes de l'arrêté préfectoral dans les conditions habituelles d'affichage des documents officiels et d'un avis d'enquête sur fond jaune visible de l'extérieur, à toute heure, par tous les visiteurs. (*Illustration sous forme de -* La mise en place par les Services de l'Etat de trois panneaux reprenant l'avis d'enquête dans les conditions fixées par l'arrêté du 24 avril 2012. Ces panneaux, après concertation, ont été implantés sur la RN 116, à proximité de chacune des entrées de la commune de Marquixanes, sur la RN116, quelques mètres après le panneau d'agglomération ainsi qu'au centre village, au carrefour de la RN 116 et de la RD 35A, à des endroits permettant l'arrêt des véhicules, en toute sécurité, pour la lecture.

Un panneau reprenant le même avis, imprimé sur du papier de couleur jaune en format A2 a également été apposé à la mairie sur la porte d'entrée de la salle du conseil municipal, visible en tout temps.

Ces affiches sont restées sur leur emplacement pendant toute la durée de l'enquête.

(Illustration sous forme de montage photographique – annexe n° 3)

L'information a également été reprise sur le site internet de la Préfecture : <http://www.pyrenees-orientales.gouv.fr> qui comporte l'ensemble du dossier et ouvre la possibilité de formuler des observations sur une adresse de messagerie dédiée.

Les modalités pratiques de l'enquête ont été arrêtées dans le détail avec une mise au point technique, notamment avec les services de la DREAL, en ce qui concerne la visibilité des contributions, selon leur origine :

- registre et courrier disponibles seulement à la mairie de Marquixanes, en application de la Loi n° 2018-148 du 2 mars 2018 qui, dans la hiérarchie des normes, supprime les dispositions réglementaires du code de l'environnement (art. R123-12) prescrivant la reprise des observations écrites sur le site internet.

- contributions électroniques visibles seulement sur le site Internet de l'Autorité organisatrice (Préfecture), à la rubrique dédiée de l'adresse électronique indiquée ci-avant.

En marge de ce dispositif réglementaire, un article rédactionnel sous la rubrique locale de l'Indépendant du 14 juillet 2021 reprend la quasi-totalité, en termes identiques, de l'avis au public, en caractères très lisibles.

L'ensemble du dispositif d'enquête a été repris à l'attention de Mme le Maire de Marquixanes et de son Adjoint lors d'une visite de mise en place de l'enquête le 9 juillet. Les échanges ont débordé sur le fond du dossier et les points les plus sensibles qui, selon Mme le Maire, ont soulevé nombre d'interrogations notamment des propriétaires ayant reçu la notification concernant le parcellaire.

Une démarche similaire a été effectuée à la Sous-Préfecture de Prades, le même jour, en direction de Mme la Secrétaire Générale, dès lors que la Sous-Préfecture, située à 7 km de Marquixanes, a été désignée comme second site de l'enquête en raison des perturbations que pourraient engendrer les travaux de rénovation programmés de longue date à la mairie de Marquixanes pendant la période du 2 au 20 août 2021 inclus.

4.3. Le dispositif de l'enquête publique

*P*our tenir compte de la situation sanitaire encore fragile au moment de la mise en place de l'enquête, il a été convenu, dans le cadre de la concertation, d'essayer de privilégier les contributions du public par courrier et par messagerie électronique. Néanmoins, pour permettre l'expression d'une partie de la population souhaitant rencontrer les membres de la Commission d'enquête ou encore pour les personnes peu familiarisées avec l'outil informatique, le principe de six permanences a été retenu. (Quatre en mairie de Marquixanes et deux à la Sous-Préfecture)

Le dossier d'enquête publique, dans son intégralité, a été mis à la disposition du public sur le site internet de la Préfecture, à la mairie de Marquixanes, siège de l'enquête, ainsi qu'à la Sous-Préfecture de Prades. Les registres ont été mis à la disposition du public pour les observations écrites dans les deux sites.

Les prescriptions sanitaires, rappelées dans l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête, correspondent à celles mises en œuvre au quotidien dans toutes les mairies conformément aux prescriptions gouvernementales du moment.

La Commission d'enquête n'a pas défini de règle particulière pour la répartition des tâches en son sein. L'idée, dès l'abord, a été celle d'une appropriation entière et équivalente des composantes du dossier et de l'expression du public pour que les éléments d'appréciation soient identiques pour chacun des membres, afin de donner un caractère fort de collégialité à l'avis que la Commission est amenée, in fine, à exprimer.

4.4. Le dossier d'enquête publique

Le dossier soumis à l'enquête publique se présente sous la forme de 10 cahiers de format A3 (29,7 x 42 cm) en présentation "à l'italienne" avec une graphie simple mais de bon aloi. La manipulation est aisée, le plus important de ces documents est, évidemment, l'étude d'impact avec ses 273 pages.

Il comporte :

- Le dossier d'enquête publique en lui-même tel qu'il est décrit ci-dessus. Son contenu est consolidé en juin 2020 pour prendre en compte les observations et recommandations que l'Autorité environnementale a formulées sur un projet et son étude d'impact datant d'octobre 2020 (complétés par un addendum de février 2021).
- L'avis que le CGEDD, en qualité d'Autorité environnementale, a précisément formulé le 19 mai 2021 sur le projet en version de fin 2020 figure dans le dossier dans un cahier consacré aux différents avis que les Autorités compétentes ont été amenées à formuler sur le projet (pièce "I").
- La réponse écrite que le maître d'ouvrage apporte à ces observations. Cette obligation résultant des dispositions de l'article L. 122-1 V du code de l'environnement prend, au cas particulier, la forme de commentaires insérés à la suite de l'exposé de chacune des problématiques abordées par l'Institution dans cette même pièce "I".
- Les éléments spécifiques à l'enquête parcellaire sous la forme d'un sous-dossier en format A4 comportant notamment l'information adressée à tous les propriétaires et ayant-droits identifiés à partir des données cadastrales.

Le dossier répond ainsi, sur le fond, aux exigences de la réglementation. On pouvait attendre pour le dossier portant sur la DUP, une présentation davantage chronologique mais, en définitive, le projet consolidé tel qu'il est présenté, intègre certaines des modifications préconisées, notamment par le CGEDD et aborde les problématiques encore pendantes sur lesquelles l'enquête publique et l'apport du public semble devoir être déterminant.

La présentation du dossier en format A3 "à l'italienne" est soignée. Le ressenti, à cet égard, est personnel, surtout de la part des personnes qui le manipulent. Les avantages d'un grand format ne sont pas particulièrement mis à profit pour les plans, cartes et illustrations qui pèchent par leur manque de précision. La pièce D, par exemple, intitulée "Plan général des travaux" comporte 5 feuillets peu utiles et se résume à un schéma avec un trait de plume pour le tracé de la route et des symboles pour la localisation des ouvrages (ponts, et rond-point).

Le dossier a été complété par :

- 1 - les décisions de désignation de la Commission d'enquête par le Tribunal Administratif de Montpellier ;
- 2 - l'arrêté d'ouverture de l'enquête unique, signé par M. le Préfet ;
- 3 - le compte rendu de la commission d'examen conjoint du 24 juin 2021, préalable à la mise en compatibilité du PLUi Conflent-Canigó ;
- 4 - les registres d'enquêtes, étant précisé qu'un registre spécifique est réservé aux observations concernant l'enquête parcellaire.



Chapitre 5

Les avis formulés préalablement à l'enquête publique

Les observations recueillies peuvent être classées en deux grandes catégories

:

1) Celles formulées avant l'enquête en vue de l'élaboration du projet. Il y a, à cet égard, les consultations larges sous la forme d'une concertation grand public intervenue en 2017 et ayant abouti au choix d'une déviation par le Nord matérialisée par un arrêté de M. le Préfet en date du 21 juillet 2017.

Une Consultation interservices organisée au printemps 2019 a permis d'avancer dans les caractéristiques du projet avec des choix déterminants tels que le passage en déblai sous la RD 35A et le déplacement du rond-point d'accès à Marquixanes vers l'Ouest..

Les avis des administrations et services consultés figurent au dossier mais ils se sont pas rapportés en détail puisque la synthèse qui en a été effectuée a permis de définir les caractéristiques principales du projet venant à l'enquête publique.

2) Une fois, cette décision actée, les avis formulés sont moins nombreux et s'inscrivent dans la démarche propre à l'enquête publique :

- l'avis de l'Autorité environnementale sur "l'étude d'impact" ou, selon le cas, "l'évaluation environnementale" ;
- la réponse du maître d'ouvrage à ces observations ;
- l'avis de la commission d'examen conjoint préalable à la mise en compatibilité du document d'urbanisme suite à une éventuelle déclaration d'utilité publique du projet.

5.1. L'avis de l'Autorité Environnementale

En qualité d'Autorité environnementale, le Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) donne des avis, rendus publics, sur les évaluations des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement et sur les mesures de gestion visant à éviter, atténuer ou compenser ces impacts pour les grands projets mais aussi pour les projets d'envergure plus locale dès lors qu'ils dépendent du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES), et qu'il sont soumis à étude d'impact.

La déviation de Marquixanes relève de ce cadre particulier.

Dans son avis, publié le 19 mai 2021, le CGEDD revient sur le genèse du dossier et sur les considérants qui l'ont amené, initialement, à considérer que les

éléments fournis par le maître d'ouvrage, en octobre 2020, étaient insuffisants pour permettre d'engager l'étude. Un complément a été fourni par la DREAL Occitanie "Pyrénées-Méditerranée" le 17 février 2021, ce qui a permis au CGEDD de valider le dossier le 1er mars et d'engager l'étude aboutissant à cet avis du 19 mai 2021.

Le CGEDD présente le projet de déviation comme l'un des aménagements prévus sur la RN 116 et plus particulièrement sur la section de la plaine sur 14 Km, entre Bouleternère et Prades pour fluidifier la circulation, améliorer les temps de parcours, la sécurité routière et le cadre de vie. De ce fait, la déviation de Marquixanes, constitue un aménagement central mais l'objectif visé nécessite aussi la sécurisation et la création de carrefours et de créneaux de dépassement, le traitement des accès et les rétablissements sur tout le parcours. Une appréciation des effets sur l'environnement a complété le dossier initial limité à la seule opération à Marquixanes mais ce complément demande, selon le CGEDD, à être repris pour harmoniser les différentes parties afin que l'étude d'impact porte sur le projet d'ensemble, y compris les pistes et aires de chantier.

La limitation de l'étude à la seule section neuve de 1,7 km restreint l'appréciation des incidences concernant les principaux enjeux environnementaux tels que les habitats naturels et les espèces qui les fréquentent, les masses d'eau superficielles et souterraines, le paysage, le risque d'inondation, le bruit et la sécurité routière. Par exemple, la mise aux normes de l'assainissement de la route est limitée à la seule déviation du village alors qu'il serait nécessaire de l'étendre à l'ensemble du parcours.

L'Autorité environnementale regrette que nombre de partis d'aménagement retenus ne s'appuient pas sur des hypothèses de trafic et de vitesse davantage crédibles, les données utilisées devant être manifestement corrigées pour être plus conformes à la situation constatée sur le terrain. Le CGEDD préconise même de reprendre l'étude de trafic, l'étude de bruit, l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'évaluation socio-économique. Les apports en matière de sécurité routière mériteraient également, à son sens, d'être développés et précisés.

De même, la complétude du dossier pourrait utilement aborder la problématique des transports en commun dès lors que le projet retenu "défavorise nettement le bus". L'un des objectifs étant d'améliorer la sécurité routière, il est surprenant, pour le CGEDD, qu'aucune information sur les apports attendus du projet en la matière ne soit présentée.


Concernant le volet paysager, l'Autorité environnementale souhaite, qu'eu égard à la qualité du paysage dans la vallée de la Têt, une étude paysagère de nature à assurer une insertion de qualité du projet soit produite,

L'Autorité liste ses recommandations pour améliorer la description et la prise en compte de la flore, de la faune, d'inventorier les zones humides, de renforcer très significativement la compensation de la destruction de 6,3 ha d'habitats

naturels et d'affiner l'analyse des incidences Natura 2000. L'étude de la sensibilité aux crues retient particulièrement l'attention de l'Autorité environnementale, en lien avec la création d'une pile dans le lit majeur du "Correc de la Coma d'Espira". Ce parti d'aménagement a été décrié par l'instance environnementale, dès l'abord de son avis, en recommandant de rechercher une variante sans pile pour réduire l'impact sur la ripisylve en dehors des actions habituelles de suivi, (renforcées au cas particulier), pour les espèces exotiques envahissantes.

Le détail des observations du CGEDD constitue une pièce constitutive du dossier d'enquête et reste disponible sur le site internet de cette Autorité.

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/210519_deviation_marquixanes_66_delibere_cle77d2a4.pdf

	Réponse de la DREAL Occitanie, maître d'ouvrage (l'article L. 122-1 V du code de l'environnement.)
	<p>La réponse du maître d'ouvrage, après une présentation générique se détaille sous la forme de commentaires spécifiques pour chacune des thématiques abordées, lesquelles sont préalablement synthétisées pour le confort de lecture. En les reprenant sous le même schéma, on peut synthétiser les problématiques soulevées et les réponses correspondantes ainsi qu'il suit :</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="303 884 686 929">• <u>Concernant les procédures</u> <p>L'Autorité environnementale constate que le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'Autorité environnementale du 23 juillet 2020 après examen au "cas par cas". Il est élaboré par les services placés sous l'autorité de la ministre chargée de l'environnement, qui sera en outre amenée à délivrer une autorisation pour permettre sa réalisation. Or, le volet d'autorisation environnementale qui doit porter sur la "loi sur l'eau" et sur les espèces protégées n'est pas abordé dossier ce qui nécessitera un nouvel avis de l'Autorité environnementale et une nouvelle enquête publique alors que le regroupement des procédures serait de nature à faciliter l'information du public et à favoriser la compréhension du dossier dans son ensemble.</p> <p>→ Dans sa réponse le maître d'ouvrage apporte des corrections de forme dans son dossier et précise que, conformément aux conclusions des discussions entre le MOA et les Services de l'Etat, l'étude d'impact de l'ensemble des opérations RN116 sera portée par le dossier d'évaluation environnementale du projet d'aménagement d'itinéraire entre Ille-sur-Têt et Prades.</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="303 1556 798 1601">• <u>Concernant les annexes au chantier</u> <p>L'Autorité environnementale fait remarquer que les annexes nécessaires au chantier sont peu évoquées alors que ces éléments sont de nature à affecter les milieux Les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation qui seraient nécessaires ne sont pas présentées.</p> <p>→ Dans sa réponse, le Maitre d'ouvrage détaille quasi exhaustivement l'ensemble du dispositif déjà évoqué dans l'étude d'impact en s'attachant à une gestion vertueuse de la problématique et en expliquant que l'évaluation des impacts n'est pas affiné en raison des incertitudes planant encore sur la localisation des</p>

plateformes techniques, des pistes d'accès, des installations de chantier provisoires (zones de vie), zones de stockages des engins de chantiers, etc.. Le projet, dès lors que le passage en déblai est retenu, devient excédentaire en matériaux, ce qui augmente les besoins de stockages temporaires et définitifs, en adéquation avec les contraintes environnementales et les intentions paysagères du projet. A l'intérieur de l'emprise travaux des mesures spécifiques seront mises en œuvre pour l'implantation des installations de chantier en totale compatibilité avec les enjeux écologiques dans le contexte de la proximité des zones habitées et des contraintes (horaires, accès etc...) qui les accompagnent.

- **Concernant l'étude d'impact**

L'Autorité environnementale constate que la décision de limiter l'étude d'impact à la DUP a situé le document à un niveau assez général ne permettant pas d'affiner l'évaluation des incidences sur l'environnement, en particulier sur les ripisylves. Les données sont souvent anciennes et sont donc à actualiser. Les mesures d'évitement, réduction ou compensation (ERC) sont simplement suggérées sans engagement ferme.

→ Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage précise que les données de la présente étude d'impact sont vouées à être actualisées, en adéquation les procédures de l'ensemble des aménagements de la RN116. Cependant certaines mesures d'évitement et de réduction ont été complétées et approfondies pour les rendre plus opérationnelles dès la présente étude. D'autres mesures restent effectivement en attente de l'approfondissement des études techniques et environnementales (dossier d'Autorisation Environnementale qui intégrera, a minima, le volet loi sur l'eau et dérogation d'espèces protégées)

- **Concernant les transports et déplacements**

L'Autorité environnementale s'interroge sur les hypothèses de trafic retenues en l'absence d'étude de trafic prospective réalisée par le pétitionnaire sur le secteur concerné. Il considère que les statistiques nationales d'évolution s'appliquent mal au cas considéré et que l'évolution depuis 2001 ne semble pas amener à un engorgement. L'Autorité environnementale développe ensuite le volet des transports en commun (bus et train) et regrette que ce point n'ait pas davantage retenu l'attention. Page 31 du doc I

→ Dans sa réponse, le maître d'ouvrage, rappelle que les appréciations du trafic sont issues de l'étude d'opportunité d'aménagement de la RN116 entre les villes d'Ille-sur-Têt et de Prades qui faisaient ressortir des difficultés, surtout en période estivale, aux abords et dans la traversée de l'agglomération de Marquixanes où la route perd son statut de route prioritaire. C'est qu'un aménagement a été prévu et la concertation de 2017 a amené au projet présenté d'une route bidirectionnelle qui s'inscrit dans le domaine d'emploi des routes à faible trafic ayant une fonction de liaison à courte ou moyenne distance même si elle assure également une fonction de liaison touristique et de transit.

