



## **Contribution de FNE Occitanie-Méditerranée à l'enquête publique relative à l'autorisation environnementale du projet de déviation de la RD66 sur la commune de Marquixanes**

La demande d'autorisation environnementale comprend une demande au titre de la loi sur l'eau, une demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées et une demande d'autorisation de défrichement.

Auparavant, le projet a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique qui avait été approuvée alors même que le commissaire enquêteur avait émis un avis défavorable, considérant que les inconvénients du projet étaient plus importants que les avantages.

FNE Occitanie-Méditerranée a examiné les différents documents mis en enquête publique.

Le dossier présenté en enquête publique, mis en ligne sur le site internet de la préfecture, est, sur la forme, mal organisé. L'étude d'impact et la demande de dérogation espèces protégées sont séparés en plusieurs documents et comprennent, d'un document à l'autre, des redites. Il y a des erreurs dans le sommaire et la numérotation, ce qui rend compliqué la recherche d'informations précises dans le dossier.

Les avis des personnes publiques et les réponses apportées par le maître d'ouvrage, y compris celui du CNPN, se trouvent en annexe de l'étude d'impact, sans que ces documents n'apparaissent dans le sommaire global. Ces pièces sont pourtant très importantes pour aider le public à prendre connaissance des enjeux du dossier.

Pour FNE OCMED, le point essentiel du dossier reste la demande de dérogation espèces protégées, avec des enjeux importants. L'autorité administrative doit d'abord examiner si le projet peut bénéficier d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur, puis s'assurer qu'il ne présente pas d'autres solutions satisfaisante et, enfin, si le projet respecte le maintien dans un état de conservation favorable des espèces concernées, sans perte de biodiversité.

### **1/ L'absence de raison impérieuse d'intérêt public majeur**

Les objectifs poursuivis par la réalisation de ce projet sont d'améliorer la fluidité du trafic en évitant la traversée de la ville, améliorer la sécurité routière et améliorer le cadre de vie des riverains.

Ces points, s'ils peuvent paraître convaincants au premier regard, le sont beaucoup moins aux termes d'un examen plus minutieux.

**Concernant la sécurité routière**, aucun élément ne présage que les risques et l'accidentologie seront moins élevés sur le tronçon de déviation.

Premièrement, les statistiques présentées montrent que le tronçon concentrant le plus d'accidents se situe entre Marquixanes et Prades, et donc nullement la traversée de Marquixanes (page 131 de l'étude d'impact).

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

Troisièmement la vitesse maximale autorisée des véhicules sera plus élevée sur la déviation.

Si tant est que cela soit réellement un objectif, la mesure la plus efficace pour réduire le risque d'accident consisterait à réduire la vitesse lors de la traversée de la ville et mieux aménager les carrefours et croisements. Aujourd'hui, la traversée de la ville est restée limitée à 50 km/h alors que de nombreuses villes adoptent une vitesse limitée à 30 km/h. Il n'y a pas non plus de dispositifs de ralentissement à l'approche des intersections et des passages piétons.

L'objectif affiché par le projet d'améliorer la sécurité routière peut tout à fait être atteint par des travaux de sécurisation et l'adaptation de la réglementation sur la voirie déjà existante.

Au final l'objectif d'améliorer la sécurité routière semble en réalité davantage un prétexte à la réalisation du projet qu'une réelle justification.

**Concernant l'objectif d'améliorer la tranquillité des habitants** en réduisant les nuisances sonores.

FNE OCMED observe que nombre total de personnes exposées au bruit routier restera semblable. Les personnes exposées aux niveaux de bruit les plus élevés ne seront toutefois pas les mêmes. Le projet va principalement déplacer le problème du bruit routier plus au nord de la commune, sans le supprimer. Le gain global attendu est plutôt faible et ne peut pas justifier une raison impérieuse d'intérêt public majeur, alors par exemple que la réduction de la vitesse lors de la traversée de la ville est une mesure qui pourrait être plus efficace pour réduire l'exposition au bruit des habitants.

