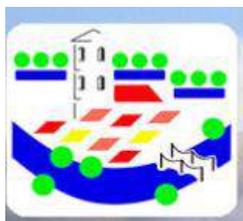




Préfecture de l'Aude



Département de l'Aude



Commune de Puichéric



Commune de La Redorte

Enquête publique Unique Elargissement RD 610 : Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et Autorisation Environnementale (AE)

Rapport et conclusions Du Commissaire Enquêteur

Références Enquête :

- Tribunal Administratif de Montpellier : E2100019/34 du 30/04/2021
- Préfecture de l'Aude : AP du 14/04/2021

Narbonne, le 5 juillet 2021

Emmanuel Nadal
Commissaire Enquêteur



Sommaire

Page

Titre I : Rapport du Commissaire Enquêteur	7
1-1 Contexte du projet et objet de l'enquete :	7
1-2 Cadre juridique :	8
1-3 Enjeux du projet :	9
1-4 Composition du dossier soumis à enquête :	11
Chapitre 2 : Organisation et déroulement de l'enquête.....	12
2-1 Désignation du commissaire enquêteur :	12
2-2 Modalités de l'enquête :	12
2-3 Ouverture de l'enquête :	14
2-4 Visite des lieux :	14
2-5 Publicité de l'enquête :	15
2-6 Déroulement de l'enquête :	16
2-7 Remarques du Public sur les registres d'enquête papier :	16
2-8 Lettre reçue en Mairie :	16
2-9 Emails reçus sur l'adresse email :	16
2-10 contributions sur le Web :	16
2-11 Statistiques de l'enquete :	17
2-12 contributions remarquables :	18
2-13 Remarques des Services :	18
2-14 compléments d'enquête :	20
2-15 Collaboration des Services :	21
2-16 Clôture de l'enquête :	22
Chapitre 3 : Analyse critique du dossier et des observations du public	23
3-1 Dossier d'enquête :	23
3-2 Observations du Public :	25
3-3 rappel des Observations du commissaire enquêteur :	140
3-4 Bilan des observations du public :	141
Titre II A : Conclusions et avis motivé du Commissaire Enquêteur sur la DUP	145
TITRE II B :	156
Conclusions et avis motivé du Commissaire Enquêteur sur l'Autorisation Environnementale	156
ANNEXES	166



Avis au lecteur

Les deux enquêtes publiques concernant

- A) la demande de déclaration d'utilité publique et
 - B) l'autorisation environnementale IOTA, loi sur l'eau
- se sont déroulées lors d'une enquête unique.

La partie commune de ce rapport regroupe les informations nécessairement identiques liées à l'unicité de l'enquête ainsi que les annexes.

Les conclusions et avis motivés du commissaire enquêteur sont séparés dans 2 fascicules :
Titre II A (DUP) et Titre II B (AE)

TITRE I : RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

CHAPITRE 1 CONTEXTE DE L'ENQUETE

1-1 CONTEXTE DU PROJET ET OBJET DE L'ENQUETE :

➤ Contexte :

Le conseil départemental est le gestionnaire des routes situées dans l'Aude ayant un trafic local important, et classées « routes départementales ». Un axe transversal Est-Ouest situé au nord-est du département est constitué par la RD 610, classée dans le réseau départemental de 1ère catégorie ; il est l'axe traditionnel de liaison entre les villes de Carcassonne et Béziers.

Le trajet de la RD 610 entre Puichéric et La Redorte, sur une longueur de 5,370 km environ, présente des risques certains pour la sécurité des usagers et sa géométrie ne répond plus aux conditions de trafic actuel : largeur de chaussée insuffisante, tracé sinueux, accotements étroits ou inexistantes, chaussée déformée et difficulté de visibilité notamment au droit des accès agricoles de par la présence de plantations d'alignement.

La section reçoit un trafic actuel de l'ordre de 5200 véhicules/jour dont 10% de poids-lourds. L'accidentologie sur la section est importante puisque l'on dénombre sur les 15 dernières années un total de 35 accidents dont 9 morts et 44 blessés.

Au cours des vingt dernières années, des aménagements ont été réalisés sur la majorité de l'itinéraire Audois. Les dernières sections aménagées ont été : celle de La Redorte à Homps en 2010 puis celle de Blomac à Puichéric en 2014.

Ces aménagements ont permis de réduire le nombre d'accidents. Sur les deux dernières sections, aucun accident n'a été enregistré depuis la réalisation des travaux alors que l'on en comptabilisait 23 avant 2010.

Afin d'assurer la continuité et l'uniformité dans le traitement de confort et de sécurité de l'ensemble de l'itinéraire, le Département a donc, dès 2012, lancé des études sur ce dernier tronçon entre Puichéric et La Redorte.

Le Département de l'Aude, compétent en matière de voirie départementale, assure la maîtrise d'ouvrage ainsi que la maîtrise d'œuvre de cette opération.

➤ Objets de l'enquête publique :

La présente enquête publique a deux **objets** :

- La déclaration d'utilité publique pour le projet d'élargissement de la route départementale 610 entre Puichéric et La Redorte qui sera prononcée par arrêté du Préfet de l'Aude à l'issue de la procédure d'enquête.

- L'obtention de l'arrêté portant autorisation environnementale, prononcé par le Préfet du Département à l'issue de la procédure d'enquête, -

1-2 CADRE JURIDIQUE :

Ainsi que le prévoient les articles L. 123-6 et R. 123-7 du code de l'environnement, « Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par le présent chapitre, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête ».

Dans le cadre du projet d'élargissement de la route départementale 610, il a été retenu la conduite d'une enquête publique unique :

- Au titre du code de l'environnement concernant l'autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), préalable à l'autorisation environnementale.
- Au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, portant sur la reconnaissance de l'utilité publique du projet (préalable à la déclaration d'utilité publique du préfet de l'Aude).

Le cadre législatif pour la présente enquête publique s'appuie donc sur :

- Le Code de l'Environnement,
- Le Code Général des Collectivités Territoriales
- Le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
- Le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques
- Le Code de la Voirie Routière

A) CODE DE L'EXPROPRIATION POUR LA PARTIE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

Ce dossier est établi conformément aux articles L. 110-1 et suivants et R. 111-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique modifiés par ordonnance n°2014-1345 du 6 novembre 2014 relative à la partie législative du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et par décret n° 2014-1635 du 26 décembre 2014 relatif à la partie réglementaire du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Son contenu est décrit à l'article R112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'enquête publique unique suit la procédure plus complète définie dans les articles L 123-1 à L 129-19 et R 123-1 à R 123-27 ainsi que R 214-8 du Code de l'Environnement.

B) CODE DE L'ENVIRONNEMENT POUR LA PARTIE AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (AE)

Les articles R181-1 et suivants, R181-14, l'ordonnance n° 2017-80, ainsi que les Décrets n°2017-81 et 201 et 2017-82 du 26 janvier 2017 relatifs à l'autorisation environnementale.

L'Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017, complétée par les Décrets n° 2017-81 et 2017-82 du 26 janvier 2017 qui fixent les conditions d'application de l'autorisation environnementale, conformément au code de l'environnement.

Dimension du projet : Le projet porte sur 15,3 ha.

Le projet concerne un terrain d'assiette supérieur à 10 hectares : il est donc soumis à évaluation environnementale suivant l'article R122-2 du Code de l'Environnement, modifié par le décret n°2017-626 du 25 avril 2017. Le projet a été soumis à un examen au cas par cas.

Par décision du 25 juin 2019, le Préfet de Région a dispensé le projet de la réalisation d'une étude d'impact.

Gestion des eaux pluviales : La procédure d'autorisation environnementale est soumise aux articles L181-1 et suivants, L. 214-1 et suivants et R214-1 du code de l'environnement (au titre de la loi sur l'eau). Le projet rentrant sous l'égide de l'autorisation environnementale, il fait également l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R181-14 du code de l'environnement.

La demande d'Autorisation Environnementale Unique est déposée au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement.

L'enquête publique unique suit la procédure plus complète définie dans les articles L 123-1 à L 129-19 et R 123-1 à R 123-27 ainsi que R 214-8 du Code de l'Environnement.

C) COMPATIBILITES AVEC LES DOCUMENTS SUPERIEURS :

Le projet est compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE Rhône Méditerranée, les orientations fondamentales du PGRI, et les PPRI de la Moyenne Vallée de l'Aude et de l'Argent Double.

1-3 ENJEUX DU PROJET :

Le projet d'élargissement envisagé consiste à :

➤ **Objectifs principaux humains :**

- Améliorer le niveau de service ainsi que la sécurité, pour supprimer un nombre important d'accidents sur cette portion de route.
- Protéger les périmètres de protection immédiat et rapproché de captage d'eau potable du puits de la Pyramide,
- Améliorer la géométrie, les conditions de confort et la visibilité pour l'utilisateur

➤ **Objectifs principaux environnementaux :**

- Améliorer l'assainissement de la chaussée,
- Proposer des mesures d'évitement et de réduction des effets négatifs du projet sur l'environnement
- Permettre au projet de s'insérer dans le paysage tout en permettant les continuités écologiques,

Le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) liste les enjeux du projet pour les riverains et les usagers de la route et le dossier d'autorisation environnementale (AE) explore les enjeux environnementaux. L'autorisation environnementale sollicitée est basée sur la loi sur l'eau.

- **L'enjeu de l'utilité publique** est de n'exproprier les riverains que des surfaces strictement nécessaires à l'atteinte des objectifs du projet, c'est-à-dire la préservation de la vie humaine. Il faut estimer le bilan des coûts finaux du projet et que ceux-ci ne soient pas excessifs au regard de l'amélioration des services rendus car il s'agit de l'utilisation de finances publiques, mais aussi de pertes d'exploitation agricoles.
De même, les impacts environnementaux ne doivent pas être excessifs par rapport aux avantages attendus du projet.
- **L'enjeu environnemental** dans le domaine des eaux pluviales est de ne pas augmenter les effets en aval de la route élargie, et si possible de les réduire, car la route est située dans les zones d'expansion du fleuve Aude, des ruisseaux du Rivassel et de l'Argent Double.
La protection du puits de la Pyramide (alimentation en eau potable, AEP) est aussi un enjeu majeur de projet

En premier lieu les écoulements pluviaux sur ces superficies imperméabilisées doivent être maîtrisés. En effet les inondations de notre région méditerranéenne sont souvent brutales lorsqu'elles sont liées à des orages et doivent être anticipées par une protection bien étudiée des zones en aval.

Sont étudiés dans ce dossier les impacts du projet sur les :

- Eaux de surface et zones inondables
- Eaux souterraines
- Alimentation en eau potable (AEP)
- Milieu aquatique et piscicole

L'enjeu est d'éviter, de réduire ou de compenser (séquence ERC) les impacts sur les autres domaines environnementaux et sur la santé humaine. La priorité doit être donnée à EVITER.

Sont donc aussi étudiés dans ce dossier les impacts du projet dans les domaines suivants :

- Volet faune/flore, et leurs zonages de protection
- Patrimoine naturel,
- Continuité écologique (alignement d'arbres, ruisseaux)
- Espaces agricoles (vignes AOP, maraîchage)

-
- Sites et paysage (canal du Midi, bâtis)
 - Patrimoine culturel
 - Réseaux
 - Sols

Au final, **les enjeux de ce projet** sont de parvenir à améliorer le service rendu par la route, en minimisant les impacts négatifs des travaux et leurs coûts (DUP) et en évitant, en réduisant ou en compensant les impacts sur l'eau et les autres domaines environnementaux (AE).

1-4 COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUETE :

Le dossier a été réalisé par le Bureau d'Etudes Central, Direction des Routes et des Mobilités du Conseil Départemental de l'Aude et, pour la partie environnement, par le bureau d'études Azur Environnement, siège social ZAC Réveillon, 29 rue des Cisterciens, 11100 NARBONNE, tel : 04 68 32 11 34, fax : 04 68 65 18 36, contact@azurenvir.fr,

Composition du dossier

- Délibération du conseil départemental approuvant le projet et le lancement de la procédure d'enquête publique.
- Présentation générale du projet.
- Dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des articles L214-1 à 214-6, L181-1 et suivants et R181-1 et suivants du code de l'environnement.
- Mémoire en réponse à la demande de compléments du dossier d'autorisation environnementale.

- Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.
- Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique : Annexes administratives.
- Dossier de passage en Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites
- Annexes diverses.

CHAPITRE 2 : ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2-1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Monsieur le Préfet de l'Aude a prescrit le 14 avril 2021 une enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale unique portant ouverture d'une enquête publique unique :

- préalable à la déclaration d'utilité publique valant autorisation de projet,
 - préalable à l'autorisation environnementale relative au projet,
- porté par le département de l'Aude d'élargissement de la Route Départementale 610 entre Puichéric et La Redorte (cf Annexe A1).

Par décision du 30 mars 2021, référence E21000019/34, Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier a désigné Monsieur Emmanuel Nadal, cadre supérieur France-Télécom en retraite, en qualité de commissaire enquêteur chargé de conduire cette enquête publique.

2-2 MODALITES DE L'ENQUETE :

Dès ma désignation, j'ai contacté Madame de Canonville, chargée de la présente enquête à la préfecture de l'Aude, Autorité Organisatrice. Nous avons échangé par email les questions et réponses préalables à l'enquête publique, puis convenu d'une réunion pour le 8 avril 2021.

La présence en tant qu'observateur de M. Jacques Castelli, nouveau commissaire enquêteur en formation, a été acceptée par la Préfecture (AO) et par le Conseil Départemental de l'Aude, Maître d'Ouvrage (MO). Un document de tutorat signé par toutes les parties a été adressé au Tribunal Administratif de Montpellier.

J'ai pris possession des dossiers le 8 avril 2021, et nous avons fixé les modalités de l'enquête, en collaboration avec le Conseil Départemental de l'Aude, maître d'ouvrage.

Lors d'une réunion des deux commissaires enquêteurs le 8 avril 2021 avec les représentants du maître d'ouvrage, Madame Marie-Pierre Baré, chargée des procédures réglementaires et enquêtes publiques, Service Gestion du Domaine Public, Direction des Routes et des Mobilités et correspondante des CE pour la présente enquête publique était accompagnée de Monsieur Vincent PROVOOST, chef du Service Gestion du Domaine Public, Direction des Routes et des Mobilités, Monsieur Pierre VILLAC, chef du Bureau d'Etudes Central, Direction des Routes et des Mobilités et de Monsieur Rémi TALLIEU, Technicien en charge du projet au Bureau d'Etudes Central, Direction des Routes et des Mobilités.

Nous avons contribué à mettre au point les modalités pratiques de l'EP qui prennent en compte les contraintes de dates liées aux élections départementales et régionales de juin 2021.

Le MO a apporté toutes les réponses souhaitées aux questions préalables que les CE avaient posées par email, et en particulier la création d'un document de présentation générale du projet qui englobait aussi le résumé non technique de l'incidence environnementale.

Sans provoquer de modification du fond du dossier, cette présentation en un seul volume est plus accessible à un public élargi.

Le dossier sera consultable sur le site de la préfecture :

<http://www2-services-etat-aude.intranets.developpement-durable.ader.gouv.fr/plans-et-projets-d-amenagement-susceptibles-d-r2232.html>

Le MO a aussi validé la création d'un registre dématérialisé en complément de l'adresse email sécurisée réglementaire.

Web : <https://www.registre-numerique.fr/elargissement-rd610-aude>

Email : elargissement-rd610-aude@mail.registre-numerique.fr

Le site web du registre numérique présente au public le dossier d'enquête (documents consultables en ligne et téléchargeables) et reçoit les observations du public (fonction de registre dématérialisé) inscrites sur le web. Ces observations ainsi que les emails reçus sont visibles immédiatement.

Un dossier papier et un registre d'enquête coté et paraphé par le commissaire enquêteur sont mis à disposition du public dans chacune des deux mairies de Puichéric et La Redorte.

Un ordinateur est mis à disposition du public à l'accueil de la Préfecture permettant de consulter la version numérique du dossier. Cet équipement réglementaire permet en effet des consultations plus aisées en réalisant des zooms sur les parties de territoire qui intéressent le public.

J'ai également consulté Monsieur J. Chassagnol, chargé de l'instruction du dossier à la DDTM afin de connaître la complétude du dossier et d'avoir son avis sur le fond de l'enquête environnementale. Une interview a été décidée pour le 26 mai 2021 (cf plus loin le « complément d'enquête »)

Le projet étant situé sur les communes de Puichéric et de La Redorte, la mairie de Puichéric est désignée comme siège de l'enquête.

Les permanences sont programmées dans les deux communes, et des permanences en visiophonie sont prévues pour faciliter l'expression du public en période de contraintes sanitaires : 18 créneaux de 15 minutes sont à disposition un samedi matin ou après-midi.

- Enquête du lundi 10 mai 2021 (9h00) au vendredi 11 juin 2021 (17h00) soit pendant 33 jours consécutifs.
- Dates de réception du public :
 - Mairie de Puichéric : 10 mai de 9h à 12h.
 - Mairie de La Redorte : 19 mai de 9h à 12h.
 - Mairie de Puichéric : 11 juin de 9h à 12h.
 - Mairie de La Redorte : 11 juin de 14h à 17h.
- Dates des permanences en visiophonie :
 - Le samedi 29 mai 2021 de 14h à 17h.

- Le samedi 05 juin 2021 de 9h à 12h.
- Dates des publications officielles dans les deux journaux l'Indépendant et le Midi-Libre :
 - Premiers avis avant le 25 avril 2021.
 - Rappels durant les huit premiers jours de l'enquête.

NB : Concernant les emplacements des panneaux d'avis au public, le CE a constaté des emplacements peu pratiques lors de la visite sur site et le parcours du trajet le 26 avril 2021. Le CE a demandé au MO de modifier ces emplacements, et de rajouter 2 nouveaux panneaux à l'intersection RD610 et RD72, ce qui a été réalisé dès le 28 avril (cf. annexe 3). Ainsi, le public dispose de possibilités pratiques pour s'arrêter et lire l'avis d'enquête sur 6 panneaux.

2-3 OUVERTURE DE L'ENQUETE :

Le dossier d'enquête publique comprenant les pièces énumérées ci-dessus et le registre destiné aux observations du public ont bien été mis à disposition dans chaque mairie dès le 10 mai à 9h. Le registre numérique a été accessible dès l'ouverture de l'enquête 10 mai 2021 à 9h : j'ai pu le contrôler par la déposition d'une observation test (@1).

2-4 VISITE DES LIEUX :

Le CE a procédé à la visite du site en compagnie de M. Pierre Villac et M. Remi Tallieu le 03 mai 2021.

Nous avons constaté les emplacements des 6 panneaux pour les avis au public, dont 4 situés au croisement RD610 - RD72 (cf annexe 3 photos) :

- Le premier dans le sens Puichéric-La Redorte est facile à voir, avec la possibilité d'arrêter sa voiture pour le lire.
- Le second situé sur le terreplein central au croisement RD610 – RD72 gêne un peu la visibilité (plusieurs fois basculé par des automobilistes et plusieurs fois redressé par le CD11) est repositionné un peu en retrait de la RD610 par le CD11.
- Ceux positionnés à 7 m du stop sur la RD72 sont bien visibles en arrivant au croisement avec la RD610.
- Dans le sens La Redorte – Puichéric, celui positionné sur le terreplein central du croisement RD610-RD2 est bien visible,
- Et enfin, celui positionné proche de l'embranchement RD 610 - CD11 dispose d'un grand espace pour s'arrêter.

2-5 PUBLICITE DE L'ENQUETE :

- **Publicité obligatoire :**

- L'avis a bien été publié sur le web de la Préfecture de l'Aude et sur le site web dédié : <HTTPS://WWW.REGISTRE-NUMERIQUE.FR/ELARGISSEMENT-RD610-AUDE>
- Les panneaux sur site ont bien été installés dès le 23 avril 2021. Leurs présences ont été constatées par huissier les 23 avril, 10 mai, 25 mai et le 11 juin 2021, et par le CE le 3 mai (après réimplantations et rajouts de 2 panneaux), puis le jour d'ouverture de l'enquête 10 mai, et enfin les 19 mai et 11 juin 2021 (cf constats d'huissier annexes 7 et mes photos en annexe3 publicités)
- Les premiers avis d'enquête ont été diffusés dans les journaux l'Indépendant et le Midi Libre du 23 avril 2021 (Annexes 4a et 4b).

- **Important : Suite à des « coquilles » sur les heures de la permanence de La Redorte prévue le 19 mai, 2 rectificatifs ont été nécessaires les 25 avril et 28 avril 2021 dans les journaux l'Indépendant et le Midi Libre (Annexes 4c et 4d, 4E et 4f).**

- Les rappels ont paru dans les éditions de l'Indépendant et le Midi Libre du 16 mai 2021 (Annexes 4g et 4h)
 - Les avis placardés sur les panneaux vitrés extérieurs de la mairie de Puichéric et extérieurs de La Redorte (en vis-à-vis de la mairie, de l'autre côté de la rue) étaient bien visibles (cf annexe3)
- **Publicité complémentaire :**
 - Les sites Web du Conseil Départemental, de la Mairie de Puichéric et de la Mairie de La Redorte ont affiché l'enquête publique dès la page d'accueil, deux semaines avant l'enquête.
 - Le site Web de Carcassonne Agglo a affiché l'avis au public dans la rubrique actualités, dès le début de l'enquête.
 - La mairie de Trèbes a affiché les informations sur l'enquête publique sur le panneau lumineux situé dans sa commune, sur la RD 610, dès le début de l'enquête et plusieurs fois durant l'enquête.
 - Les correspondants de presse de Puichéric et de la Redorte ont réalisé un reportage annonçant l'enquête publique ; cet article est paru le dimanche 9 mai 2021, la veille du début de l'enquête publique.

Des copies d'écran et des photos témoignent de ces publicités complémentaires, CF annexe3 publicités

>Au final on peut remarquer que la communication a été suffisante. La publicité règlementaire a bien été respectée. Les avis ont été maintenus durant toute l'enquête publique sur les panneaux d'affichage et sur site. Aucune dégradation n'a été constatée. La publicité complémentaire sur les sites web acceptée par les trois mairies et la communauté d'agglomération montre l'intérêt porté à l'amélioration de cette voie importante de liaison locale.

2-6 DEROULEMENT DE L'ENQUETE :

Participation du public lors des 4 permanences physiques :

- 1° le 10 mai 2021, Puichéric : 2 personnes se sont présentées et ont déposé 8 observations.
- 2° le 19 mai 2021, la Redorte : 3 personnes se sont présentées et ont déposé 6 observations.
- 3° 11 juin 2021, Puichéric : 4 personnes se sont présentées et ont déposé 9 observations
- 4° 11 juin 2021, la Redorte : 3 personnes se sont présentées et ont déposé 10 observations

Participation du public aux 2 permanences en visiophonie :

- 1° le 29 mai 2021 : personne ne s'est connecté.
- 2° le 5 juin 2021 : personne ne s'est connecté.

2-7 REMARQUES DU PUBLIC SUR LES REGISTRES D'ENQUETE PAPIER :

Registre Puichéric : 7 personnes ont déposé 12 observations

Registre La Redorte : 1 personne a déposé 1 observation

2-8 LETTRE REÇUE EN MAIRIE :

Aucune lettre n'a été reçue.

2-9 EMAILS REÇUS SUR L'ADRESSE : elargissement-rd610-aude@mail.registre-numerique.fr

Les 6 emails reçus ont été intégrés automatiquement au registre numérique, avec le symbole E.

2-10 CONTRIBUTIONS SUR LE WEB : <https://www.registre-numerique.fr/elargissement-rd610-aude>

30 contributions référencées @2 à @37 ont été déposées sur le registre numérique.

Les contributions@33 et E34 sont identiques (doublon).

NB : l'observation N°@1 est exclue, je l'ai créée pour un test de bon fonctionnement.

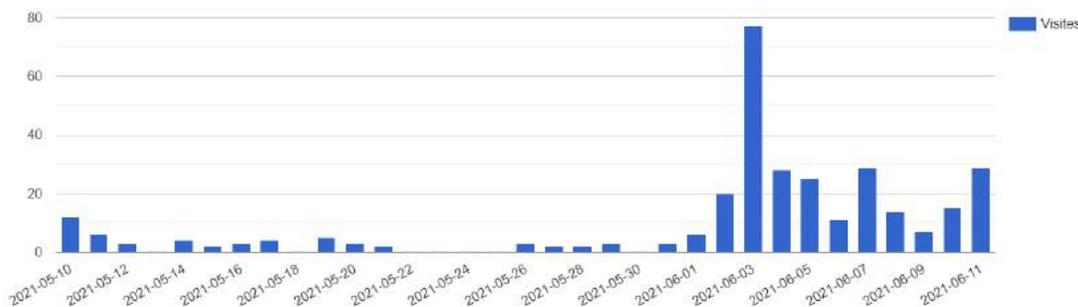
Le commissaire enquêteur a posé 10 questions, incluses au Procès-Verbal de synthèse. Le CD11 a répondu dans son mémoire en réponse (cf annexe 14).