Le maître d'ouvrage considère que la prise en compte d'une stagnation du trafic ne remet pas en cause le type d'aménagement retenu. A contrario, elle pourrait conduire à une évaluation moins importante de certains

impacts du projet, comme le bruit ou la qualité de l'air.

Il n'évoque pas dans ce paragraphe, la question des transports et déplacements.

- **Concernant le bruit**

L'Autorité environnementale fait état d'une situation acoustique contrastée, amenant le pétitionnaire à considérer l'ensemble de la zone d'étude comme en ambiance sonore modérée, ce qui est à l'avantage des riverains. Au contraire, l'Autorité environnementale considère que l'étude acoustique présente des insuffisances qui doivent, au final, conduire à reprendre l'étude en profondeur et détaille tous les points qui méritent, à son sens, d'être revus.

→ Dans sa réponse, le maître d'ouvrage explique que le calage du modèle a été précisé dans l'étude d'impact et dans son annexe acoustique. Il apporte des précisions techniques sur des points sur le nombre de personnes impactées en précisant que la modélisation a été réalisée en situation projet à l'horizon de mise en service + 20 ans, conformément à la réglementation en vigueur.

Il ajoute que dans le cadre des contacts avec les Services de l'Etat, il avait été convenu que l'étude d'impact de l'ensemble des opérations RN116 serait portée par le dossier d'évaluation environnementale du projet d'aménagement d'itinéraire entre Ille-sur-Têt et Prades.

- **Concernant la sécurité routière**

L'Autorité environnementale se reporte à l'étude d'impact qui fait état des accidents passés sur le projet d'ensemble (entre Prades et Ille-sur-Têt) entre 1997 et 2014. Et relève un taux d'accidents supérieur à la moyenne nationale en relevant que dans la traversée de Marquixanes, les accidents recensés sont nombreux mais de moindre gravité en raison de la vitesse réduite. que par leur gravité en raison de la vitesse réduite.

Aucune donnée d'évolution n'est fournie sur l'évolution prévisible de l'accidentalité de la zone d'étude suite à la réalisation du projet alors qu'il s'agit d'un des objectifs poursuivis et que, par exemple, la configuration générale prévoit le maintien en l'état des deux passages à niveau existants.

→ Dans sa réponse, le maître d'ouvrage souligne que le projet entraînera la suppression du trafic de transit à l'intérieur du village et réduira le trafic local y compris au niveau du passage à niveau n°65. Il indique que des précisions sont apportées sur l'accidentologie du secteur dans le chapitre impacts et mesures mais considère qu'il n'est pas réalisable de quantifier à ce stade l'occurrence et la gravité des accidents.

- **Concernant la qualité de l'air**

L'Autorité environnementale évoque, en les écartant, des considérations générales peu utiles pour une évaluation environnementale Elle s'attache aux éléments davantage quantifiables visés par les réglementations des seuils à ne pas dépasser. L'étude présentée s'appuie sur des instructions obsolètes ce qui fait que la liste des polluants à étudier s'est avérée incomplète et correspond à une étude d'un niveau inférieur à celle que les enjeux du projet exigent dans une

situation où le projet est censé apporter une baisse d'exposition de la population. De plus, comme nombre d'autres enjeux, l'évaluation ne porte que sur la section de la déviation alors que l'ensemble de la zone les émissions polluantes augmenteront d'environ 10 % du fait de la hausse de la consommation de carburants tandis que l'indice pollution-population (IPP) baissera très significativement, du fait d'une réduction de la population exposée à la pollution puisque le projet sera globalement éloigné des habitations. L'Autorité environnementale recommande donc de faire porter l'étude air et santé sur le projet d'ensemble.

→ Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage revient sur le dispositif arrêté lors des contacts avec les Services de l'Etat, au cours desquels il avait été convenu que l'étude d'impact de l'ensemble des opérations RN116 serait portée par le dossier d'évaluation environnementale du projet d'aménagement d'itinéraire entre Ille-sur-Têt et Prades.

- **Concernant le paysage et le patrimoine**

L'Autorité environnementale rappelle que le centre bourg de Marquixanes est un site inscrit au titre du livre VI du code du patrimoine. Dans ce contexte, la création d'une déviation entre le village et la Têt et de zones de dépassement marquera plus nettement le passage de la RN116 dans le paysage. Elle considère que les éléments de principe fournis sur l'insertion paysagère des écrans acoustiques méritent d'être précisés parce qu'une implantation sur des éléments inappropriés peut, au contraire, renforcer la perception d'une infrastructure dans le paysage. Par ailleurs, la mise en dépôt d'une partie des excédents de matériaux sous la forme de « modelé paysager » semble répondre à des raisons pratiques plus que des préoccupations paysagères. L'absence de représentation au moyen de visuels dans une véritable étude paysagère est regrettée.

→ Dans sa réponse la Maître d'ouvrage indique que le dossier définitif a été étoffé dans le chapitre relatif à l'insertion paysagère du projet. Une visualisation cartographique spécifique aux mesures paysagères a été créée et intégrée dans l'étude d'impact, sans aller jusqu'à des visuels d'insertion ou photomontages dont le contenu reste subjectif et dépend d'autant plus des angles de visualisation choisis.

- **Concernant les masses d'eau**

L'Autorité environnementale précise que plusieurs masses d'eau souterraines sont interceptées par l'aire d'étude du projet. Il s'agit d'une ressource en bon état chimique et quantitatif, utilisée pour l'eau potable, l'irrigation et pour des usages industriels. Ces nappes situées 10 à 15 m sous la terrasse alluviale, à une profondeur entre 1,7 m et 4 m sous le terrain naturel sont considérées comme vulnérables aux pollutions nitrates et aux pesticides.

L'Autorité environnementale remarque que le passage en déblais du projet peut atteindre 6 m de profondeur, et que la profondeur maximale des fondations des ouvrages n'est pas mentionnée. Une station de pompage au point le plus bas est prévue mais il n'est pas précisé s'il sera nécessaire de réaliser des rabattements de nappe pendant les travaux avec des incidences qui n'apparaissent pas avoir été étudiées. L'Autorité environnementale recommande d'étudier les incidences du projet sur la qualité et la disponibilité de la ressource en eau (Têt et eaux souterraines). Outre la Têt, les eaux superficielles comprennent ses affluents et la retenue de

Vinça. Les affluents, dont le "Correc de la Coma d'Espira", ont un régime de type torrentiel avec un fort potentiel de charriage de matériaux en crue. La Têt est en bon état écologique mais son état chimique était mauvais en 2015 et les années suivantes. Le secteur est en "zone de répartition des eaux" (ZRE). La déviation de Marquixanes sera équipée d'un réseau séparatif de collecte des eaux de ruissellement afin de décanter les eaux potentiellement polluées avant leur rejet dans la Têt. Le dossier n'indique pas si les autres opérations (créneaux de dépassement et reprise de carrefours) seront pareillement mises aux normes. L' Autorité environnementale recommande de mettre aux normes l'assainissement de la RN116 sur l'ensemble du projet.

→ Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage précise que les sujets relatifs au rabattement de nappe et aux incidences de pompages seront étudiés dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale. L'étude d'impact sera alors actualisée en conséquence. La mise aux normes est envisagée dans le cadre des autres aménagements envisagés et non sur l'ensemble de l'itinéraire.

- **Concernant la trame verte et bleue, les habitats naturels**

L'Autorité environnementale, se référant au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de la région Occitanie "Pyrénées-Méditerranée", identifie des corridors écologiques associés aux cours d'eau, en particulier la Têt et le "Correc de la Coma d'Espira". Les principaux réservoirs de biodiversité sont associés aux massifs montagneux et à la retenue de Vinça.

Les habitats naturels les plus significatifs sont associés aux milieux rivulaires, qui s'apparentent à l'habitat naturel d'intérêt communautaire prioritaire "Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior*". Des prairies (en particulier des prairies mésophiles), pâtures, vergers, friches sont aussi à signaler. L'aire d'étude immédiate du projet de déviation de Marquixanes est mitoyenne ou à proximité de l'espace naturel sensible (ENS) de la Têt et de Znieff de types I et II. En tenant compte de l'ensemble des opérations, un autre ENS, d'autres Znieff, des sites Natura 2000 et le Parc naturel régional "Pyrénées Catalanes" se situent à proximité. Le projet traverse plusieurs périmètres de zones concernées par des plans nationaux d'actions (PNA) : pour les chiroptères, le Lézard ocellé, la Loutre d'Europe, le Vautour fauve, le Vautour percnoptère, le Gypaète barbu et le Desman des Pyrénées. La RN116 traverse aussi le domaine vital de l'Aigle royal. Le niveau de sensibilité à ces enjeux est qualifié de "moyen", ce qui semble insuffisant. Deux sites Natura 2000 sont situés à proximité, dont la ZSC "Sites à chiroptères des Pyrénées-Orientales" sur la commune de Rodès.

Le projet de déviation va fragiliser le corridor du "Correc de la Coma d'Espira" identifié dans le SRCE. Son impact sur les habitats naturels est évalué à 6,3 ha dont 3 ha de prairies, 2,6 ha de vergers et 0,7 ha de friches. S'ajoutent 6,5 ha d'emprise du projet sur les zones agricoles, 0,7 ha sur des boisements, et 0,8 ha sur des habitations (qui seront acquises et démolies). Les mesures ERC sont des mesures usuelles et obligatoires pour ce type de projet : délimitation des emprises de chantier, mise en défense des zones sensibles, etc...

→ Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage se limite à indiquer que les mesures ERC relatives au milieu naturel ont été détaillées et qu'elles le seront davantage dans le dossier d'Autorisation environnementale (volet CNPN)

- **Concernant la faune**

L'Autorité environnementale souligne la qualité de la description de la faune dans les inventaires annexés à l'étude d'impact. La traduction de manière synthétique dans l'étude d'impact des enjeux associés est parfois faite de manière un peu optimiste (omission de certaines espèces potentielles, niveau d'enjeux moyennés à la baisse...). Les inventaires de la faune et de la flore n'ont porté que sur la déviation de Marquixanes et devront donc être complétés sur l'ensemble du projet. Ont été repérées sept espèces de reptiles (et quatre sont potentielles), 52 espèces d'oiseaux (dont le Circaète Jean-le-Blanc (en déclin), le Torcol fourmilier (quasi-menacé), le Gobemouche gris (quasi-menacé), la Fauvette Orphée et le Moineau friquet), 16 espèces de chauves-souris (dont plusieurs d'intérêt communautaire : Murin de Capaccini, Minioptère de Schreibers, Petit rhinolophe, Murin à oreilles échancrées, Grand rhinolophe, Grand murin, Petit murin), 12 espèces de mammifères terrestres (espèces avérées et probables), la Loutre d'Europe sur la Têt et sur le "Correc de la Coma d'Espira", cinq espèces de poissons (dont le Barbeau méridional), 21 espèces de papillons (dont la Proserpine), six espèces de libellules (espèces communes, auxquelles s'ajoute la présence probable de l'Agrion de Mercure), dix espèces d'orthoptères, deux espèces de coléoptères saproxyliques (le Grand capricorne et le Lucane cerf-volant), et trois espèces d'amphibiens (la Salamandre tachetée, le Crapaud épineux et la Rainette méridionale). Aucun mollusque bivalve ni Écrevisse n'ont été repérés. L'addendum de février 2021 mentionne certaines espèces inventoriées telles que la Pie-grièche à tête rousse, la Huppe fasciée, l'Aigle botté ou la Cordulie à corps fin, sans que le lecteur sache si ces espèces ont été observées au droit de la déviation de Marquixanes ou sur d'autres opérations du projet. Les seules espèces pour lesquelles l'enjeu est considéré comme "fort" sont la Loutre d'Europe, le Murin de Capaccini et le Barbeau méridional. L'enjeu lié au Grand capricorne est qualifié de "faible" et l'impact "modéré" alors que 4 000 m² de son habitat seront détruits (ce qui est substantiel pour une espèce vulnérable et à faible mobilité), tout comme pour le Lucane cerf-volant et le Crapaud épineux notamment. L'Autorité environnementale recommande de reconsidérer les niveaux d'enjeu des espèces présentes, en particulier des espèces protégées. Le dossier ne comporte pas la demande de dérogation relative aux espèces protégées, qui aura vocation à figurer dans la demande d'autorisation environnementale. Or, il indique que des mesures de réduction seront mises en place, notamment la capture et le déplacement pour certaines d'entre elles. Si le principe de la mesure est décrit, sa mise en œuvre n'est pas précisée, en particulier la définition et la justification du choix du lieu où seront relâchés les individus capturés. Le caractère suffisant de la mesure ne pourra être apprécié que dans la demande d'autorisation environnementale. L'Autorité environnementale recommande de compléter, dès à présent, la description de la mesure visant les espèces protégées.

→ Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage indique que les tableaux de synthèse des enjeux floristiques et faunistiques ont été vérifiés et mis à jour. Il précise la méthodologie utilisée et les références des tableaux de référence. L'exhaustivité des recherches a permis d'inclure les protections les plus récentes du début de 2021 incluant des amphibiens et des reptiles protégés, représentés sur le territoire métropolitain.

Il importe cependant de mentionner que des expertises complémentaires débiteront à l'été 2021. Ces inventaires n'ayant pas encore été lancés à ce jour, la présente actualisation des enjeux sera à mettre à jour postérieurement à ces nouveaux inventaires, permettant en effet de tenir compte du statut biologique actualisé des espèces présentes. Cette analyse sera reprise et approfondie dans le cadre du dossier d'Autorisation Environnementale. Concernant la mesure visant les

espèces protégées, elle a été complétée et amendée. Toutefois, les éléments concernant la définition et la justification du choix du lieu de relâche ne seront connus que lors de la rédaction du dossier d'Autorisation environnementale (volet CNPN).

- **Concernant la flore**

L'Autorité environnementale n'a identifié aucune espèce protégée. Le dossier rapporte que le Trèfle hérissé, espèce déterminante régionale pour les Znieff, a été observé en 2013 mais que son habitat n'est pas présent dans la zone d'étude de la déviation. Les inventaires floristiques n'ont été réalisés que sur un jour en avril et un jour en mai, ce qui est peu. Il serait utile de les compléter à d'autres dates et en prospectant tout particulièrement la ripisylve du "Correc de la Coma d'Espira". L'Autorité environnementale recommande d'augmenter la pression d'inventaire floristique. La présence assez dense d'espèces exotiques envahissantes a été constatée : Robinier faux-acacia, Armoise des frères Verlot, Ailanth glanduleux et Canne de Provence. Le Seneçon du Cap est cité dans une partie du dossier. Les précautions usuelles en phase chantier sont prévues.

→ Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage précise que des inventaires complémentaires seront réalisés dans le cadre du dossier d'Autorisation Environnementale (volet CNPN). Ces expertises débiteront à l'été 2021. La mesure concernant les espèces exotiques envahissantes a été complétée et approfondie. Une mesure spécifique de suivi a été rédigée.

- **Concernant les zones humides**

L'Autorité environnementale note que le dossier ne présente pas de prospection des zones humides, mais s'appuie sur la simple considération que les boisements rivulaires de la Têt et ceux du "Correc de la Coma d'Espira" sont des zones humides, le reste ne l'étant pas. Il est nécessaire de compléter cette approche par une prospection des zones humides selon les critères réglementaires de définition et de délimitation. Même avec cette approche minimaliste, la destruction de la ripisylve du "Correc de la Coma d'Espira" ne donne pas lieu à compensation. L'Autorité environnementale recommande d'inventorier les zones humides en réalisant des sondages pédologiques et des inventaires phytosociologiques et d'en déduire les mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires.

→ Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage indique qu'un inventaire des zones humides sera réalisé dans le cadre du dossier d'Autorisation environnementale.

- **Concernant les incidences résiduelles et mesures de compensation et d'accompagnement**

L'Autorité environnementale considère que les enjeux font l'objet d'une relative sous-évaluation ce qui amène à trouver dans le dossier des incidences résiduelles sur les milieux naturels considérées comme "modérées" pour les chauves-souris, "faibles à modérées" pour les insectes, les oiseaux, la faune aquatique et semi-aquatique (dont la Loutre d'Europe) et pour les autres mammifères. L'étude d'impact expose deux mesures de compensation : la plantation et le

renforcement de haies, sans en préciser la localisation, la composition ni la quantité, et la taille d'arbres de la ripisylve en têtard pour favoriser la formation de cavités pour les chauves-souris et les insectes xylophages, sans plus de précision non plus alors que cette action pourrait en l'absence de précautions produire des effets négatifs pour d'autres espèces. Une mesure d'accompagnement consiste en l'aménagement des bordures des bassins de rétention avec une barrière anti-amphibiens et des plantations

Pour l'Autorité environnementale, ces mesures ne suffisent pas à compenser la destruction de 6,3 ha d'habitats naturels ni la destruction ou la perturbation de nombreuses espèces, dont certaines sont protégées, d'intérêt communautaire ou patrimoniales. L'Autorité environnementale recommande de renforcer très significativement les mesures de compensation relatives aux milieux naturels.