**Concernant l'objectif d'améliorer la fluidité du trafic.**

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

Le trafic journalier moyen constaté à Marquixanes est de 14 100 véhicules par jour. Ce trafic moyen avait été établi en 2015, mais il n'a pas été constaté d'évolution depuis. Les prévisions sont présentées en pages 129 et suivantes. En l'absence d'étude prospective, les auteurs de l'étude d'impact ont simplement appliqué un taux de croissance du trafic théorique issu d'une moyenne nationale. Le résultat aboutit à des projections peu justifiées et peu crédibles. L'autorité environnementale, tout comme le Comité d'orientation des infrastructures du ministère des transports ont estimé que ces estimations ne sont pas sérieuses.

Aujourd'hui, si le trafic est dense, il n'est toutefois pas saturé.

Nous n'avons pas trouvé dans l'étude d'impact d'estimation du gain de temps susceptible d'être engendré par ce projet pour les automobilistes. En toute hypothèse le gain de temps, à le supposé démontré, ne peut toutefois pas suffire à justifier d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur.

**Concernant l'objectif de réduction de la pollution de l'air.**

FNE OCMED observe qu'il n'est pas identifiée comme un enjeu selon l'étude d'impact (« *la qualité de l'air est plutôt bonne* », page 147 de l'étude d'impact). Les hypothèses d'évolution de l'exposition des habitants de Marquixanes à la pollution de l'air indiquent que dans les deux

hypothèses avec ou sans projet, il y aura une importante diminution de l'exposition aux pollutions de l'air, due à l'évolution du parc automobile (page 287 de l'étude d'impact).

### **Concernant le coût financier du projet.**

Le coût du projet eu égard à la faiblesse des avantages recherchés pose sérieusement question. Cela avait d'ailleurs été mis en avant par le premier commissaire enquêteur lors de l'examen de la déclaration d'utilité publique pour justifier son avis défavorable au projet.

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

En terme environnemental, le projet va augmenter l'artificialisation des sols, fragmenter les milieux en créant une nouvelle barrière écologique, détruire des milieux naturels à intérêt écologique, qui sont des sites de repos ou de reproduction pour plus de 50 espèces protégées différentes, augmentera les émissions de gaz à effets de serre du fait de l'augmentation de la vitesse et de la distance parcourue.

FNE Occitanie-Méditerranée considère que dans ces conditions, ce projet ne présente pas d'intérêt public majeur. Il n'apparaît pas non plus nécessaire si bien qu'il ne peut présenter de raison impérieuse d'intérêt public majeur

De surcroît, les objectifs recherchés par le projet peuvent être atteints par une adaptation des ouvrages existants et une adaptation de la réglementation (en particulier s'agissant de l'objectif de sécurité routière). Dès lors, le dossier ne démontre pas que le projet ne présente pas d'autre solution satisfaisante.

En l'état, le projet ne peut donc être légalement autorisé au titre de la législation sur les espèces protégées.

## **2/ La question du risque inondation**

Le dossier de demande d'autorisation environnementale doit également démontrer que le projet est compatible avec les objectifs du SDAGE et, en particulier, la prévention du risque inondation.

Or, le dimensionnement des ouvrages de gestion des crues pose question dès lors qu'ils ne sont pas dimensionnés pour gérer de manière transparente des crues qui seraient équivalentes aux plus fortes crues historiquement relevées sur ce territoire. Les ouvrages de rétention sont dimensionnés à 540 m<sup>3</sup>/s alors que le 26 septembre 1992 une crue avait dépassé les 1 000 m<sup>3</sup>/s. Le changement climatique est pourtant susceptible d'augmenter les risques et la fréquence d'épisodes intenses. Dans ces circonstances le projet ne peut pas sérieusement considérer la crue de 1992 comme ne pouvant pas arriver de nouveau.

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

## **3/ La question de la gestion des déblais**

Le projet va engendrer une importante quantité de déblais. L'étude d'impact estime que le projet va générer 100 000 mètres cubes de déblais, dans un territoire où il n'existe pas beaucoup de solutions pour accueillir ces déchets.

L'étude d'impact n'aborde pas la manière dont ces déblais vont être gérés. Les solutions de gestion de ces déblais doivent pourtant être définies avant le démarrage du projet.

\* \* \*

Pour tous ces motifs, FNE Occitanie Méditerranée invite le commissaire enquêteur à émettre un avis défavorable, considérant principalement que le projet ne peut pas se justifier par une raison impérative d'intérêt public majeur et ne démontre pas l'absence d'autre solution satisfaisante.

Le 16 octobre 2024

Romain Ecorchard  
chargé de projet, FNE Ocmed.