2-11 STATISTIQUES DE L'ENQUETE :

Chiffres clé (le seul doublon a été exclu) :

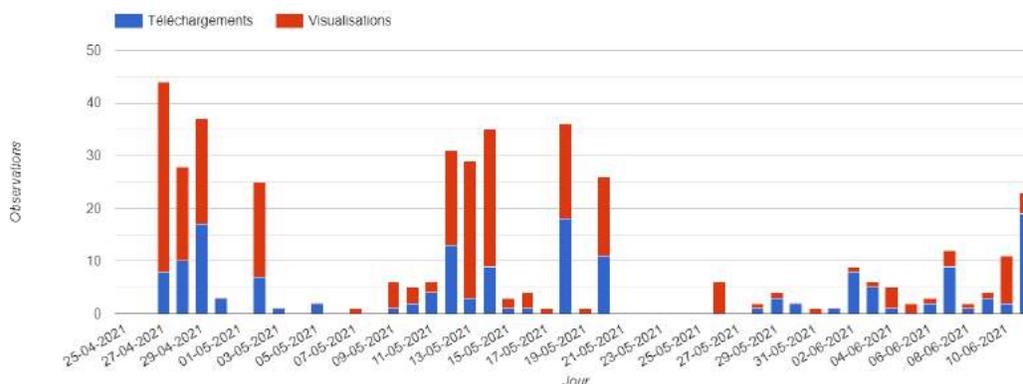
Participations	Personnes	Contributions	Observations
Permanences	12	12	33
Registres papier	9	8	12
Registres Num.	29	30	99
Email	6	6	18
Téléphone	1	1	1
Courrier	0	0	0
Télépermanences	0	0	0
Totaux	57	57	162

Fréquentation du site web : 224 visiteurs ont effectué 318 visites, dont les visites journalières :

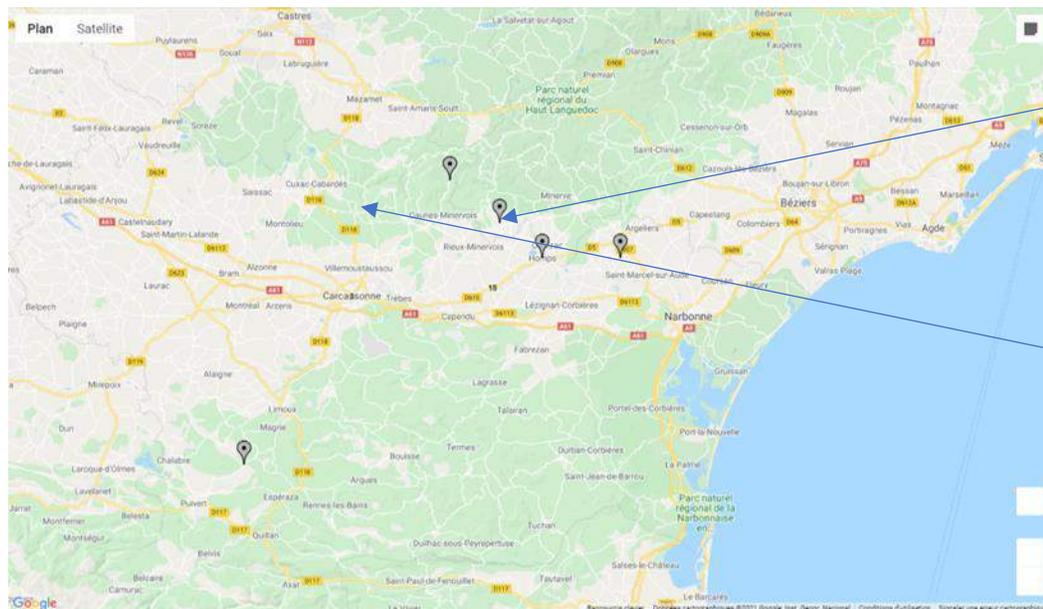


Les visiteurs se sont majoritairement connectés depuis un lien Facebook (104), en direct (63) ou depuis le site de la Préfecture Aude (42) ...

Documents mis en ligne : 151 Visualisation et 108 téléchargements



Origine des 36 déposants des contributions sur le registre numérique :



18 dont 15 de
Puichéric et 1 de
La Redorte

3 de Carcassonne

2-12 CONTRIBUTIONS REMARQUABLES :

Aucune administration ne s’est exprimée.

Trois associations, « Extinction Rébellion », « la plume au vent » et « ASPPAR » ont déposé 3 contributions défavorables à l’abattement des arbres.

M. le maire de La Redorte a émis un avis réservé sur l’usage et sur l’emplacement du maset à reconstruire (ex-parcelle B213).

Mme le maire de Puichéric a déposé une contribution rappelant le projet municipal de nouvelle connexion sur la RD610 pour desservir l’accès à la caserne de pompiers

Dans le dossier, l’Association Syndicale Autorisée (ASA) du Canal Puichéric-La Redorte ne s’oppose pas au projet dans la mesure où les canaux et la rigole à l’aval du Puits de la Pyramide ne sont plus utilisés (desserte actuelle par réseau sous pression).

Pendant l’enquête, l’ASA s’est exprimée (@27) pour confirmer l’abandon des fossés, montrer le réseau sous pression en service, et alerter sur une extension prévue de son réseau qui nécessitera de connaître le calendrier des travaux du CD11 très en avance afin de se coordonner.

2-13 REMARQUES DES SERVICES :

Les Personnes Publiques suivantes ont donné un avis depuis le début de l’instruction du dossier :

- La Direction Départementale du Territoire et de Mer (DDTM) de l'Aude, en tant que service instructeur unique, a émis plusieurs demandes depuis le dépôt du dossier de demande d'Autorisation Environnementale (au titre de la loi sur l'eau) le 19/12/2019 : le MO a corrigé le projet à chaque nouvelle demande. En particulier, la procédure d'autorisations de travaux en site classé a été détachée de l'actuelle enquête et sera portée par la procédure Permis d'Aménager future. La DDTM a déclaré le dossier **complet le 4/01/2021**, et la procédure de l'enquête publique a pu démarrer.
- L'agence régionale de santé (ARS) : a émis un avis **favorable**
- La Direction Départementale du territoire de la mer (DDTM), pour la partie risques majeurs et risque d'inondation alerte sur les **aléas d'inondations** par remontée de nappe et par ruissellement, ainsi que sur **l'aléa des retraits-gonflements des argiles** qui concernent les deux communes.
- L'Office **français de la biodiversité** (OFB) a donné un avis sur la composition des haies en remplacement des arbres abattus, et a préconisé un suivi de la transplantation des plans d'Aristolochie. Elle demande des **précisions** sur les mesures d'accompagnement en phase de travaux. Elle considère que la démarche d'évaluation environnementale est **acceptable**, même si les mesures ERC présentent des **lacunes**.
- La Direction Départementale du territoire de la mer (DDTM) service urbanisme, environnement et développement des territoires, pour la partie **mission biodiversité**, considère que le déroulé de la séquence ERC est **conforme** aux enjeux identifiés, et que ce projet peut être considéré comme **validé** pour ses aspects biodiversité.
- La Direction Régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) par sa direction de l'aménagement des sites et paysage, demande des **compléments** en particulier paysagers liés au **Canal du Midi**.
- La Commission Départementale de la Nature du Patrimoine et des Sites (CNDPS) a émis un avis **favorable**.
- La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) de LANGUEDOC ROUSSILLON, rappelle la nécessité de **fouilles supplémentaires** sur la parcelle A1820 (la nouvelle portion de route en séquence 4), et aucune remarque par ailleurs.
- Le Préfet de région, en tant qu'autorité environnementale, après un examen au cas par cas, a dispensé le projet d'une étude d'impact, au vu des **faibles impacts** environnementaux du projet.
NB : Seule une **étude d'incidence environnementale** est nécessaire au titre de la loi sur l'eau (Code de l'Environnement, R181-14).

Le mémoire en réponse du MO aux remarques de la DREAL est bien inclus au dossier de l'enquête : il corrige des erreurs et précise ses réponses.

2-14 COMPLEMENTS D'ENQUETE :

a) DDTM :

Afin de connaître la complétude du dossier initial, j'ai interrogé Monsieur Julien Chassagnol, chargé de l'instruction du dossier à la DDTM de l'Aude, dès le début de l'enquête publique.

Puis, en cours d'enquête, j'ai sollicité un rendez-vous qui a eu lieu le 26 avril 2021 afin de connaître les difficultés rencontrées par ce projet durant la phase d'instruction du dossier.

Monsieur Julien Chassagnol m'a confirmé que la DDTM avait demandé plusieurs modifications, que celles-ci avaient été acceptées et intégrées au dossier, et que ce dossier avait été considéré complet. Par la suite, M Chassagnol a complété ses réponses par un email ci-dessous :

Email du 3 mai 2021 :

Suite à notre rendez-vous du 26 avril, voici les éléments que je suis en mesure de vous apporter concernant les points soulevés lors de notre échange :

1- Sur le volet DUP

Comme indiqué lors de notre échange, je ne serai pas en mesure de vous apporter d'éléments sur le caractère d'utilité publique du projet car ce volet relève de la compétence de la Direction du Pilotage des Politiques Publiques et de l'Appui Territorial de la Préfecture de l'Aude.

Concernant votre question sur l'enquête parcellaire, celle-ci peut être menée conjointement avec l'enquête préalable à la DUP si le périmètre exact est déterminé avant la déclaration d'utilité publique et si l'expropriant est en mesure de dresser la liste des propriétaires et le plan parcellaire. Il ne semble pas y avoir d'obligation de mener les 2 enquêtes conjointement. Dans le cas présent, la phase administrative de la procédure d'expropriation se déroulera donc en 2 temps, avec l'enquête d'utilité publique dans un 1er temps et l'enquête parcellaire dans un 2nd temps.

2- Sur la plaine des Plos

En reprenant mes notes d'instruction, je m'étais aussi posé cette question, avant de réussir à localiser cette zone dans la suite du dossier. Le plan A3 (PJ) situé en page 56/203 du dossier de demande d'autorisation environnementale permet de situer le secteur des Plos.

3- Sur le code de la voirie

La réforme de l'autorisation environnementale de 2017 a entraîné la fusion des différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA) ou au titre des ICPE. Les procédures intégrées au sein de l'autorisation environnementale sont listées à l'article L.181-2 du code de l'environnement. Pour autant, l'autorisation environnementale ne dispense en aucun cas son bénéficiaire de faire les déclarations ou d'obtenir les autorisations requises par les réglementations autres que celles en application desquelles elle est délivrée.

Hormis la procédure d'occupation du domaine public qui est requise pour toute intervention sur le domaine public, je n'ai pas connaissance des procédures qui pourraient trouver à s'appliquer au titre de

ce code. Toutefois, dans ce cas, le département de l'Aude est le propriétaire et le gestionnaire des routes départementales.

4- Sur l'accès à la croix du délaissé créé

Je ne trouve pas d'information dans le dossier d'autorisation environnementale sur le devenir de ce délaissé et sur les possibilités d'accès à ce secteur rectifié.

b) DREAL Occitanie :

Dans le dossier DUP, j'ai estimé très élevé le montant des frais de reconstruction pour les cabanes de vigne détruites par l'exécution du projet (120 000 euros, pratiquement équivalente à l'indemnisation des propriétaires expropriés chiffrée à 126 000 euros).

J'ai contacté Mme Sabrina Ruiz, Inspectrice des sites sur les projets situés au sein des paysages du canal du Midi DREAL (Occitanie/DA/DSP/DO), service à l'origine de cette demande.

Au sujet du maset situé dans la commune de La Redorte, parcelle B213, qui doit être détruit par le projet, Mme Ruiz demande une reconstruction pour rappeler cette bâtisse, actuellement en ruines, qu'elle déclare caractéristique des bâtis proches du canal du Midi. Elle demande la création d'un bâtiment utilisant des matériaux récupérés sur la ruine, suivant les préconisations du Ministère de tutelle.

Elle ne demande pas la reconstruction à l'identique du maset, ni sur le même emplacement, mais une petite bâtisse proche du Canal. Elle refuse formellement le positionnement de cette reconstruction sur le domaine des Voies Navigables de France.

Elle insiste simplement sur la nécessité de la réutilisation de ces mêmes pierres.

Je lui ai proposé pour ce nouveau bâti une fonction de type touristique (par exemple l'évocation de la construction du canal du Midi avec des images, plans et gravures de l'époque), ou bien de point de vente de produits locaux, et Madame Ruiz n'a pas rejeté ces propositions, à la seule condition qu'il y ait bien des places de parking proches permettant la visite de cette nouvelle construction.

Elle rappelle que depuis 2017 les Paysages du Canal du Midi sont classés au patrimoine de l'Unesco.

De ce fait, la reconstruction de ce bâti devra être soumise à l'approbation de son service.

2-15 COLLABORATION DES SERVICES :

A la Préfecture de l'Aude, Autorité Organisatrice, Mme Monique De Canonville a soutenu le CD11 dans l'organisation des modalités de l'enquête, et en particulier pour la mise en place d'un registre dématérialisé. Les rédactions de l'arrêté préfectoral et de l'avis, ainsi que sa signature, ont été réalisés rapidement afin de permettre un déroulé de l'EP avant les élections départementales et régionales prévues pour la 2^e quinzaine de juin 2021.

M Julien Chassagnol, service instructeur à la DDTM, m'a parfaitement renseigné sur les conditions particulières de cette enquête, ses impacts environnementaux sur l'eau et sur les enjeux en cours, lors d'un entretien téléphonique, d'échanges d'emails et d'une interview en présentiel.

Les responsables du projet au Conseil Départemental de l'Aude, M PROVOOST, Mme Baré, M. Villac, et M. Tallieu, se sont montrés très coopératifs, répondant rapidement à mes demandes de complément du dossier ou d'information. Ayant bien compris que la meilleure information du public était souhaitable, ils ont accepté et mis en place toutes mes demandes de publicité supplémentaire (+2 panneaux sur site), les modifications d'emplacements des panneaux déjà installés sur site et les demandes de publicités sur le site web de Carcassonne Agglo et sur le panneau lumineux de la Mairie de Trèbes, même si elles n'étaient pas imposées par le règlement.

Les Secrétaires Généraux des mairies de La Redorte, Mme Navarro-Estalle, et de Puichéric, M Barthes, ont bien su gérer l'accueil du public et la mise à disposition des documents ; ces personnes ont parfaitement contribué à la réussite de l'enquête publique.

>J'ai apprécié le soutien actif de chaque correspondant, et je leur adresse ici tous mes remerciements.

2-16 CLOTURE DE L'ENQUETE :

A l'expiration du délai de l'enquête 11 juin 2021 à 17h, les deux registres d'enquête papier ont été clos et signés par moi-même d'abord à La Redorte puis à Puichéric.

Le Registre Numérique a été fermé automatiquement à 17h et aucune déposition n'a pu ensuite être déposée.

Le procès-verbal de synthèse des observations du public et du commissaire enquêteur a été transmis le 13 juin 2021 par email, et commenté lors de la réunion du 14 juin 2021 avec le MO, en présence de Madame Marie-Pierre Baré, chargée des procédures réglementaires et enquêtes publiques, Service Gestion du Domaine Public, Direction des Routes et des Mobilités et correspondante des CE pour la présente enquête publique, de Monsieur Vincent PROVOOST, chef du Service Gestion du Domaine Public, Direction des Routes et des Mobilités, Monsieur Pierre VILLAC, chef du Bureau d'Etudes Central, Direction des Routes et des Mobilités et de Monsieur Rémi TALLIEU, Technicien en charge du projet au Bureau d'Etudes Central, Direction des Routes et des Mobilités, et de Monsieur Philippe Bes, négociateur foncier au CD11.

Le mémoire en réponse du MO m'a été remis le 28 juin 2021 (cf annexe 14).

Les réponses du maître d'ouvrage ont été intégrées au présent rapport, accompagnées de mon avis personnel portant sur chaque observation du public et la réponse apportée par le maître d'ouvrage.

Le rapport, les annexes et les deux registres d'enquête papier ont été remis à l'autorité organisatrice, la préfecture de l'Aude, le 6 juillet 2021.

CHAPITRE 3 : ANALYSE CRITIQUE DU DOSSIER ET DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

3-1 DOSSIER D'ENQUETE :

Le **dossier** présenté est varié, d'une part l'étude d'incidence environnementale qui est un gros fascicule, et d'autre part une multitude de petits fascicules dont celui de la DUP.

La présentation générale du projet et le résumé non technique, sous forme d'un fascicule séparé (créé sur la demande du CE) est particulièrement clair : une lecture attentive de ce document permet à tout public de connaître parfaitement le projet, ses enjeux, ses conséquences sur l'environnement et les avantages attendus.

Le dossier de DUP rappelle simplement les objectifs du projet, les textes s'y appliquant, les données techniques et les 4 variantes étudiées pour le tracé de la route. Une estimation des coûts est également incluse. Son aspect synthétique permet une lecture rapide et complète des enjeux.

Le dossier de l'autorisation environnementale :

Ce fascicule très épais contient à la fois l'essentiel de la description du projet concernant la loi sur l'eau et toutes les annexes des études techniques et environnementales qui ont contribué à la définition du dossier. L'état initial et les conséquences du projet sont détaillés.

Les données techniques ayant servi à valider les choix retenus sont bien présentes (volume du bassin de rétention...)

L'exhaustivité de toutes ces informations techniques permet à un public averti de bien se renseigner.

L'analyse des impacts, les scénarios d'évitement, de réduction et de compensation (**séquence ERC**) sont présents et les résultats résiduels sont exprimés avec clarté.

➤ **Les conséquences environnementales portent sur :**

Habitat :

Les impacts du projet concernant les habitats naturels et semi-naturels (hors platane) sont FAIBLES du fait de l'absence d'enjeu sur ces habitats.

L'impact du projet sur les alignements de platanes sont FORTS du fait de l'abattage nécessaire de 89 arbres.

Flore :

Les impacts du projet sur la flore sont jugés MODERES du fait de la destruction sur 170ml de stations d'aristoloche, plante hôte de la Diane. Ces plants seront mis en réserve et replantés.

Faune :

Les impacts du projet sur les chiroptères sont FORTS du fait de l'abattage des platanes qui sont utilisés par le Minioptère de Schreibers (enjeu fort de conservation) comme corridor de déplacement.

Les impacts du projet sur l'avifaune sont jugés FAIBLES car les espèces repérées n'utilisent pas les platanes qui seront abattus comme zone de reproduction. Ces espèces pourront de plus s'éloigner durant la période des travaux.

Les impacts du projet sur la DIANE sont MODERES du fait de la suppression sur 170 ml de stations d'aristoloches qui seront mis en réserve et replantés.

Il est donc nécessaire d'appliquer la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) surtout sur la phase TRAVAUX :

• **Eviter :**

- Afin de préserver la qualité des eaux souterraines et compte tenu de la faible profondeur de la nappe, des mesures spécifiques de prévention et d'organisation seront mises en place pendant la période de travaux,
- Mesures afin d'éviter de détruire des gîtes potentiels pour les chiroptères : identification des arbres présentant des cavités existantes ou en cours de formation et préservation de 5 arbres à cavité sur les 8 existants ainsi que 12 arbres présentant des cavités en formation.

• **Réduire :**

- Mesures pour réduire les impacts des abattages (dispositifs échappatoires sur les arbres, démontage de l'arbre, calendrier des abattages), maintenir et/ou recréer un alignement arbustif ou arboré (couloir de déplacement des chiroptères), protection des secteurs où les développements d'aristoloches sont importants et déplacements des autres plants impactés, suivi des travaux par un écologue.
- Pour les eaux pluviales, des mesures spécifiques permettant d'obtenir un impact nul du projet sur les eaux souterraines :
- Conservation du gabarit des fossés existants afin de ne pas aggraver les débits par rapport à la situation actuelle (si augmentation de gabarits).
- Réalisation des structures de rétention associées à l'imperméabilisation supplémentaire : un bassin de rétention de 910 m³ (marge augmentée de 99 m³) ; une cloison siphonide en sortie de l'ouvrage de rétention en exutoire vers l'Argent Double pour prévenir des hydrocarbures ; 10 structures de rétention isolées du milieu récepteur par des vannes martelières.
- Imperméabilisation des fossés de la plateforme routière sur 50 ml de part et d'autre du captage de la Pyramide (Alimentation en Eau Potable), plus bétonnage de 242 ml de fossé supplémentaire pour respecter le Périmètre de Protection Rapproché du captage.

Le Dossier de présentation à la CDNPS

Très imagé, ce fascicule est un bon résumé des conséquences du projet. Il est très facile d'accès pour tout public. Tous les détails paysagers et environnementaux sont mis en avant : c'est le fascicule le plus pédagogique du dossier.

Le mémoire en réponse aux demandes de la DREAL

Ce document apporte les réponses et éclaircissements souhaités : le MO accède intégralement aux demandes.

Les annexes administratives contiennent les documents de décisions du CD11, les avis des personnes publiques consultées...

➤ **Le bilan environnemental montre un avantage important pour l'utilisateur de la route au prix d'un abattage de 89 arbres. Les autres impacts environnementaux sont minimes.**

>Je considère que ce dossier est parfaitement adapté à une communication vers tous publics. J'estime que ce dossier a été très compréhensible dans sa présentation. Le public a pu s'informer et réagir. La mise à disposition du dossier via le web en plus du dossier papier a facilité son information. Il a pu facilement s'exprimer grâce au registre dématérialisé.

Les méthodes de calculs sont explicites. Le bilan hydraulique est très bien maîtrisé et satisfaisant puisque la situation en aval sera améliorée par rapport à la situation naturelle actuelle. De ce fait, les riverains devraient tirer bénéfice de cette réalisation.

Je constate que la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) a été parfaitement maîtrisée puisqu'au final les impacts environnementaux sont très légers et qu'aucune compensation n'a été nécessaire.

3-2 OBSERVATIONS DU PUBLIC :

Les observations du public sont numérotées par ordre chronologique de dépôt.

J'ai précisé un symbole qui indique l'origine de l'observation :

- **E** quand l'observation a été envoyée par e-mail, (inclus au registre dématérialisé)
- **@** quand l'observation a été déposée sur le registre dématérialisé, avec le numéro automatique
- **R** quand l'observation a été écrite sur le registre papier : RP pour Registre de Puichéric, RLR pour Registre de La Redorte
- **C** quand l'observation a été déposée par courrier, avec le numéro de ce courrier
- **O** quand l'observation a été exprimée oralement durant les permanences ou au téléphone
- **V** quand l'observation a été exprimée oralement durant les permanences visiophoniques

Chaque observation formulée par le public est accompagnée de la réponse finale du MO (cf mémoire en réponse annexe 14).

Je propose mon avis personnel à la suite de chaque observation, en prenant en compte l'impact sur l'intérêt général et la complétude des arguments en réponse du MO.

Mes avis sont présentés en italique.

Le tableau ci-dessous liste les déposants, les références des dépositions, les thèmes de chaque observation et les totaux de chaque ligne et colonne.

A) LISTE DES DEPOSANTS, REFERENCES DE LEUR DEPOSITIONS, THEMES EVOQUES :

Liste exhaustive, y compris 1 doublon (@33 et E34)

Thèmes //													
Déposant // Reference de chaque déposition	00 AUTRES	01 SÉCURITÉ	02 POLLUTIONS	03 ARBRES	04 COÛTS	05 SERVICE PUBLIC	06 AUTRES VOIES	07 PAYSAGE PATRIMOINE	08 IMPACTS OISEAUX ET FAUNE	09 CLIMAT	10 EAU	11 PERSONNES HUMAINES	Total par déposant
* Anonyme *	1	2		3				2	1	2	2	1	14
@15				1				1	1	1	1		5
@21		1								1	1		3
@31				1				1				1	3
@4		1		1									2
O6	1												1
A. d'Uston							1						1
RP6							1						1
ALEZANE		1		1				1				1	4
E24		1		1				1				1	4
Asso La Plume au vent AGREMONT Agnès				1									1
@14				1									1
Asso ASPPAR				1				1	1		1		4
E34				1				1	1		1		4
Asso ASPPAR FAUCHÉ Chantal				1				1	1		1		4
@33				1				1	1				3
Astre Nathalie	1			1		2							4
O2a	1												1
O2b						1							1
O2c						1							1
O2d				1									1
Bastien Pitié	2	1											3

O13a :	1												1
O13b	1												1
O13c :		1											1
BIGOT Xavier		1		1				1	1				4
@11		1		1				1	1				4
BONNEFOY Mireille		1		1			1	2	1		1		7
@17							1	1			1		3
@18		1		1				1	1				4
CAMBRAY Thierry		1		1							1		3
@7		1		1							1		3
Chabbert Laurent	1	3											4
O3a		1											1
O3b		1											1
O3c		1											1
O3d	1												1
CHAISE Fabienne		1				1					1		3
@5		1				1					1		3
Chasseny Bernard	1			1	1		1						4
O1a	1												1
O1b					1								1
O1c				1									1
O1d							1						1
Christian Magro	1												1
O4	1												1
COLOMBIES Myriam				1	1					1			3
@19				1	1					1			3
CUELLAR Jacques											1		1
@27											1		1
Dominica Tscheul	1												1
O9	1												1
@30		1		1				1				1	4
@16		1		1				1	1	1			5
DUC Marie		1		1				1				1	4
@25		1		1				1				1	4
Asso Extinction Rébellion													4
@12				1				1	1	1			4
FANETTE S				1				1	1				3
E9				1				1	1				



Françoise Navarro-Estalle		1										1
O5		1										1
G. Torres				1								1
RP2 :				1								1
GOUZE Philippe				1	1							2
@2				1								1
@3					1							1
O8	1											1
Guy Maillol				1								1
RP4				1								1
JOCTEUR MONRZIER Florence		1		1				1	1	1		5
@22		1		1				1	1	1		5
KOOISTRA Aude		1		1				1		1	1	5
@37		1		1				1		1	1	5
KOOISTRA Marcelle		1		1								2
@23		1		1								2
M V		1					1	1	1			4
E10		1					1	1	1			4
M. CLEMENT		1					1					2
RP5a							1					1
RP5b		1										1
Marc Lestrade	1											1
O12	1											1
Marc Lestrade		1									1	2
E35		1									1	2
MOINET Kristel		1	1	1			1				1	5
@20		1	1	1			1				1	5
MORATO CARBOU Laurence		1		1				1			1	4
@36		1		1				1	1		1	4
Ondedieu Josette		1										1
RLR1 :		1										1
Pamela Asbury		2		1			1					4
O10 a		1										1
O10b		1										1
O10c				1								1
O10d							1					1
Pascal Bessière	1	3		1						1		6

CE

O11a		1											1
O11b										1			1
O11c		1											1
O11d		1											1
O11e				1									1
O11f	1												1
PAVIE Pascal				1				1	1	1		1	5
@13				1				1	1	1		1	5
PÉANY Christine		1					1					1	3
@26		1					1					1	3
Raymonde Jeannet				1			1						2
RP7a				1									1
RP7b							1						1
ROMAINVILLE Michel		1						1	1			1	4
@29		1						1	1			1	4
Rosy et Jean Barthes		1						1					2
RP3a		1											1
RP3b								1					1
SAUNIERE Franck		1					1						2
@6		1					1						2
TORRECILLA Justine		1		1									2
@8		1		1									2
TORRECILLA Romain		1		1			1	1	1				5
@32		1		1			1	1	1				5
O7a	1												1
O7b				1									1
O7c									1				1
O7d								1					1
O7e							1						1
Torrecilla Luc				1		1							2
RP1 a						1							1
RP1 b				1									1
ZO PONCET				1									1
E28				1									1
Total par thème	12	35	1	35	3	4	8	19	16	10	9	13	166

Thèmes //	00 AUTRES	01 SÉCURITÉ	02 POLLUTIONS	03 ARBRES	04 COÛTS	05 SERVICE PUBLIC	06 AUTRES VOIES	07 PAYSAGE	PATRIMOINE	08 IMPACTS OISEAUX ET ÉALINE	09 CLIMAT	10 EAU	11 PERSONNES LIMAINES	Total général
-----------	-----------	-------------	---------------	-----------	----------	-------------------	-----------------	------------	------------	---------------------------------	-----------	--------	--------------------------	---------------

B) OBSERVATIONS SUR LES REGISTRES PAPIER :

Registre de Puichéric :

RP1 : Monsieur Luc Torrecilla habitant 41 rue Félix roquefort à Puichéric a écrit : RP1a et RP1b

RP2 : Monsieur G. Torres ayant habitant 16 Rue Fount de las Mascos a écrit : RP2a et RP2b.