→ Dans sa réponse, le maître d'ouvrage indique que les mesures de réduction et d'évitement ont été complétées et approfondies. Les mesures compensatoires ont été complétées dans la limite des connaissances actuelles. Elles feront l'objet d'une définition et d'une description précise et définitive lors de la rédaction du dossier d'Autorisation Environnementale (volet CNPN)

- **Concernant le risque d'inondation**

L'Autorité environnementale précise que la commune de Marquixanes ne disposant pas d'un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), les données prises en compte par l'étude d'impact à Marquixanes sont extraites de l'Atlas des zones inondables du bassin de la Têt de 2008 qui vaut "porter à connaissance". La Têt est considérée dans le dossier comme un cours d'eau à crues lentes et ses affluents, dont le "Correc de la Coma d'Espira", comme à crues rapides. Le projet traverse des zones inondables, le risque venant des crues mais aussi des remontées de nappes. La construction d'une pile dans le lit majeur du "Correc de la Coma d'Espira" est sans impact significatif sur l'écoulement d'une crue centennale. Pour l'Autorité environnementale, la formation d'embâcles dans ce cours d'eau pourrait cependant être de nature à menacer des habitations. En effet, le dossier rappelle l'aiguât de 1940 (épisode de fortes pluies) au cours duquel une route fut emportée sur une longueur de 2 km entre Espira et Marquixanes. Le débit de la Têt à Marquixanes a atteint 1 300 m³/s. Lors de la crue des 26 et 27 septembre 1992, le débit y était de 1 000 m³/s. Le risque de formation 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. La cote du projet, située à 256,82 m NGF, se trouve au-dessus de la ligne d'eau de la Têt en période de crue centennale (252,42 m NGF). Mais cette cote est celle de la voûte de l'ouvrage de franchissement du "Correc de la Coma d'Espira". Sans précision sur l'altimétrie du point bas au niveau du franchissement de la RD35a, il n'est pas possible de savoir si la RN116 risque d'être coupée à cet endroit par une crue. L'examen détaillé de la crue de 1940 à Marquixanes permettrait de répondre à cette question. En outre, le Syndicat mixte du bassin versant de la Têt (SMBVT) pilote le contrat de rivière de la Têt et Bourdigou (2017-2022) ainsi qu'un programme d'actions pour la prévention des inondations (Papi) du bassin versant de la Têt. Il serait utile de présenter l'articulation du projet avec ce Papi. L'Autorité environnementale 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.

→ Dans sa réponse, le maître d'ouvrage indique que le dossier a été corrigé au chapitre 3.2.1 en indiquant : "Inondation par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau (Têt et ses affluents en rive droite, Boulès)". Le risque de formation d'embâcles au niveau de la pile en lit majeur et les mesures associées ont été intégrés dans les chapitres 7.3.5.1.1 et 7.3.5.1.2. L'articulation et la compatibilité du projet avec le PAPI Têt a été ajoutée en chapitre 7.3.7

- **Concernant la consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre**

L'Autorité environnementale reprend l'évaluation à 6 000 t_{eq}CO₂ l le niveau des émissions de gaz à effet de serre (GES) du fait de la construction. Elle juge insuffisantes de précision les mesures envisagées en phase travaux. Elle demande que les mesures de réduction de l'impact carbone soient mieux définies et quantifiées dans leur apport. Elle conteste le fait que la question du climat, en phase d'exploitation soit considérée comme "sans objet" et s'interroge sur le fait que les mesures relatives au milieu naturel et au paysage soient considérées comme favorables au bilan des GES.

Le raisonnement visant à considérer que les émissions devraient être divisées par deux grâce à la réalisation du projet (écart avec et sans projet) n'est pas immédiatement validé par l'Autorité environnementale qui considère que les consommations de carburant projetées aux mêmes horizons que ceux de l'étude, les augmentations de vitesse et de trajet ne plaident pas pour une validation immédiate en l'absence plan climat air énergie territorial (PCAET). L'Autorité environnementale recommande donc de reprendre l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre en phase d'exploitation en intégrant des données nouvelles telles que les effets du covoiturage et son évolution, les reports modaux, sur le développement du télétravail et ses effets sur les déplacements domicile-travail, le développement des mobilités actives (pistes cyclables et voies vertes, y compris pour le tourisme) et les transports en commun (bus, train TER et train touristique)

→ Dans sa réponse, le maître d'ouvrage indique que plusieurs mesures de réduction de l'impact carbone ont été définies et quantifiées. L'étude d'impact comportait une erreur de calcul qui a été corrigée. L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre en phase exploitation a été reprise. Le chapitre 13.3 de l'étude s'impact s'attarde sur tous ces aspects.

- **Concernant l'évaluation socio-économique**

L'autorité environnementale, sur la base d'hypothèses de trafic cohérentes avec celles de l'étude d'impact, fournit une estimation des encombrements des deux giratoires créés au Sud de Marquixanes et de la durée de la traversée du village. Pour évaluer les gains de temps permis par le projet, la durée de traversée du village est calculée entre les deux extrémités de la variante Sud, ce qui représente une longueur de 3 km (identique avec ou sans projet). La vitesse moyenne sur ces 3 km est supposée être actuellement de 24 km/h, soit une durée de 7,5 min. Les rapporteurs de l'Autorité environnementale ont pu observer que la vitesse moyenne en l'absence d'encombrement (quasi-inexistants selon le dossier) est très nettement supérieure. La vitesse limite sur ce linéaire est de 80 et 50 km/h selon les parties. De surcroît, le dossier indique que l'analyse des données GPS des voitures montre que le trajet Ille-sur-Têt / Prades (15 km)

prend entre 11 et 13 minutes (heures creuses / heures de pointe). Soustrayant les 3 km de traversée de Marquixanes supposés prendre 7,5 min en moyenne, il reste entre 3,5 et 5,5 min pour parcourir 12 km, soit une vitesse comprise entre 131 et 206 km/h – ce qui démontre par l'absurde que les hypothèses retenues par le dossier sur les gains de temps ne sont pas valides. L'Autorité environnementale recommande de réviser l'évaluation socio-économique en retenant une durée de traversée de Marquixanes conforme à la réalité actuelle et en la faisant porter sur le projet d'ensemble. La vitesse moyenne avec projet est supposée être de 75 km/h, conduisant à une durée de parcours de 2,4 minutes sur les 3 km étudiés. La valeur actualisée nette du projet est estimée à 33,7 millions d'euros, en valorisant les gains de temps des usagers à 52,3 millions d'euros et avec la même augmentation de trafic que celle retenue dans l'étude d'impact (hausse de 1,3 %/an au lieu de tenir compte de la stabilité constatée des trafics depuis 2004). En revanche, le gain de sécurité routière n'est pas pris en compte, faute d'analyse d'accidentalité. Il est donc nécessaire de reprendre cette valorisation avec des hypothèses plus crédibles, et de les compléter en tenant compte de l'accidentalité, par une analyse de sensibilité aux hypothèses et par une présentation d'un résultat avec un produit intérieur brut (PIB) « stressé » (hypothèse de croissance nulle sur toute la période). Les valeurs de référence des coûts collectifs utilisés sont celles de 2014 alors qu'elles ont été actualisées en 2019. Par ailleurs, le dossier indique qu'il s'inscrit dans la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) en tenant compte du scénario "AME" (avec mesures existantes) de cette stratégie, alors qu'il est attendu de respecter le scénario "AMS" (avec mesures supplémentaires) qui suppose que le secteur des transports ait réussi à faire sa transition écologique. Enfin, la solution proposée induit un allongement substantiel de la desserte de Marquixanes par les transports en commun, ce qui induit une perte de temps pour ces usagers et une perte d'attractivité pour un service moins carboné que la voiture individuelle. Ces éléments n'ont pas été pris en compte dans l'évaluation socio-économique. L'Autorité environnementale recommande de refaire l'évaluation socio-économique avec des hypothèses crédibles et s'appuyant sur le scénario avec mesures supplémentaires ("AMS") de la SNBC, en utilisant les valeurs de référence des coûts collectifs les plus récentes, de prendre en compte l'accidentalité et son évolution prévisible ainsi que les effets induits du projet sur le service de transport en commun par bus, et d'y intégrer une analyse de sensibilité aux hypothèses et une variante avec PIB "stressé".

→ Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage fait remarquer que l'évaluation socio-économique initialement conduite portait sur des linéaires différents entre les variantes Nord et Sud. Afin de comparer les variantes sur une base similaire, les temps de parcours ont donc été réévalués. Sur la section actuelle de 3 km, la vitesse moyenne se situe entre 70 et 80 km/h sur environ 2,2 km et réduite à 40 ou 50 km/h dans la traversée de Marquixanes soit un linéaire de 800m avec une vitesse en agglomération de 50 km/h. De sorte que la traversée de Marquixanes sur une section de 3km serait de 3,2 minutes ce qui confirme la remarque de l'Autorité environnementale. Dans ces conditions, la vitesse pour parcourir les 12 km restants selon les conditions de trafic serait plus proche de 70 à 90 km/h ce qui reste élevé mais possible. L'évaluation socio-économique a donc été réexaminée dans la pièce F du dossier pour tenir compte des remarques de l'Autorité environnementale sur les temps de parcours mais également dans l'hypothèse d'une stagnation du trafic telle que constatée ces dernières années.

- **Concernant l'évaluation des incidences "Natura 2000"**

L'Autorité environnementale rappelle que le site "Natura 2000" dénommé "Sites à chiroptères des Pyrénées orientales" est constitué de gîtes d'hibernation, de gîtes de reproduction et de gîtes de transit ainsi que de terrains de chasse pour d'importantes colonies de chauves-souris d'intérêt communautaire. Certains de ces gîtes sont d'intérêt national, d'autres d'intérêt départemental et un d'intérêt local. La mobilité de certaines espèces de chauves-souris peut atteindre 30 km selon le dossier. Le site "Natura 2000" évoqué est situé à une distance inférieure au rayon de mobilité de certaines espèces de chauve-souris qui peut atteindre 30 km. L'analyse témoigne de l'existence de liens fonctionnels entre ces sites, dont le site "Natura 2000", et le site du projet puisque les chauves-souris du site sont susceptibles de fréquenter la ripisylve de la Têt en bordure du projet, lequel impactera certains corridors de déplacements locaux (haies), qui seront rétablis une fois les travaux terminés. Par ailleurs, la réalisation de l'ouvrage au-dessus de la "Coma d'Espira" entraînera la destruction d'une portion de ripisylve où se trouvent peut-être des arbres favorables à ces espèces (Grand capricorne et Lucane cerf-volant), ce qui peut indiquer, en outre, une incidence potentielle sur des insectes patrimoniaux ou protégés. La conclusion retient que les surfaces concernées par le projet sont faibles au regard des surfaces disponibles alentour, et estime sans le démontrer qu'il n'y aura pas d'incidences en raison de la distance alors même que des liens fonctionnels sont établis. En outre, la position de la déviation, plus proche de la ripisylve, est de nature à induire une mortalité accrue de chauves-souris par collision. Il conviendra de reprendre le raisonnement en tenant compte de la dynamique des populations concernées avant de conclure sur les incidences de la pression supplémentaire.

L'Autorité environnementale recommande donc d'affiner l'évaluation des incidences "Natura 2000" en tenant compte du lien fonctionnel établi entre le projet et les "Sites à chiroptères des Pyrénées orientales".

→ Dans sa réponse, le maître d'ouvrage indique qu'il a reformulé dans le dossier d'enquête l'évaluation des incidences "Natura 2000" laquelle a été affinée, notamment concernant les chiroptères, pour tenir compte du lien fonctionnel avec le site "Sites à chiroptères des Pyrénées Orientales" et pour justifier plus précisément l'absence d'incidences notables notamment par rapport aux effectifs et à l'état de conservation des populations.

- **Concernant la recherche de variantes et du choix du parti retenu**

L'Autorité environnementale revient sur les variantes étudiées (Tracé Nord et tracé Sud) lors de la Consultation Interservices. Chaque variante a été évaluée selon les différentes incidences qu'elle génère dans le cadre d'une analyse multicritères. La variante Nord retenue a été indiquée comme "neutre" à "très favorable" sur tous les critères, à l'exception sur l'environnement dont l'impact est "défavorable" (tout comme la variante Sud). Le choix présenté résulte aussi d'un long processus de concertation que le dossier retranscrit de manière suffisamment précise pour comprendre la manière dont le projet a évolué. Le choix de ne permettre qu'un unique accès au bourg de Marquixanes soulève la question de la manière dont le service de transports en commun par bus pourra continuer à desservir cette commune dans de bonnes conditions. Le positionnement de l'arrêt bus n'est pas précisé dans le projet présenté, deux options étant évoquées sans prise de position du pétitionnaire : soit un arrêt situé au niveau du giratoire de sortie de la RN116, soit un arrêt placé dans le bourg. La première option laisserait les usagers du bus sans cheminement piéton pour rejoindre le bourg dont ils

seraient séparés par un passage à niveau non équipé pour les piétons. La seconde induirait un allongement de la durée du service et des détours (évalués à un cumul de 7 000 km supplémentaires par an), et nécessiterait la création d'une aire de retournement des bus dans le centre de Marquixanes (non décrite dans le dossier). Pour l'Autorité environnementale, aucune de ces deux solutions ne prend correctement en compte l'environnement et la santé humaine : la première expose des piétons à la circulation routière et ferroviaire ou les invite à utiliser une voiture pour un cheminement court, la seconde propose un aménagement routier favorable à la voiture individuelle et défavorisant le transport en commun par bus, alors que Marquixanes est celui des villages de la vallée de la Têt où le recours au bus est, en proportion, le plus important pour les trajets domicile-travail. Il a été indiqué par oral aux rapporteurs que la création d'un deuxième point d'échange entre la RN116 et Marquixanes pourrait être envisagée à l'Est, à l'endroit où la déviation quitte la RN116 actuelle – dont le devenir n'est d'ailleurs pas évoqué dans l'hypothèse d'un unique point d'échange à l'Ouest (cette solution mettrait une portion de l'ancienne route en impasse dans les champs). Aucune réflexion sur le covoiturage ni sur les déplacements à vélo, pas plus que le recours aux transports en commun n'ont été intégrés à l'analyse des variantes, alors que ces modes existent tous dans la vallée de la Têt.

L'Autorité environnementale recommande donc de poursuivre l'analyse des variantes de manière à proposer une solution qui ne défavorise pas le recours au transport en commun par bus, voire qui l'encourage, et d'inclure une réflexion sur le covoiturage et l'usage du vélo.

Par ailleurs l'Autorité environnementale évoque les variantes sur des aspects ponctuels. Il s'agit du nombre et de l'emplacement des giratoires, ainsi que le franchissement du "Correc de la Coma d'Espira" et de la voie ferrée. Concernant ces franchissements, la solution proposée pour le "Correc de la Coma d'Espira" comporte une pile dans le lit majeur et présente un inconvénient très important de rupture de la continuité de la ripisylve, en très bon état à l'endroit affecté et sans obstacle jusqu'à la Têt. Le dossier précise bien que "le projet fragilise un corridor écologique identifié dans le SRCE". Le chantier de construction d'une pile pour un ouvrage de 45 m de long, induit de très fortes incidences sur la ripisylve pour accéder au fond de ce "Correc", très encaissé, mais aussi par les dispositions prévues pour prémunir le chantier d'une crue (palplanches autour du lit mineur). Ces incidences ne sont pas apparentes dans le dossier mais en considérant les pistes et aires de chantier et les impacts permanents des enrochements et des palplanches de protection, les impacts prévisibles sur la ripisylve et sur l'habitat de la Loutre d'Europe ne sont pas négligeables. Par ailleurs, le dossier ne fait pas état des modalités de rétablissement de l'accès à la station d'épuration prévue, alors qu'une route déjà existante permettrait d'éviter d'importantes incidences dans la forêt rivulaire de la Têt. L'Autorité environnementale recommande de poursuivre l'analyse des variantes relatives au franchissement du "Correc de la Coma d'Espira" pour rechercher une solution sans pile, et de privilégier l'évitement de la forêt rivulaire de la Têt par le rétablissement d'un accès existant à la station d'épuration.

→ Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage indique que des études sont encore en cours pour certaines des problématiques soulevées. L'arrêt de bus se trouve dans le centre de Marquixanes. Aucun aménagement n'est, pour l'heure, prévu pour les transports en commun dans le projet mais le MOA prévoit de se rapprocher des collectivités pour étudier comment intégrer les déplacements vélos et TC. Un projet de Vélo route voie verte qui passera par Marquixanes au niveau de la RD 35A est actuellement en cours d'étude par le Département.

L'intégration d'une piste cyclable et la connexion avec le réseau existant nécessiteraient des acquisitions foncières supplémentaires. Concernant le covoiturage, le projet ne prévoit aucun parking supplémentaire. Des stationnements existent déjà dans le village.

- **Concernant le cumul des incidences avec d'autres projets**

L'Autorité environnementale identifie les projets pouvant potentiellement générer des effets de cumul et notamment le projet d'installation et d'exploitation d'une centrale d'enrobage à chaud à Vinça.

→ Dans sa réponse, le maître d'ouvrage indique brièvement que ce projet n'avait pas lieu d'être mentionné puisqu'il est officiellement abandonné.

- **Concernant le suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets**

L'Autorité environnementale fait état des mesures de suivi classiques prévues pendant les travaux (management environnemental, plan d'assurance de l'environnement, suivi par un écologue...). En phase d'exploitation, l'Autorité environnementale constate qu'elles se résument à suivre la reprise des plantations pendant deux ans, et leur remplacement en cas de sujet mort ensuite. Aucune mesure de suivi n'est prévue sur les espèces exotiques envahissantes, alors que l'enjeu lié à leur prolifération à l'occasion du chantier est important.

L'Autorité environnementale recommande donc de renforcer les mesures de suivi et de prévoir un suivi spécifique du développement des avec mesures correctrices en cas de prolifération.

→ Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage indique qu'une mesure de suivi spécifique des espèces exotiques envahissantes a été rédigée mais que, de façon générale, les conditions définitives des mesures de suivi seront actées définitivement lors de la rédaction du dossier d'Autorisation environnementale.

- **Concernant le résumé non technique**

L'Autorité environnementale souligne que le résumé non technique est clair et facile d'accès pour le public. Il présente les mêmes qualités et défauts que l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique de l'étude d'impact les conséquences des recommandations du présent avis.

→ Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage rassure en indiquant que le résumé non technique a été mis à jour autant que nécessaire.


- **Concernant la mise en compatibilité du document d'urbanisme de MARQUIXANES**

L'Autorité environnementale évoque la mise en compatibilité du POS de Marquixanes, afin de prendre en compte la déviation dans le règlement de plusieurs types de zones naturelles traversées, et de modifier le tableau des emplacements réservés pour tenir compte de la définition du projet.

L'Autorité environnementale revient sur plusieurs problématiques environnementales que peut soulever cette mise en compatibilité et s'interroge même sur la nécessité de cette démarche dès lors que le dossier indique que l'élaboration du PLU est en cours mais il n'explique pas si ce projet tient compte de la déviation ou s'il sera nécessaire de maintenir une mise en compatibilité. L'Autorité environnementale acte que le PLU a été officialisé et qu'il doit donc seulement être mis à jour.

→ Dans sa réponse le Maître d'ouvrage fait l'historique de l'instruction du dossier dans le contexte particulier de la procédure d'élaboration concomitante du PLUI. Il précise que l'emplacement réservé qui figurait au POS communal est remplacé par une OAP dans le PLUi.

Aucun aménagement n'est prévu dans le périmètre de cette OAP à l'exception du carrefour giratoire du projet qui permet une entrée sécurisée du village par l'Ouest.

 **Commentaire de la Commission d'enquête**

L'avis du CGEDD apparaît, en première approche, très sévère. Il devient même parfois cinglant lorsqu'il considère que les études s'appuient sur des bases erronées ou même sur l'abord du sujet en tant que tel puisque le CGEDD considère que la déviation de Marquixanes est un élément d'une opération d'ensemble visant à l'amélioration de la liaison entre Bouleternère et Prades, subvenant à l'abandon de la DUP qui prévoyait une route à 2 fois deux voies sur ce parcours. Les études, selon le point de vue de la CGEDD se devaient donc de porter, du point de vue environnemental, sur l'ensemble de la section considérée. Le maître d'ouvrage, pour sa part, a mis de côté l'idée d'opération d'ensemble et n'a pas procédé aux études corrélatives concernant l'impact sur l'environnement dès lors que la configuration est celle d'un parcours qui retient l'utilisation de la route existante (hors Marquixanes) mais avec des aménagements qui ne sont pas tous bien définis ni programmés dans le temps. Les approches sont, pour le moins, différentes et le débat, sur cet aspect, peut se perdre en arguties, inutilement sans doute. Il reste que nombre des observations du CGEDD sont focalisées sur la déviation de Marquixanes et donc efficaces pour l'enquête publique dans ses limites. Les suggestions et recommandations, à cet égard, apparaissent, le plus souvent, pertinentes et détaillées. Le maître d'ouvrage, dans ses éléments de réponse point par point, reprend apparemment les explications qu'il aurait fournies dans un addendum du 17 février 2021 (non communiqué) mais sans apporter d'éléments définitivement convaincants dans toutes ses réponses. En fait, il est bien acté que l'autorisation environnementale et les aspects correspondants à la Loi sur l'eau restent à étudier dans le cadre d'une nouvelle enquête publique et que nombre de problématiques soulevées par le CGEDD y sont renvoyées. Le maître d'ouvrage ne répond pas, non plus, aux problématiques de circulations douces, sur la desserte des bus, les aires de covoiturage, l'accès unique au village, l'accès à la station d'épuration et ses implications environnementales pour la ripisylve de la Têt, etc... Ces considérations environnementales, précisément, même focalisées sur la seule déviation sont considérées comme insuffisamment prises en compte. Le maître d'ouvrage s'emploie seulement à afficher des intentions rassurantes, à cet égard, mais se propose de les développer dans une étude d'impact à venir. Au stade actuel, l'effort environnemental circonscrit à la section de 1,7 Km, sous la loupe, est tout en intentions de la part du maître d'ouvrage qui souhaite aménager une déviation la plus vertueuse possible au plan environnemental.

L'étude d'un pont sans pile en rivière pour garantir la continuité écologique et assurer le maintien du biotope actuel constitue un élément symbolique de cette propension à bien faire, même dans la difficulté, puisqu'une telle réalisation, au surplus onéreuse, reste, bien sûr, possible mais elle se révèle techniquement complexe du fait de la succession dans un linéaire très court, d'un pont pour passer sous la voie ferrée puis immédiatement après, d'un autre pour enjamber le "Correc".

Le renvoi des aspects environnementaux, espèces protégées et "loi sur l'eau" à l'étape suivante que constitue l'enquête publique environnementale peut apparaître regrettable dès lors que nombre d'éléments d'analyse, sont liés à des considérations environnementales qui sont, certes, abordées dans le dossier mais pas nécessairement à la hauteur des enjeux de ce projet.

En fait, la manière de considérer le dossier (opération isolée consistant en une déviation routière de la traversée d'un village ou élément de la restructuration de la route entre Bouleternère et Prades) amène à des incompréhensions et brouille l'analyse du fait de l'âpreté des invectives... et du manque de précisions, à ce stade, en ce qui concerne la traduction du projet dans sa réalité sur le terrain.

5.2 L'avis de la commission d'examen conjoint

(mise en compatibilité du PLU)

L'avis de la commission d'examen conjoint, pour une mise en compatibilité du PLU consécutive à une DUP, intervient au terme d'une réunion d'examen conjoint dans les conditions prévues par l'article L. 153-54-2° du code de l'urbanisme.

Le compte-rendu de cette réunion organisée le 24 juin 2021 est une pièce constitutive du dossier d'enquête publique.

Des questions de fond telles que l'aménagement d'une sortie à l'Est ou la position de refus de certains habitants impactés sont évoquées par Mme le Maire.

Concernant l'objet même de ma mise en compatibilité, divers points techniques ou de forme sont évoquées comme la création de l'ER4 correspondant à l'emprise de la déviation, l'omission d'un zonage N1 dans la liste des zonages concernés ou quelques autres questions de présentation qui devront être corrigées dans le document présenté à l'enquête.

Par ailleurs, une demande de valorisation de la composante économique dans le commentaire afférant à l'OAP des "Correcs" située à proximité de l'emprise à l'Ouest, a été formulée en séance avec une demande de justifications concernant la compatibilité entre l'OAP et le projet. Mais il est précisé que "le règlement de la zone et donc l'OAP ne nécessitent pas une mise en compatibilité".

La mise en œuvre de l'article L111-6 du code de l'urbanisme (connu sous l'appellation "d'amendement Dupont") restreint les velléités de construction à moins de 75m de part et d'autre de l'axe de la voie mais il avait été acté dans le PLUi que sous réserve de modifications importantes dans les grandes lignes du projet de déviation que se profilait au moment de l'élaboration du PLUi, l'aménagement d'un bâtiment abritant une scierie resterait possible, dans le cas particulier, en dépit de la proximité du rond-point.

Les problématiques relatives à la mise en compatibilité sont de nature juridique et ont fait l'objet d'une analyse experte et détaillée de la part des Services directement concernés. Les questions relatives aux conditions de délivrance du permis de construire sont à dissocier. Il est bien dit que la mise en compatibilité ne concerne pas l'OAP sauf que l'emprise de la DUP recouvre une grande partie de la parcelle sur laquelle une scierie, pour l'instant sommaire, entend structurer et développer son activité. De ce fait, la composante économique prend sa place dans le débat, ce qui explique la demande de sa valorisation exprimée au cours de cette réunion, même si elle était en marge des compétences de la commission d'examen conjoint.

Chapitre 6 : L'enquête

6.1. Déroulement de l'enquête

Les permanences ont été assurées par la commission d'enquête respectivement dans la salle du Conseil municipal de la mairie de Marquixanes et dans une salle de réunion de la Sous-Préfecture. Dans les deux cas, les conditions matérielles de l'accueil ont été très satisfaisantes.

Les inconvénients, de ce point de vue, sont anecdotiques :

A Marquixanes, la salle est séparée de la mairie ce qui ne facilite pas l'accès au dossier et aux moyens de reprographie.

A Prades, la Sous-Préfecture ne bénéficie pas de la même approche de "maison commune" qu'une mairie, un sentiment renforcé par les contrôles d'accès inhérents à un bâtiment de l'Etat. Mais, en contrepartie, certains ont pu y trouver un cadre d'expression en marge de la fracture que cette déviation de route semble avoir provoqué au sein de la population de ce village.

Par contre, la densité des échanges sur des plages horaires toujours dépassées sous la chaleur et le masque a rendu ces séances stressantes et difficiles à maîtriser en ce qui concerne la transcription d'échanges toujours fructueux sur les registres alors que beaucoup d'intervenants étaient venus pour s'exprimer mais n'envisageaient pas de matérialiser leur passage.

- lundi 19 juillet 2021 de 9 heures à 12heures 30

Mairie de Marquixanes (CE : Henri ANGELATS – Olivier ROUSSEAU)

L'accueil des visiteurs a été ininterrompu, dans un excellent esprit en dépit de temps d'attente significatifs qui auraient pu en indisposer certains. Il s'agissait, dans tous les cas, d'une première approche de personnes venant toutes rechercher des renseignements ou même, déjà, exprimer leur point de vue autant en soutien du projet qu'en le dénigrant, les uns et les autres souhaitant argumenter leur ressenti dans des mémoires ou contributions à insérer dans les registres ou motivant une seconde visite.

Onze personnes ont dialogué avec les commissaires enquêteurs au cours de cette vacation.

- mercredi 28 juillet 2021 de 14h à 17h

Mairie de Marquixanes (CE : Henri ANGELATS — Olivier ROUSSEAU)

Bien avant l'ouverture de la vacation une dizaine de personnes attendaient devant la mairie. Les temps d'attente importants n'ont pas altéré la qualité des interventions et n'ont généré aucun conflit lors des entrevue avec les commissaires enquêteurs ni entre les pétitionnaires malgré l'antinomie des points de vue qui s'expriment dans le village sous la forme de tracts affichés en différents endroits et de grandes affiches aussi bien "pour" que "contre" la déviation sur les façades ou fenêtres des habitations. La prolongation de la durée de la permanence a permis d'entendre tous ceux qui souhaitaient s'exprimer soit un total de 12 personnes ayant déposé 8 contributions.

- mardi 3 août 2021 de 14h à 17h30

Sous-Préfecture de Prades (CE : Henri ANGELATS – Didier ZAZZI)

Dans le contexte particulier d'un bâtiment de l'Etat soumis à des contraintes de sécurité générale renforcées par des contraintes sanitaires, toutes les interventions étaient programmées dans le cadre des rendez-vous préalables dans les conditions prévues par l'arrêté préfectoral d'organisation.

Aucune réserve de forme n'est à formuler et les interlocuteurs ont manifesté leur satisfaction de pouvoir s'exprimer librement sans trop de contraintes de temps avec la contrepartie d'une permanence prolongée de près d'une heure trente.

Au total, six personnes ont déposé cinq contributions.

- lundi 23 août 2021 de 9h à 13h

Sous-Préfecture de Prades (CE : Henri ANGELATS - Olivier ROUSSEAU)

Cette seconde permanence en Sous-Préfecture s'est déroulée dans les mêmes conditions que la précédente, essentiellement dans le cadre de rendez-vous.

Aucune difficulté n'est à signaler. Les contraintes de temps ont amené à poursuivre la plage horaire prévue de près d'une heure.

Sept contributions ont été enregistrées formulées par neuf visiteurs.

- lundi 6 septembre 2021 de 9h à 12h30

Mairie de Marquixanes (CE : Henri ANGELATS - Olivier ROUSSEAU)

Le temps imparti a été utilisé sans aucune interruption. Des visiteurs lassés d'attendre ont reporté leur visite à la prochaine séance. Mme le Maire qui souhaitait expliciter un complément d'informations à sa précédente contribution a formulé ses observations lors d'un entretien à 13h30.

Huit contributions ont été enregistrées, formulées par 11 visiteurs

- vendredi 10 septembre 2021 de 9h à 12h

Mairie de Marquixanes (CE : Henri ANGELATS - Olivier ROUSSEAU)

Les interventions se sont succédé à un rythme moindre que lors des précédentes permanences.

Cinq contributions ont été enregistrées, formulées par sept visiteurs. (En incluant Mme le Maire qui a apporté un additif à sa déposition précédente).

6.2. Observations recueillies - Synthèse

Globalement, les observations recueillies laissent, au premier abord, sur l'idée d'une contestation qui ne porte pas nécessairement sur des questions environnementales. Les préoccupations personnelles apparaissent souvent à la base de la construction de l'avis y compris quand elles sont favorables au projet présenté, ce qui n'est pas rare mais moins étayé puisque ces avis ne font généralement état que d'aspirations à la sécurité et au calme retrouvé.

Les expressions défavorables sont en nombre significatif et marquées par le rappel des appréciations et prises de position des autorités administratives, politiques et autres techniciens qui ont, à un moment donné, formulé un avis défavorable à un passage à cet endroit ce qui avait abouti à une DUP pour une déviation par le Nord en 2008. La remise en cause de cette décision, 7 ans plus tard, a entraîné une perte de confiance en la parole de la personne publique et a causé des déboires matériels et moraux encore très présents. Les affiches placées sur les façades des maisons et clôtures de jardins dans la traversée du village, avec des avis contraires, en sont le témoignage.

En dépit de cette situation, tendue en apparence, les débats sont restés, il faut le souligner, empreints de la plus grande civilité.

Les 143 contributions recueillies sont rassemblées autour de 9 thèmes soumis au maître d'ouvrage dans un détail figurant dans le procès-verbal synthèse des observations (*annexe n° 4*) Un très court commentaire y est apporté, au nom de la commission d'enquête, surtout lorsque les points évoqués ne trouvent pas une place dans les thèmes soumis au maître d'ouvrage. (analyse au chapitre 5 ci-après).

6.3. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

La réponse du maître d'ouvrage est intervenue sous la forme d'un mémoire daté du 30 septembre 2021 signé par M. le Directeur Régional de la DREAL Occitanie "Pyrénées-Méditerranée".

Ce document, accompagné d'une lettre de transmission, comporte 15 pages. Il est annexé au présent rapport sous la cote "*annexe n° 5*"



Il a été ordonnancé en intégrant les éléments de réponse à la suite de chacun des thèmes proposés dans le procès-verbal de synthèse, conformément à l'attente, correspondant aux besoins de l'enquête.



Les différents thèmes retenus pour former le rapport de synthèse évoqué au Chapitre 4 et constituant *l'annexe n° 4* (avec sa propre *annexe n° 4bis*) sont succinctement rappelés ci-après avec la réponse du maître d'ouvrage (☞^{MO}) et l'avis que la commission d'enquête est amenée à formuler (☞^{CE}) étant précisé que la réponse intégrale du maître d'ouvrage est jointe en *annexe n° 5*.

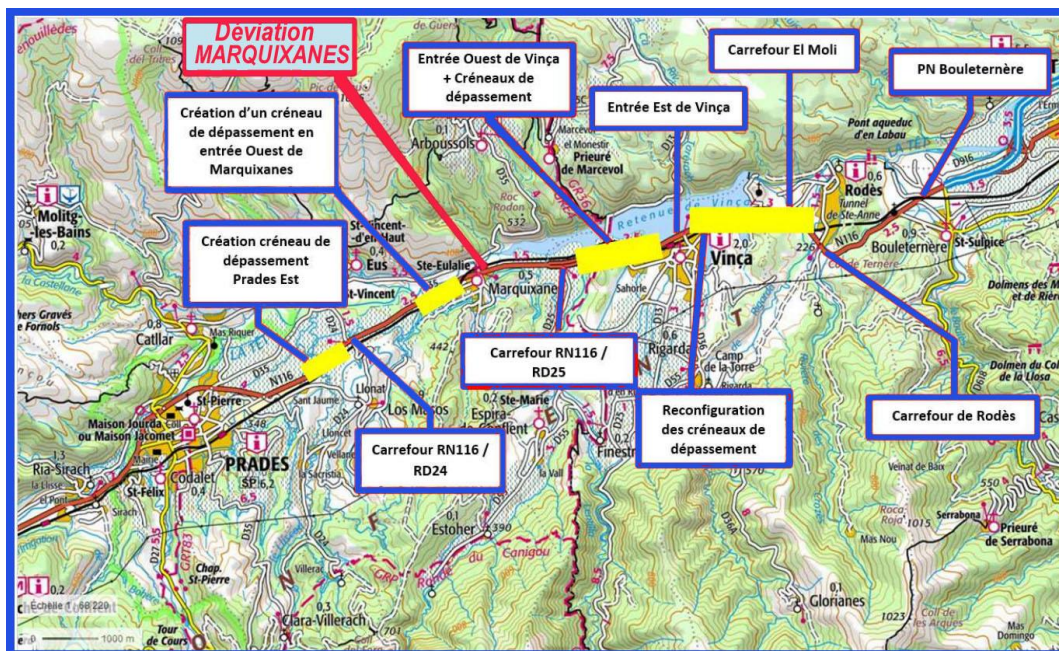
☞ 1- La philosophie du projet : déviation du village ou élément d'un aménagement de la section de la RN116 entre Ille/Têt et Prades ?