RP3 : Madame Rosy et Monsieur Jean Barthes, habitant lotissement le stade à Puichéric écrivent : RP3a et RP3b.

RP4 : Monsieur Guy Maillol écrit le 1^{er} juin 2021 a écrit une déposition.

RP5 : Monsieur Clément, 3, Rue Jean Jaurès à Puichéric a écrit : RP5a et RP5b.

RP6 : M. A. d'Uston , 1 rue de la Callade, Puichéric, a écrit une déposition.

RP7 : Madame Raymonde Jeannet, 2, Rue du Docteur Ferroul à Puichéric a écrit : RP7 a et RP7b.

Registre de La Redorte :

RLR1 : Madame Josette Ondedieu habitant la Redorte a écrit une déposition.

C) OBSERVATIONS ORALES :

1° le 10/05/2021, Puichéric : 2 personnes se sont présentées et ont déposé 8 observations.

O1 : Monsieur Chasseny Bernard habite 4 chemin du Régazel à Douzens. Il a déclaré O1a, O1b, O1c, O1d.

O2 : Madame Astre Nathalie représente son mari, Monsieur Didier Astre, gérant de l'entreprise Eaurizon, entreprise de location de canoë basée à Puichéric. Elle déclare O2a, O2b, O2c O2d.

2° le 19/052021, La Redorte : 3 personnes se sont présentées et ont déposé 6 observations.

O3 : Monsieur Chabbert Laurent, est le responsable technique de la mairie de la Redorte. Il déclare O3a, O3b, O3c, O3d.

O4 : Monsieur Christian Magro, maire de la Redorte, s'exprime.

O5 : Madame Françoise Navarro-Estalle, secrétaire de mairie de la Redorte, s'exprime.

O6 : un correspondant téléphonique souhaitant rester anonyme s'interroge sur la séquence éviter réduire compenser (ERC) du projet.

3°le 11/06/2021, Puichéric : 4 personnes se sont présentées et ont déposé 10 observations.

O7 : Monsieur Romain Torrecilla, viticulteur, et adjoint au maire pour le domaine de l'environnement habite Puichéric, il déclare : O7a, O7b, O7c, O7d, O7e.

O8 : Monsieur Philippe Gouze, habite à Puichéric, demande des renseignements, et annonce l'arrivée d'un courrier qui sera apporté par Madame Dominica Tscheul.

O9 : Madame Dominica Teuschl, habite à Puichéric et dépose un courrier. Cf annexe O10

O10 : Madame Pamela Asbury habite Puichéric depuis 16 ans, et se déclare de langue anglaise. Elle déclare : O10a, O10b, O10c, O10 d.

4°LE 11/06/2021, LA REDORTE : 3 personnes se sont présentées et ont déposé 9 observations.

O11 : Monsieur Pascal Bessière en liste habite à Castelnau d'Aude et déclare utiliser la RD 610 régulièrement. Il déclare : O11a, O11b, O11c, O11d, O11e, O11f.

O12 : Monsieur Marc Lestrade, secrétaire de mairie de la Redorte, se renseigne sur le projet.

O13 : Monsieur Bastien Pitié, viticulteur riverain du projet, est adjoint au maire à la Redorte. Il est aussi membre de l'association syndicale autorisée ASA la Redorte – Castelnau d'Aude. Il déclare : O13a, O13b, O13c.

D) OBSERVATIONS SUR LE REGISTRE NUMERIQUE (30) ET SUR EMAIL (6) :

Cf ci-après, triées par thèmes

E) OBSERVATIONS SUR LES REGISTRES PAPIER : NEANT

F) OBSERVATIONS PAR COURRIER POSTAL : NEANT

G) OBSERVATIONS TRIÉES PAR THÈMES, INCLUANT LES RÉPONSES DU MO ET L'AVIS DU CE

THÈME 00 AUTRES

*** Anonyme ***

O6 : lors d'un entretien téléphonique avec le commissaire enquêteur, un correspondant souhaitant rester anonyme s'interroge sur la séquence éviter réduire compenser (ERC) du projet. En particulier, sur la séquence 5, il demande pour quelle raison le tracé de la route n'est pas décalé vers le nord, afin d'éviter l'abattage de 22 platanes. Il considère qu'il serait possible d'éviter ces abattages puis les replantations nécessaires dont les reprises ne sont pas toujours garanties. Il demande une nouvelle étude pour cette portion de route de moins de 500 m.

Réponse du MO : Les réponses sont apportées dans la question CE10 du Commissaire Enquêteur

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO, cf en fin de ce tableau.

Astre Nathalie

O2a : Elle demande le calendrier des travaux.

Réponse du MO : Le calendrier des travaux a été remis au Commissaire Enquêteur. Il est cependant soumis à la Déclaration d'Utilité Publique.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

Bastien Pitié

O13a : Concernant le travail de la vigne, la taille se déroule de décembre à mars. Il demande à connaître un calendrier de travaux le plus tôt possible afin d'éviter des dépenses inutiles.

Il demande que les caves coopératives de la Redorte, et les deux de Puichéric soient officiellement informées de ce calendrier des travaux de façon à ce qu'elles puissent avertir leurs adhérents. Par exemple est-ce que les vendanges de 2022 seront possibles sur les parcelles impactées ?

Réponse du MO Le calendrier des travaux a été remis au Commissaire Enquêteur. Il est cependant soumis à la Déclaration d'Utilité Publique. Dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées, le Département se rapprochera des caves coopératives de La Redorte et de Puichéric pour communiquer le plus rapidement possible le calendrier actualisé des travaux.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

O13b : Il demande que le maître d'ouvrage se rapproche de l'ASA pour la programmation des travaux, car l'ASA prévoit une extension de son réseau sous pression pour la période

2022/2024 afin de desservir la parcelle cadastrale La Redorte B168 (il faut donc passer sous la chaussée de la RD 610), et la zone des parcelles B214 à B781 (il faut donc passer sur/sous le ruisseau Rivassel), au lieu-dit appelé Lounou.

Réponse du MO : Le Département va se rapprocher de l'ASA. Les parcelles B214, B212, B211, B208, B210 et B762 appartiennent au Département. Les parcelles B211, B212 et B214 seront utilisées pour créer le bassin de la zone compensation des remblais en zone inondable. L'ouvrage sur le Rivassel sera le premier ouvrage réalisé sur le projet, si toutes les autorisations sont obtenues, à partir du mois août 2021. Les traversées sous ouvrages ou sous chaussées devront donner lieu à une permission de voirie.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

Chabbert Laurent

O3d : il déclare être un utilisateur de la RD 610 depuis 30 ans, qu'il est favorable au projet, et qu'il est impatient que la réalisation aboutisse.

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

Chasseny Bernard

O1a : Il demande des précisions concernant les caractéristiques des élargissements prévus pour le projet. En effet, il a constaté lors des travaux passés d'élargissement entre Blomac et Puichéric que les élargissements étaient réalisés des deux côtés de la route, ce qui a occasionné deux fois plus de frais en particulier concernant la création de ponceaux pour desservir chacune des exploitations, mais aussi le double des propriétaires terriens concernés. Avec les explications du commissaire enquêteur, il constate que l'élargissement prévu ici se situe la plupart du temps d'un seul côté, ce qui le satisfait.

Réponse du MO : Effectivement les travaux réalisés entre Blomac et Puichéric intéressaient les deux côtés de la route départementale. L'absence de platane permettait la conservation maximale de la chaussée existante et un élargissement par simple poutres de rives a été réalisé. Dans le cas présent, la RD610 entre Puichéric et La Redorte, une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cet axe, c'est pourquoi la chaussée a été déportée le plus souvent possible du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors de la zone de sécurité de la chaussée, zone qui doit être exempte de tout obstacle.

Avis du CE : je confirme les arguments du MO

Christian Magro, Maire de la Redorte

O4 : Monsieur Christian Magro, maire de La Redorte, s'informe sur le projet. Concernant la réalisation d'un muret pour remplacer la ruine remarquable (située en B213) qui sera

détruite, monsieur le maire demande un délai de réflexion, en particulier sur son nouvel emplacement et sur la réutilisation éventuelle de cette construction.

Réponse du MO : A ce jour, il n'a pas été défini d'emplacement pour la reconstruction ni d'utilisation future de cet édifice. Cet aménagement fait suite au passage du projet en CDNPS dans le cadre de l'instruction de l'autorisation spéciale de travaux en site classé en novembre 2020. Cette commission a donné un avis favorable au projet sous réserve, dans la séquence 4, de la reconstruction de ce maset dans le même esprit. Son positionnement et son utilisation sera défini en partenariat avec les collectivités territoriales impactées par le projet et la DREAL Occitanie.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

Dominica Tscheul

O9 dépose un courrier réalisé par une association de défense des aliments d'arbres : l'ASPPAR. (CF annexe CP1, six pages). Elle demande le calendrier de la suite de la procédure concernant ce projet.

Réponse du MO : Concernant la suite de la procédure, dans l'hypothèse où les conclusions du commissaire enquêteur seraient favorables, le Département saisira le Préfet officiellement pour la délivrance des arrêtés portant autorisation environnementale et déclaration d'utilité publique. Une fois ces derniers obtenus, les travaux pourront débuter. Le Département ayant récemment obtenu l'autorisation ministérielle de travaux en site classé 22 avril 2021 ainsi que le permis d'aménager 16 juin 2021.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

Marc Lestrade

O12 : Marc Lestrade, secrétaire de mairie de la Redorte, se renseigne sur le projet. Il déclare qu'il déposera une observation ultérieurement sur le registre numérique.

Réponse du MO : N'appelle pas de réponse

Avis du CE : sans avis

Pascal Bessière

O11f : Il donne un avis global favorable au projet.

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débuter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : je confirme les arguments du MO.

Philippe Gouze

O8 : demande des renseignements, et annonce l'arrivée d'un courrier qui sera apporté par Madame Dominica Tscheul.

Réponse du MO : N'appelle pas de réponse

Avis du CE : sans avis

Romain Torrecilla

O7a : il demande la confirmation que c'est bien la variante 2 qui est maintenue.

Il s'agit bien de la variante 2 qui est retenue pour la zone où la chaussée est le plus proche du Canal du Midi

Avis du CE : je confirme la réponse du MO.

THEME 01 SÉCURITÉ

*** Anonyme ***

@21 Bref, pour une si petite portion, vaudrait mieux sécuriser les bas-côtés plutôt que d'abattre ces arbres.

Réponse du MO : La section concerne tout de même un peu plus de 5.3 km. Le projet concerne justement la mise en sécurité des bas-côtés. Pour tout projet de réalisation d'infrastructures nouvelles ou d'amélioration de routes existantes en rase campagne la collectivité responsable d'un réseau routier doit maintenir une zone de sécurité libre de tout obstacle en bordure de la chaussée. Dans le cas du présent projet, cette zone de sécurité a une largeur de 4m.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

@4 Quant à : supprimer un nombre important d'accidents sur cette portion de route, Avec ou sans travaux, comme c'est la vitesse exercée des véhicules qui l'emprunte qui en est la cause principale, l'installation d'un radar routier y répondrait très bien.

Réponse du MO : Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre

véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et sa proposition semble argumentée. Cependant la réponse du MO est satisfaisante car elle prend en compte les côtés de la route qui aggravent les accidents et pas seulement l'effet de la vitesse. Je retiens la proposition faite par le public.

ALEZANE

E24 : Votre projet n'est pas cohérent : les gens vont rouler plus vite sur votre nouvelle route (qui aura couté 111 arbres saints) et ils vont se faire du mal encore plus facilement (surtout les jeunes fonceurs qui sont de plus en plus nombreux !), d'autant plus qu'ils vont faire du mal aux automobilistes prudents qu'ils croisent en face d'eux, en roulant comme des fous...

Vous avez vu la circulaire du Ministère de l'Intérieur hier sur les rodéos automobiles sauvages, et bien votre projet de route améliorée va permettre beaucoup plus de rodéos sauvages, elle va mettre beaucoup de gens en danger !

Alors ayez la prudence de na pas refaire cette jolie route qui est belle telle qu'elle est...Ayez la bonté d'épargnez les bon conducteurs ; Epargnez vos enfants... (moi, je n'en ai pas).

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres, une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;

- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 5 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée. Le public met en avant l'incohérence entre la perte des arbres et les comportements irresponsables des conducteurs ; couper les arbres n'apparaît pas au public comme une solution : une amélioration du confort de roulage pourra provoquer une augmentation de la vitesse. La réponse du MO est axée sur la justification de la coupe des arbres et non sur la sécurité ; sauf si la considération finale que les conséquences des accidents sont aggravées par la présence des arbres proches. J'estime que le public présente de bons arguments. Le MO répond en élargissant les problèmes de sécurité aux bas-côtés.

Bastien Pitié

O13c : Il donne un avis global favorable au projet, car il a lui-même vu des accidents mortels ce trajet.

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité

notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : je confirme les arguments du MO.

BIGOT Xavier

@11 Qu'il soit nécessaire de sécuriser la RD 610 est une chose mais le choix d'un élargissement en abattant 111 arbres est un choix incohérent.

De plus, un élargissement de la route va clairement entraîner une augmentation de la vitesse avec les risques induits à l'entrée du village de Puichéric où se situent rappelons-le le parvis de l'école maternelle.

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 5 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

En ce qui concerne la position de l'école maternelle, elle se situe aujourd'hui à plus de 300 mètres de la fin du chantier et il est important que ses accès soient sécurisés.. Ces 300 mètres sont limités à 50km/h avec un feu tricolore récompensant les conducteurs qui respectent la vitesse autorisée. Si cet équipement est insuffisant à faire ralentir les usagers, la commune qui exerce la police de circulation sur les routes départementales à l'intérieur de son agglomération peut réaliser des équipements de voirie (ralentisseurs, passages surélevés, chicanes, rétrécissement de chaussée...). Le Département est prêt à assister la commune pour tout aménagement de sécurité à proximité de l'école comme il le fait avec toutes les communes du département lors des dossiers de traverses d'agglomération. De plus il n'est pas impossible de penser qu'avec la création de la voie communale reliant le centre des pompiers à la route départementale, la limite d'agglomération soit avancée au-delà de ce carrefour, augmentant de fait la distance entre l'entrée de Puichéric et le parvis de l'école maternelle.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

BONNEFOY Mireille

@18 EN QUOI CETTE ROUTE SERA MOINS DANGEREUSE PUISQU'AU CONTRAIRE ELLE FACILITERA UNE ACCELERATION DES VEHICULES ?

Réponse du MO : Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et

d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

CAMBRAY Thierry

@7 Bonjour, merci de bien revoir votre projet en considérant la sauvegarde des arbres bordant l'actuelle, RD610. Ils sont un véritable patrimoine pour notre région. Ce ne sont pas eux le danger mais les automobilistes.

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des

arbres.

- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 5 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

Chabbert Laurent

O3 : Monsieur Chabbert Laurent, est le responsable technique de la mairie de la Redorte. Il alerte sur la sécurité concernant le carrefour RD 610 - RD 11.

O3a : Il demande de nouvelles marques au sol afin d'inciter les automobilistes à rester perpendiculaires à la RD 610, afin d'améliorer le point de vue du trafic venant de Puichéric.

Réponse du MO : Le projet prévoit l'orthogonalisation de ce carrefour. Le marquage routier sera conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière 7ème partie : Marques sur chaussée.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

O3b : pour le même carrefour RD 610 - RD 11, il demande si la visibilité côté Homs sera améliorée, et il demande quels seront le profil et l'altitude de la route par rapport au pont sur la rivière de l'Argent Double.

Réponse du MO : Le projet prévoit une amélioration de la visibilité sur le secteur du carrefour RD610/RD11 et de l'ouvrage d'art de l'Argent Double en relevant l'altitude de la route sur environ 600m. Aujourd'hui la différence de niveau entre le carrefour et le pont est de 61cm, le projet réduit à seulement 41 cm. Ainsi l'effet "bosse" et le manque de visibilité à l'arrivée du pont sera considérablement réduit.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO. La visibilité devrait bien en être améliorée.

O3c : il demande que le raccordement du chemin de desserte qui jouxte les parcelles B 1036 et B 527 et qui aboutit sur la RD 610 soit particulièrement étudié, car ce chemin dessert toute la zone des parcelles au sud de la RD 610, et concerne un trafic agricole assez important.

Réponse du MO : Une attention particulière sera portée sur cette zone. Dans le projet soumis à l'enquête les triangles de visibilité sur l'accès sont assurés, aucun élément masquant ne s'y trouve.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

CHAISE Fabienne

@5 Hompoise, j'emprunte deux fois par jour ce tronçon pour me rendre à Carcassonne où je travaille, j'ai alerté le département et ma commune sur la dangerosité de cette partie de route, parfois coupée car inondée. Les bas-côtés ont été refaits récemment mais cela n'a rien changé au danger pris en empruntant cette route majeure.

J'espère donc vite les travaux effectués, même si cela doit entraîner un détour par la Redorte, Rieux, Villegly etc..

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : sans avis

DUC Marie

@25 Votre projet n'est pas cohérent : les gens vont rouler plus vite sur votre nouvelle route (qui aura couté 111 arbres saints) et ils vont se faire du mal encore plus facilement (surtout les jeunes fonçeurs qui sont de plus en plus nombreux !), d'autant plus qu'ils vont faire du mal aux automobilistes prudents qu'ils croisent en face d'eux, en roulant comme des fous...

Vous avez vu la circulaire du Ministère de l'Intérieur hier sur les rodéos automobiles sauvages, et bien votre projet de route améliorée va permettre beaucoup plus de rodéos sauvages, elle va mettre beaucoup de gens en danger !,,,,

Ayez la bonté d'épargner ces 111 arbres ;

Ayez la bonté d'épargnez les bon conducteurs ;

Ayez la bonté épargnez vos enfants... (moi, je n'en ai pas) !

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 5 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

Françoise Navarro-Estalle

O5 : Madame Françoise Navarro-Estalle, secrétaire de mairie de la Redorte, déclare utiliser quotidiennement la RD 610, et être régulièrement confrontée à des problèmes de sécurité, souvent dus à des vitesses excessives ou des manœuvres imprudentes de la part d'autres automobilistes. Elle se déclare très favorable projet.

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

JOCTEUR MONRZIER Florence

@22 Je suis originaire du Minervois (Malves en Minervois) et compte m'installer à Laure Minervois prochainement en tant que paysagiste. Je ne vois pas en quoi l'abattage de ces platanes plantés en ligne droite va améliorer la sécurité routière. On améliore les conditions de route et en même temps on veut empêcher les gens de rouler vite !!! Des radars seront mis en place par la suite parce que les gens rouleront alors trop vite ? ,, , Une paysagiste qui en a marre de voir des abattages injustifiés, des massacres à la

tronçonneuse sur des arbres qui n'ont pas besoin de nous pour se sécuriser, marre de voir l'incompétence de soi-disant professionnels qui décident et font n'importe quoi sur des principes de précaution et de sécurité.

Réponse du MO : Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Concernant le volet patrimonial, le projet étant situé en site classé « Canal du Midi » et « Paysages du Canal du Midi », il a fait l'objet de nombreuses concertations avec la DREAL Occitanie afin de préserver le patrimoine. Une demande d'autorisation spéciale de travaux en site classé a été présentée en Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites à l'automne 2020. L'autorisation Ministérielle de travaux en site classé a été accordée le 22 avril 2021, et le permis d'aménager le 16 juin 2021. Des replantations importantes sont donc prévues sur le nouveau projet. 287 arbres seront replantés (non platanes) dont 172 en alignement, ce qui portera avec les arbres préservés leur nombre à 374, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section. A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route afin d'assurer une continuité écologique. Tous les détails sur les éléments paysagers se trouvent dans le dossier d'enquête publique dossier CDNPS.

En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus sur les différentes séquences du projet. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite (L'Argent double étant lui aussi impacté en bord de RD610). La DREAL Occitanie vient de notifier le 25 mai 2021 un nouveau foyer de chancre sur la première section en sortie de Puichéric, où 6 arbres doivent être abattus en application de l'Arrêté ministériel de lutte du 22 décembre 2015.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Tous les détails sur les éléments paysagers se trouvent dans le dossier d'enquête publique dossier CDNPS.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, venant d'un professionnel paysager. Le public met en avant l'opposition entre la recherche de confort de roulage et ses conséquences sur la vitesse ; couper les arbres n'apparaît pas au public comme faisant partie de cette équation et il s'agit pour lui d'une mauvaise raison : une amélioration du confort de roulage pourra provoquer une augmentation de la vitesse. La réponse du MO est très argumentée mais ne valide que partiellement que la suppression des arbres va contribuer à l'amélioration de la sécurité.

KOOISTRA Aude

@37 Je suis totalement défavorable à ce projet d'agrandissement de la départementale que j'emprunte et que j'ai emprunté depuis que j'ai obtenu le droit de conduire.

Je ne vois pas comment, en rendant une route plus grande sa sécurité en serait augmentée ? En acceptant cela c'est la vitesse des automobilistes qui va être augmentée pour sûr. Ce n'est en aucun cas la route ou les arbres qui rendent cette route dangereuse mais bien l'attitude des automobilistes.

Des panneaux pour faire ralentir les gens sur les tronçons "dangereux" ne seraient-ils pas moins coûteux pour le département et ainsi permettre la sauvegarde des platanes et de toute la faune qui y niche et y gîte...

Réponse du MO : Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Vous comprenez donc bien que la pose de panneaux ne permette aucunement la prise en compte de tous ces cas.

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Concernant le volet biodiversité, le Département a ainsi mandaté un bureau d'études compétent pour mener des inventaires naturalistes complets, sur les 4 saisons, sur toute la zone du projet. Ces inventaires ont amené à la conclusion que les impacts sur la faune et sur la flore seraient faibles, de par la présence de la route et des parcelles avoisinantes cultivées. De plus, conscient de l'impact pouvant avoir l'abattage des arbres sur l'environnement, le Département a réalisé des inventaires complémentaires spécifiques aux arbres, afin de vérifier l'utilisation de ceux-ci par les oiseaux et chiroptères. Après étude, il s'est avéré que ces arbres ne sont pas des sites de nidification pour ces espèces (ripisylves de l'Aude plus calmes à proximité directe), et utilisés principalement comme corridor écologique. Les replantations prévues sur le projet rétabliront ce corridor. Suite à toutes ces

études, le Département a déposé une demande de cas par cas préalable à évaluation environnementale auprès de l'autorité compétente (la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement - DREAL). Le Préfet de Région a, par décision du 25 juin 2019, dispensé le projet d'une évaluation environnementale, considérant que les impacts du projet sur l'environnement n'étaient pas susceptibles d'être significatifs au vu des conclusions des études susvisées réalisées.