La vision du projet soumis à l'enquête publique est, sans conteste, celui d'une déviation du village par le Nord, tel que décidé après une consultation ouverte menée en 2017.

La configuration des lieux dans un espace restreint entre rivière et voie ferrée et au surplus en partie urbanisé, atténue un peu l'idée d'une déviation et prend le caractère d'un aménagement routier important mais au même titre que l'ensemble des aménagements que l'Etat, puisqu'il s'agit d'une route nationale, a prévus le long des 14 km en continuation de la voie rapide venant de Perpignan, après Ille-sur-Têt, pour atteindre Prades.

Pour le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) érigé en Autorité environnementale au Ministère de la Transition Ecologique, la question est tranchée : il s'agirait d'un plan d'ensemble qui doit faire l'objet d'une analyse large dans le cadre d'une évaluation environnementale concernant l'ensemble des 11 points sensibles identifiés sur le trajet concerné.

Cette analyse est partagée par plusieurs contributeurs qui souhaitent que l'étude d'impact porte sur les 14 km de la section pour disposer d'une vue d'ensemble et optimiser la façon de penser pour cet axe structurant.



MO	Réponse du maître d'ouvrage
<p><i>Compte tenu des avancements respectifs du projet de déviation de Marquixanes et du projet d'aménagement d'itinéraire entre Ille-sur-Têt et Prades, la DREAL Occitanie a poursuivi à la fois les études de la déviation de Marquixanes et lancé la concertation sur les aménagements linéaires.</i></p> <p><i>Cette concertation sur les aménagements linéaires a été organisée sous le pilotage du Préfet des Pyrénées-Orientales du 27 novembre 2019 au 20 décembre 2019 au titre de l'article L.121-16 du code de l'environnement. Elle n'a pas permis d'aboutir à un consensus sur le projet présenté : de nombreuses évolutions ont, en effet, été souhaitées nécessitant un approfondissement des études entraînant le besoin d'une nouvelle concertation et de nouvelles investigations en vue, notamment de permettre l'évaluation environnementale de ces nouveaux aménagements. Les études faune – flore nécessaires au diagnostic des enjeux sur un cycle de quatre saisons ont été engagées à partir du printemps 2020.</i></p> <p><i>L'analyse des impacts environnementaux des aménagements, qui seront en définitif retenus, ne devait intervenir qu'au terme de ce cycle de quatre saisons et une fois le parti d'aménagement arrêté. Les résultats en ont été tirés à l'automne 2021.</i></p> <p><i>À l'inverse, la déviation de Marquixanes a fait l'objet d'une concertation dès 2017, conclue par une décision du préfet des Pyrénées orientales du 21 juillet 2017, évoquant notamment le souhait général d'un avancement rapide du projet. La commune Marquixanes est, en effet, la seule zone urbanisée encore traversée par la RN116 et le projet de déviation de Marquixanes apporte indéniablement des réponses à des enjeux de sécurité routière et d'environnement pour les riverains. Les études préalables permettant d'identifier les impacts environnementaux,</i></p>	

de mettre en œuvre la démarche Éviter – Réduire – Compenser et d'aboutir à l'identification de mesures compensatoires adaptées ont été poursuivies par la DREAL permettant la production du dossier dès novembre 2020.

Au vu du décalage entre les niveaux de définition du projet de déviation de Marquixanes, d'une part, et des aménagements ponctuels de la RN 116, d'autre part, il n'est pas paru opportun de reporter l'examen du dossier de déviation. En effet, si la logique du code de l'environnement et notamment le L122-1-1 ne permet pas de présenter une étude d'impact de l'aménagement de l'itinéraire sans la déviation de Marquixanes, il semblait à l'inverse légitime de pouvoir poursuivre l'instruction du seul projet de déviation, dès lors qu'il est porteur d'amélioration substantielle pour l'agglomération traversée, et cela sans attendre de voir aboutir la démarche visant à l'aménagement global de l'itinéraire.

Pour bien appréhender, pour tous les secteurs, les impacts cumulés de l'ensemble des travaux envisagés sur la RN116, le maître d'ouvrage, une fois le parti d'aménagement arrêté et au terme des études préalables relatives aux aménagements ponctuels entre Ille-sur-Têt et Prades, a mené une évaluation environnementale portant sur l'ensemble des impacts générés par les travaux envisagés, en y intégrant et en réexaminant les impacts liés à la déviation de Marquixanes.

CE | Avis de la commission d'enquête

La décision de traiter de manière isolée la déviation de Marquixanes, y compris au plan, de l'évaluation environnementale, relève, le maître d'ouvrage en convient, du pragmatisme. C'est le niveau de décalage entre l'avancement des études entre ce projet devenu prioritaire et les autres aménagements qui a amené à ce traitement spécifique pour la dernière commune encore traversée par la RN 116 entre Perpignan et Prades.

Cette situation n'entre pas dans la vision des choses plus naturelle, comme le fait l'Autorité environnementale quand la question des suites de l'abandon de la DUP de 2008 revient sur le tapis et, naturellement porte sur toute la section même si le temps qui passe a modifié le regard porté sur la question.

Au-delà d'une certaine connotation sémantique, les réserves formulées à cet égard par l'Autorité environnementale, opportunément reprises par les opposants au projet compilant toutes les critiques, l'abord du problème confiné à une opération locale, circonscrite dans le périmètre de la commune, peut sembler faciliter les choses dans une situation qui est devenue brutalement urgente mais dont les effets collatéraux sont devenus essentiels puisqu'ils ont impacté la configuration même du projet aussi bien en interne, en interdisant de fait, un accès par l'Est, qu'en externe en figeant le profil des sections d'alentour de Vinça à Finestret, d'une part, et d'Eus jusqu'à Prades, d'autre part.


Donc, effectivement, le traitement de la section considérée dès lors qu'il est porteur d'amélioration substantielle semblait pouvoir être isolé du reste de la section mais la pratique démontre que la géomorphologie du lieu n'autorise pas un traitement local générateur de bouleversements qui ne facilitent pas la vie de la commune.

2- L'intérêt public du projet – L'utilité publique de la réalisation d'une déviation du village de Marquixanes

Ce projet ancien, n'est pas véritablement contesté dans son principe, même si quelques rares contributeurs préconiseraient le maintien de la situation actuelle avec éventuellement quelques améliorations de sécurité ponctuelles et suggèrent de consacrer les moyens financiers rendus disponibles pour des aménagements de sécurité sur d'autres secteurs, à Vinça par exemple. L'idée de concevoir le projet selon un mode de pensée dépassé privilégiant l'automobile au détriment d'autres formes de déplacements doux a également été évoquée.

En dehors de ces approches numériquement marginales, dans la situation actuelle, les questions de la sécurité et des pollutions de toute nature y compris sonores restent primordiales pour tous les habitants de ce village partagés depuis des années sur la question avec des solutions différentes consistant en une déviation Nord, telle que celle soumise à l'enquête publique, d'un coût a priori plus raisonnable parce que plus courte, confrontée à une déviation par le Sud défavorisée par un relief plus difficile qui renchérit le montant de l'investissement avec un parcours nettement rallongé et tourmenté.

L'intérêt général, voire l'utilité publique d'une déviation, n'est donc pas contesté. Par contre, le choix opéré d'un passage par le Nord n'a pas été véritablement compris. Au-delà des oppositions de principe de contestations des modalités de la consultation ou de considérations personnelles, une partie de la population considère que les partis d'aménagement retenus sont porteurs d'inconvénients pour la commune et, au-delà, pour la collectivité toute entière.

 MO	Réponse du maître d'ouvrage
<p><i>Le parti d'aménagement initial de la section Ile-sur-Têt Prades portait sur un axe à 2x2 voies, au gabarit autoroutier, majoritairement en tracé neuf qui a été déclaré d'utilité publique en 2008.</i></p> <p><i>En 2014, des études de conception détaillées ont montré l'augmentation substantielle du coût de réalisation de l'opération globale, qui intégrait la déviation de Marquixanes par le sud, la rendant difficilement finançable par l'État et les collectivités.</i></p> <p><i>Cela a conduit à un réexamen du parti d'aménagement, à la demande du Secrétaire d'État en charge des transports (février 2015), dont les conclusions ont relaté une impossibilité pour l'État et les collectivités de porter le financement de l'opération dans le cadre du volet routier du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 et des prochains.</i></p> <p><i>Aussi, afin d'atteindre les objectifs d'amélioration continue de l'axe fixés par l'État, une étude optimisée d'aménagement de l'itinéraire a été menée par</i></p>	

la DREAL Occitanie avec pour priorité de trouver une solution déviant la commune de Marquixanes.

La DREAL Occitanie a mené alors :

– d'une part, les études de la déviation de Marquixanes, projet le plus urgent, car il s'agit de la dernière agglomération traversée par la RN116 dans sa partie basse ;

– et d'autre part, les études d'opportunité sur le reste de l'itinéraire entre Ille-sur-Têt et Prades.

Une concertation publique au titre du code de l'urbanisme (L103-2) a été menée en 2017 sur la déviation de Marquixanes, lors de laquelle deux solutions ont été soumises au public :

- une variante sur le secteur Nord ,
- une variante sur le secteur Sud.

À l'issue de la concertation, la variante Nord a été retenue comme solution préférentielle pour la suite des études, car elle permet d'atteindre les objectifs d'amélioration des conditions de circulation sur la RN116 au droit de la commune de Marquixanes et présente plusieurs avantages. Les principaux avantages de la variante Nord comparée à la variante Sud sont :

- une géométrie plus douce (le profil en long présente des pentes moins élevées et le profil en plan présente moins de virages) permettant une limitation de vitesse plus élevée et donc des temps de parcours plus faibles,

- un impact moins important sur les milieux naturels et les milieux agricoles : le tracé est plus court, nécessite moins de terrassements et traverse moins de zones naturelles présentant des enjeux écologiques importants,

- un moindre impact paysager : la variante nord nécessite moins de terrassements que la variante sud et présente un potentiel d'aménagement paysager intéressant. Cette variante permet de conserver le paysage naturel et agricole à l'est et au sud du village,

- une localisation plus proche du centre du village et des commerces existants et qui permet de mieux desservir les zones d'activité,

- Un tracé plus court qui réduit le coût du projet.

Le bilan de cette concertation dressé par arrêté préfectoral du 21 juillet 2017 identifie le tracé "Nord" comme variante retenue pour la suite des études.

La présente enquête publique s'inscrit dans la continuité de ces décisions.

Le maître d'ouvrage s'exonère, à juste titre, de décisions qui lui échappent puisque le passage de la déviation par le Nord du village résulte d'une décision préfectorale après une concertation et un vote qui, même s'il est contesté, s'impose à tous.

Ceci dit, le tracé proposé, plus court, est bien évidemment moins destructeur pour l'environnement et le passage de la route en déblai permet effectivement de préserver un peu l'aspect visuel de la zone traversée.

Le maître d'ouvrage reprend à son compte les éléments de langage relatifs à la proximité du centre du village et des commerces, mais il omet d'évoquer le problème que pose d'accès à ce même village et de l'enclavement qui en découle du fait de l'absence d'accès par l'Est.

Il met en avant le coût raisonnable du projet mais la comparaison n'est pas convaincante dès lors que la dimension du projet présenté ne le permet pas : il ne s'agit plus d'une 2x2 voies dont le principe a été abandonné au niveau ministériel mais d'une simple route bi-directionnelle à 2 voies., moins longue, effectivement plus proche du village mais qui tutoie le milieu en partie habité qui se croyait à l'abri d'une route à cet endroit.

L'accumulation des contraintes techniques, économiques et sociales amènent à un projet minimaliste confronté aux enjeux environnementaux majeurs résultant de la proximité de la Têt dans un contexte de risques climatiques toujours présents et de plus en plus prégnants pouvant amener à un blocage de la route, sans aucune solution alternative puisque l'ancienne traversée du village ne serait plus opérante, une situation qui n'est d'ailleurs pas relevée, à ce stade de la réponse.

Les notions d'intérêt général et d'utilité publique n'apparaissent pas à l'évidence avec le projet de déviation tel qu'il est présenté.

3- un projet considéré comme "mortifère" par les habitants expropriés

La configuration du village laisse peu d'espaces disponibles pour accueillir une déviation. La présence de la Têt, parce qu'elle est proche et encaissée à cet endroit, a immédiatement ravivé le risque d'inondation puisque l'Histoire est émaillée de crues récurrentes telle que celle, historique, de 1940 dans un contexte où des événements dramatiques surgissent un peu partout de par le monde. De plus, les abords de la rivière sont riches d'une ripisylve qui constitue un biotope à préserver.

Ces considérations avaient, de longue date, amené à écarter l'idée d'une route à cet endroit. Les études et décisions sur des projets plus au Sud ont amené à considérer cet espace définitivement libre de tout projet ce qui a amené, progressivement, à voir apparaître, en toute légalité, des constructions sur la terrasse la plus éloignée de la rivière, en remplacement des terres agricoles qui, autrefois, occupaient tous les espaces disponibles.

L'habitat n'est pas particulièrement dense mais quelques habitations dont certaines récentes, sont vouées à la destruction et d'autres sont susceptibles d'être

amputées ou de s'ouvrir sur le décor nouveau d'une route passagère et bruyante. Le sentiment naturel lié à l'abandon forcé de son cadre de vie est renforcé ici par une impression de menterie quand le retour à l'idée d'une route à cet endroit est revenu sur le tapis alors qu'elle avait été officiellement abandonnée au moment de la DUP de 2008 pour une route au Sud.


MO	Réponse du maître d'ouvrage
<p><i>Le projet de déviation a été conçu dans la continuité des décisions prises précédemment. Le tracé a été étudié de façon à limiter au maximum l'impact sur l'environnement humain et naturel.</i></p> <p><i>Le maître d'ouvrage porte de l'attention aux impacts humains du projet et le dialogue va se poursuivre dans les étapes ultérieures pour optimiser la prise en compte de ces impacts.</i></p> <p><i>Il faut rappeler que c'est la variante Nord qui présente bien le meilleur rapport coût-avantage au regard des enjeux humains, naturels et agricoles et que c'est à ce titre qu'elle a été retenue.</i></p> <p><i>Dès lors que l'intérêt public aura été déclaré, à la suite de la procédure, le maître d'ouvrage pourra commencer à procéder à des acquisitions foncières.</i></p> <p><i>Il convient de rappeler que la démarche d'expropriation n'est possible que lorsqu'un projet est déclaré d'Utilité Publique. Même dans ce cas, elle n'est mise en œuvre que lorsque toutes les négociations amiables ont échoué. L'acquisition amiable reste la procédure préférentielle pour le Maître d'Ouvrage.</i></p> <p><i>La proposition du Maître d'Ouvrage correspond aux indemnités d'acquisition établies par le service des domaines (Direction Départementale des Finances Publiques / France domaine), qui les détermine en fonction du prix du marché observé.</i></p> <p><i>Lorsque les négociations amiables ne permettent pas de s'accorder sur des conditions de cession, il appartient à l'expropriant de saisir le juge de l'expropriation. Celui-ci effectue un transport sur les lieux qui lui permet de fixer l'indemnité qu'il juge adéquate. La cession se fait sur le prix ainsi déterminé.</i></p>	

CE	Avis de la commission d'enquête
<p><i>Le maître d'ouvrage rappelle que le projet de déviation "variante Nord" a été conçu dans la continuité des décisions prises précédemment. Le tracé actuel a été étudié de façon à limiter au maximum l'impact sur l'environnement humain et naturel. Il considère que le projet présente le meilleur rapport coût/avantage au regard des enjeux humains, naturels et agricoles et que c'est à ce titre que la variante Nord a été retenue.</i></p> <p><i>Les conséquences au plan des impacts humains du projet seront abordées dans le cadre d'un dialogue avec les futurs expropriés, lorsque le projet sera déclaré d'Utilité Publique. Le maître d'ouvrage engagera, à ce moment, les procédures d'acquisitions foncières dont il rappelle le processus.</i></p> <p><i>La situation particulière résultant des autorisations de construire suite à la décision de faire passer le contournement par le Sud en 2008, n'est pas évoquée.</i></p>	

4 – Les questions environnementales

Les conséquences environnementales doivent être considérées sous deux angles différents : la problématique de l'eau et celle de la protection environnementale du site, de sa flore et de sa faune.

Dans les deux cas, l'abord de ces problématiques est quasiment embryonnaire au stade actuel des études. Les réponses lorsque les questions ont été évoquées dans les démarches précédant l'enquête publique, ont renvoyées à une étude environnementale à venir. La démarche est certes possible mais elle est inopportunément inversée parce que l'évaluation environnementale et l'étude "loi sur l'eau" davantage approfondies avec un projet mieux défini auraient été bienvenues pour une route qui s'encastre dans un espace sensible en bord de Têt avec deux passages en point bas au même niveau NGF que celui de la rivière avec, au surplus, des incertitudes concernant le rétablissement de l'accès à la station d'épuration en bordure ou à travers la ripisylve au niveau d'une probable digue de protection en enrochements ou en béton.