Concernant le volet patrimonial, le projet étant situé en site classé « Canal du Midi » et « Paysages du Canal du Midi », il a fait l'objet de nombreuses concertations avec la DREAL Occitanie afin de préserver le patrimoine. Une demande d'autorisation spéciale de travaux en site classé a été présentée en Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites à l'automne 2020. L'autorisation Ministérielle de travaux en site classé a été accordée le 22 avril 2021, et le permis d'aménager le 16 juin 2021. Des replantations importantes sont donc prévues sur le nouveau projet. 287 arbres seront replantés (non platanes) dont 172 en alignement, ce qui portera avec les arbres préservés leur nombre à 374, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section. A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route afin d'assurer une continuité écologique. Tous les détails sur les éléments paysagers se trouvent dans le dossier d'enquête publique dossier CDNPS.

Avis du CE : la remarque du public est fondée car ce ne sont pas les arbres qui causent les accidents, mais les conducteurs. La présence d'arbres à proximité de la route ne fait qu'augmenter la gravité des accidents. J'estime que la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

KOOISTRA Marcelle

@23 J'ai grandi à Puichéric et j'ai assisté à la disparition de tous les platanes de mon village et de ce département. C'est un crève-cœur d'avoir vu disparaître tous ces arbres. De plus, ce projet va contribuer à l'augmentation de la vitesse à l'entrée du village.

Bien évidemment, je suis extrêmement défavorable à ce projet.

Réponse du MO : Le Département souhaite préciser que le projet a été conçu de telle sorte à préserver le maximum d'arbres sur cet itinéraire. Ainsi, sur les 176 présents, 89 sont prévus à l'abattage, 87 sont conservés. 287 replantations sont prévues : 172 arbres d'alignement (soit le double que ceux abattus) et 115 arbres sur le délaissé du bassin hydraulique, ainsi que 3,4km de haies entre lesdits arbres).

Avis du CE : le MO ne répond pas ici au problème de sécurité. La question du public est fondée.

M V

E10 Ce projet va à l'encontre du bon sens commun pour les motifs suivants :

- augmentation de la vitesse d'autant plus problématique que l'école maternelle se trouve juste à l'entrée du village,

Réponse du MO : Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part

et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

En ce qui concerne la position de l'école maternelle, elle se situe à plus de 300 mètres de la fin du chantier. Ces 300 mètres sont limités à 50km/h avec un feu tricolore récompensant les conducteurs qui respectent la vitesse autorisée. Le Département est prêt à assister la commune pour tout aménagement de sécurité à l'intérieur de sa traverse d'agglomération. De plus il n'est pas impossible de penser qu'avec la création de la voie communale reliant le centre des pompiers à la route départementale, la limite d'agglomération soit avancée au-delà de ce carrefour, augmentant de fait la distance entre l'entrée de Puichéric et le parvis de l'école maternelle.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

M. CLEMENT

RP5b Merci aux services du département de prévoir l'implantation d'une piste de bowling, il faudra compter les strikes et les spares. J'ose espérer !!! que cet aménagement ne viendra pas au contraire augmenter le nombre d'accidents. Je suis très sceptique.

Réponse du MO : Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse

excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : je confirme les arguments du MO

MARC ESTRADE

E35

Je suis utilisateur quotidien de cette route départementale, et depuis plusieurs décennies, pour venir travailler à La Redorte.

J'ai malheureusement été témoin sieurs accidents mortels, et il ne se passe pas une semaine, sans que je ne sois témoin d'une attitude dangereuse;

un dépassement sans visibilité, le croisement de 2 poids-lourds qui se touchent presque, un aqua-planning sur des eaux de ruissellement stagnantes sur le bas-côté, la surprise de "tomber" sur un tracteur roulant à 25Km/h, au détour d'un virage caché par les haies, ... Malgré l'habitude, la peur d'être un jour, la victime ne me lâche pas.

Votre projet est un choix politique courageux, une réalisation qui va sauver des vies et permettre aux conducteurs de rouler sans stress et surement mieux, et un projet admirable d'un point de vue environnemental de par le nombre des replantations .

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : le public témoigne d'un vécu dramatique et met en avant l'intérêt général du projet. Je confirme les arguments du MO

MOINET Kristel

@20 J'utilise fréquemment cette route pour me rendre à Trèbes. Je ne pense pas que l'élargissement soit nécessaire car il est déjà très difficile de rester à du 80 Km/h sur ces grandes lignes droites, la tendance étant à accélérer ce que nous faisons malheureusement sur le tronçon entre Puichéric et Marseillette. ,,et élargir une route sur laquelle nous roulons déjà trop vite! Nous n'avons pas besoin de cela : on a besoin de plus

de bus et des pistes cyclables pour réduire la place de la voiture, nous avons besoin de places publiques, de lieux de rencontre, de chemins de balades. Et pour les voitures : il faut tout mettre en place pour qu'elles roulent plus lentement pour moins polluer, ne pas être un danger pour la vie (humaine et animale) et ne pas empêcher les habitants de se rencontrer dans et alentours des villages.

Réponse du MO : Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Dans les prochaines années l'ouverture de la véloroute sur les berges du Canal du Midi, projet porté par le Département, permettra en parallèle de la RD610 une mise en sécurité des cyclistes et autres utilisateurs des modes doux.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

MORATO CARBOU Laurence

@36 La vitesse des usagers de cette route n'en sera qu'augmentée et à l'entrée du village de Puichéric, aucun moyen de la ralentir n'est prévu.

Pourquoi ne pas avoir prévu un rondpoint ou des ralentisseurs pour prévenir d'autres accidents, de piétons cette fois ci. Je rappelle que l'école se situe à l'entrée du village.

Réponse du MO : Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de

comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Le carrefour de l'étude d'opportunité de la voie d'accès à la caserne des pompiers présentée par le Syndicat Intercommunal de Cylindrage (pour le compte de la commune de Puichéric) aux services routes du département, en décembre dernier, est un carrefour plan classique et non un carrefour giratoire. Un carrefour giratoire n'est pas un équipement de sécurité servant à réduire les vitesses (car les usagers se relancent une fois passés celui-ci), mais un équipement permettant de sécuriser des carrefours complexes en limitant la gravité des accidents

En ce qui concerne la position de l'école maternelle, elle se situe aujourd'hui à plus de 300 mètres de la fin du chantier et il est important que ses accès soient sécurisés. Ces 300 mètres sont limités à 50km/h avec un feu tricolore récompensant les conducteurs qui respectent la vitesse autorisée. Si cet équipement est insuffisant à faire ralentir les usagers, la commune qui exerce la police de circulation sur les routes départementales à l'intérieur de son agglomération peut réaliser des équipements de voirie (ralentisseurs, passages surélevés, chicanes, rétrécissement de chaussée...). Le Département est prêt à assister la commune pour tout aménagement de sécurité à proximité de l'école comme il le fait avec toutes les communes du département lors des dossiers de traverses d'agglomération. De plus il n'est pas impossible de penser qu'avec la création de la voie communale reliant le centre des pompiers à la route départementale, la limite d'agglomération soit avancée au-delà de ce carrefour, augmentant de fait la distance entre l'entrée de Puichéric et le parvis de l'école maternelle.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

Ondedieu Josette

RLR1 : Madame Ondedieu Josette habitant la Redorte écrit : je viens d'apprendre que des travaux d'élargissement de la RD 610 sont prévus très prochainement. Je pense que ces travaux sont nécessaires car cette route est vraiment accidentogène. J'approuve cette décision et ces travaux pour la sécurité des usagers.

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : sans avis

Pamela Asbury

O10a : Le principal problème, qui est bien connu à l'étranger, c'est que les Français roulent comme des fous, beaucoup trop vite.

Si la route est plus large, ils vont rouler encore plus vite. Il s'agit bien de fautes humaines. Il y a trop de camions. Le système GPS les oriente par les voies les plus courtes, et en particulier sur les petites routes locales.

Réponse du MO : Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée sur l'irresponsabilité des conducteurs, et la réponse du MO est satisfaisante. J'approuve les arguments du public.

O10b : Elle propose plutôt d'installer un feu rouge que de réaliser cet élargissement. Il faut absolument limiter la vitesse dans le village par exemple avec des « gendarmes couchés ». Concernant le bilan des accidents de ces 15 dernières années, elle considère que cet argument est fallacieux, et qu'il vaudrait mieux que les autorités éduquent les conducteurs dans des écoles de conduite.

Réponse du MO : Un feu rouge de récompense existe déjà dans le village afin de récompenser les conducteurs qui respectent la vitesse autorisée. La commune qui exerce la police de circulation sur les routes départementales à l'intérieur de son agglomération peut réaliser des équipements de voirie (ralentisseurs, passages surélevés, chicanes, rétrécissement de chaussée...) dans la traversée du village. Le Département est prêt à assister la commune pour tout aménagement de sécurité à proximité de l'école comme il le fait avec toutes les communes du département lors des dossiers de traverses d'agglomération.

Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

Pascal Bessière

O11a : Concernant le carrefour RD 610 RD 11, il n'y a aucune visibilité sur le trafic venant de Puichéric.

Réponse du MO : Le futur carrefour sera aménagé pour permettre cette visibilité perdue à l'heure actuelle

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

O11c : il considère que le projet écarte les arbres de la route, ce qui est bien pour améliorer la visibilité des agriculteurs sortant de leur exploitation.

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : l'avis du public est fondé, je prends acte de la réponse du MO.

O11d : Il estime que les voitures vont trop vite, il a même constaté des accès jusqu'à 150 km/h, y compris sur la portion nouvelle Puichéric Marseillette. Il estime qu'en radar fixe serait une mauvaise solution dans la mesure où il provoque des ralentissements brutaux, cause potentielle d'accident, puis que les conducteurs réaccélèrent. Il estime que le revêtement de la route est nécessaire pour un meilleur confort.

Réponse du MO : Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

PÉANY Christine

@26 Dans le cadre de l'enquête publique en cours relative à l'élargissement de la RD 610, je vous informe d'un projet porté actuellement par la commune de Puichéric.

Il s'agirait de créer une voie qui relie le secteur de la distillerie/caserne (rue du Docteur Ferroul) à la RD 610.

Actuellement, les véhicules desservant cette zone d'activités passent devant notre école et circulent sur la rue étroite du Dr Ferroul.

Le fonctionnement de plusieurs structures implantés sur ce secteur nécessite le passage fréquent de véhicules imposants (engins agricoles, camions-bennes, véhicules de secours, etc.).

De plus deux projets sont à l'étude dans cette zone : une aire de lavage agricole et la construction d'un complexe plurifonctionnel, ce qui en renforcera la fréquentation.

Un accès direct vers la RD 610 permettrait de désengorger la circulation sur le secteur de l'école et dans les zones d'habitation, de sécuriser la circulation des nombreux piétons aux abords de l'école et de faciliter celle des véhicules de secours lors des interventions d'urgence des pompiers.

La commune a confié l'étude de faisabilité du projet au Syndicat Intercommunal de Cylindrage, dont extraits de plans ci-joint, et a également saisi les services d'Enedis.

Après examen des éléments de l'enquête publique, ce projet n'est a priori pas évoqué.

Mme Françoise Navarro-Estalle, conseillère départementale, a été informée de ce projet et devait échanger à ce sujet avec les services du Département afin qu'il soit inclus dans l'élargissement de RD 610.

Mme Hélène Sandragé, Présidente du Département, en a également été informée lors de sa visite dans notre commune le 3 septembre 2020.

Le conseil municipal de Puichéric souhaite obtenir la confirmation du Département que ce projet a été inclus dans l'élargissement de la RD 610 et que celui-ci sera réalisable, même après réalisation des travaux objets de cette enquête.

Le Maire,

Réponse du MO : Le projet de création de cette voie communale a été présenté au Département il y a quelques années par l'Agence Technique Départementale puis plus récemment par le Syndicat Intercommunal de Cylindrage. La dernière réunion en date du 1er décembre 2020 a fait ressortir que chronologiquement cette voie serait réalisée bien après la réalisation du chantier de la RD610 et que quelques adaptations géométriques devaient encore avoir lieu. A la suite de cette réunion, les plans du projet de la RD610 ont été fournis au SIC afin que celui-ci puisse se raccorder directement à la RD610. Le Département confirme bien que ces aménagements sont compatibles entre eux et que les travaux sont réalisables après le chantier de la RD610.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

ROMAINVILLE Michel

@29 Je suis totalement opposé à cet élargissement qui outre le fait de dégrader le paysage va avoir pour conséquence une augmentation de la vitesse de la circulation. Il y a déjà bien trop de circulation (notamment gros camions) sur ce tronçon et les limitations de vitesse ne sont que très rarement respectées. Il s'agit bien d'une route "départementale" dont le caractère doit être préservé. Je ne comprends pas qu'on puisse encore aujourd'hui

proposer de tel projet alors que partout on tente de limiter l'impact des véhicules sur l'environnement et la qualité de vie des riverains.

Réponse du MO : Il s'agit bien effectivement d'une route départementale importante, classée en 1ère catégorie du réseau routier départemental et qui, de plus, est l'axe traditionnel de liaison entre les villes de Carcassonne et Béziers. Elle reçoit un trafic journalier important de 5200 véhicules/jour dont 10% de poids lourds et est empruntée par les transports exceptionnels à partir du carrefour du RD11 en direction de l'Hérault. Elle est le dernier tronçon à devoir être calibrée au gabarit des routes de 1ère catégorie du réseau départemental sur l'itinéraire Audois afin de répondre aux exigences en matière de sécurité, visibilité, confort, service et trafic.

Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

Rosy et Jean Barthes

RP3 : Madame Rosy et Monsieur Jean Barthes, habitant lotissement le stade à Puichéric écrivent le 30 mai 2021 : Bien sûr que ce tronçon est particulièrement dangereux, il est très fréquenté. Il doit être réaménagé.

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : je confirme la réponse du MO.

SAUNIERE Franck

@6 Je me demandais si ces travaux auraient lieu un jour, pour moi qui emprunte cette route quotidiennement c'est une excellente nouvelle car l'état de ce tronçon est déplorable et extrêmement dangereux.

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

TEUSCHL Dominica

@30 La DUP du projet d'aménagement ne peut pas être prononcée en raison du non respect flagrant de l'article L350-3 du Code de l'Environnement.

'''

Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures.

'''

Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction.

'''

La lecture de cet article confirme bien qu'il n'est plus possible, depuis 2016 d'évoquer des problèmes de sécurité routière ou de commodité de travaux publics pour simplement se permettre de détruire un alignement d'arbres désormais protégés par la loi. Ce qui a pu être fait lors d'aménagements antérieurs à 2016, pour d'autres sections de cette route, n'est plus possible maintenant.

Réponse du MO : L'article L350-3 du code de l'environnement a effectivement donné un statut de protection aux plantations d'alignement en termes de patrimoine et de biodiversité, par la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. Les termes de cet article sont pris en compte par le Département depuis 2016 dans la gestion des plantations d'alignement appartenant au domaine public routier départemental, et de nombreuses actions sont faites en ce sens. Il est néanmoins mentionné que « des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction ». Dans ce cas précis, il s'agit bien d'une construction de route.

Concernant le volet biodiversité, le Département a ainsi mandaté un bureau d'études compétent pour mener des inventaires naturalistes complets, sur les 4 saisons, sur toute la zone du projet. Ces inventaires ont amené à la conclusion que les impacts sur la faune et sur la flore seraient faibles, de par la présence de la route et des parcelles avoisinantes cultivées. De plus, conscient de l'impact pouvant avoir l'abattage des arbres sur l'environnement, le Département a réalisé des inventaires complémentaires spécifiques aux arbres, afin de vérifier l'utilisation de ceux-ci par les oiseaux et chiroptères. Après étude, il s'est avéré que ces arbres ne sont pas des sites de nidification pour ces espèces (ripisylves de l'Aude plus calmes à proximité directe), et utilisés principalement comme corridor écologique. Les replantations prévues sur le projet rétabliront ce corridor. Suite à toutes ces études, le Département a déposé une demande de cas par cas préalable à évaluation environnementale auprès de l'autorité compétente (la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement - DREAL). Le Préfet de Région a, par décision du 25 juin 2019, dispensé le projet d'une évaluation environnementale, considérant que les impacts du projet sur l'environnement n'étaient pas susceptibles d'être significatifs au vu des conclusions des études susvisées réalisées.

Depuis deux ans, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus sur les différentes séquences du projet. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite (L'Argent double étant lui aussi impacté en bord de RD610). La DREAL Occitanie vient de notifier le 25 mai 2021 un nouveau foyer de chancre sur la première section en sortie de Puichéric, où 6 arbres doivent être abattus en application de l'Arrêté ministériel de lutte du 22 décembre 2015.

Concernant le volet patrimonial, le projet étant situé en site classé « Canal du Midi » et « Paysages du Canal du Midi », il a fait l'objet de nombreuses concertations avec la DREAL Occitanie afin de préserver le patrimoine. Une demande d'autorisation spéciale de travaux en site classé a été présentée en Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites à l'automne 2020. L'autorisation Ministérielle de travaux en site classé a été accordée le 22 avril 2021, et le permis d'aménager le 16 juin 2021. Des replantations importantes sont donc prévues sur le nouveau projet. 287 arbres seront replantés (non platanes) dont 172 en alignement, ce qui portera avec les arbres préservés leur nombre à 374, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section. A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route afin d'assurer une continuité écologique. Tous les détails sur les éléments paysagers se trouvent dans le dossier d'enquête publique dossier CDNPS.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

TEUSCHL Dominica

@16 Je suis citoyenne de Puichéric et j'utilise souvent la RD610 dans les 4 différentes directions. La partie Puichéric-Marseillette, qui était élargie et fini en 2010 est confortable a rouler et souvent les voitures vont à une vitesse bien au-delà des 80 km/h autorisés. La

partie Puichéric-La Redorte, qui est serrée, est effectivement dangereuse à partir des 80 km/h. Si on veut élargir cette route, certainement on encouragera les gens à rouler encore plus vite. On pourrait peut-être envisager d'installer des radars, pour contrôler ce tronçon de la route entre La Redorte et Puichéric. Nous connaissons tous les enjeux climatiques, la politique devrait prendre à 100% des mesures fortes et le confort de rouler à 120 km/h sur toutes les routes devrait être "has been". ,,,

En souhaitant que ce projet ne se réalisera pas.

Réponse du MO : La volonté du Département n'est pas de réaliser un équipement qui engendrera des vitesses excessives mais au contraire une route qui pardonnera le maximum d'erreurs aux usagers.

Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Les radars de contrôle de vitesse ainsi que les radars pédagogiques (hors agglomération) sont définis et implantés par les services de l'Etat. Le Département n'est pas associé aux choix de ces implantations.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

TORRECILLA Justine

@8 Habitante de Puichéric, j'emprunte très régulièrement cette route pour me rendre à La Redorte où j'interviens à titre professionnel. Je peux donc comprendre la nécessité de l'entretenir. En revanche, je suis absolument opposée à l'abattage de plus d'une centaine d'arbres pour effectuer ces travaux.,,,

Enfin, il est évident que l'élargissement de cette route va entraîner une augmentation de

la vitesse qui se répercutera immanquablement sur l'entrée du village où donne le parvis de l'école maternelle. La vitesse est déjà excessive à cet endroit, comme aux autres entrées du village d'ailleurs. Cette vitesse représente déjà un désagrément majeur dans le quotidien des puichéricois, en particulier des enfants, des personnes âgées, des personnes à mobilités réduites, des cyclistes.,,,

Nous sommes en 2021 : cessons de ressortir du tiroir de vieux projets anachroniques et adaptons-nous enfin aux enjeux d'aujourd'hui.

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

En ce qui concerne l'élargissement : cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

En ce qui concerne la position de l'école maternelle, elle se situe aujourd'hui à plus de 300 mètres de la fin du chantier et il est important que ses accès soient sécurisés... Ces 300 mètres sont limités à 50km/h avec un feu tricolore récompensant les conducteurs qui respectent la vitesse autorisée. Si cet équipement est insuffisant à faire ralentir les usagers, la commune qui exerce la police de circulation sur les routes départementales à l'intérieur de son agglomération peut réaliser des équipements de voirie (ralentisseurs, passages surélevés, chicanes, rétrécissement de chaussée...). Le Département est prêt à assister la commune pour tout aménagement de sécurité à proximité de l'école comme il le fait avec toutes les communes du département lors des dossiers de traverses d'agglomération. De plus il n'est pas impossible de penser qu'avec la création de la voie communale reliant le centre des pompiers à la route départementale, la limite d'agglomération soit avancée au-delà de ce carrefour, augmentant de fait la distance entre l'entrée de Puichéric et le parvis de l'école maternelle.

Avis du CE : la remarque du public est fondée. Le public met en avant l'opposition entre la recherche de confort de roulage et ses conséquences sur la vitesse, le danger de ces excès de vitesse à proximité de l'entrée du village et d'une école primaire. Couper les arbres n'apparaît pas au public comme faisant partie de cette équation et il s'agit pour lui d'une mauvaise raison : une amélioration du confort de roulage pourra provoquer une augmentation de la vitesse. La réponse du MO est très acceptable, en incluant les futurs aménagements à l'entrée de Puichéric.

TORRECILLA Romain

@32 Je déplore aussi qu'il n'y ai pas d'aménagement spécifique prévu (type rond-point). Il permettrait de faire la jonction entre la voie qui doit raccorder la caserne des pompiers et la départementale. Il jouerait aussi un rôle de régulateur de la vitesse des véhicules (qui, a n'en pas douter, sera augmentée par l'élargissement de la route) aux portes du village de Puichéric.

Réponse du MO : Le carrefour de l'étude d'opportunité de la voie d'accès à la caserne des pompiers présentée par le Syndicat Intercommunal de Cylindrage (pour le compte de la commune de Puichéric) aux services routes du département, en décembre dernier, est un carrefour plan classique et non un carrefour giratoire.

Un carrefour giratoire n'est pas un équipement de sécurité servant à réduire les vitesses (car les usagers se relancent une fois passés celui-ci), mais un équipement permettant de sécuriser des carrefours complexes en limitant la gravité des accidents. Dans le cas présent, afin de faire respecter la vitesse en dessous des 50 km/h, la commune a équipé la voie d'un feu tricolore récompensant les conducteurs qui respectent la vitesse autorisée. Si cet équipement est insuffisant à faire ralentir les usagers, la commune qui exerce la police de circulation sur les routes départementales à l'intérieur de son agglomération peut réaliser des équipements de voirie (ralentisseurs, passages surélevés, chicanes, rétrécissement de chaussée...) avec l'autorisation du Département.

En ce qui concerne l'élargissement : cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

THEME 02 POLLUTIONS

MOINET Kristel

@20 J'utilise fréquemment cette route pour me rendre à Trèbes. Je ne pense pas que l'élargissement soit nécessaire car il est déjà très difficile de rester à du 80 Km/h sur ces grandes lignes droites, la tendance étant à accélérer ce que nous faisons malheureusement sur le tronçon entre Puichéric et Marseillette. Le paysage dans la plaine est déjà très dégradé (monoculture de vigne, absence de haie, arbres, muret, zones pavillonnaires et commerciales à rallonge), vous nous proposez en plus de détruire de nombreux grands beaux arbres et élargir une route sur laquelle nous roulons déjà trop vite ! Nous n'avons pas besoin de cela : on a besoin de plus de bus et des pistes cyclables pour réduire la place de la voiture, nous avons besoin de places publiques, de lieux de rencontre, de chemins de balades. Et pour les voitures : il faut tout mettre en place pour qu'elles roulent plus lentement pour moins polluer, ne pas être un danger pour la vie (humaine et animale) et ne pas empêcher les habitants de se rencontrer dans et alentours des villages.

J'espère que cet élargissement ne verra pas le jour et que les finances publiques seront réorientées vers des projets qui ont du sens pour les habitants du Minervois et de Puichéric.

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 01 SECURITE @20 du même auteur
Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Mais, le MO ne répond pas aux conséquences du trafic automobile concernant spécifiquement la pollution liée à une vitesse supérieure qui résulterait de l'amélioration de la route.

THEME 03 ARBRES

*** Anonyme ***

@12 « Association Extinction Rébellion Aude » s'étant inscrit comme « anonyme » Ahurissant de voir de tels projets d'abattage d'arbres encore aujourd'hui.

Nous avons besoin des arbres pour nous protéger des futures canicules, tempérer le climat, nourrir les abeilles, servir de gîtes pour toute une biodiversité dont nous avons besoin, notamment pour l'agriculture par exemple.

De plus les alignements de platanes ont une valeur patrimoniale importante, nous avons le devoir de les préserver.

Réponse du MO : Le Département souhaite préciser que le projet a été conçu de telle sorte à préserver le maximum d'arbres sur cet itinéraire. Ainsi, sur les 176 présents, 89 sont prévus à l'abattage, 87 sont conservés. 287 replantations sont prévues : 172 arbres d'alignement (soit le double que ceux abattus) et 115 arbres sur le délaissé du bassin hydraulique, ainsi que 3,4km de haies entre lesdits arbres). De plus, le projet, suite aux

inventaires naturalistes, a fait l'objet d'une dispense d'étude d'impact par l'autorité environnementale, ayant considéré que "les impacts n'étaient pas significatifs"

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et il rappelle les bienfaits des arbres. La réponse du MO est argumentée et satisfaisante en précisant les replantations prévues. J'approuve la réponse du MO.

@15 Et ces arbres dont on sait parfaitement aujourd'hui les bienfaits qu'ils représentent pour la nature et l'homme en matière de fraîcheur due à l'ombrage, par le captage de CO2, l'effet brise-vent, et le refuge pour une certaine faune. „,les arbres n'ont pas pour habitude de traverser les routes. Arrêtons ces massacres d'arbres centenaires.

Réponse du MO : Le Département souhaite préciser que le projet a été conçu de telle sorte à préserver le maximum d'arbres sur cet itinéraire. Ainsi, sur les 176 présents, 89 sont prévus à l'abattage, 87 sont conservés. 287 replantations sont prévues : 172 arbres d'alignement (soit le double que ceux abattus) et 115 arbres sur le délaissé du bassin hydraulique, ainsi que 3,4km de haies entre lesdits arbres). De plus, le projet, suite aux inventaires naturalistes, a fait l'objet d'une dispense d'étude d'impact par l'autorité environnementale, ayant considéré que "les impacts n'étaient pas significatifs" Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et il rappelle les bienfaits des arbres. La réponse du MO est argumentée et satisfaisante en précisant les replantations prévues. J'approuve la réponse du MO.

@31 Bonjour, Je ne m'explique pas pourquoi il y a ces abattages d'arbres à proximité du Canal du Midi, et non la création d'une voie "retour" dans le sens Béziers vers Carcassonne de l'autre côté des arbres. L'ancienne voie côté Canal pouvant être reconfigurée en piste cyclable favorisant de fait l'aspect touristique, et s'inscrivant dans une démarche environnementale actuelle. On pourrait ainsi préserver un maximum d'arbres.

De même, après embranchement de La Redorte au niveau du pont sur l'argent double (pas sur), soit utilisé la vigne au lieu d'abattre les arbres en direction de Homps (Séquence 5,) en se décalant de 2/3 mètres supplémentaires ?

Réponse du MO : Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : Le MO ne répond pas aux questions sur la perte des arbres et sur la proposition d'utiliser la route comme piste cyclable. Je n'approuve pas la réponse du MO.

@4 Le projet lui-même dans tout son ensemble n'est absolument pas écologique et ne vise pas à réduction des effets négatifs du projet sur l'environnement

Le seul fait de la destruction totale de toute une allée de grands platanes (non malades) flore et faune comprise à proximité immédiate du Canal du Midi est incompréhensible. C'est stupéfiant de lire un projet qui prétend remettre l'écosystème en place après les travaux avec des jeunes plans de la pépinière départementale.

Réponse du MO : Le Département souhaite préciser que le projet a été conçu de telle sorte à préserver le maximum d'arbres sur cet itinéraire. Ainsi, sur les 176 présents, 89 sont prévus à l'abattage, 87 sont conservés. 287 replantations sont prévues : 172 arbres d'alignement (soit le double que ceux abattus) et 115 arbres sur le délaissé du bassin hydraulique, ainsi que 3,4km de haies entre lesdits arbres). De plus, le projet, suite aux inventaires naturalistes, a fait l'objet d'une dispense d'étude d'impact par l'autorité environnementale, ayant considéré que "les impacts n'étaient pas significatifs"

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

AGREMONT Agnès, association « La Plume au vent »

@14 refus de voir 111 platanes arrachés.

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021,

concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Avis du CE : je confirme la réponse du MO. Le public n'exprime qu'une opinion sans arguments.

ALEZANE

E24 Votre projet n'est pas cohérent : les gens vont rouler plus vite sur votre nouvelle route (qui aura couté 111 arbres saints) ,,,

Alors ayez la prudence de ne pas refaire cette jolie route qui est belle telle qu'elle est. Ayez la bonté d'épargner ces 111 arbres ,,,

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE E24. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

Association ASPPAR

E34 Bonjour, Merci de remettre la contribution de l'Association Pour la Protection des Arbres en bord des Routes (ASPPAR) à Monsieur le Commissaire enquêteur.

Cordiales salutations,

Chantal Fauché

présidente bénévole

Association Pour la Protection des Arbres en bord des Routes (ASPPAR)

Réponse du MO : N'appelle pas de réponse

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; l'analyse du fichier joint (cf Annexe 13) donne des arguments en faveur des arbres ; ils sont ici complètement oubliés, même si la déposition a été réalisée en doublon. Le MO aurait dû apporter une réponse incluant ces arguments.

Astre Nathalie

O2d : Madame Astre Nathalie représente son mari, Monsieur Didier Astre, gérant de l'entreprise Eaurizon, entreprise de location de canoë basée à Puichéric. Concernant les impacts environnementaux et en particulier l'abattage et le remplacement des arbres, elle se déclare favorable au projet.

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des

conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO. Ce professionnel du tourisme local accepte les impacts environnementaux.

BIGOT Xavier

@11Qu'il soit nécessaire de sécuriser la RD 610 est une chose mais le choix d'un élargissement en abattant 111 arbres est un choix incohérent.

Les services environnementaux rendus par ces arbres sont incalculables : ils sont un habitat faunistique, ils contribuent à la captation du carbone de l'air, au rafraîchissement de la route. Aucune plantation ne pourrait jamais compenser cette destruction.

Nous vivons sur un territoire où les grands arbres sont menacés et souffrent particulièrement du dérèglement climatique. Nous avons assisté à la disparition des ormes. Nous assistons à celle des platanes, des marronniers. Les chênes verts et les frênes donnent des signes de faiblesse... Au vu de cette situation, il est incompréhensible d'accentuer ce phénomène.

Réponse du MO : Le Département confirme que le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : je confirme les arguments du MO. Les impacts généraux sont ici balancés et justifiés par d'autres avantages humains.

BONNEFOY Mireille

@18 Pourquoi sacrifier des arbres qui participent à l'oxygénation de la planète en consommant du gaz carbonique sous le prétexte d'élargir une voie de circulation.

JE M'OPPOSE DONC A LA DESTRUCTION DE CES ARBRES (plus d'une CENTAINE).

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux

d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

CAMBRAY Thierry

@7 Bonjour, merci de bien revoir votre projet en considérant la sauvegarde des arbres bordant l'actuelle, RD610. Ils sont un véritable patrimoine pour notre région. Ce ne sont pas eux le danger mais les automobilistes.

Réponse du MO : Une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux

d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département,

fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, ce ne sont pas les arbres qui provoquent les accidents, mais leur proximité de la route les aggrave. La réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

Chasseny Bernard

O1c : Concernant l'abattage des arbres, il a également constaté que les nouvelles plantations n'ont pas toujours un grand succès (par exemple sur le trajet Marseillette – Puichéric, ou encore le long du canal par VNF).

Il demande que le minimum d'arbres soit abattu afin d'avoir un besoin de replantation limité. Il considère qu'il faut impérativement préserver les arbres existants, plutôt que d'avoir à les remplacer.

Il demande que le suivi de plantation, et en particulier l'arrosage durant l'été, soit réalisé avec une attention particulière, enfin d'améliorer la repousse des nouveaux plants.

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

En ce qui concerne l'entretien, il sera réalisé par le titulaire du marché plantation sur une période qui reste encore à définir. Le Département veillera à la bonne reprise des plants (période de garantie) et aux fréquences d'arrosage. Il est à noter d'un point de vue qualitatif qu'une grande partie des plants proviendra des pépinières départementales.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, mais la réponse du MO n'est pas satisfaisante. Il s'agit ici du suivi de replantation que le public estime insuffisant. Le suivi de replantation est indispensable, et je retiens l'idée du public.

COLOMBIES Myriam

@19 Je suis contre le fait de couper les platanes qui sont de vieux arbres et en plus des arbres sains qui ont échappé au chancre.... tout ça pour rouler mieux, dépenser de l'argent public et participer encore plus aux émissions de CO2!

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec la position tranchée du public, car les suivis de la DAAF montrent les dégâts du chancre coloré et les demandes d'abattages urgents (cf les annexes du Mémoire en réponse, annexe 14). Je confirme les arguments du MO en réponse directe avec l'observation.

DUC Marie

@25 Alors ayez la prudence de na pas toucher à cette jolie route qui est belle telle qu'elle est. Ayez la bonté d'épargner ces 111 arbres ;

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @25. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

FANETTE S

E9 Bonjour, De mon humble avis, abattre 111 arbres pour élargir une route n'est pas légitime face à ces quelques arguments : De nombreux habitats naturels de nombreuses espèces animales seront détruits Le paysage sera dégradé Les voitures rouleront plus vite !!! La lutte contre le dérèglement climatique ne sera pas respectée

Réponse du MO : Le Département confirme que le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des

études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la

sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

FAUCHÉ Chantal association ASPPAR

@33 AVIS de l'ASPPAR dans le cadre de l'enquête publique

Dans le cadre de l'enquête publique au sujet des futurs travaux d'élargissement de la RD 610 au niveau de Puichéric, vous êtes chargé de recueillir les avis du public sur ce projet. Veuillez ajouter celui de l'ASPPAR que je préside.

L'ASPPAR est une association dont l'objet est la préservation, sur tout le territoire national, des allées et alignements d'arbres qui accompagnent les voies de communications.

Un ouvrage public qui fait l'objet d'un arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique doit bien entendu respecter l'ensemble des lois de la République. Le préfet le rappelle d'ailleurs au début de son arrêté (le Code de l'environnement est d'ailleurs le premier de la liste des textes cités en appui de cet arrêté).

L'ASPPAR demande instamment que la déclaration d'utilité publique de ces travaux ne soit pas prononcée en l'état du projet. Les raisons de cette demande sont que le projet ne respecte pas le Code de l'Environnement et qu'il est donc notoirement entaché d'illégalité.

(lire la suite dans le fichier ci-joint, cf annexe 13)

Réponse du MO : Le Département confirme que le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : je confirme la réponse du MO.

G. Torres

RP2 : Monsieur G. Torres ayant habitant 16 Rue Fount de las Mascos a écrit le 25 mai 2021 : Plus de 80 arbres abattus. Nos ancêtres qui les ont plantés il y a plus de 60 ans vont se retourner dans leur tombe.

Peut-on envisager la création de bandes cyclables sur cette route très fréquentée par les cyclotouristes.

Sauf erreur, les plans présentés ne prévoient pas d'emprise pour le carrefour de la future voie d'accès de la caserne de pompiers.

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisfèront à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la

route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle. Concernant les bandes cyclables : Le projet n'intègre pas de bandes cyclables puisque la véloroute du Canal du midi va être réalisée dans les prochaines années. Ce projet consiste à créer une voie sur les berges du Canal du Midi destinée aux cyclistes et aux modes doux. Sur l'itinéraire la véloroute sera donc en parallèle de la RD610 entre Puichéric et La Redorte, et parfois même à une dizaine de mètres.

Effectivement les plans présentés ne tiennent pas compte de la future voie d'accès à la caserne des pompiers. Le projet de création de cette voie communale a été présenté au Département il y a quelques années par l'Agence Technique Départementale puis plus récemment par le Syndicat Intercommunal de Cylindrage. La dernière réunion en date du 1er décembre 2020 a fait ressortir que chronologiquement cette voie serait réalisée bien après la réalisation du chantier de la RD610 et que quelques adaptations géométriques devaient encore avoir lieu. A la suite de cette réunion, les plans du projet de la RD610 ont été fournis au SIC, en charge de l'étude de faisabilité de cette voie pour le compte de la commune de Puichéric, afin que celui-ci puisse se raccorder directement à la RD610. Le Département confirme bien que ces aménagements sont compatibles entre eux et que les travaux sont réalisables après le chantier de la RD610.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

GOUZE Philippe

@2 Je ne comprends pas quel est le nombre d'arbres abattus et ce qui est replanté à la place.

Dans la délibération du département de l'Aude, il est fait état de 89 arbres abattus (81 platanes et 8 frênes) alors que dans le dossier de demande d'autorisation environnemental, on note 102 platanes et 9 frênes soit 111 arbres.

On ne voit nulle part le nombre d'arbres replantés, leur taille, leur âge, leur espèce.

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être

préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.

- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Tous les éléments sur l'âge, la taille et les espèces des replantations sont détaillés dans l'Enquête Publique dans le dossier de passage en Commission Départementale de la Nature, des paysages et des Sites.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

Guy Maillol

RP4 : Monsieur Guy Maillol écrit le 1er juin 2021 :

59 – 60, années de passage aux Ponts et Chaussées. Administration rigide et bienveillante aux abords de nos routes. Fauchage individuel avec faux à la main. Nettoyage des « pontils » et entretien des « saignées » très efficaces en période de fortes pluies pour libérer le trop-plein d'eau sur nos routes.

J'ai participé et effectué en brigade cantonale à la plantation de nos chers platanes de la sortie de Puichéric, à l'embranchement de la Redorte.

Après lecture du projet du tracé pour rectifier cette portion de route, je suis consterné d'apprendre l'abattage (l'assassinat !) de nos platanes. Améliorer, mettre en valeur oui, mais pas abattre !

Peut-être avec plus de concertation en amont du projet, aurions-nous pu avoir une autre solution ? Conserver ces arbres, comme par exemple, ceux qui vivent face aménagement même route, en face de la casse Fongarro ?

Méditons et respectons la nature.

(L'arbre est un être humain qui se respecte)

Réponse du MO : Le Département souhaite préciser que le projet a été conçu de telle sorte à préserver le maximum d'arbres sur cet itinéraire. Ainsi, sur les 176 présents, 89 sont prévus à l'abattage, 87 sont conservés. 287 replantations sont prévues : 172 arbres d'alignement (soit le double que ceux abattus) et 115 arbres sur le délaissé du bassin hydraulique, ainsi que 3,4km de haies entre lesdits arbres).

De plus, les arbres présents, de par leur croissance, obstruent l'évacuation des eaux pluviales, engendrant donc plus de contraintes en cas d'intempéries.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, quoiqu'elle me semble un peu excessive, probablement impulsée par son histoire personnelle d'après ses dires. La réponse du MO est satisfaisante.

JOCTEUR MONRZIER Florence

@22 Je suis originaire du Minervois (Malves en Minervois) et compte m'installer à Laure Minervois prochainement en tant que paysagiste. Je ne vois pas comment de bétonner et de remplacer des arbres par de l'herbe va améliorer la gestion de l'eau !!! Est-ce que ceux qui ont prévu tout ça savent combien de litres les platanes sont capables d'absorber ? Est-ce qu'ils sont au courant que les arbres ont des racines qui permettent de maintenir les terres lors des crues ? A l'heure de l'écologie, il serait bon d'avoir une réflexion intelligente avec de vrais professionnels de terrain comme les élagueurs, les arboristes, les paysagistes... Il est temps je crois que l'homme commence à travailler avec la Nature plutôt que contre.

Une paysagiste qui en a marre de voir des abattages injustifiés, des massacres à la tronçonneuse sur des arbres qui n'ont pas besoin de nous pour se sécuriser,

Réponse du MO : Le bétonnage des 300ml de fossés est une mesure demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide. Initialement d'une longueur de 50 mètres, le Département en accord avec l'Agence Régionale de la Santé a proposé que cette longueur soit portée à 300 mètres afin d'intégrer la totalité du périmètre de protection du captage. Si une pollution accidentelle devait survenir, ces fossés équipés de vannes en bout permettraient de stocker la pollution pour l'évacuer par la suite et éviter ainsi qu'elle ne pénètre dans le périmètre de protection du captage. Tous les autres accotements du projet « bas-côtés » sont réalisées en terre végétale et enherbés sur 5 km. Comme vous pouvez le constater aujourd'hui de la sortie de Puichéric jusqu'à cette station, la présence des arbres dans les fossés, leurs faibles dimensionnements et la géométrie de la chaussée ne permettent pas un écoulement satisfaisant des eaux de ruissellement de la chaussée et plus particulièrement lors d'épisodes cévenols. Le projet améliorera grandement cette situation car la chaussée sera déportée vers le nord, permettant de recréer un fossé fonctionnel entre le bord chaussée sud et l'alignement de platanes existant et conserver dans sa totalité.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO. Cependant elle n'est pas en rapport avec le thème les bienfaits des arbres. NB le thème « eau » est plus loin. Je considère la présente réponse valable pour le thème eau.

KOOISTRA Aude

@37 Je suis totalement défavorable à ce projet d'agrandissement de la départementale que j'emprunte et que j'ai emprunté depuis que j'ai obtenu le droit de conduire.

Ce n'est en aucun cas la route ou les arbres qui rendent cette route dangereuse mais bien l'attitude des automobilistes.

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 01 SECURITE @37 du même auteur
Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

KOOISTRA Marcelle

@23 J'ai grandi à Puichéric et j'ai assisté à la disparition de tous les platanes de mon village et de ce département. C'est un crève-cœur d'avoir vu disparaître tous ces arbres.

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 01 SECURITE @23 du même auteur
Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Le MO n'a pas répondu à la question, sur le thème de la disparition d'arbres.

Luc Torrecilla

RP1 b Et surtout, prière de ne pas toucher aux arbres des deux côtés de la route (platanes âgés de 70 ans).

Petit rappel : « l'article L3 150 – trois du code de l'environnement : le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit ».

Réponse du MO : L'article L350-3 du code de l'environnement a effectivement donné un statut de protection aux plantations d'alignement en termes de patrimoine et de biodiversité, par la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. Les termes de cet article sont pris en compte par le Département depuis 2016 dans la gestion des plantations d'alignement appartenant au domaine public routier départemental, et de nombreuses actions sont faites en ce sens. Il est néanmoins mentionné dans ce même article que « des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction ». Dans ce cas précis, il s'agit bien d'une construction de route. Le Département s'est rapproché des services de l'Etat compétents durant toutes les phases d'études préalables afin de s'assurer du bon respect du code de l'environnement. Ainsi, la DREAL (autorité environnementale) a dispensé le projet de la réalisation d'une étude d'impact, par décision du Préfet de Région du 25 juin 2019, considérant que « les impacts du projet sur l'environnement n'étaient pas susceptibles d'être significatifs » au vu des conclusions des études environnementales réalisées. De même, le Ministère de la transition écologique a, dans le cadre de la demande d'autorisation de travaux en site classé, donné un avis favorable au projet, par le biais du permis d'aménager accordé le 16 juin 2021, considérant que « les arbres d'alignement abattus seront remplacés par de nouvelles plantations de manière à ce que l'alignement perdure... »

Avis du CE : je confirme la réponse du MO. Le public fait ici une confusion.

MOINET Kristel

@20 J'utilise fréquemment cette route pour me rendre à Trèbes. Le paysage dans la plaine est déjà très dégradé (monoculture de vigne, absence de haie, arbres, muret, zones pavillonnaires et commerciales à rallonge), vous nous proposez en plus de détruire de nombreux grands beaux arbres et élargir une route sur laquelle nous roulons déjà trop vite !

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Tous ces éléments plus en détail se trouvent dans le dossier d'Enquête Publique dossier « CDNPS ».

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

MORATO CARBOU Laurence

@36Pourquoi ne pas prendre en compte l'impact écologique, d'une part en préservant les arbres sains et en replantant d'autres essences sur le même lieu?

N'est il pas possible de recalibrer cette route sans abattre autant d'arbres?

Réponse du MO : Le Département confirme que le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Tous ces éléments plus en détail se trouvent dans le dossier d'Enquête Publique dossier « CDNPS ».

Cette route aura la même géométrie que les sections précédemment aménagées, elle est conçue de manière à être une route qui pardonne en laissant de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

Les aménagements des deux dernières sections réalisées par le Département en amont et en aval de Puichéric, dont la géométrie de la chaussée est la même que celle du futur projet, ont permis de réduire le nombre d'accidents puisqu'aucun accident n'a été enregistré (c'est-à-dire relevé par constat de Gendarmerie Nationale) depuis la réalisation de ces travaux alors que l'on comptabilisait 23 accidents sur le tronçon La Redorte/Homps avant 2010 et 25 accidents sur le tronçon Blomac/Puichéric avant 2014 (sources : SIG Département, fichiers Gendarmerie Nationale).

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et La Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossé, parapet ou glissières. Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

Pamela Asbury

O10c : Les arbres sont un patrimoine de la région, qu'il ne faut pas supprimer, car il faut garder ce paysage.

Elle se déclare totalement opposée à l'abattage des arbres. Elle ne croit pas à l'argument des arbres malades pour justifier leur abattage.

Elle regrette que les valeurs écologiques ne soient jamais favorisées, contrairement aux choix économiques.

Réponse du MO : Le Département confirme que le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code. Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, mais douter de la maladie des platanes est malheureusement erroné, comme le prouve un abattage urgent demandé par la DAAF (cf annexe 14). Ce n'est d'ailleurs pas le « prétexte » invoqué par le CD11, mais l'emplacement des arbres et de la chaussée, trop proches. La réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

Pascal Bessière

O11e : Concernant les replantations, il demande que les arbres ne soient pas plantés trop près les uns des autres.

Réponse du MO : Les arbres seront replantés à une distance supérieure à 4,00 mètres de la chaussée. Ils seront suffisamment espacés pour leurs bons développements en fonction des différentes espèces.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

PAVIE Pascal

@13 pour la beauté du paysage pour la biodiversité pour le climat pour le confort des cyclistes il ne faut pas couper les arbres de bordures de la rd610 ,

Réponse du MO : Le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

La véloroute Canal du Midi est en cours de réalisation, sur la zone elle bordera la RD610 de quelques mètres (section1) à une centaine de mètres (section2), permettant ainsi aux cyclistes et piétons de circuler en site propre sur les berges du Canal.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

Raymonde Jeannet

RP7a réfection de la RD 610 entre la Redorte et Puichéric est indispensable. Cependant abattre plus de 100 arbres est énorme. Il n'y a pas une alternative pour en préserver un maximum ?

Réponse du MO : Des variantes ont été étudiées, elles se trouvent dans le dossier d'Enquête Publique, dossier « Mémoire en réponse ». Pour des raisons d'impacts parfois importants sur le Canal du Midi, sur l'économie agricole, sur le foncier, sur l'hydraulique, sur l'environnement, sur le paysager, sur l'entretien ultérieur en exploitation et sur le volet financier certaines variantes ont été rejetées et ont conduit à la solution retenue.

Une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Tous ces éléments plus en détail se trouvent dans le dossier d'Enquête Publique dossier « CDNPS ».

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

Romain Torrecilla

O7b : Concernant les alignements des arbres, il reproche au projet de ne pas tenir compte de l'existant, ils sont importants pour le paysage, et pour les bienfaits écologiques.

Il estime que l'étude écologique a été complaisante.

Il regrette la suppression des alignements d'arbres non malades

Réponse du MO : Le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du

parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Tous ces éléments plus en détail se trouvent dans le dossier d'Enquête Publique dossier « CDNPS ».

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

TEUSCHL Dominica

@30 La DUP du projet d'aménagement ne peut pas être prononcée en raison du non respect flagrant de l'article L350-3 du Code de l'Environnement.

Le projet de travaux d'élargissement de la RD 610 entre les communes de Puichéric et la Redorte, sur une longueur de 5.370km, tel qu'il est présenté dans le dossier du Conseil Départemental de l'Aude et dans l'arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique, doit être totalement revu pour simplement être mis en conformité avec la Loi. En effet, l'article L 350-3 du Code de l'environnement, issu de la loi du 8 Aout 2016, institue une protection absolue des plantations d'alignement.

Article L350-3

Créé par LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 172

Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques.

Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres

mesures.

Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction.

Le fait d'abattre ou de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres donne lieu, y compris en cas d'autorisation ou de dérogation, à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur.

Remarque : la jurisprudence établie au sujet de cet article établit que la dérogation possible en cas de « construction » ne peut s'appliquer en cas de travaux routiers, ceux-ci n'étant nullement assimilables à une « construction ».

La lecture de cet article confirme bien qu'il n'est plus possible, depuis 2016 d'évoquer des problèmes de sécurité routière ou de commodité de travaux publics pour simplement se permettre de détruire un alignement d'arbres désormais protégés par la loi. Ce qui a pu être fait lors d'aménagements antérieurs à 2016, pour d'autres sections de cette route, n'est plus possible maintenant.

Les circonstances qui permettraient d'abattre les arbres en question sont uniquement d'ordre sanitaire (arbres affaiblis jugés dangereux par expertise, arbres atteints du chancre coloré). Avant toute décision d'abattage il est donc obligatoire de disposer d'un dossier d'expertise concluant à la nécessité d'abattre certains arbres pour des raisons de sécurité intrinsèque (arbres dangereux risquant de tomber sur la chaussée ou les propriétés voisines) ou des raisons sanitaires impérieuses (chancre coloré).

Le projet a été étudié uniquement avec une vision technicienne de l'aménagement et surtout sans comparer différentes solutions vis-à-vis des impératifs de la conservation des alignements de platanes, selon le concept « éviter, minimiser, compenser ». Il y aurait dû avoir :

- un scénario qui conserve les arbres existants (ou un maximum de ces arbres) parce qu'ils sont protégés par la loi (c'est l'option « éviter »),
- un scénario qui réduit au minimum l'impact sur les arbres (« minimiser »)
- un scénario qui compense partiellement ou intégralement les abattages par des replantations d'arbres d'alignement le long de la voie réaménagée. La loi ne permet pas d'autre alternative. Le projet, tel qu'il est mis à l'enquête doit être abandonné et remplacé par un autre qui respecte totalement le Code de l'environnement.

Remarque : comme la grande majorité des arbres (sauf dans le bourg) sont plantés unilatéralement du même côté il est par exemple tout à fait possible de réaménager la route sans toucher aux arbres existants. Le projet de DUP prévoit d'ailleurs que des emprises supplémentaires soient prélevées dans les propriétés riveraines pour réaliser les travaux, ça ne devrait donc pas poser de problème de réaménager la route sans toucher aux arbres existants...