 MO	Réponse du maître d'ouvrage
<p><i>Le Maître d'ouvrage comprend l'attente du public de bien apprécier les impacts environnementaux du projet. À ce stade, l'enquête publique concerne la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité du PLUi : elle présente à ce titre l'emprise potentielle du projet ainsi que ses principales caractéristiques. L'évaluation environnementale a donc été menée sur cette base. Une autre enquête publique interviendra ultérieurement, au stade de l'autorisation environnementale du projet et permettra de présenter le projet de manière plus détaillée. C'est à ce stade que les modalités précises de prise en compte des enjeux environnementaux seront détaillées et complétées.</i></p> <p><i>Ainsi, à ce stade du projet, le Maître d'ouvrage estime que le dossier présenté comporte suffisamment d'éléments permettant au public de formuler une appréciation fiable et précise des impacts du projet sur les différentes thématiques environnementales, en particulier s'agissant des enjeux liés à l'eau ainsi que la flore et la faune (voir Étude d'impact environnementale – partie 7 – Effets du projet sur l'environnement, mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables – page 146 à 220).</i></p> <p><i>La séparation des procédures, pour la déclaration d'utilité publique (DUP) dans un premier temps, et pour les autorisations environnementales dans un second temps, permettra de préciser voire d'adapter les caractéristiques du projet, ainsi que les dispositions prises pour en maîtriser les impacts environnementaux, suite aux conclusions de la première enquête publique, portant notamment sur l'utilité publique du projet, de l'été 2021.</i></p> <p><i>L'évaluation environnementale présente dans le dossier DUP sera ainsi</i></p>	

complétée et pourra conduire à des reconnaissances complémentaires, ainsi que à des adaptations ou compléments non substantiels aux mesures environnementales.

Il convient de rappeler que les étapes d'études et d'autorisations administratives à venir seront fondamentales pour permettre la réalisation du meilleur projet, au regard de tous les avis émis. On notera en particulier que la phase d'autorisation environnementale vise à préciser le projet, afin notamment qu'il limite au maximum les impacts environnementaux. Il faut enfin rappeler que cette autorisation environnementale fera l'objet d'une nouvelle enquête publique.

Le rétablissement de la voie d'accès à la station d'épuration se fait en profil rasant, c'est-à-dire au niveau du terrain naturel. Cette solution permet d'éviter l'emprise sur la ripisylve. L'écoulement des eaux de plateforme sera repris par le réseau de collecte de la déviation.

Les conclusions de l'étude acoustique ne justifient pas la mise en place de dispositifs anti-bruit au nord du tracé de la déviation (voir Étude d'impact environnementale – partie 7.5.4.1 Acoustique – page 211

L'effet de vallée sur la propagation du bruit est un phénomène complexe que les actuels outils numériques de calculs de propagation du bruit dans l'environnement ne prennent pas complètement en compte. Il s'agit d'un phénomène audible, mais dont le niveau sonore correspondant, issu de bruits lointains, donc atténués avec la distance, restent bien inférieurs au bruit émis par la route au droit du point d'observation. L'effet d'écho est un autre phénomène qui concerne l'effet de paroi verticale réfléchissante, telle qu'une falaise et des enrochements.

Dans le cadre des études de bruit menées sur le projet (voir Étude d'impact environnementale – annexes 16.3 Étude acoustique – page 16), la topographie du site a été prise en compte ainsi que le relief marqué au droit du village (flanc de montagne) en considérant un couvert végétal prépondérant limitant ainsi l'effet de réflexion du bruit.

Au regard de l'inclinaison des flancs de la montagne en vis-à-vis du village, le bruit émis par le projet se réfléchirait sur le flanc et serait renvoyé vers le haut et non pas vers le village. L'effet d'écho au droit même de la section du projet sur le village sera donc limité.

Le maître d'ouvrage réalisera, après la mise en service, des mesures de bruit permettant de vérifier l'application de la réglementation en vigueur

CE Avis de la commission d'enquête

La légalité de la démarche suivie par le maître d'ouvrage n'est pas en cause : une demande d'autorisation environnementale suivra et fera l'objet d'une nouvelle enquête publique qui permettra d'affiner le projet dans les détails qui lui manquent aujourd'hui si l'on se réfère aux réactions du public.

Il convient, toutefois, de se situer dans le contexte particulier de Marquixanes, une commune blessée depuis que "sa" DUP du 17 juillet 2008 a été abandonnée avec de graves conséquences en termes d'organisation du village, notamment au plan de l'urbanisme.

La DUP a une symbolique forte et, pour tout un chacun, la décision la plus importante pour

Page 61

dépasser Marquixanes par la RN116 n'est pas l'autorisation environnementale à venir mais la DUP du présent parce qu'elle amorce des démarches aussi concrètes que les acquisitions foncières avec en arrière-plan les traumatisantes expropriations.

Donc, il n'était pas abusif d'espérer pouvoir analyser un projet dans le détail de ses composantes, y compris celles touchant à l'environnement.

Le fait de reporter à une date ultérieure cet examen en se limitant au "minimum minimorum" a été presque dénoncé par l'Autorité environnementale qui, manifestement, attendait une analyse dépassant l'exigence réglementaire.

Le maître d'ouvrage apporte cependant un certain nombre de précisions qu'il convient d'acter :

- la voie d'accès à la station d'épuration ne touche pas à la ripisylve ;
- les dispositifs anti-bruit ne sont pas nécessaires au Nord de la route, (sans qu'il soit évoqué la présence du village de gîtes Alter Ego en rive gauche)
- l'effet d'écho fait l'objet d'une analyse concluant à un renvoi de l'écho vers le haut et non pas vers le village du simple fait de l'inclinaison de la falaise et du couvert végétal à cet endroit.

🔗 5- La connexion au village. Les questions soulevées du fait d'un seul accès excentré à l'Ouest

Le choix d'un seul accès à Marquixanes, au surplus excentré à l'Ouest, a été fait à l'issue de la concertation inter-services de 2019. Le passage sous la RD 35A en décaissement, décidé à ce moment, présente l'avantage de maintenir en l'état la liaison vers Eus et Arboussols mais également de laisser au Département la possibilité de développer ses projets de voies douces dans le secteur.

Le rond-point est donc déplacé complètement à l'Ouest à plus de 800m du cœur de ville qu'il faut atteindre en croisant la voie de chemin de fer. La plupart des trajets sont de ce fait, prolongés surtout pour les sorties vers Vinça ou Perpignan, y compris pour les habitants d'Eus et Arboussols. L'emplacement de l'arrêt de bus n'est pas précisé mais il apparaît problématique dans tous les cas (allongement du trajet et impossibilité de giration en cas de maintien au centre village et obligation d'un trajet pouvant atteindre le kilomètre en cas d'aménagement d'un arrêt au niveau du giratoire avec, comme pour les véhicules, une traversée de la voie ferrée pour les piétons adultes ou enfants)

MO	Réponse du maître d'ouvrage
<p><i>Le maître d'ouvrage s'engage à étudier la possibilité d'un accès complémentaire à l'Est du village, qui va être étudié sous l'angle de sa faisabilité technique, environnementale, financière, juridique et de sa fonctionnalité urbaine et routière. Cet accès supplémentaire va être étudié, tout particulièrement au vu des emprises nécessaires et au regard des emprises qui ont fait l'objet de l'enquête publique.</i></p> <p><i>Le maître d'ouvrage reviendra vers le territoire avec les options possibles en ce sens.</i></p>	

CE	Avis de la commission d'enquête
<p>La question de l'aménagement d'un rond-point à l'Est du village a été évoquée tout au long de</p>	

l'enquête sans réponse satisfaisantes en raison des contraintes techniques et administratives ,e permettant pas d'envisager la possibilité d'un accès complémentaire.

Aujourd'hui les contraintes n'ont pas changé mais l'étude va être engagée !.

Elle pourrait effectivement changer la donne pour certaines des problématiques comme l'arrêt du bus, (jamais évoqué dans le mémoire en réponse) mais ce changement dépasse manifestement le niveau d'une simple adaptation parce que les contraintes d'hier nécessitent de revisiter le projet avec une vue dépassant le cadre de la présente enquête pour s'accorder à d'autres aménagements prévus sur la section de 14 km entre Bouleternère et Prades et, au cas d'espèce, entre le rond-pond de la route de Finestret et Marquixanes.

La démarche va certainement dans le bon sens mais elle ne semble pas pouvoir s'inscrire dans le cadre de la présente enquête publique et sur ce point, le maître d'ouvrage se fixe une obligation de moyens, mais pas de résultats.

6 - Les incidences du projet sur les activités économiques (agriculture, artisanat et commerces)

- L'activité commerciale impactée concerne essentiellement :
 - un bar restaurant bénéficiant de parkings et d'un espace ombragé attrayant pour une halte-repos qui ne s'offrira plus aux usagers de la route.
 - un commerce de tabac-presse sur l'actuelle route nationale, reçoit une clientèle essentiellement locale mais aussi toute celle des villages et hameaux du Sud qui trouvent un avantage pratique à venir à Marquixanes plutôt qu'à Prades ou Vinça et qui pourraient changer leurs habitudes du fait d'un parcours devenu un peu plus compliqué.
 - un caveau de vente directe de vin risque de pâtir de la perte de la clientèle de passage. De plus, l'activité vinicole engendre un trafic de camions citernes qui devront parcourir tout le village pour rejoindre la route de la plaine.
- Les activités de loisirs de la base nautique pourraient être durement impactées dès lors qu'un parking actuellement utilisé semble devoir disparaître et qu'une solution de remplacement, pour autant qu'elle soit trouvée, serait moins attrayante pour les clients, si elle est éloignée du site.
- Le projet de structuration d'une activité de sciage de grumes est en attente de confronter ses propres besoins fonciers avec ceux de la commune pour l'aménagement de l'entrée unique du village avec d'éventuels dispositifs de sécurité pour les piétons et cyclistes.
- Pour ce qui concerne l'agriculture, les problèmes se situent plutôt à l'Est avec la disparition de vergers en production mais surtout le morcellement des parcelles avec les difficultés qui l'accompagnent : rétablissement des dispositifs d'irrigation et des accès pour les engins agricoles.
Les exploitants implantés à l'Ouest regardent le projet avec circonspection parce qu'ils ne sont pas concernés immédiatement, ils considèrent que la variante Nord induit l'utilisation, en continuité, de la route actuelle qui serait inmanquablement appelée à recevoir des aménagements les impactant plus directement.

MO	Réponse du maître d'ouvrage
<p><i>Pour ce qui relève de la base nautique, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre les échanges avec les gestionnaires, afin d'identifier sur les délaissés des possibilités de stationnement pour les clients, au plus proche de l'activité.</i></p> <p><i>Le Maître d'ouvrage s'engage aussi à poursuivre les échanges avec les gestionnaires de l'activité de sciage, en recherchant une minimisation de l'impact sur la parcelle concernée, inscrite comme Opération Prioritaire d'Aménagement au PLUi de la communauté de communes Conflent Canigó.</i></p>	

CE	Avis de la commission d'enquête
<p><i>Le maître d'ouvrage n'apporte pas de réponse pour les activités commerciales situées le long de RN 116, (restaurant et bar/tabac (centre et ouest de la commune), caveau viticole (à l'Est de la commune) ainsi que pour les activités agricoles (sur le site même du projet), l'une et l'autre faisant, sans doute, partie des impondérables liés à toute déviation routière.</i></p> <p><i>Pour ce qui concerne la base nautique et la scierie qui font l'objet d'une attention particulière en raison de leur poids économique et de leur implantation à la frange du projet, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre les échanges avec les gestionnaires, afin de trouver les meilleures solutions possibles :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- pour la base nautique : identification sur les délaissés des possibilités de stationnement pour les clients, au plus proche de l'activité sans donner d'indications sur ces délaissés et sur les dispositions susceptibles d'être mises en œuvre pendant la phase travaux.</i> <i>- pour la scierie : la recherche de la minimisation de l'impact sur la parcelle concernée incluse, à la fois dans l'Opération Prioritaire d'Aménagement définie au PLUi de la Communauté de Communes Conflent Canigó et dans le périmètre de la DUP.</i> 	

7- Les risques pour les aménagements eux-mêmes, du fait de leur localisation

Le site retenu pour le passage de la route est une terrasse alluviale située à 6 m au-dessus du lit mineur de la Têt. Pourtant l'inondation historique de 1940 est restée, dans la mémoire collective, comme celle de l'inondation du site.

Le passage en déblais nécessite de creuser jusqu'au niveau de la rivière dans des terrains qui, selon des témoignages, retiendraient une nappe phréatique superficielle aux abords du pont sur la Têt où se trouve d'ailleurs la station de pompage qui a longtemps alimenté le village en eau potable. Cette situation peut complexifier la phase travaux pour éviter des pollutions susceptibles de se propager vers l'aval et l'écosystème du lac de Vinça tout proche.

Elle nécessite, en mode opérationnel, des moyens de relevage (prévus mais devant être dimensionnés à hauteur des enjeux) pour évacuer les eaux pluviales sous le pont.

Un scénario similaire est, peut-être, à envisager sous le pont SNCF, à quelques mètres de la "Coume d'Espira", dès lors que les cotes d'affouillement sont du même ordre que pour le passage sous la RD 35A.

Incidentement, cette situation peut constituer un inconvénient absolu si l'on considère que toute la vallée de la Têt pourrait être totalement bloquée y compris pour les urgences et les secours en cas de cataclysme majeur sur l'un de ces deux ouvrages puisque l'actuelle route ne serait plus accessible.

MO	Réponse du maître d'ouvrage
<p><i>La crue historique de 1940 est évoquée en page 75 de l'étude d'impact : « L'essentiel des aménagements structurants sur les cours d'eau du bassin versant a été réalisé suite à la crue historique de 1940. L'enjeu relatif à la gestion des crues est en effet omniprésent dans l'historique des aménagements la vallée, dans les préoccupations des collectivités mais aussi dans les modes de gestion d'entretien du milieu ».</i></p> <p><i>L'étude hydraulique de la Coma d'Espira, en annexe au dossier, donne les cotes de crue de référence d'une station de suivi de la Têt située à environ 250 mètres en aval du pont de la RD35a. La cote maximale mesurée au niveau de cette station est de 252,42 m NGF.</i></p> <p><i>La période de retour n'est pas déterminée, mais elle est supérieure à la crue centennale dont la cote est de 249,76 m NGF.</i></p> <p><i>Dans la zone du projet, la topographie de la terrasse alluviale est comprise entre les cotes 259,00 m NGF à l'Est, 262,00 à 263,00 m NGF au voisinage de la RD35a et 266,00 à 267,00 m NGF à l'Ouest.</i></p> <p><i>Les concertations menées lors des études techniques ont conduit le maître d'ouvrage à privilégier une solution en déblai pour notamment permettre le maintien de la RD35a sans contrainte de gabarit sur cette route. Ce rétablissement au-dessus de la future RN définit le point « bas » du profil en long de celle-ci. Les études techniques en cours indiquent un niveau de la future déviation à environ 257,00 m NGF, soit au-dessus du niveau de la crue centennale.</i></p> <p><i>La poursuite des études techniques permettra de préciser de façon fine les modalités d'évacuation des eaux pluviales envisagées et leur traitement avant rejet dans le milieu naturel. Ces éléments seront portés à la connaissance du public dans le futur dossier de demande d'autorisation environnementale.</i></p> <p><i>L'étude d'un accès complémentaire à l'Est, à titre secondaire, contribuera à apporter des éléments de réponse à un éventuel évènement bloquant la RN116 sur la déviation.</i></p>	

CE	Avis de la commission d'enquête
<p><i>Le maître d'ouvrage indique en préambule que son analyse est sous tendue par la référence à la crue historique de 1940.</i></p> <p><i>Les données relatives à cette crue qui a marqué le Département, abondent dans les archives</i></p>	

locales. Elles ont été illustrées par des témoignages directs, recueillis pendant l'enquête, de personnes ayant vécu l'épisode dans leur prime jeunesse et affirmant que l'eau avait atteint le niveau du pont de la RD35A et que les terrasses qui devraient recevoir la nouvelle route étaient inondées. Ces mêmes témoins ont rapporté l'épisode vécu par leurs parents en 1920 avec le même niveau d'inondation causant des dégâts encore plus importants puisque, plus en aval, la voie ferrée a été détruite sur plusieurs centaines de mètres.

Les épisodes méditerranéens sont une des marques de l'arc du Golfe du Lion. Le département des Pyrénées-Orientales en a connu 31 au XX^{me} siècle) et l'expression populaire affirme, sans référence scientifique définitivement probante, que le réchauffement climatique, une donnée incontestée, les rend, maintenant, plus violents.

La prise en compte de ces évolutions climatiques apparaît nécessaire. Le principe de précaution figurant à l'article 5 de la Charte de l'Environnement à valeur constitutionnelle, n'autorise aucune latitude à cet égard puisque les autorités publiques sont tenues "d'adopter des mesures proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage". Même si l'application de ce principe n'est pas si évidente au regard de la nature du risque, il n'est pas interdit de s'interroger sur l'opportunité de passer en déblai parallèlement à la rivière encaissée à cet endroit.

Car, il est bien acquis que le choix du passage en déblai génère un point bas qui pourrait recueillir non seulement les eaux de ruissellement mais aussi celles en provenance de la rivière elle-même qui, 350m en amont du village, coule exactement dans l'axe de la future route avant de se déporter vers la gauche sous une falaise qui ne lui laisse aucune possibilité d'expansion pour les crues. Cette éventualité ne découle pas des scénarios catastrophes entendus pendant l'enquête (effondrement de la falaise, embâcles monstrueux, conséquences indicibles pouvant aller jusqu'à la ruine du barrage de Vinça) mais de risques évoqués par des décideurs qui, à différentes époques, ont jugé peu raisonnable de faire passer la route à cet endroit.

Les possibilités techniques ne sont certes pas comparables à celles de l'époque à laquelle il est fait référence, notamment en termes de protection et d'évacuation des ruissellements, mais, sans revenir sur les risques exceptionnels pourtant réels, les situations de blocage temporaire sont inéluctables dans le parti d'aménagement retenu (passage en déblai) et appellent le traitement concomitant du problème particulier de l'itinéraire "de secours", l'actuelle RN116 traversant le village en l'occurrence, avec deux points d'accès et de sortie.