ANALYSE DU DOCUMENT D'ETAT INITIAL ET DES MESURES COMPENSATOIRES PREVUES POUR LES ABATTAGES D'ARBRES D'ALIGNEMENT

L'état initial permet de compter plus de 190 platanes en alignement. L'état initial ne dresse nullement l'état sanitaire et mécanique de ces platanes. L'inventaire des mesures de protection existantes ne note jamais que les arbres d'alignement bénéficient automatiquement de la protection par l'article L350-3 du Code de l'environnement. Soit c'est une erreur manifeste de l'étude, soit le document date d'avant 2016 et n'a pas été mis à jour.

L'étude de l'état initial fait état du fait que la route se trouve dans un site classé protégé au titre du Code de l'Environnement. De ce fait, l'abattage des platanes bordant la route (et qui sont notoirement un élément emblématique de ce site classé, au même titre que les arbres qui bordent la Canal du Midi) aurait dû être considéré comme une altération importante du site classé et aurait dû faire l'objet de la procédure suivante : Dans le périmètre d'un site classé, toute modification de l'état ou de l'aspect des lieux est soumise à autorisation spéciale, délivrée selon la nature des travaux soit par le ministre des sites soit par le préfet de département (articles L. 341-10, R. 341-10 et R. 341-12 du code de l'environnement).29 mai 2017

Le projet fait état d'une centaine d'abattages de platanes, uniquement pour des raisons techniques et non sanitaires comme seules l'autorise l'article L350-3.

Certains arbres sont néanmoins préservés pour des raisons écologiques (présence de chiroptères protégés). Mais ils constituent une minorité

Les compensations prévues dans le projet paysager ne sont nullement de nature à satisfaire l'esprit de l'article L350-3. En effet, cet article est destiné à protéger les arbres d'alignement. Les arbres sont bien entendus mortels, mais l'article prévoit la pérennisation du « motif paysager » dans le temps. Une notice explicative de l'article L350-3, rédigée par le Ministère en novembre 2017 (voir en annexe), donne clairement les clefs pour lire correctement l'article en question. Les plantations compensatoires ne peuvent être que des « arbres d'alignement » et elles doivent se trouver en continuité avec le lieu des travaux. Il n'est donc nullement possible de compenser des abattages de platanes comme il est prévu ici par soit des haies, soit des alignements d'arbres de port et de grandeurs différentes (des érables champêtres qui dépassent à peine 10 m adultes ne sauraient remplacer des platanes qui montent à 30m !). La notice explicative insiste particulièrement sur la notion de préservation du « motif paysager ». Mais'est bien pourtant ce que décrit le projet paysager de cet aménagement : des replantations « variées ». Là aussi , il est donc flagrant que le projet paysager qui présente les nouvelles plantations comme des mesures compensatoires à l'abattage de platanes en alignement, n'est absolument pas conforme à l'article L350-3 du Code de l'environnement.

CONCLUSIONS

Ce projet d'aménagement de la RD 610 n'est absolument pas conforme au Code de l'Environnement dont il méconnaît l'article L350-3 portant sur la protection des arbres d'alignement et les articles L et R 341- 10 et – 12, portant sur la protection des sites classés. La DUP ne doit pas être adoptée sur le projet en l'état. Il doit être revu en respectant le

principe de la protection totale des arbres d'alignement existants.

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Tous les détails sur les éléments paysagers se trouvent dans le dossier d'enquête publique dossier CDNPS.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et il rappelle les cadres législatifs. Il me semble que l'analyse de la position juridique du présent projet est insuffisante, car les services de

l'Etat ont participé au montage du dossier. La réponse du MO est argumentée et satisfaisante en précisant les replantations prévues. J'approuve la réponse du MO.

TEUSCHL Dominica

@16 Je suis citoyenne de Puichéric et j'utilise souvent la RD610 dans les 4 différents directions ...Surtout qu'on sait que la seule chose qui ralentira un réchauffement climatique sont nos arbres et nos forêts! Là on veut abattre les 111 (ou 196, selon le dossier) arbres, qui bordent la route. ,,On voit d'ailleurs tout de suite, quand on lis la présentation du projet (fait par la préfecture de l'Aude), que les arbres et les habitats qu'ils représentent ,n' intéressent personne. ,, Pour qu'on obtienne le même microclimat qu'on a aujourd'hui autour de cette route, il faudra attendre 200 ans , pour que les arbres donne le même ombrage et pour que la faune/Avifaune/ Chiroptères se sont de nouveau installé.

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 01 SECURITE @30 et le 03 ARBRES
Mme TEUSCHL Dominica

Avis du CE : même avis que sur les autres réponses du MO.

TORRECILLA Justine

@8 Habitante de Puichéric, j'emprunte très régulièrement cette route pour me rendre à La Redorte où j'interviens à titre professionnel. Je peux donc comprendre la nécessité de l'entretenir. En revanche, je suis absolument opposée à l'abattage de plus d'une centaine d'arbres pour effectuer ces travaux.

Les services environnementaux rendus par ces arbres sont incalculables : ils sont un habitat faunistique, ils contribuent à la captation du carbone de l'air, au rafraîchissement de la route. Cette destruction serait une atteinte irréversible à la biodiversité et au climat, qu'aucune plantation ne pourrait jamais compenser.

Par ailleurs, cet alignement de platanes est l'un des derniers de la Minervoise, en raison de la politique inefficace et contre-productive de lutte contre le chancre coloré notamment sur les berges du Canal du Midi, et en raison de la politique désastreuse de destruction du patrimoine arboré le long des routes.

Dans les années 80, la route entre Puichéric et Carcassonne était entièrement ombragée. Ce patrimoine naturel est inestimable et contribue à l'activité touristique de notre région. À son identité visuelle et paysagère. Lorsque l'entrée de Puichéric sera aussi défigurée que celle de Carcassonne, l'attractivité touristique de la commune s'en trouvera diminuée d'autant.

Nous vivons sur un territoire où les grands arbres sont menacés et souffrent particulièrement du dérèglement climatique. Nous avons assisté à la disparition des ormes. Nous assistons à celle des platanes, des marronniers. Les chênes verts et les frênes donnent des signes de faiblesse... Au vu de cette situation, il est incompréhensible d'accentuer la désertification de notre territoire avec autant de désinvolture.

Nous sommes en 2021 : cessons de ressortir du tiroir de vieux projets anachroniques et adaptions-nous enfin aux enjeux d'aujourd'hui.

Réponse du MO : Le Département souhaite préciser que le projet a été conçu de telle sorte à préserver le maximum d'arbres sur cet itinéraire. Ainsi, sur les 176 présents, 89 sont prévus à l'abattage, 87 sont conservés. 287 replantations sont prévues : 172 arbres d'alignement (soit le double que ceux abattus) et 115 arbres sur le délaissé du bassin hydraulique, ainsi que 3,4km de haies entre lesdits arbres). De plus, le projet, suite aux inventaires naturalistes, a fait l'objet d'une dispense d'étude d'impact par l'autorité environnementale, ayant considéré que "les impacts n'étaient pas significatifs" .

Enfin, les platanes présents sur l'itinéraire, de par leur croissance, ont obstrué les fossés et gênent donc l'évacuation des eaux pluviales lors d'intempéries.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et il rappelle les bienfaits des arbres, le patrimoine et le paysage. La réponse du MO est argumentée et satisfaisante en précisant les replantations, ce qui signifie qu'il n'y aura pas de désertification. J'approuve la réponse du MO.

TORRECILLA Romain

@32 Dans un tel projet d'aménagement, la préservation des platanes devrait être une priorité. Outre l'impact environnemental lié à l'abattage, il y a l'impact paysager (non traité) et l'impact sociétal (certains puichéricois ont planté ces arbres, qui font partie du bien commun).

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du

parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, les bienfaits des arbres sont ici rappelés. La réponse du MO est argumentée et satisfaisante en précisant les replantations prévues.

ZO PONCET

E28 Non à l'abattage des arbres, ils sont précieux à de trop nombreux niveaux pour accepter des arguments économiques !

Réponse du MO : Le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être

préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.

- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Tous ces éléments plus en détail se trouvent dans le dossier d'Enquête Publique dossier « CDNPS ».

Avis du CE : la remarque du public est fondée, car trop souvent les aspects économiques priment sur les aspects environnementaux. Dans le présent projet les bienfaits apportés par les arbres sont assurés par leurs remplacement et même leur extension. Je considère que la réponse du MO est satisfaisante.

THEME 04 COÛTS

Chasseny Bernard

O1b : Il propose que le tracé de la route se rapproche au maximum du canal, pour éviter les impacts sur les propriétaires terriens de l'autre côté.

Réponse du MO : Le projet est conçu de la sorte

Avis du CE : je confirme les arguments du MO

COLOMBIES Myriam

@19 Je suis contre me fait de couper les platanes qui sont de vieux arbres et en plus des arbres sains qui ont échappé au chancre.... tout ça pour rouler mieux, dépenser de l'argent public et participer encore plus aux émissions de CO2!

Réponse du MO : Le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la

route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle. Tous ces éléments plus en détail se trouvent dans le dossier d'Enquête Publique dossier « CDNPS ».

Avis du CE : les arguments trop généralistes du MO ne sont pas adaptés à la présente question, car il ne répond pas à l'argument du coût pour les dépenses publiques.

Mon avis personnel est que la qualité des aménagements en suivant les règles de l'art de la voirie est primordiale. Tout en suivant ces contraintes, l'objet du présent projet est de réaliser le maximum de retombées positives pour un coût minimal, qu'il soit financier, humain, environnemental, patrimonial ou autre.

GOUZE Philippe

@3 Je n'ai vu nulle part évoqué les autres projets pouvant impacter ce projet d'élargissement :

la future déviation partant de cette route pour aller vers la rue du docteur Ferroul qui nécessitera (certainement) un rond-point,

l'effacement de la ligne haute tension qui entrainera sans doute une intervention (enfouissement) sur la route

Une coordination a minima me semblerait nécessaire et permettrait d'éviter de gaspiller l'argent public en faisant les choses les unes après les autres sans tenir compte des projets.

Réponse du MO : Effectivement les plans présentés ne tiennent pas compte de la future voie d'accès à la caserne des pompiers et de son carrefour plan. Le projet de création de cette voie communale a été présenté au Département il y a quelques années par l'Agence Technique Départementale puis plus récemment par le Syndicat Intercommunal de Cylindrage. La dernière réunion en date du 1er décembre 2020 a fait ressortir que chronologiquement cette voie serait réalisée bien après la réalisation du chantier de la RD610 et que quelques adaptations géométriques devaient encore avoir lieu. A la suite de cette réunion, les plans du projet de la RD610 ont été fournis au SIC, en charge de l'étude de faisabilité de cette voie pour le compte de la commune de Puichéric, afin que celui-ci puisse se raccorder directement à la RD610. Le Département confirme bien que ces aménagements sont compatibles entre eux et que les travaux sont réalisables après le chantier de la RD610.

En ce qui concerne l'effacement de la ligne haute tension, le Département ne connaît pas de projet ni de volonté d'enfouissement de cette ligne des exploitants du réseau.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

THEME 05 SERVICE PUBLIC

Astre Nathalie

O2b : Elle a constaté que lors des travaux précédents sur l'élargissement entre Marseille et Puichéric, la route a été totalement fermée à la circulation pendant plusieurs jours. Pour son trajet de récupération des canoés loués, M Astre nécessite un accès permanent à cette route.

Elle demande de garder la possibilité d'une circulation en alternance pendant la durée des travaux.

Réponse du MO : Après les travaux réalisés entre Marseillette et Blomac en 2011, le Département s'était engagé à ne plus fermer la RD610 à la circulation pour ses futurs travaux. Cela a déjà été le cas en 2014 lors de la réalisation du tronçon Blomac Puichéric. Pour ce nouvel aménagement la circulation sera maintenue par alternat sur l'ensemble du chantier.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

O2c : Madame Astre Nathalie représente son mari, Monsieur Didier Astre, gérant de l'entreprise Eaurizon, entreprise de location de canoë basée à Puichéric. Elle demande, se faisant ainsi le porte-parole de tous les professionnels de la zone concernée, à être informée des dates de début de travaux, de leur durée, des localisations et de l'importance des perturbations prévues pour le trafic. Elle réclame une information personnalisée pour chacun des professionnels, par exemple sous forme d'un e-mail, lors de chaque phase de travaux.

Réponse du MO : L'ensemble des travaux se déroulera sous circulation par alternats. Dès lors que l'ensemble des autorisations règlementaires auront été obtenues et délivrées, le Département se rapprochera de Mme Astre, porte-parole de tous les professionnels de la zone concernée, afin de déterminer en commun les modalités d'informations du chantier.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

CHAISE Fabienne

@5Hompsoise, j'emprunte deux fois par jour ce tronçon pour me rendre à Carcassonne où je travaille, j'ai alerté le département et ma commune sur la dangerosité de cette partie de route, parfois coupée car inondée. Les bas-côtés ont été refaits récemment mais cela n'a rien changé au danger pris en empruntant cette route majeure.

J'espère donc vite les travaux effectués, même si cela doit entraîner un détour par la Redorte , Rieux, Villegly etc..

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @5. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

Luc Torrecilla

RP1 : Monsieur Luc Torrecilla habitant 41 rue Félix Roquefort à Puichéric a écrit : Tenir compte de la future descente la distillerie vers la RD 610 (prévoir réserves de terrain pourraient éventuellement.)

Conserver un ou deux cabanons (le plus judicieux serait de conserver celui dont la façade est au midi sur la commune de la Redorte).

Réponse du MO : Le projet de création de cette voie communale a été présenté au Département il y a quelques années par l'Agence Technique Départementale puis plus récemment par le Syndicat Intercommunal de Cylindrage. La dernière réunion en date du 1er décembre 2020 a fait ressortir que chronologiquement cette voie serait réalisée bien après la réalisation du chantier de la RD610 et que quelques adaptations géométriques devaient encore avoir lieu. A la suite de cette réunion, les plans du projet de la RD610 ont été fournis au SIC, en charge de l'étude de faisabilité de cette voie pour le compte de la commune de Puichéric, afin que celui-ci puisse se raccorder directement à la RD610. Le Département confirme bien que ces aménagements sont compatibles entre eux et que les travaux sont réalisables après le chantier de la RD610.

En ce qui concerne les cabanons, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code, dans laquelle la reconstruction de 2 mazets est demandée sur la commune de la Redorte.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

THEME 06 AUTRES VOIES

A. d'Uston

RP6 Sur les parcelles A1157 et A1158, préserver le puits de la parcelle et les 2 passages + l'équipement de l'irrigation.

Sur les parcelles A1143 et A1145, préserver les passages existants et les équipements d'irrigation.

Sur la parcelle B0479, préserver le passage.

Réponse du MO : Sur les parcelles A1157 et A1158 le Département vous informe que les deux accès sur la RD610 seront conservés, que le puits sera impacté par les travaux et que les équipements d'irrigation seront déplacés en bordure du nouveau tracé. L'accès sur la parcelle B0479 sera également préservé. Cependant, bien que les équipements d'irrigation seront maintenus sur les parcelles A1143 et A1145 les accès sur la RD610 ne seront pas préservés. L'accès à ces parcelles se fera par les passages situés à proximité, présent sur les parcelles A1146 et A1140.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

Chasseny Bernard

O1d : Concernant les intersections des routes départementales locales, il a constaté que l'intersection de la RD610 avec la RD357 (intersection proche de Puichéric) était particulièrement dangereuse du fait du manque de visibilité en période de végétation (printemps, été, automne). Le triangle de visibilité est particulièrement réduit des deux

côtés, et la traversée de chaussée est délicate.

Il demande au service Routes du conseil départemental d'améliorer ce point noir de trafic.

Réponse du MO : Cette zone est traitée comme le reste du réseau départemental à savoir un débroussaillage en décembre et deux passes de fauchage généralement début mai et fin juin. Effectivement jusqu'à présent le traitement du triangle de visibilité n'était pas réalisé car il n'y avait pas de demande spécifique. Ce traitement sera désormais pris en compte.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

M. CLEMENT

RP5a Je ne suis pas né Puichéricois, donc je connais mal le village ! Mais je suis étonné qu'il n'y ait pas une cohérence foncière semble-t-il avec la future voie d'accès pompiers (emprise complémentaire pour un rond-point éventuel voir supra non prévu).

Réponse du MO : Effectivement les plans présentés ne tiennent pas compte de la future voie d'accès à la caserne des pompiers et de son carrefour plan. Le projet de création de cette voie communale a été présenté au Département il y a quelques années par l'Agence Technique Départementale puis plus récemment par le Syndicat Intercommunal de Cylindrage. La dernière réunion en date du 1er décembre 2020 a fait ressortir que chronologiquement cette voie serait réalisée bien après la réalisation du chantier de la RD610 et que quelques adaptations géométriques devaient encore avoir lieu. A la suite de cette réunion, les plans du projet de la RD610 ont été fournis au SIC, en charge de l'étude de faisabilité de cette voie pour le compte de la commune de Puichéric, afin que celui-ci puisse se raccorder directement à la RD610. Le Département confirme bien que ces aménagements sont compatibles entre eux et que les travaux sont réalisables après le chantier de la RD610.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

PÉANY Christine, Maire de Puichéric

@26 Dans le cadre de l'enquête publique en cours relative à l'élargissement de la RD 610, je vous informe d'un projet porté actuellement par la commune de Puichéric.

Il s'agirait de créer une voie qui relie le secteur de la distillerie/caserne (rue du Docteur Ferroul) à la RD 610.

Actuellement, les véhicules desservant cette zone d'activités passent devant notre école et circulent sur la rue étroite du Dr Ferroul.

Le fonctionnement de plusieurs structures implantés sur ce secteur nécessite le passage fréquent de véhicules imposants (engins agricoles, camions-bennes, véhicules de secours, etc.).

De plus deux projets sont à l'étude dans cette zone : une aire de lavage agricole et la construction d'un complexe plurifonctionnel, ce qui en renforcera la fréquentation.

Un accès direct vers la RD 610 permettrait de désengorger la circulation sur le secteur de l'école et dans les zones d'habitation, de sécuriser la circulation des nombreux piétons aux abords de l'école et de faciliter celle des véhicules de secours lors des interventions d'urgence des pompiers.

La commune a confié l'étude de faisabilité du projet au Syndicat Intercommunal de Cylindrage, dont extraits de plans ci-joint, et a également saisi les services d'Enedis.

Après examen des éléments de l'enquête publique, ce projet n'est a priori pas évoqué.

Mme Françoise Navarro-Estalle, conseillère départementale, a été informée de ce projet et devait échanger à ce sujet avec les services du Département afin qu'il soit inclus dans l'élargissement de RD 610.

Mme Hélène Sandragré, Présidente du Département, en a également été informée lors de sa visite dans notre commune le 3 septembre 2020.

Le conseil municipal de Puichéric souhaite obtenir la confirmation du Département que ce projet a été inclus dans l'élargissement de la RD 610 et que celui-ci sera réalisable, même après réalisation des travaux objets de cette enquête.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @26. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

Raymonde Jeannet

RP7b Suite au projet de la commune de créer une déviation G11x pour un accès direct « caserne des pompiers » RD 610 il n'y a pas de voie de dégagement ou rond-point prévu et noté sur ce projet d'élargissement de la RD 610.C6

Réponse du MO : Effectivement les plans présentés ne tiennent pas compte de la future voie d'accès à la caserne des pompiers et de son carrefour plan. Le projet de création de cette voie communale a été présenté au Département il y a quelques années par l'Agence Technique Départementale puis plus récemment par le Syndicat Intercommunal de Cylindrage. La dernière réunion en date du 1er décembre 2020 a fait ressortir que chronologiquement cette voie serait réalisée bien après la réalisation du chantier de la RD610 et que quelques adaptations géométriques devaient encore avoir lieu. A la suite de cette réunion, les plans du projet de la RD610 ont été fournis au SIC, en charge de l'étude de faisabilité de cette voie pour le compte de la commune de Puichéric, afin que celui-ci puisse se raccorder directement à la RD610. Le Département confirme bien que ces aménagements sont compatibles entre eux et que les travaux sont réalisables après le chantier de la RD610.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

Romain Torrecilla

O7e : Il demande que le projet intègre une limitation de vitesse à l'entrée de Puichéric, sous forme d'un rond-point, ce qui n'est pas prévu sur le projet.

Réponse du MO : Un rondpoint n'est pas un équipement pour limiter les vitesses. Les personnes se relancent par la suite. Voir guide atd. Financièrement important, réseau et arbres

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

SAUNIERE Franck

@6 Je me demandais si ces travaux auraient lieu un jour, pour moi qui emprunte cette route quotidiennement c'est une excellente nouvelle car l'état de ce tronçon est déplorable et extrêmement dangereux.

Je profite de ce message pour vous alerter également sur la dangerosité et l'état du tronçon entre Escales et la direction de Lezignan. Les différents "colmatages" réalisés à chaque printemps n'améliorent en rien la sécurité et l'état de cette chaussée. Les récents travaux réalisés pour le passage de la fibre n'ont fait qu'accentuer la dégradation de cette route.

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées. Nous prenons en compte votre alerte sur la RD127 entre Escales et Lezignan, cette portion sera examinée par la Division Territoriale Corbières Minervois en prévision du renouvellement des chaussées en enduit 2022.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

TORRECILLA Romain

@32 Je déplore aussi qu'il n'y ait pas d'aménagement spécifique prévu (type rond-point). Il permettrait de faire la jonction entre la voie qui doit raccorder la caserne des pompiers et la départementale.

Réponse du MO : Cette contribution est identique et du même auteur que la 01 SECURITE @32. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

THEME 07 PAYSAGE PATRIMOINE

*** Anonyme ***

@12 Ahurissant de voir de tels projets d'abattage d'arbres encore aujourd'hui..

De plus les alignements de platanes ont une valeur patrimoniale importante, nous avons le devoir de les préserver.

Réponse du MO : Cette contribution est identique et du même auteur que la 03 ARBRES @12. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Même si ici, l'argument porte sur l'impact au paysage et non seulement aux arbres.

@15 Pourquoi toujours chercher à maîtriser la nature, qui un jour ou l'autre, se rebiffe : ,, Et ces arbres dont on sait parfaitement aujourd'hui les bienfaits qu'ils représentent pour la nature et l'homme en matière de fraîcheur due à l'ombrage, par le captage de CO2, , l'effet brise-vent, et le refuge pour une certaine faune.

Réponse du MO : Cette contribution est identique et du même auteur que la 03 ARBRES @15. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Même si ici, l'argument porte sur l'impact au paysage et non seulement aux arbres.

@31 Bonjour, Je ne m'explique pas pourquoi il y a ces abattages d'arbres à proximité du Canal du Midi, et non la création d'une voie "retour" dans le sens Béziers vers Carcassonne de l'autre côté des arbres. L'ancienne voie côté Canal pouvant être reconfigurée en piste cyclable favorisant de fait l'aspect touristique, et s'inscrivant dans une démarche environnementale actuelle. On pourrait ainsi préserver un maximum d'arbres.

Réponse du MO : Cette contribution est identique et du même auteur que la 03 ARBRES @31. La réponse a déjà été donnée

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Même si ici, l'argument porte sur l'impact au paysage et non seulement aux arbres.

ALEZANE

E24 Votre projet n'est pas cohérent : „,Alors ayez la prudence de ne pas refaire cette jolie route qui est belle telle qu'elle est. Ayez la bonté d'épargner ces 111 arbres ;

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE E24. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Même si ici, l'argument porte sur l'impact au paysage et non seulement aux arbres.

Association ASPPAR

E34 Merci de remettre la contribution de l'Association Pour la Protection des Arbres en bord des Routes (ASPPAR) à Monsieur le Commissaire enquêteur.

Cordiales salutations,

Chantal Fauché

présidente bénévole

Association Pour la Protection des Arbres en bord des Routes (ASPPAR)

fichier en PJ cf annexe13

Réponse du MO : N'appelle pas de réponse

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; l'analyse du fichier joint (cf Annexe 13) donne des arguments en faveur du paysage ; ils sont ici complètement oubliés, même si la déposition a été réalisée en doublon. Le MO aurait dû apporter une réponse directement.

BONNEFOY Mireille

@17 Cesser de saccager la nature sous de faux prétextes, c'est une vraie mutilation qui a des répercussions de plus en plus évidentes sur notre environnement.

Réponse du MO : Cette contribution est identique et du même auteur que la 01 SECURITE E24. La réponse a déjà été donnée

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Mais l'argument porte ici sur les impacts sur le paysage. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

DUC Marie

@25 Votre projet n'est pas cohérent :

Alors ayez la prudence de ne pas toucher à cette jolie route qui est belle telle qu'elle est. Ayez la bonté d'épargner ces 111 arbres ;

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @25. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Mais l'argument porte ici sur les impacts sur le paysage. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

FANETTE S

E9 De mon humble avis, abattre 111 arbres pour élargir une route n'est pas légitime face à ces quelques arguments : Le paysage sera dégradé

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 03 ARBRES E9. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Mais l'argument porte ici sur les impacts sur le paysage. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

FAUCHÉ Chantal

@33 AVIS de l'ASPPAR dans le cadre de l'enquête publique

Objet : projet d'élargissement de la RD 610, au niveau de Puichéric (Aude)

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique au sujet des futurs travaux d'élargissement de la RD 610 au niveau de Puichéric, vous êtes chargé de recueillir les avis du public sur ce projet. Veuillez ajouter celui de l'ASPPAR que je préside.

L'ASPPAR est une association dont l'objet est la préservation, sur tout le territoire national, des allées et alignements d'arbres qui accompagnent les voies de communications.

Un ouvrage public qui fait l'objet d'un arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique doit bien entendu respecter l'ensemble des lois de la République. Le préfet le rappelle d'ailleurs au début de son arrêté (le Code de l'environnement est d'ailleurs le premier de la liste des textes cités en appui de cet arrêté).

L'ASPPAR demande instamment que la déclaration d'utilité publique de ces travaux ne soit pas prononcée en l'état du projet. Les raisons de cette demande sont que le projet ne respecte pas le Code de l'Environnement et qu'il est donc notoirement entaché d'illégalité.

AU MOTIF QUE (lire la suite dans le fichier ci-joint, cf Annexe 13)

Réponse du MO : Le Département confirme que le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1

du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

M V

E10 Ce projet va à l'encontre du bon sens commun pour les motifs suivants :

- dégradation du paysage,,,

Réponse du MO : Le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

MOINET Kristel

@20 J'utilise fréquemment cette route pour me rendre à Trèbes. ,,,"Le paysage dans la plaine est déjà très dégradé (monoculture de vigne, absence de haie, arbres, muret, zones pavillonnaires et commerciales à rallonge), vous nous proposez en plus de détruire de nombreux grands beaux arbres ,,,"Nous n'avons pas besoin de cela: on a besoin de plus de bus et des pistes cyclables pour réduire la place de la voiture, nous avons besoin de places publiques, de lieux de rencontre, de chemins de ballades. ,,,"

Réponse du MO : Cette contribution est identique et du même auteur que la 03 ARBRES @20. La réponse a déjà été donnée

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Mais l'argument porte ici sur les impacts sur le paysage. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

Pamela Asbury

O10 d: Il faut favoriser le tourisme, conserver le paysage, garder les arbres, limiter les éoliennes.

Réponse du MO : La RD610 est un axe important pour le tourisme puisqu'elle est la liaison historique entre Carcassonne et Béziers. Des infrastructures de qualité sont un argument important pour le tourisme.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

PAVIE Pascal

@13 pour la beauté du paysage pour la biodiversité pour le climat pour le confort des cyclistes il ne faut pas couper les arbres de bordures de la rd610 ,

Réponse du MO : Le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code. Enfin, il ne faut pas oublier que le Département est aussi porteur de la véloroute du Canal du Midi qui passera à court terme à quelques mètres de la RD610 en empruntant les berges du Canal du Midi.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

Romain Torrecilla

O7d : Il est très attaché au patrimoine naturel de ces alignements d'arbres, et il demande des précisions concernant les replantations : est-ce que les replantations auront lieu sur place, ou bien ailleurs comme mesure de compensation ?

Réponse du MO : Toutes les replantations auront lieu sur place en créant les alignements. Tous les éléments paysagers notamment le nombre et les espèces des arbres replantés sont dans le dossier d'Enquête Publique dossier "CDNPS"

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

ROMAINVILLE Michel

@29 Je suis totalement opposé à cet élargissement qui outre le fait de dégrader le paysage va avoir pour conséquence une augmentation de la vitesse de la circulation. Il s'agit bien d'une route "départementale" dont le caractère doit être préservé.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE@29, la réponse a déjà été apportée

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

Rosy et Jean Barthes

RP3b Par contre, peut-on conserver des arbres qui sont nécessaires et qui font partie de notre belle région.

Réponse du MO : En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles

de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.
- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

TEUSCHL Dominica

@30 La DUP du projet d'aménagement ne peut pas être prononcée en raison du non respect flagrant de l'article L350-3 du Code de l'Environnement.

Le projet de travaux d'élargissement de la RD 610 entre les communes de Puichéric et la Redorte, sur une longueur de 5.370km, tel qu'il est présenté dans le dossier du Conseil Départemental de l'Aude et dans l'arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique, doit être totalement revu pour simplement être mis en conformité avec la Loi. En effet, l'article L 350-3 du Code de l'environnement, issu de la loi du 8 Aout 2016, institue une protection absolue des plantations d'alignement.

Article L350-3

Créé par LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 172

Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques.

”

L'étude de l'état initial fait état du fait que la route se trouve dans un site classé protégé au titre du Code de l'Environnement. De ce fait, l'abattage des platanes bordant la route (et qui sont notoirement un élément emblématique de ce site classé, au même titre que les arbres qui bordent la Canal du Midi) aurait dû être considéré comme une altération importante du site classé et aurait dû faire l'objet de la procédure suivante : Dans le périmètre d'un site classé, toute modification de l'état ou de l'aspect des lieux est soumise à autorisation spéciale, délivrée selon la nature des travaux soit par le ministre des sites soit par le préfet de département (articles L. 341-10, R. 341-10 et R. 341-12 du code de l'environnement).29 mai 2017

Le projet fait état d'une centaine d'abattages de platanes, uniquement pour des raisons techniques et non sanitaires comme seules l'autorise l'article L350-3.

Certains arbres sont néanmoins préservés pour des raisons écologiques (présence de chiroptères protégés). Mais ils constituent une minorité

Les compensations prévues dans le projet paysager ne sont nullement de nature à satisfaire l'esprit de l'article L350-3. En effet, cet article est destiné à protéger les arbres d'alignement. Les arbres sont bien entendus mortels, mais l'article prévoit la pérennisation du « motif paysager » dans le temps. Une notice explicative de l'article L350-3, rédigée par le Ministère en novembre 2017 (voir en annexe), donne clairement les clefs pour lire correctement l'article en question. Les plantations compensatoires ne peuvent être que des « arbres d'alignement » et elles doivent se trouver en continuité avec le lieu des travaux. Il n'est donc nullement possible de compenser des abattages de platanes comme il est prévu ici par soit des haies, soit des alignements d'arbres de port et de grandeurs différentes (des érables champêtres qui dépassent à peine 10 m adultes ne sauraient remplacer des platanes qui montent à 30m !). La notice explicative insiste particulièrement sur la notion de préservation du « motif paysager ». Mais c'est bien pourtant ce que décrit le projet paysager de cet aménagement : des replantations « variées ». Là aussi, il est donc flagrant que le projet paysager qui présente les nouvelles plantations comme des mesures compensatoires à l'abattage de platanes en alignement, n'est absolument pas conforme à l'article L350-3 du Code de l'environnement.

CONCLUSIONS

Ce projet d'aménagement de la RD 610 n'est absolument pas conforme au Code de l'Environnement dont il méconnaît l'article L350-3 portant sur la protection des arbres d'alignement et les articles L et R 341- 10 et – 12, portant sur la protection des sites classés.

La DUP ne doit pas être adoptée sur le projet en l'état. Il doit être revu en respectant le principe de la protection totale des arbres d'alignement existants.

Réponse du MO : L'article L350-3 du code de l'environnement a effectivement donné un statut de protection aux plantations d'alignement en termes de patrimoine et de biodiversité, par la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. Les termes de cet article sont pris en compte par le Département depuis 2016 dans la gestion des plantations d'alignement appartenant au domaine public routier départemental, et de nombreuses actions sont faites en ce sens. Il est néanmoins mentionné dans ce même article que « des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction ». Dans ce cas précis, il s'agit bien d'une construction de route. Le Département s'est rapproché des services de l'Etat compétents durant toutes les phases d'études préalables afin de s'assurer du bon respect du code de l'environnement. Ainsi, la DREAL (autorité environnementale) a dispensé le projet de la réalisation d'une étude d'impact, par décision du Préfet de Région du 25 juin 2019, considérant que « les impacts du projet sur l'environnement n'étaient pas susceptibles d'être significatifs » au vu des conclusions des études environnementales réalisées.

De même, concernant le site classé, et le bon respect de l'article L341-10 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une demande d'autorisation de travaux en site classé. Néanmoins, conformément à l'article L425-1 du code de l'urbanisme, cette demande a été détachée de l'autorisation environnementale. Le dossier a été présenté en Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites (CDNPS, qui a par ailleurs été désignée autorité compétente pour les cas de dérogations intervenant dans le cadre de l'article L350-3 du code de l'environnement) et soumis à autorisation de niveau ministériel. Le Ministère de la transition écologique a donné un avis favorable au projet, par le biais du permis d'aménager accordé le 16 juin 2021, considérant que « les arbres d'alignement abattus seront remplacés par de nouvelles plantations de manière à ce que l'alignement perdure... » (Permis et avis du Ministère joints au présent dossier).

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

TEUSCHL Dominica

@16 Une autre question se pose par rapport à la proximité du Canal Du Midi (inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO) avec un enjeux touristique très fort. L'élargissement de la RD610 borde sur une longue partie le Canal et altérera forcément cette ambiance paysagère !!!!! La France a décidé d'engager des études sur l'insertion paysagère et architecturale du canal du Midi afin de conforter le dispositif actuel de protection des abords du canal et afin de conserver les caractéristiques du site et les préserver de modifications qui porteraient atteintes à la compréhension du canal.

Comme la route est à proximité du Canal et que le projet est inclus dans le Site Classé du Canal du Midi, est ce qu'il y a eu une autorisation spéciale de travaux délivré soit par le préfet soit par le ministre chargé des sites?

Pour plus d'inspirations je suggère la lecture du cahier de gestion du gouvernement concernant les abords du Canal du Midi (page 211 sur les routes):
http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20200103_cahier-de-gestion.pdf

Réponse du MO : Concernant le site classé, et le bon respect de l'article L341-10 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une demande d'autorisation de travaux en site classé. Néanmoins, conformément à l'article L425-1 du code de l'urbanisme, cette demande a été détachée de l'autorisation environnementale. Le dossier a été présenté en Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites (CDNPS, qui a par ailleurs été désignée autorité compétente pour les cas de dérogations intervenant dans le cadre de l'article L350-3 du code de l'environnement) et soumis à autorisation de niveau ministériel. Le Ministère de la transition écologique a donné un avis favorable au projet, par le biais du permis d'aménager accordé le 16 juin 2021, considérant que « les arbres d'alignement abattus seront remplacés par de nouvelles plantations de manière à ce que l'alignement perdure... » (Permis et avis du Ministère joints au présent dossier).

Avis du CE : la remarque du public est fondée, mais il y a une évolution des procédures. La réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

TORRECILLA Romain

@32 Dans un tel projet d'aménagement, la préservation des platanes devrait être une priorité. Outre l'impact environnemental lié à l'abattage, il y a l'impact paysager (non traité) et l'impact sociétal (certains puichéricois ont planté ces arbres, qui font partie du bien commun). Cet abattage est de plus, avec la crise climatique dans laquelle nous entrons, un acte absolument anachronique.

Réponse du MO : Le Département confirme que le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est argumentée et satisfaisante.

THEME 08 IMPACTS OISEAUX ET FAUNE

*** Anonyme ***

**@12 Association « Extinction Rébellion Aude » s'étant inscrit comme « anonyme »
Ahurissant de voir de tels projets d'abattage d'arbres encore aujourd'hui.**

Nous avons besoin des arbres pour nous protéger des futures canicules, tempérer le climat, nourrir les abeilles, servir de gîtes pour toute une biodiversité dont nous avons besoin, notamment pour l'agriculture par exemple.

Réponse du MO : Le Département confirme que le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Mais l'argument porte ici sur les impacts sur la biodiversité et les habitats. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

**@15 Pourquoi toujours chercher à maîtriser la nature, qui un jour ou l'autre, se rebiffe :
„Et ces arbres dont on sait parfaitement aujourd'hui les bienfaits qu'ils représentent pour la nature „, et le refuge pour une certaine faune. „, les arbres n'ont pas pour habitude de traverser les routes.**

Réponse du MO : Le Département confirme que le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

Association ASPPAR

E34 Merci de remettre la contribution de l'Association Pour la Protection des Arbres en bord des Routes (ASPPAR) à Monsieur le Commissaire enquêteur.

Cordiales salutations,

Chantal Fauché

présidente bénévole

**Association Pour la Protection des Arbres en bord des Routes (ASPPAR)
cf PJ annexe 13**

Réponse du MO : N'appelle pas de réponse

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

BIGOT Xavier

@11 Qu'il soit nécessaire de sécuriser la RD 610 est une chose mais le choix d'un élargissement en abattant 111 arbres est un choix incohérent.

Les services environnementaux rendus par ces arbres sont incalculables : ils sont un habitat faunistique, ils contribuent à la captation du carbone de l'air, au rafraîchissement de la route. Aucune plantation ne pourrait jamais compenser cette destruction. ,,,

Nous vivons sur un territoire où les grands arbres sont menacés et souffrent particulièrement du dérèglement climatique. Nous avons assisté à la disparition des ormes. Nous assistons à celle des platanes, des marronniers. Les chênes verts et les frênes donnent des signes de faiblesse... Au vu de cette situation, il est incompréhensible d'accentuer ce phénomène.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 03 ARBRES @11. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Mais l'argument porte ici sur les impacts sur la biodiversité des arbres. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

BONNEFOY Mireille

@17 Cesser de saccager la nature sous de faux prétextes, c'est une vraie mutilation qui a des répercussions de plus en plus évidentes sur notre environnement.

De plus nous ne sommes pas les seules créatures de cette planète exceptionnelle qui porte une multitude d'espèces vivantes.

Réponse du MO : Le Département confirme que le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

@18 Cesser de saccager la nature sous de faux prétextes, c'est une vraie mutilation qui a des répercussions de plus en plus évidentes sur notre environnement.

De plus nous ne sommes pas les seules créatures de cette planète exceptionnelle qui porte une multitude d'espèces vivantes.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 08 IMPACTS OISEAUX ET FAUNE @17. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO. Déposition en doublon.

FANETTE S

E9 De mon humble avis, abattre 111 arbres pour élargir une route n'est pas légitime face à ces quelques arguments : De nombreux habitats naturels de nombreuses espèces animales seront détruits

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 03 ARBRES E9. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Mais l'argument porte ici sur les impacts sur la biodiversité et les habitats. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

FAUCHÉ Chantal

@33AVIS de l'ASPPAR dans le cadre de l'enquête publique

Objet : projet d'élargissement de la RD 610, au niveau de Puichéric (Aude)

(lire la suite dans le fichier ci-joint en PJ cf annexe13

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 03 ARBRES @33 et 07 PAYSAGE PATRIMOINE @33. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Mais l'argument porte ici sur les impacts sur la biodiversité et habitats. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

JOCTEUR MONRZIER Florence

@22 Je suis originaire du Minervois (Malves en Minervois) et compte m'installer à Laure Minervois prochainement en tant que paysagiste. ,, A l'heure de l'écologie, il serait bon d'avoir une réflexion intelligente avec de vrais professionnels de terrain comme les élagueurs, les arboristes, les paysagistes... Il est temps je crois que l'homme commence à travailler avec la Nature plutôt que contre.

Une paysagiste qui en a marre de voir des abattages injustifiés, des massacres à la tronçonneuse sur des arbres qui n'ont pas besoin de nous pour se sécuriser,

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @22 et 03 ARBRES @22. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO. Mais l'argument porte ici sur les impacts sur la biodiversité. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

KOOISTRA Aude

@37 Des panneaux pour faire ralentir les gens sur les tronçons "dangereux" ne seraient-ils pas moins coûteux pour le département et ainsi permettre la sauvegarde des platanes et de toute la faune qui y niche et y gîte...

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @37. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

M V

E10 Ce projet va à l'encontre du bon sens commun pour les motifs suivants :,,,

- la destruction d'un habitat naturel pour de nombreuses espèces animales,,,,

Espérons que les décideurs auront la sagesse d'y sursoir pour que le département de l'Aude devienne un pionnier et un exemple dans la lutte pour le réchauffement climatique.

Réponse du MO : Le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

MORATO CARBOU Laurence

@36 Pourquoi ne pas prendre en compte l'impact écologique, d'une part en préservant les arbres sains et en replantant d'autres essences sur le même lieu?

Réponse du MO : Le Département confirme que le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

En ce qui concerne les arbres : une attention particulière a été portée dès le début des études à la conservation maximale du nombre des arbres le long de cette route :

- en déportant le plus souvent possible la chaussée du côté opposé aux alignements de platanes, mettant ainsi ces derniers hors des zones de sécurité de la chaussée,
- et en préservant les arbres présentant des cavités (ou en cours de formation) susceptibles de constituer des gîtes propices aux chiroptères et oiseaux cavicoles.

Toutefois sur l'ensemble du linéaire de 5.370 km, dans le cadre du présent dossier soumis à l'Enquête Publique il est prévu l'abattage de 89 arbres sur les 176 arbres existants. Aucun de ces arbres ne sert de gîte ou de site de nidification pour des chiroptères et oiseaux d'espèces protégées. Arbres abattus :

- 8 arbres au niveau de la station de pompage de Puichéric. Cette mesure a été demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide.
- 59 arbres (50 platanes et 9 frênes) sur la zone la plus proche du Canal du Midi, où le cavalier

borde l'accotement nord de la RD610. L'intégrité du Canal du Midi devant être préservée, l'élargissement n'était possible que du côté sud de la route c'est-à-dire celui de l'alignement des arbres.

- 22 arbres en fin de section situés dans le fossé et sur la zone de raccordement avec la route existante, coté est du projet, ne permettant pas d'assurer les dimensions minimales de la zone de sécurité requise pour ce type de route.

Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite.

Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DREAL Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet.

Le projet prévoit la replantation de :

- 172 arbres d'alignement pour recréer et compléter les alignements existants ;
- 115 arbres sur le délaissé du niveau du bassin hydraulique ;

La plantation de ces 287 arbres et les 87 arbres d'alignement préservés porteront le nombre total à 374 arbres, soit un peu plus de 2 fois le nombre initial d'arbres sur la section actuelle entre Puichéric et La Redorte. Toutes les plantations seront donc réalisées sur la RD610 et satisferont à la nécessaire diversification des essences par séquences, leçon de la maladie du platane quant à la mono-spécificité sur de grandes distances.

A ceci s'ajoutera la plantation de 3.4 km de haie entre les arbres d'alignement le long de la route pour assurer un corridor écologique en attendant que les arbres jouent ce rôle.

Tous ces éléments plus en détail se trouvent dans le dossier d'Enquête Publique dossier « CDNPS ».

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

PAVIE Pascal

@13 pour la beauté du paysage pour la biodiversité pour le climat pour le confort des cyclistes il ne faut pas couper les arbres de bordures de la rd610 ,

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 03 ARBRES @13 et dans le 07 PAYSAGE PATRIMOINE @13 du même auteur

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

ROMAINVILLE Michel

@29 je ne comprends pas qu'on puisse encore aujourd'hui proposer de tel projet alors que partout on tente de limiter l'impact des véhicules sur l'environnement et la qualité de vie des riverains.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @29. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

TEUSCHL Dominica

@16 On voit d'ailleurs tout de suite, quand on lit la présentation du projet (fait par la préfecture de l'Aude), que les arbres et les habitats qu'ils représentent ,n' intéressent personne. Ce qui est dit sur "l'habitat" (page 10) est complètement contradictoire. Quand on dit dans le texte: les enjeux de conservation des habitats naturels ou semi-naturels sont FAIBLES (en grandes lettres!!!!) car il concernent essentiellement des vignes subissant de nombreux traitement, veut dire, si on traduit les sens de la phrase: on s'en fout de ces habitats, car ils sont de toute façon empoisonnés par les traitement de la vigne (d'ailleurs la cave coopérative fait des grands efforts a remplacer les méthodes de production traditionnelles (chimique) par du BIO!) alors ça ne représente aucun intérêt de les préserver. Dans le deuxième alinéa on dit que les arbres ne sont pas utilisés comme gîte, ce qui est étonnant, car on peut voir à chaque printemps des choucas surtout dans les platanes bicentennaires. En même temps il est mentionné que le Minioptère de Schreibers utilise ces arbres comme corridor de déplacement. Tout le reste du volet Faune, Avifaune et Chiroptères représentent des enjeux fort mais on se demande : si c'est marqué sur ce papier, ça doit avoir un impact sur la prise de décision ! On ne peut quand même pas dire : on constate ceci et cela mais au final on rase tout et on élargit la route quand même !!! Pour qu'on obtienne le même microclimat qu'on a aujourd'hui autour de cette route, il faudra attendre 200 ans, pour que les arbres donnent le même ombrage et pour que les faune/Avifaune/ Chiroptères se sont de nouveau installé.

Réponse du MO : Le Département souhaite préciser que le projet a été conçu de telle sorte à préserver le maximum d'arbres sur cet itinéraire. Ainsi, sur les 176 présents, 89 sont prévus à l'abattage, 87 sont conservés. 287 replantations sont prévues : 172 arbres d'alignement (soit le double que ceux abattus) et 115 arbres sur le délaissé du bassin hydraulique, ainsi que 3,4km de haies entre lesdits arbres). De plus, figurent dans les dossiers présentés à l'enquête les études et conclusions des bureaux d'études spécialisés en environnement mandatés par le Département. Des inventaires naturalistes spécifiques aux arbres ont été réalisés, afin de bien appréhender les espèces et habitats pouvant être présents. Ces études ont été transmises à l'autorité environnementale, qui a dispensé le projet d'une étude d'impact, considérant que "les impacts sur les arbres n'étaient pas significatifs". En effet, ils ne servent pas de gîtes à des espèces patrimoniales ; concernant le Minioptère de Schreibers, il a été démontré que la ripisylve de l'Aude à proximité directe du projet servirait de substitut après les abattages.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

TORRECILLA Romain

@32 Dans un tel projet d'aménagement, la préservation des platanes devrait être une priorité. Outre l'impact environnemental lié à l'abattage, il y a l'impact paysager (non traité) et l'impact sociétal (certains puichéricois ont planté ces arbres, qui font partie du bien commun). Cet abattage est de plus, avec la crise climatique dans laquelle nous entrons, un acte absolument anachronique.

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 07 PAYSAGE PATRIMOINE @32 du même auteur

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

Romain Torrecilla

O7c : Il regrette l'impact écologique de cette suppression et en particulier sur les oiseaux, mais aussi sur les humains.

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 07 PAYSAGE PATRIMOINE @32 du même auteur

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

THEME 09 CLIMAT

*** Anonyme ***

@12 Association « Extinction Rébellion Aude » s'étant inscrit comme « anonyme »

Ahurissant de voir de tels projets d'abattage d'arbres encore aujourd'hui.

De plus les alignements de platanes ont une valeur patrimoniale importante, nous avons le devoir de les préserver.

Réponse du MO : Cette contribution est identique et du même auteur que la 03 ARBRES @12 et à la 07 PAYSAGE PATRIMOINE @12. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

@15 Pourquoi toujours chercher à maîtriser la nature, qui un jour ou l'autre, se rebiffe : ,, Et ces arbres dont on sait parfaitement aujourd'hui les bienfaits qu'ils représentent pour la nature et l'homme en matière de fraîcheur due à l'ombrage, par le captage de CO2, , l'effet brise-vent, et le refuge pour une certaine faune.

Réponse du MO : Cette contribution est identique et du même auteur que la 03 ARBRES @15 et à la 07 PAYSAGE PATRIMOINE @15 . La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : même avis que sur l'autre réponse du MO.

@21 Si on supprime les platanes sur cette portion de route, on supprime l'ombre et la fraîcheur généré par les arbres. Mieux que la clim. Surtout quand on en n'a pas. Et c'est déjà sec, chez nous alors en les enlevant, la terre va finir sèche comme un biscuit et on pompera encore un peu plus dans les cours d'eau environnant.

Réponse du MO : Le Département souhaite préciser que le projet a été conçu de telle sorte à préserver le maximum d'arbres sur cet itinéraire. Ainsi, sur les 176 présents, 89 sont prévus à l'abattage, 87 sont conservés. 287 replantations sont prévues : 172 arbres d'alignement (soit le double que ceux abattus) et 115 arbres sur le délaissé du bassin hydraulique, ainsi que 3,4km de haies entre lesdits arbres)

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est satisfaisante.

BIGOT Xavier

@11 Les services environnementaux rendus par ces arbres sont incalculables : ils sont un habitat faunistique, ils contribuent à la captation du carbone de l'air, au rafraîchissement de la route. Aucune plantation ne pourrait jamais compenser cette destruction.

Réponse du MO : Le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est argumentée mais insuffisante, concernant les impacts sur le climat.

BONNEFOY Mireille

@18 Pourquoi sacrifier des arbres qui participent à l'oxygénation de la planète en consommant du gaz carbonique sous le prétexte d'élargir une voie de circulation.

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 03 ARBRES @18 du même auteur

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est insuffisante, concernant les impacts sur le climat.

COLOMBIES Myriam

@19 Je suis contre me fait de couper les platanes qui sont de vieux arbres et en plus des arbres sains qui ont échappé au chancre.... tout ça pour rouler mieux, dépenser de l'argent public et participer encore plus aux émissions de CO2!

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 03 ARBRES @19 du même auteur

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est insuffisante, concernant les impacts sur le climat.

JOCTEUR MONRZIER Florence

@22 Je suis originaire du Minervois (Malves en Minervois) et compte m'installer à Laure Minervois prochainement en tant que paysagiste. ,, Je ne vois pas comment de bétonner et de remplacer des arbres par de l'herbe va améliorer la gestion de l'eau !!! Est-ce que ceux qui ont prévu tout ça savent combien de litres les platanes sont capables d'absorber ? Est-ce qu'ils sont au courant que les arbres ont des racines qui permettent de maintenir les terres lors des crues ? A l'heure de l'écologie, il serait bon d'avoir une réflexion intelligente avec de vrais professionnels de terrain comme les élagueurs, les arboristes, les paysagistes... Il est temps je crois que l'homme commence à travailler avec la Nature plutôt que contre.,,,

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @22 et 03 ARBRES @22. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est insuffisante, concernant les impacts sur le climat.