8- Les imprécisions du projet et l'importance jugée démesurée du périmètre de la DUP.

L'avis de l'Autorité environnementale constitue une pièce majeure du dossier. Il est sévère quand il s'attarde sur les imprécisions du projet. Une contributrice a noté, à cet égard, que sur 22 observations formulées par l'Instance, 15 n'avaient reçu aucune réponse de la part du maître d'ouvrage qui renvoie à une étude ultérieure dans le cadre de l'autorisation environnementale.

Cette perspective rassure sur le fait que le problème est posé et fera donc l'objet d'un examen particulier mais, en même temps, cette situation pèse sur le fond de l'enquête DUP parce que même si les considérations environnementales sont essentielles dans l'enquête à venir, il apparaît difficile d'occulter tout ce volet dans une D.U.P. conduite dans le cadre du code de l'environnement et dont la symbolique et les conséquences pratiques sont fondamentales, tant sur le plan individuel que sur le plan opérationnel.

Par ailleurs, le périmètre retenu et donc susceptible de préemption ou d'expropriation, est considéré par tous les intervenants comme disproportionné par rapport aux besoins présumés. Or, ces derniers ne sont pas connus, le projet n'étant, semble-t-il, pas complètement finalisé.

MO	Réponse du maître d'ouvrage
<p><i>Ces observations rejoignent celles exprimées au point 4.</i></p> <p><i>Aussi le maître d'ouvrage propose de se référer à la réponse apportée au point 4, qui permet également de répondre aux observations formulées ci-dessus.</i></p> <p><i>La prise en compte d'un périmètre élargi par rapport à l'emprise minimale nécessaire à la réalisation des travaux se justifie pour permettre la prise en compte des futures optimisations du projet qui seront identifiées dans le cadre de la poursuite des études techniques et des possibilités d'adaptation suite à l'enquête publique actuelle et des procédures d'autorisations environnementales à venir. Ainsi, seule une partie des terrains de l'emprise de la Déclaration d'Utilité Publique sera effectivement acquise.</i></p> <p><i>Le profil en travers de la déviation est en bidirectionnel classique (1 voie par sens, sans séparateur axial). Le traitement en profil de type 2 x 1 voie avec séparateur central, nécessiterait un élargissement de la plate-forme routière pour, d'une part, créer le terre-plein central et, d'autre part, permettre latéralement le déport de la circulation en cas d'arrêt inopiné d'un véhicule en pleine voie. Cette surlargeur nécessiterait des emprises foncières supplémentaires et représenterait un surcoût significatif sans de réels gains de niveau de service.</i></p> <p><i>Par ailleurs, la RN116 dans l'ensemble de son itinéraire ne présente aucune section en 2 x 1 voie entre Perpignan et Bourg Madame. Un tel choix ne permettrait pas de maintenir la cohérence d'itinéraire recherchée.</i></p>	


CE	Avis de la commission d'enquête
<p><i>Le maître d'ouvrage n'apporte aucune réponse supplémentaire aux interrogations pendantes émises par l'Autorité environnementale en renvoyant à sa thèse précédente de séparation des procédures développée précédemment (thème n° 4). Il reste ainsi dans une approche purement administrative et réglementaire, occultant, à ce stade pourtant capital que constitue une DUP, l'aspect humain du projet présenté et de ses conséquences.</i></p> <p><i>Concernant les préemptions jugées excessives, la confirmation de l'ajustement ultérieur au plus près des besoins ne rassure en rien les propriétaires désireux de fixer leurs projets de vie rapidement et non pas au terme d'une future nouvelle enquête publique qui leur indiquera le sort qui leur est réservé et l'environnement dans lequel ils seront amenés à s'organiser. Leurs inquiétudes sont légitimes.</i></p> <p><i>Concernant la configuration de la route en 2X1 voie, la réponse du maître d'ouvrage interloque quand il évoque "la cohérence d'itinéraire recherchée". Cette référence qui, demanderait, déjà, à être confortée dans sa finalité, fait suite à des considérations portant sur le coût, du fait des emprises plus importantes, "sans de réels gains de niveau de service".</i></p> <p><i>La commission d'enquête fait simplement observer, à cet égard, que d'aucuns qui mettent en œuvre cette technique sur d'autres itinéraires, font le décompte non pas en euros mais en nombre de vies épargnées.</i></p>	


9 – L'aménagement des bas-côtés et espaces latéraux

Les interrogations, à cet égard, sont, pour l'essentiel, en rapport avec les dispositions de l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme.

La question a été posée sur les mesures qui sont envisagées en matière de protection des nuisances sonores pour les habitations existantes et sur les distances de recul pour celles qui pourraient venir combler des dents creuses.

Dans le même ordre d'idées, la question se pose de la protection de l'espace agricole et de l'utilisation des espaces résiduels.

 MO	Réponse du maître d'ouvrage
<p><i>En cas de construction de bâtiment susceptible d'être réalisée postérieurement à la déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage n'est pas tenu de réaliser de nouvelle étude d'impact, ni de procéder à une protection complémentaire.</i></p> <p><i>Les prescriptions en matière de constructions sont détaillées dans le PLUi de la Communauté de communes Conflent Canigou de 2021. L'évaluation des nuisances a été effectuée sur les bâtiments existants...</i></p>	

 CE	Avis de la commission d'enquête
<p><i>Le maître d'ouvrage ne répond pas à la question concernant l'aménagement des bas-côtés aux abords des espaces agricoles et ou résiduels. Il indique par ailleurs que pour les futures constructions, seules les prescriptions en la matière et détaillées dans le PLUi de la Communauté de communes Conflent Canigó de 2021, sont à retenir. L'évaluation des nuisances ayant été, semble-t-il, déjà effectuée sur les bâtiments existants.</i></p>	

Comme il a été déjà indiqué au chapitre 3.2, la notion d'utilité publique n'est pas déterminée de manière précise par la loi. Mais en dépit de l'absence d'encadrement normatif, la "théorie du bilan" a trouvé sa place dans la jurisprudence en laissant à l'Administration, sous le contrôle du juge de l'excès de pouvoir, le soin de "peser" au cas par cas, les avantages et inconvénients d'un projet au regard de son coût financier et éventuellement des inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il comporte et qui ne doivent pas être excessifs eu égard à l'intérêt présenté.

Dans le cas d'une déviation de la traversée d'une commune, la notion d'utilité publique semble, a priori, prendre une connotation logique d'intérêt général pouvant aller jusqu'à l'utilité publique.

Au cas particulier, la situation est un peu différente parce que le projet se substitue à un projet autrement plus ambitieux ayant déjà fait l'objet d'une D.U.P devenue obsolète et qui avait conditionné le village, y compris en matière d'urbanisme, à cette situation actée sur laquelle les Pouvoirs Publics sont revenus, ce qui exacerbe, bien entendu, les ressentiments.

De plus, la localisation dans un espace contraint entre une rivière imprévisible et le village perturbe l'organisation du village et de ses activités en dehors du traumatisme que constitue l'expropriation non seulement de terrains agricoles ou voués à la construction mais, bien davantage, la destruction de maisons familiales dont certaines sont de construction très récente.

Au niveau des "atteintes aux autres intérêts publics", il faut évoquer l'environnement et la protection de la faune et la flore que le calendrier des opérations administratives a relégué à une autre phase du processus administratif, en ne fournissant, ici, que des éléments fragmentaires censés être suffisants pour une analyse limitée à la DUP dite de réserve foncière. L'ensemble de ces considérations a donc été analysé, point par point, dans le cadre de cette "théorie du bilan", après la réponse du maître d'ouvrage à chacune des questions rappelées ci-avant pour situer le plateau de la balance virtuelle sur lequel chaque problématique pèse.

Le bilan est, manifestement, en défaveur du projet. Sans doute, les considérations personnelles ont-elles davantage sensibilisé le public qui a, ensuite, appuyé son argumentation sur des aspects touchant à l'intérêt général.

Il est vrai que les problématiques évoquées sont bien réelles quand on dépasse ce stade égocentré pour considérer le projet comme un élément de la liaison entre Ille-sur-Têt et Prades. L'Autorité environnementale a insisté sur ce point et il faut admettre, effectivement, que la "déviation" de Marquixanes est une section locale, très élaborée techniquement, mais nécessitant, en définitive, des investissements plus importants que prévu et possiblement disproportionnés, sans possibilité réelle de pouvoir constituer un jour un maillon d'une liaison de type "voie rapide" en prolongation de celle venant de Perpignan jusqu'à Ille/Têt ni même et c'est très regrettable, une route davantage sécurisée avec un séparateur central dite "deux fois une voie".

Si l'on ajoute les inconvénients propres du projet lui-même liés au site (impossibilité de doublement des chaussées, risques d'inondation et de coupure de la continuité routière, dommages à l'environnement, inconvénients pour l'organisation des transports en commun, dommages pour l'activité économique et expropriations douloureuses, renvoi de la circulation interne vers le passage à niveau SNCF), le fléau de la balance reste du côté défavorable sans pouvoir proportionner suffisamment les éléments favorables (gain de 35 secondes, suppression du passage à niveau pour la circulation de transit, amélioration de la sécurité locale) au point de considérer dans une certaine forme de recherche d'équilibre que le projet aurait ses avantages susceptibles d'être confrontés à des inconvénients inévitables.

Précisément, ces inconvénients, au-delà du fait qu'ils sont importants pour le village au point de dépasser l'idée de simples dégâts collatéraux malheureux, prennent une autre forme que l'aménagement d'un accès à l'Est ne suffirait pas à résoudre. Ils sont inhérents à la conception de la route qui, en passant en déblais sous la RD35A à quelques mètres de la rivière implique des ouvrages de protection dimensionnés par rapport au risque, ce qui relève de la gageure dans le contexte des évolutions climatiques du moment et de la configuration des lieux avec une haute falaise en rive gauche renvoyant l'expansion des crues vers le site de la future route.

Dans l'absolu, le projet réaménagé avec notamment un accès du côté Est pourrait assurer la fonctionnalité qu'on attend de lui en simple déviation de la RN 116. Dans un futur indéterminé la voie structurante d'Ille-sur-Têt à Prades resterait à faire sans utiliser cette section "urbaine" de 1,7 km à Marquixanes.

Un tel schéma se déconnecte, à tous les niveaux qu'ils soient économiques, sociaux ou environnementaux d'une vision plus large portant sur l'ensemble de la section comme le demandait d'ailleurs l'Autorité environnementale.

Dans sa conception, il devient une très intéressante voie urbaine qui répond à la fonctionnalité qui lui est demandée pour le court terme mais interdit, de fait, l'éventualité d'un aménagement en voie rapide passant par le Nord de la commune.

Dans ces conditions, le projet, même ramené à une route à 2 x 1 voie répondant aux besoins du moment, est d'un coût trop important pour rester dans la notion de proportionnalité, entrant dans la définition de l'utilité publique.

Des aménagements d'anticipation pour une hypothétique voie rapide à 2 x 2 voies passant par le Nord, dans le futur, ne sont pas envisagés dans le présent projet qui se veut conforme à des décisions actées en 2017 et 2019. En dehors de l'aspect purement administratif, il est évident que les impacts fonciers et immobiliers que cette vision de route éventuellement évolutive impliquerait, ne sont pas envisageables dans les conditions économiques, sociales et environnementales du moment.



Préambule

Le projet de déviation de la RN 116 a fait couler beaucoup d'encre. Il paraissait naturel, au moment où une réflexion a été engagée pour une nouvelle route reliant, dans un premier temps, Perpignan à Prades, que cette route serait une voie rapide à 2 fois 2 voies ne traversant aucune des huit communes implantées sur les 45 kilomètres du parcours. La route a été construite dans ce schéma au plus près de la Têt, souvent dans son lit majeur, cette option ayant été préférée à une route passant par Thuir, plus consommatrice de terres agricoles. Peu après Ille-sur-Têt, sur le territoire de la Commune de Bouleternère, un rond-point, toujours en service, marquait la fin provisoire du parcours en voie rapide puisque les études étaient déjà engagées pour les 14 derniers kilomètres pour arriver à Prades mais déjà, surgissait le problème de la traversée de Marquixanes parce que du côté Nord, l'espace paraissait trop contraint à un endroit où la vallée était rétrécie et, du côté Sud, le relief s'apparentait déjà à une situation de route de milieu montagneux avec des ouvrages d'art conséquents.

Il est inutile de revenir sur les débats de l'époque, au début des années 2000, pour arriver à une décision de D.U.P historique du 16 juillet 2008 pour une voie rapide à 2 x 2 voies passant par le Sud de Marquixanes.

La mise en œuvre de ce projet, nécessairement longue s'est trouvée confrontée à une succession de conjonctures et de situations défavorables.

Dans un contexte de crise des finances publiques, le Grenelle de l'environnement donnait clairement la priorité à d'autres modes de transport que la route, ce qui a amené à une redistribution des financements à un moment où les premières études affinées faisaient état d'une forte réévaluation des budgets en raison de "l'intégration des contraintes techniques fortes (géotechniques...) et des nouvelles normes (sismicité, protection de l'environnement...)"

Pendant ce temps, les modélisations des différents types de voirie routière, dans la situation du moment, ne plaidaient plus, indiscutablement, pour une voie rapide compte tenu d'un trafic allant, selon les décomptes, de 14 100 à 17 000 véhicules par jour.

Sans refaire l'histoire de la route et de ses péripéties, la décision d'abandon du projet initial au profit de l'aménagement de la route existante avec l'identification des "points noirs" sur les 14 km du parcours, a marqué profondément les habitants de tout le secteur au point de créer une situation anxiogène.

Le traitement de la zone de Marquixanes est au paroxysme de cette situation parce que la conscience collective avait acté le principe de non utilisation de la zone proche de la Têt au point d'ouvrir des perspectives, rapidement suivies d'effet, d'extension de l'urbanisme sur les terrasses les plus hautes, surtout à partir de 2008.

De nouvelles hypothèses ont, effectivement, été étudiées avec notamment une route par le Sud mais avec un tracé proche du village ou une route par le Nord entre la Têt et le village, là où l'idée d'une route semblait exclue.

Les phases de concertation avec la population générale puis avec les Services et collectivités concernés ont pourtant abouti en 2017 puis 2019 à opter, en définitive, pour le tracé Nord, pour des raisons très diverses rappelées tout au long du présent rapport.

Un projet a été élaboré par les services de la DREAL Occitanie "Pyrénées-Méditerranée" et a atteint un niveau d'avancement permettant de demander, à M. le Préfet, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) entraînant une modification correspondante du PLUi récemment approuvé.

Une enquête "parcellaire" a été adjointe à la procédure pour faciliter les démarches d'acquisition.

C'est donc ce projet qui est présenté à l'enquête publique unique, pour un examen sur le fond, sans aucun lien ni comparaison avec une éventuelle solution alternative.

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE CONCERNANT LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

- **PREAMBULE**

La notion d'utilité publique n'est pas déterminée de manière précise par la loi.

L'encadrement de cette démarche incombant à M. le Préfet a été rappelé dans le rapport en insistant sur le caractère subjectif de l'avis fondé sur une comparaison des avantages et des inconvénients du projet.

Une telle analyse a déjà été effectuée dans les phases de concertation ayant abouti à considérer que l'intérêt général commandait d'aménager une déviation du village par le Nord. Cette décision a été contestée, y compris sur la sincérité des modalités de consultation mais elle s'impose.

Une fois cet intérêt général acté, une concertation inter-services a été organisée en 2019 et a tracé le cadre technique de la nouvelle voie tels qu'ils ont été mis en œuvre par la DREAL Occitanie "Pyrénées-Méditerranée" dans le projet qu'elle soumet à l'enquête publique et dont la concrétisation réveille les réactions de la population parce qu'elle découvre les avantages et inconvénients du projet surtout quand il impacte au plan personnel.

Sans revenir sur l'intérêt général que peut, au plan des principes, représenter une déviation, il s'agit, pour l'enquête publique, de déterminer si les avantages du projet l'emportent sur les inconvénients au plan économique social et environnemental au point de considérer l'utilité publique du projet dans son acception juridique enclenchant un processus pouvant aller jusqu'à l'expropriation pour permettre au maître d'ouvrage de disposer du foncier nécessaire à la réalisation de son projet.

- **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Considérant que l'enquête publique a été réalisée conformément aux dispositions des textes législatifs et réglementaires en vigueur, applicables à cette catégorie d'enquêtes ;

Considérant, que le projet de déviation de la RN 116 au droit de Marquixanes a suscité bien des débats depuis qu'une DUP, officialisée en 2008, pour une voie rapide en continuation de celle reliant Perpignan à Ille sur Têt, a avorté en 2015 ;

Considérant que les fondamentaux de cette DUP qui faisaient référence à la création d'une liaison moderne pour cet axe à vocation "nationale" pour désenclaver de nombreux territoires ne sont pas changés en dépit des évolutions sociétales enclenchées vers des modes de transports disputant la priorité aux transports routiers, surtout individuels ;

Considérant que le format de la liaison entre Ille-sur-Têt à Prades oscille entre les volontés politiques qui persistent à imaginer la liaison en voie rapide telle qu'elle était prévue et la version minimale de "route bidirectionnelle" qui est proposée sans évoquer la possibilité d'aménagement d'une route sécurisée à séparateur central et autorisant une vitesse de 90km/h ;

Considérant que la géomorphologie du site pose des contraintes fortes liées à une présence humaine significative et à la nécessité de détruire le moins possible l'habitat existant ainsi qu'à la présence toute proche de la rivière imprévisible et de sa ripisylve protégée ;

Considérant que ces fondamentaux sont encore aggravés par les différents points particuliers à traiter tels que la voie SNCF, le cours d'eau de la Coume d'Espira ou la traversée de la RD35a sans compter la présence de la station d'épuration, d'une base de loisirs ou l'aménagement des accès au village ;

Considérant que dans le cadre de ces principes d'aménagement, la déviation routière de Marquixanes apparaît comme une composante inévitable dès lors que la commune est la dernière complètement traversée par la route nationale ;

Considérant que le débat concernant la déviation par le Nord ou par le Sud avec la prise en compte de toutes les composantes possibles (coût, sécurité, environnement, économie, etc...) est déjà intervenu et que la présente enquête publique n'a pas pour objet d'y revenir ;

Considérant que, comme son appellation l'indique, la RN116 est de la compétence de l'Etat et que la DREAL Occitanie "Pyrénées-Méditerranée" se trouve naturellement dans une mission de maître d'ouvrage du projet ;

Considérant que cette situation a amené à prioriser les aménagements identifiés comme nécessaires et que le secteur de Marquixanes, parce que c'est la seule commune traversée par la RN116 sur le parcours de 14 km concerné, a été placée en premier ;

Considérant que l'aménagement de la traversée de Marquixanes, est fondamental pour la suite des opérations puisqu'il fige les tracés de raccordement qui restent ceux de l'actuelle RN116 sans autoriser des variantes liées à des contraintes techniques sociales ou environnementales sur les autres sections ;

Considérant que cette approche se matérialise par une route bidirectionnelle à deux voies, une configuration qui n'était apparemment pas toujours comprise par le public mais aussi par de nombreux échelons dans les strates administratives;

Considérant que ce projet, dès lors qu'il résulte des modélisations des administrations en charge du réseau routier, s'entend, comme l'explicite l'Autorité environnementale, comme un élément d'une section de 14 km qui doit faire l'objet d'une analyse d'ensemble, notamment au plan des impacts sur l'environnement ;

Considérant que cette vision ne transparait pas dans le dossier présenté qui évoque les aspects environnementaux en les limitant, géographiquement, à la section correspondant au périmètre de la DUP pour la déviation du village et, sur le fond, aux aspects considérés comme nécessaires pour l'analyse d'une DUP de réserve foncière en reportant l'approfondissement et, éventuellement, l'extension aux autres sections dans le cadre d'une étude environnementale et loi sur l'eau, d'ailleurs nécessaires, pour finaliser l'aspect administratif, y compris pour la section sous la loupe ;

Considérant que les deux approches sont audibles parce que si l'une permet de donner de la cohérence à la succession d'aménagements, l'approche retenue pour le projet à Marquixanes reste conforme à un choix considéré comme démocratiquement adopté même s'il ferme, de ce fait, de par son positionnement au milieu du tracé, toute possibilité d'évolution et compromet définitivement l'idée d'une transformation ultérieure non seulement en voie rapide mais également en voie sécurisée, une solution intermédiaire ayant fait ses preuves en termes de coût humain dans différents itinéraires dans le Département ;

Considérant que le projet en lui-même, regardé dans sa configuration amène ses propres problématiques liées, essentiellement à son emplacement, sur un site où l'habitat n'est pas particulièrement dense mais déjà bien présent mais surtout "coincé" entre une rivière parfois capricieuse et le village ;

Considérant, dans cette situation, que le parti d'aménagement retenu c'est-à-dire le passage en déblais sous la RD35A revient à abaisser le niveau de la route à presque celui de la rivière ;

Considérant que, même si le dossier n'est pas explicite à cet égard, un tel concept implique des protections importantes sur un espace contraint, d'autant qu'un nouvel accès à la station d'épuration doit être aménagé en parallèle avec un dénivelé important pouvant nécessiter une emprise que le maître d'ouvrage considère pouvoir réaliser sans dommages pour la ripisylve, mais sans évaluation plus précise pour l'instant ;

Considérant que cette situation qui se retrouve quelques centaines de mètres plus loin avec les ouvrages très techniques permettant de passer sous la voie ferrée et sur la "Coume d'Espira" (avec des modifications substantielles pour des raisons de protection d'espèces animales protégées, préconisées par l'Autorité environnementale) engendrent les mêmes problématiques du risque d'inondation et de la continuité de la route, voire, dans un scénario catastrophe, de la pérennité des aménagements ;

Considérant que les ouvrages successifs pour passer sous la voie ferrée et sur la "Coume d'Espira" sur un linéaire très court avec un profil en long singulier, rendent problématiques, pour des raisons de sécurité, un raccordement à l'actuelle route de traversée du village, avec un rond-point, à proximité immédiate ;

Considérant, dans ces conditions, qu'un tel accès devrait être éloigné vers l'Est au risque de venir en contradiction avec les aménagements prévus au carrefour avec la RD25, ce qui conforte l'idée de la nécessité d'un traitement d'ensemble de la section au plan fonctionnel et environnemental de la section entre Ille/Têt et Prades ;

Considérant encore que la fermeture de l'accès au village du fait de cette particularité, entraîne une réprobation forte d'une grande partie de la population, de Mme le Maire et de son conseil municipal ;

Considérant que cette réprobation est audible parce que la configuration du village ne permet aucun itinéraire de substitution et que tout obstacle sur la nouvelle section coupe, de fait, le département des Pyrénées-Orientales en deux pour une période indéterminée en fonction de la gravité de l'évènement (accident, inondation ou cataclysme majeur) ;

Considérant que la conception du projet résultant d'une réflexion collective menée dans le cadre d'une concertation interservices menée en 2019, souhaitait manifestement, et sans doute à juste titre, préserver la RD35A, par un passage en déblais, permettant, en principe, un impact moins important sur les milieux naturels ;

Considérant que ce passage en déblais, intéressant en soi, a engendré des effets pernicious autant pour la partie en aval du pont avec les problématiques de la protection et de l'accès à la station d'épuration, qu'en amont du fait de la présence à cet endroit de la principale entreprise de la commune, (une base de loisirs nautiques employant une trentaine de personnes en saison) qui, amputée d'un parking, pourrait voir sa rentabilité mise en cause ;

Considérant, de la même façon que le déplacement de l'accès à Marquixanes vers l'Ouest limite les possibilités de développement économique au sein de l'Opération d'Aménagement et de Programmation élaborée au sein du PLUi et pose, par ailleurs, le problème de l'implantation de l'arrêt des autobus ;

Considérant que cette option de passage en déblais bloque définitivement le statut de la route qui se trouve ainsi reléguée à la simple translation de la route actuelle à quelques mètres plus au Nord avec des conséquences sociales, environnementales et économiques majeures n'apportant pas de solution radicale aux problématiques qui motivaient l'opération ;

Considérant que la commission d'enquête n'est pas fondée à porter de jugement de valeur sur les analyses qui ont amené au choix d'un passage par le Nord, (parcours moins impactant pour l'environnement parce que plus court, moins onéreux et surtout maintien de la proximité du village pour attirer encore, éventuellement, des visiteurs), lequel n'est donc pas mis en cause dans son principe ;

Considérant, à cet égard, que l'objectif de maintien de la proximité du village ne valait qu'avec le maintien d'un accès central et se trouve ruiné du fait du déport de l'accès complètement à l'Ouest, une fois le village dépassé dans un parcours vers la montagne ;

Considérant, de la même manière, que le passage en déblai, en dépit des inconvénients périphériques qu'il provoque et des risques inhérents à la présence d'une rivière imprévisible, ne ressort pas à la compétence de la commission d'enquête du point de vue technique mais que la balance de ses avantages (maintien de la RD 35A, atténuation des nuisances sonores) et de ses inconvénients (risques d'inondation impact sur la ripisylve au niveau des dispositifs de protection, localisation de la gare routière, incidences fâcheuses pour un centre de loisirs, difficultés de développement de l'OAP n°4), attractivité du village moins évidente, appelle la circonspection ;

Considérant que l'absence d'accès au village par l'Est résulte d'une conjonction de contraintes techniques dans une application rigoureuse des schémas et normes des tracés routiers dans un contexte de projets d'aménagements situés à proximité, respectivement à 400 m à l'Ouest et 1100m à l'Est, ce qui conforte l'idée de la nécessité d'une étude d'ensemble qui aurait peut-être permis, au moins, d'élargir la zone d'étude de 1,7 km à 2,8 km pour englober un aménagement au niveau du carrefour avec la RD25, pour créer, à l'endroit le plus opportun, une entrée Est pour le village de Marquixanes ;

Considérant que cette perspective n'est pas celle du projet et que cet aménagement, évoqué lors des échanges de fin d'enquête, demande des études complémentaires, l'extension du périmètre de la DUP avec l'évaluation des impacts environnementaux qui deviennent, de fait, ceux demandés par l'Autorité environnementale sur les 14 km de la liaison ;

Considérant que cette dimension d'étude n'est pas celle de la présente enquête et que par ailleurs, les documents fournis ne permettent pas d'apprécier avec précision les emprises et les besoins réels en matière foncière pour que les propriétaires privés ou gérants d'activités artisanales et commerciales puissent mesurer l'impact de l'aménagement sur leurs propriétés et sur leur activité ;

Considérant, de la même manière, que cette absence de précision ne permet pas d'évaluer l'impact environnemental aussi bien dans la zone où sera aménagé l'accès à la station d'épuration que dans celle où serait aménagée l'entrée Est ;

Considérant encore que la localisation de l'arrêt des autobus scolaires et voyageurs reste, comme d'autres points, à déterminer, ce qui amène à considérer que le dossier soumis à l'enquête publique correspond à un projet insuffisamment abouti pour permettre une appréciation mieux assise ;

Considérant que les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux problématiques qui lui ont été rapportées, se veulent rassurantes et semblent aller dans le bon sens mais, en fait, restent trop imprécises pour asseoir une argumentation

Considérant, d'une part, que les inconvénients résultant du passage en déblai sous la RD35A sont autrement plus importants que les avantages qui en résulteraient, notamment sur le plan des risques d'inondation et, d'autre part, que l'absence d'accès au village par l'Est bouleverse la vie des habitants dans une configuration des lieux qui renvoie une grande partie de la population vers un, voire deux, passages à niveau et qui aurait des répercussions négatives sur l'activité des commerces ;

Considérant que ces deux situations sont rédhibitoires et ne permettent pas de regarder favorablement le projet, même avec l'exigence d'y apporter remède, parce qu'elle implique une reprise du projet dans toutes ses composantes, y compris en ce qui concerne le périmètre de DUP, ce qui correspond à une modification de l'économie générale du projet ;

La commission d'enquête après en avoir délibéré et à l'unanimité, émet, en conséquence, un **avis défavorable** à la Déclaration d'utilité publique pour la déviation de la RN 116 au droit de la commune de Marquixanes.

Fait à BOMPAS, le 8 octobre 2021

Henri ANGELATS
Président de la commission d'enquête

Didier ZAZZI
Commissaire-enquêteur

Olivier ROUSSEAU
Commissaire-enquêteur

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE CONCERNANT LA MISE EN CONFORMITE DU PLUi CONFLENT CANIGÓ

• PREAMBULE

La mise en compatibilité du PLU intervenant à la suite d'une DUP est automatique.

Le formalisme est très simplifié dès lors qu'il s'agit d'adapter le zonage figurant au document d'urbanisme opposable pour permettre de réaliser le projet reconnu d'utilité publique. Une réunion d'examen conjoint telle que prévue par le code de l'urbanisme précède cependant l'enquête publique et donne aux commissaires enquêteurs mais aussi au public, les éléments techniques les plus détaillés sur les parcelles concernées et leur statut. Le compte-rendu de cette réunion formelle est une pièce constitutive du dossier d'enquête. Le PLUi ayant été élaboré de fraîche date n'est pas bouleversé par la mise en place de l'opération en dépit de sa dimension. Les changements sont purement administratifs avec des numérotations de parcelles correspondant à leur nouveau statut. Le PLUi avait élaboré une Opération d'aménagement et de programmation, dite AOP n° 4 à vocation artisanale en bordure du futur rond-point giratoire à l'Ouest du village. En principe le projet de route n'impacte pas significativement le projet urbanistique. La commission d'examen conjoint l'a donc tenu éloigné des impacts du projet en contradiction cependant avec l'emprise de la DUP qui recouvre une partie significative de la zone d'activités.

La compatibilité, à cet égard, ne peut donc résulter que d'un accord amiable entre l'entreprise candidate à un projet artisanal et le maître d'ouvrage, prioritaire sur l'usage de ces terrains si la DUP est prononcée.

• AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Considérant que l'enquête publique a été réalisée conformément aux dispositions des textes législatifs et réglementaires en vigueur, applicables à cette catégorie d'enquêtes ;

Considérant que l'enquête publique concernant la Mise en Compatibilité (MEC) du document d'urbanisme opposable, le PLUi Conflent Canigó en l'occurrence, est de seul principe dès lors que la DUP entraîne la modification de facto des zones nécessaires à l'opération concernée ;

Considérant que les parcelles dont le zonage est modifié sont celles qui sont, stricto sensu, dédiées à des besoins en relation avec la route, les aires de chantier et de stockage de matériaux ;

Considérant que cette démarche n'appelle pas d'observation si l'on se place du seul point de vue du projet de déviation routière de la commune ;

Considérant, que l'abord du thème de la mise en conformité ne soulève pas de difficulté en dehors de la question de l'OAP n° 4 qui ne "serait pas concernée, dans son règlement, par la mise en compatibilité" mais qui est cependant, bien présente avec une solution suspendue à un hypothétique accord entre les parties concernées ;

Considérant que cette approche s'écarte de l'orthodoxie administrative et ne peut recevoir l'aval de la commission d'enquête parce que les besoins des uns et des autres ne s'accordent pas à l'évidence et qu'un équilibre est trop difficile trouver surtout si une DUP vient bloquer juridiquement une "négociation" qui n'a pas lieu d'être puisque, dans l'absolu, ce sont les besoins de l'intérêt général qui déterminent les périmètres ;

Considérant que cette prise de position vise à la transparence à l'égard de l'entreprise artisanale sans vouloir en aucune manière s'opposer à son implantation si le projet routier dont les contours restent flous permet de réaliser à la fois le rond-point et l'accès principal à la commune avec des aménagements subséquents en matière de sécurité , voies douces et entrée de ville.

Dans ces conditions, la commission d'enquête après en avoir délibéré et à l'unanimité émet un **avis favorable** à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Communauté de Communes de Conflent Canigó **sous réserve**, évidemment, de la déclaration de l'utilité publique (DUP) de l'opération de déviation de la RN 116 au droit de la commune de Marquixanes pour laquelle la commission d'enquête émet, ce jour, un avis **défavorable**.

A défaut de cette DUP, conformément aux dispositions régissant les enquêtes publiques, le sens de l'avis serait inversé et deviendrait donc, **défavorable**.

Fait à BOMPAS, le 10 octobre 2021



Henri ANGELATS

Président de la commission d'enquête



Didier ZAZZI

Commissaire-enquêteur



Olivier ROUSSEAU

Commissaire-enquêteur

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE CONCERNANT LE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire relève d'une procédure totalement indépendante qui a été jointe, pour la circonstance, à l'enquête environnementale en termes de concomitance de dates et de déroulé, conformément aux dispositions combinées des articles R. 131-14 du code de l'expropriation et R. 123-5 du code de l'environnement.

Dès lors qu'elle obéit à un cadre juridique particulier, elle fait l'objet, comme les autres composantes de l'enquête unique portant sur la déviation routière de Marquixanes d'un avis séparé qu'il a paru judicieux de présenter à part du présent rapport, pour la commodité des manipulations.

Les motivations de l'avis qui est formulé, in fine, sont détaillées dans un rapport spécifique, daté de ce même jour.

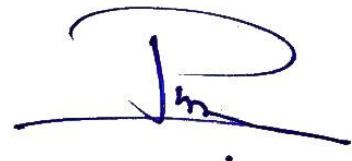
Fait à BOMPAS, le 10 octobre 2021



Henri ANGELATS
Président de la commission d'enquête



Didier ZAZZI
Commissaire-enquêteur



Olivier ROUSSEAU
Commissaire-enquêteur

Liste des pièces annexes (faisant partie intégrante du rapport)

NUMEROT ATION	DESIGNATION	PIECES JOINTES
1	Arrêté de M. le Préfet des Pyrénées-Orientales en date du, prescrivant et organisant l'enquête publique unique.	5 pages
2	Copie des annonces de presse (à titre d'exemple)	1 page
3	Illustration de l'affichage (mairies et divers)	1 page
4	Procès-verbal de notification des observations recueillies pendant l'enquête publique, en date du 16 septembre 2021	10 pages
4BIS	Liste exhaustive des observations recueillies	65 pages
5	Mémoire en réponse du maître d'ouvrage	15 pages

Liste des pièces jointes (adressées à la seule autorité organisatrice de l'enquête)

DESIGNATION
Décision de M. le Président du Tribunal Administratif, en date du 16 juin 2021, désignant la commission d'enquête.
Dossier d'enquête tel qu'il a été mis à la disposition du public au siège de l'enquête, à la mairie de Marquixanes.
Copie des consignes affichées à l'entrée du bureau de la permanence
Deux registre (s) d'enquête annotés comportant les documents qui y sont annexés (25 dossiers)
Attestation d'affichage établie le 10 septembre 2021 par Mme le Maire de Marquixanes.