M V

E10 Ce projet va à l'encontre du bon sens commun pour les motifs suivants :

- respect des accords de Paris pour la lutte contre le dérèglement climatique, ...

- 1 arbre fait le travail de 5 climatiseurs ...

Réponse du MO : Le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est argumentée mais insuffisante, concernant les impacts sur le climat.

PAVIE Pascal

@13 pour la beauté du paysage pour la biodiversité pour le climat pour le confort des cyclistes il ne faut pas couper les arbres de bordures de la rd610 ,

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 03 ARBRES @13 et dans le 07 PAYSAGE PATRIMOINE @13 du même auteur

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est insuffisante, concernant les impacts sur le climat.

TEUSCHL Dominica

@16 Je suis citoyenne de Puichéric et j'utilise souvent la RD610 dans les 4 différents directions . ,,, Surtout qu'on sait que la seule chose qui ralentira un réchauffement climatique sont nos arbres et nos forêts! Là on veut abattre les 111 (ou 196, selon le dossier) arbres, qui bordent la route. On voit d'ailleurs tout de suite, quand on lit la présentation du projet (fait par la préfecture de l'Aude), que les arbres et les habitats qu'ils représentent, n'intéressent personne.

”

Réponse du MO : Le projet tel que présenté à l'enquête publique respecte le code de l'environnement. En effet, il a d'une part fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément à la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement. Il a également obtenu une dispense d'étude d'impact, conformément à l'article R122-2 du code susvisé, et suite à des études environnementales poussées réalisées par des bureaux d'études spécialisés pour le compte du Département. Enfin, concernant le patrimoine, le ministère de la transition écologique a délivré une autorisation spéciale de travaux en site classé, conformément à l'article L341-10 de ce même code.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est insuffisante, concernant les impacts sur le climat.

THEME 10 EAU

*** Anonyme ***

@15 Pourquoi toujours chercher à maîtriser la nature, qui un jour ou l'autre, se rebiffe : en bétonnant les bas-côtés, en forçant les évacuations qui un jour inondent les routes ?

Réponse du MO : Le bétonnage des 300ml de fossés est une mesure demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide. Initialement d'une longueur de 50 mètres, le Département en accord avec l'Agence Régionale de la Santé a proposé que cette longueur soit portée à 300 mètres afin d'intégrer la totalité du périmètre de protection du captage. Si une pollution accidentelle devait survenir, ces fossés équipés de vannes en bout permettraient de stocker la pollution pour l'évacuer par la suite et éviter ainsi qu'elle ne pénètre dans le périmètre de protection du captage. Tous les autres accotements du projet « bas-côtés » sont réalisées en terre végétale et enherbés sur 5 km. Comme vous pouvez le constater aujourd'hui de la sortie de Puichéric jusqu'à cette station, la présence des arbres dans les fossés, leurs faibles dimensionnements et la géométrie de la chaussée ne permettent pas un écoulement satisfaisant des eaux de ruissellement de la chaussée et plus particulièrement lors d'épisodes cévenols. Le projet améliorera grandement cette situation car la chaussée sera déportée vers le nord, permettant de recréer un fossé fonctionnel entre le bord chaussée sud et l'alignement de platanes existant et conserver dans sa totalité.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

@21 Si on supprime les platanes sur cette portion de route, on supprime l'ombre et la fraîcheur généré par les arbres. Mieux que la clim. Surtout quand on en n'a pas. Et c'est déjà sec, chez nous alors en les enlevant, la terre va finir sèche comme un biscuit et on pompera encore un peu plus dans les cours d'eau environnant.

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 09 CLIMAT @21 du même auteur

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

Association ASPPAR

E34 Merci de remettre la contribution de l'Association Pour la Protection des Arbres en bord des Routes (ASPPAR) à Monsieur le Commissaire enquêteur.

Cordiales salutations,

Chantal Fauché

présidente bénévole

Association Pour la Protection des Arbres en bord des Routes (ASPPAR)

cgf fichier en PJ annexe 13

Réponse du MO : N'appelle pas de réponse

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; l'analyse du fichier joint (cf Annexe 13) donne des arguments en faveur de la gestion de l'eau.

CHAISE Fabienne

@5 Hompoise, j'emprunte deux fois par jour ce tronçon pour me rendre à Carcassonne où je travaille, j'ai alerté le département et ma commune sur la dangerosité de cette partie de route, parfois coupée car inondée. Les bas-côtés ont été refaits récemment mais cela n'a rien changé au danger pris en empruntant cette route majeure. J'espère donc vite les travaux effectués, même si cela doit entraîner un détour par la Redorte , Rieux, Villegly etc..

Réponse du MO : Le Département se félicite de pouvoir, par ce projet, participer à la sécurisation de cette portion de route, tant par sa géométrie que par l'amélioration des conditions de visibilité notamment sur les accès privés et carrefour présents. Il pourra débiter les travaux dès lors que l'ensemble des autorisations réglementaires auront été obtenues et délivrées.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

CUELLAR Jacques

@27 l'ASA de Castelnaud - La Redorte dispose d'un réseau sous pression au droit de l'emprise des travaux d'élargissement de la RD 610. Vous trouverez en pièce jointe le plan des ouvrages de l'ASA. Il s'agit de canalisations de diamètres compris entre 75mm et 200 mm, enterrées à 1m de profondeur. Aussi, l'ASA dispose dans cette emprise de travaux de plusieurs bornes d'irrigation.

Il faudra prendre en compte ce réseau de l'ASA et les servitudes associées au moment de la réalisation des travaux.

Réponse du MO : Le Département travaillera en collaboration avec l'ASA pour prendre en compte son réseau d'irrigation et son déplacement.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

JOCTEUR MONRZIER Florence

@22 Je suis originaire du Minervois (Malves en Minervois) et compte m'installer à Laure Minervois prochainement en tant que paysagiste. ,, Je ne vois pas comment de bétonner et de remplacer des arbres par de l'herbe va améliorer la gestion de l'eau !!! Est-ce que ceux qui ont prévu tout ça savent combien de litres les platanes sont capables d'absorber ? Est-ce qu'ils sont au courant que les arbres ont des racines qui permettent de maintenir les terres lors des crues ? A l'heure de l'écologie, il serait bon d'avoir une réflexion intelligente avec de vrais professionnels de terrain comme les élagueurs, les arboristes, les paysagistes... Il est temps je crois que l'homme commence à travailler avec la Nature plutôt que contre.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @22 et 03 ARBRES @22. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur de la gestion de l'eau.. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

KOOISTRA Aude

@37 Pareillement le bétonnage sur 300 mètres de long me semble être une aberration lorsque l'eau ne s'infiltre déjà pas assez rapidement sur les bas côtés lors des épisodes cévenols que nous connaissons en automne....

Réponse du MO : Le bétonnage des 300ml de fossés est une mesure demandée dans le cadre du risque majeur de pollution dans l'arrêté préfectoral n°2013304-001 d'août 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du Puits de captage de la Pyramide. Initialement d'une longueur de 50 mètres, le Département en accord avec l'Agence Régionale de la Santé a proposé que cette longueur soit portée à 300 mètres afin d'intégrer la totalité du périmètre de protection du captage. Si une pollution accidentelle devait survenir, ces fossés équipés de vannes en bout permettraient de stocker la pollution pour l'évacuer par la suite et éviter ainsi qu'elle ne pénètre dans le périmètre de protection du captage. Tous les autres accotements du projet « bas-côtés » sont réalisées en terre végétale et enherbés sur 5 km. Comme vous pouvez le constater aujourd'hui de la sortie de Puichéric jusqu'à cette station, la présence des arbres dans les fossés, leurs faibles dimensionnements et la géométrie de la chaussée ne permettent pas un écoulement satisfaisant des eaux de ruissellement de la chaussée et plus particulièrement lors d'épisodes cévenols. Le projet améliorera grandement cette situation car la chaussée sera déportée vers le nord, permettant de recréer un fossé fonctionnel entre le bord chaussée sud et l'alignement de platanes existant et conserver dans sa totalité.

Avis du CE : la remarque du public est fondée, et la réponse du MO est très argumentée et satisfaisante.

Pascal Bessière

O11b : À la sortie de Puichéric, sur la section 1 du projet, il a constaté que la route était systématiquement inondée dès qu'il y avait un gros orage. Il demande l'amélioration des écoulements pour éviter les risques d'aquaplaning.

Réponse du MO : Effectivement à l'heure actuelle de la sortie de Puichéric jusqu'à la station de pompage, la présence des arbres dans les fossés, leurs faibles dimensionnements et la géométrie de la chaussée ne permettent pas un écoulement satisfaisant des eaux de ruissellement de la chaussée. Le projet améliorera grandement cette situation car la chaussée sera déportée vers le nord, permettant de recréer un fossé fonctionnel entre le bord chaussée sud et l'alignement de platanes existant et conserver dans sa totalité.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur du climat. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

THEME 11 PERSONNES HUMAINES

*** Anonyme ***

@31 Bonjour, Je ne m'explique pas pourquoi il y a ces abattages d'arbres à proximité du Canal du Midi, et non la création d'une voie "retour" dans le sens Béziers vers Carcassonne de l'autre côté des arbres. L'ancienne voie côté Canal pouvant être reconfigurée en piste cyclable favorisant de fait l'aspect touristique, et s'inscrivant dans une démarche environnementale actuelle. On pourrait ainsi préserver un maximum d'arbres.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 03 ARBRES @31. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

ALEZANE

E24 Votre projet n'est pas cohérent : les gens vont rouler plus vite sur votre nouvelle route (qui aura couté 111 arbres saints) et ils vont se faire du mal encore plus facilement (surtout les jeunes fonceurs qui sont de plus en plus nombreux !), d'autant plus qu'ils vont faire du mal aux automobilistes prudents qu'ils croisent en face d'eux, en roulant comme des fous...

Vous avez vu la circulaire du Ministère de l'Intérieur hier sur les rodéos automobiles sauvages, et bien votre projet de route améliorée va permettre beaucoup plus de rodéos sauvages, elle va mettre beaucoup de gens en danger !

Alors ayez la prudence de ne pas refaire cette jolie route qui est belle telle qu'elle est. Ayez la bonté d'épargner ces 111 arbres ; Ayez la bonté d'épargnez les bon conducteurs ; Epargnez vos enfants... (moi, je n'en ai pas).

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE E24. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

BONNEFOY Mireille

@17 De plus nous ne sommes pas les seules créatures de cette planète exceptionnelle qui porte une multitude d'espèces vivantes.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 08 IMPACTS OISEAUX ET FAUNE @17. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

CAMBRAY Thierry

@7 merci de bien revoir votre projet en considérant la sauvegarde des arbres bordant l'actuelle, RD610. Ils sont un véritable patrimoine pour notre région. Ce ne sont pas eux le danger mais les automobilistes.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @7. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

DUC Marie

@25 Votre projet n'est pas cohérent : les gens vont rouler plus vite sur votre nouvelle route (qui aura couté 111 arbres saints) et ils vont se faire du mal encore plus facilement (surtout les jeunes fonceurs qui sont de plus en plus nombreux !), d'autant plus qu'ils vont faire du mal aux automobilistes prudents qu'ils croisent en face d'eux, en roulant comme des fous...

Vous avez vu la circulaire du Ministère de l'Intérieur hier sur les rodéos automobiles sauvages, et bien votre projet de route améliorée va permettre beaucoup plus de rodéos sauvages, elle va mettre beaucoup de gens en danger !

Alors ayez la prudence de ne pas refaire cette jolie route qui est belle telle qu'elle est. Ayez la bonté d'épargner ces 111 arbres ; Ayez la bonté d'épargnez les bon conducteurs ; Epargnez vos enfants... (moi, je n'en ai pas).

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @25. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

KOOISTRA Aude

@37 Je ne vois pas comment, en rendant une route plus grande sa sécurité en serait augmenté? En acceptant cela c'est la vitesse des automobilistes qui va être augmentée pour sûr. Ce n'est en aucun cas la route ou les arbres qui rendent cette route dangereuse mais bien l'attitude des automobilistes.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @37. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

MARC ESTRADE

E35 Je suis utilisateur quotidien de cette route départementale, et depuis plusieurs décennies, pour venir travailler à La Redorte.

J'ai malheureusement été témoin sieurs accidents mortels, et il ne se passe pas une semaine, sans que je ne sois témoin d'une attitude dangereuse;

un dépassement sans visibilité, le croisement de 2 poids-lourds qui se touchent presque, un aqua-planning sur des eaux de ruissellement stagnantes sur le bas-coté, la surprise de "tomber" sur un tracteur roulant à 25Km/h, au détour d'un virage caché par les haies, ...

Malgré l'habitude, la peur d'être un jour, la victime ne me lâche pas.

Votre projet est un choix politique courageux, une réalisation qui va sauver des vies et permettre aux conducteurs de rouler sans stress et surement mieux, et un projet admirable d'un point de vue environnemental de par le nombre des replantations .

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE E35. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

MOINET Kristel

@20 on a besoin de plus de bus et des pistes cyclables pour réduire la place de la voiture, nous avons besoin de places publiques, de lieux de rencontre, de chemins de balades. Et pour les voitures : il faut tout mettre en place pour qu'elles roulent plus lentement pour moins polluer, ne pas être un danger pour la vie (humaine et animale) et ne pas empêcher les habitants de se rencontrer dans et alentours des villages.

J'espère que cet élargissement ne verra pas le jour et que les finances publiques seront réorientées vers des projets qui ont du sens pour les habitants du Minervois et de Puichéric.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @20. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

MORATO CARBOU Laurence

@36 Pourquoi ne pas avoir prévu un rondpoint ou des ralentisseurs pour prévenir d'autres accidents, de piétons cette fois ci. Je rappelle que l'école se situe à l'entrée du village.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @36. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

PAVIE Pascal

@13 pour la beauté du paysage pour la biodiversité pour le climat pour le confort des cyclistes il ne faut pas couper les arbres de bordures de la rd610 ,

Réponse du MO : Les réponses ont été apportées dans le 03 ARBRES @13 et dans le 07 PAYSAGE PATRIMOINE @13 du même auteur

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

PÉANY Christine, Maire de Puichéric

@26 Dans le cadre de l'enquête publique en cours relative à l'élargissement de la RD 610, je vous informe d'un projet porté actuellement par la commune de Puichéric.

Il s'agirait de créer une voie qui relie le secteur de la distillerie/caserne (rue du Docteur Ferroul) à la RD 610.

Actuellement, les véhicules desservant cette zone d'activités passent devant notre école et circulent sur la rue étroite du Dr Ferroul.

Le fonctionnement de plusieurs structures implantés sur ce secteur nécessite le passage

fréquent de véhicules imposants (engins agricoles, camions-bennes, véhicules de secours, etc.). De plus deux projets sont à l'étude dans cette zone : une aire de lavage agricole et la construction d'un complexe plurifonctionnel, ce qui en renforcera la fréquentation.

Un accès direct vers la RD 610 permettrait de désengorger la circulation sur le secteur de l'école et dans les zones d'habitation, de sécuriser la circulation des nombreux piétons aux abords de l'école et de faciliter celle des véhicules de secours lors des interventions d'urgence des pompiers.

La commune a confié l'étude de faisabilité du projet au Syndicat Intercommunal de Cylindrage, dont extraits de plans ci-joint, et a également saisi les services d'Enedis.

Après examen des éléments de l'enquête publique, ce projet n'est a priori pas évoqué.

Mme Françoise Navarro-Estalle, conseillère départementale, a été informée de ce projet et devait échanger à ce sujet avec les services du Département afin qu'il soit inclus dans l'élargissement de RD 610.

Mme Hélène Sandragne, Présidente du Département, en a également été informée lors de sa visite dans notre commune le 3 septembre 2020.

Le conseil municipal de Puichéric souhaite obtenir la confirmation du Département que ce projet a été inclus dans l'élargissement de la RD 610 et que celui-ci sera réalisable, même après réalisation des travaux objets de cette enquête.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @26. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

ROMAINVILLE Michel

@29 je ne comprends pas qu'on puisse encore aujourd'hui proposer de tel projet alors que partout on tente de limiter l'impact des véhicules sur l'environnement et la qualité de vie des riverains.

Réponse du MO : Cette contribution est la même et du même auteur que la 01 SECURITE @29. La réponse a déjà été donnée.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

TEUSCHL Dominica

@30 La DUP du projet d'aménagement ne peut pas être prononcée en raison du non respect flagrant de l'article L350-3 du Code de l'Environnement.

Le projet de travaux d'élargissement de la RD 610 entre les communes de Puichéric et la Redorte, sur une longueur de 5.370km, tel qu'il est présenté dans le dossier du Conseil Départemental de l'Aude et dans l'arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique, doit être totalement revu pour simplement être mis en conformité avec la Loi. En effet, l'article L 350-3 du Code de l'environnement, issu de la loi du 8 Aout 2016, institue une protection absolue des plantations d'alignement.

Article L350-3

Créé par LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 172

Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques.

Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures.

Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction.

Le fait d'abattre ou de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres donne lieu, y compris en cas d'autorisation ou de dérogation, à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur.

Remarque : la jurisprudence établie au sujet de cet article établit que la dérogation possible en cas de « construction » ne peut s'appliquer en cas de travaux routiers, ceux-ci n'étant nullement assimilables à une « construction ».

La lecture de cet article confirme bien qu'il n'est plus possible, depuis 2016 d'évoquer des problèmes de sécurité routière ou de commodité de travaux publics pour simplement se permettre de détruire un alignement d'arbres désormais protégés par la loi. Ce qui a pu être fait lors d'aménagements antérieurs à 2016, pour d'autres sections de cette route, n'est plus possible maintenant.

Les circonstances qui permettraient d'abattre les arbres en question sont uniquement d'ordre sanitaire (arbres affaiblis jugés dangereux par expertise, arbres atteints du chancre coloré). Avant toute décision d'abattage il est donc obligatoire de disposer d'un dossier d'expertise concluant à la nécessité d'abattre certains arbres pour des raisons de sécurité intrinsèque (arbres dangereux risquant de tomber sur la chaussée ou les propriétés voisines) ou des raisons sanitaires impérieuses (chancre coloré).

Le projet a été étudié uniquement avec une vision technicienne de l'aménagement et surtout sans comparer différentes solutions vis-à-vis des impératifs de la conservation des alignements de platanes, selon le concept « éviter, minimiser, compenser ». Il y aurait dû avoir : - un scénario qui conserve les arbres existants (ou un maximum de ces arbres) parce qu'ils sont protégés par la loi (c'est l'option « éviter »),

- un scénario qui réduit au minimum l'impact sur les arbres (« minimiser »)

- un scénario qui compense partiellement ou intégralement les abattages par des replantations d'arbres d'alignement le long de la voie réaménagée. La loi ne permet pas d'autre alternative.

Le projet, tel qu'il est mis à l'enquête doit être abandonné et remplacé par un autre qui respecte totalement le Code de l'environnement.

Remarque : comme la grande majorité des arbres (sauf dans le bourg) sont plantés unilatéralement du même côté il est par exemple tout à fait possible de réaménager la route sans toucher aux arbres existants. Le projet de DUP prévoit d'ailleurs que des emprises supplémentaires soient prélevées dans les propriétés riveraines pour réaliser les travaux, ça ne devrait donc pas poser de problème de réaménager la route sans toucher aux arbres existants..

ANALYSE DU DOCUMENT D'ETAT INITIAL ET DES MESURES COMPENSATOIRES PREVUES POUR LES ABATTAGES D'ARBRES D'ALIGNEMENT

L'état initial permet de compter plus de 190 platanes en alignement. L'état initial ne dresse nullement l'état sanitaire et mécanique de ces platanes. L'inventaire des mesures de protection existantes ne note jamais que les arbres d'alignement bénéficient automatiquement de la protection par l'article L350-3 du Code de l'environnement. Soit c'est une erreur manifeste de l'étude, soit le document date d'avant 2016 et n'a pas été mis à jour.

L'étude de l'état initial fait état du fait que la route se trouve dans un site classé protégé au titre du Code de l'Environnement. De ce fait, l'abattage des platanes bordant la route (et qui sont notoirement un élément emblématique de ce site classé, au même titre que les arbres qui bordent la Canal du Midi) aurait dû être considéré comme une altération importante du site classé et aurait dû faire l'objet de la procédure suivante : Dans le périmètre d'un site classé, toute modification de l'état ou de l'aspect des lieux est soumise à autorisation spéciale, délivrée selon la nature des travaux soit par le ministre des sites soit par le préfet de département (articles L. 341-10, R. 341-10 et R. 341-12 du code de l'environnement).29 mai 2017

Le projet fait état d'une centaine d'abattages de platanes, uniquement pour des raisons techniques et non sanitaires comme seules l'autorise l'article L350-3.

Certains arbres sont néanmoins préservés pour des raisons écologiques (présence de chiroptères protégés). Mais ils constituent une minorité

Les compensations prévues dans le projet paysager ne sont nullement de nature à satisfaire l'esprit de l'article L350-3. En effet, cet article est destiné à protéger les arbres d'alignement. Les arbres sont bien entendus mortels, mais l'article prévoit la pérennisation du « motif paysager » dans le temps. Une notice explicative de l'article L350-3, rédigée par le Ministère en novembre 2017 (voir en annexe), donne clairement les clefs pour lire correctement l'article en question. Les plantations compensatoires ne peuvent être que des « arbres d'alignement » et elles doivent se trouver en continuité avec le lieu des travaux. Il n'est donc nullement possible de compenser des abattages de platanes comme il est prévu ici par soit des haies, soit des alignements d'arbres de port et de grandeurs différentes (des érables champêtres qui dépassent à peine 10 m adultes ne sauraient remplacer des platanes qui montent à 30m !). La notice explicative insiste particulièrement sur la notion de préservation du « motif paysager ». Mais'est bien pourtant ce que décrit le projet paysager de cet aménagement : des replantations « variées ». Là aussi , il est donc flagrant que le projet paysager qui présente les nouvelles plantations comme des mesures compensatoires à l'abattage de platanes en alignement, n'est absolument pas conforme à l'article L350-3 du Code de l'environnement.

CONCLUSIONS

Ce projet d'aménagement de la RD 610 n'est absolument pas conforme au Code de l'Environnement dont il méconnaît l'article L350-3 portant sur la protection des arbres d'alignement et les articles L et R 341- 10 et – 12, portant sur la protection des sites classés.

La DUP ne doit pas être adoptée sur le projet en l'état. Il doit être revu en respectant le principe de la protection totale des arbres d'alignement existants.

Réponse du MO : La question de la protection des arbres en matière de biodiversité et de patrimoine (article L350-3 du code de l'environnement) a été prise en compte dans l'ensemble des dossiers environnementaux du projet.

Avis du CE : je ne suis pas d'accord avec le MO ; les arguments portent ici en faveur des impacts humains. Une réponse spécifique aurait été souhaitable.

Réponses aux questions du commissaire enquêteur - PV de synthèse

CE1 : Justificatif du projet ; créer un tableau synthétique des évènements justifiant le projet (liste des accidents depuis les 15 dernières années, localisation, causes identifiées, conséquences sur la vie humaine...).

Réponse du Département :

Sur les 32 accidents recensés sur la section entre Puichéric et la Redorte, 13 ont eu lieu entre véhicules (PL, VL, tracteur, cyclos), 11 contre arbres et 8 contre fossés, parapets ou glissières.

Ces accidents ont causé 9 morts et 44 blessés.

Avis du CE : je suis satisfait de la réponse du MO : ces justificatifs sont essentiels pour expliciter le projet.

Date	Lieux	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés légers	Type de collision
07/01/1995	PR 18+500		1	1	VL contre arbre
22/04/1996	PR 20+280		1		VL contre talus_fossé
10/06/1997	PR 20+500		1		VL contre VL par côté
14/09/1997	PR 19+500			1	VL contre talus_fossé
12/01/1998	PR 19+600			2	VL contre VL frontal
01/02/1998	PR 18+600	1			VL contre talus_fossé
18/10/1998	PR 22+250			1	VL contre arbre
24/11/1999	PR 20+493			1	VL contre PL par l'arrière
07/01/2000	PR 18+450		1		VL contre arbre
11/03/2000	PR 21+200			1	VL
16/03/2000	PR 17+225			1	VL contre VL par côté
22/07/2000	PR 22+150			1	VL contre cyclomoteur frontal
04/12/2001	PR 22+500		1		VL contre VL par côté
27/06/2002	PR 20+500		1		VL contre vélo
08/05/2002	PR 19+600		1		VL contre parapet
30/05/2002	PR 22+150	1			VL contre arbre
17/12/2002	PR 17+225	1		1	VL contre VL frontal
25/01/2003	PR 18+250	1			VL contre arbre
15/09/2003	PR 18+500		1		VL contre tracteur par l'arrière
29/06/2004	PR 19+300			2	VL contre VL frontal
03/04/2005	PR 18+400			1	VL contre arbre
12/03/2006	PR 20+500		2		VL contre arbre
23/06/2006	PR 18+000		1		VL contre arbre
30/06/2007	PR 20+450			5	VL contre VL par côté
12/04/2008	PR 19+515	1			VL contre arbre
25/05/2008	PR 19+700	2			VL contre arbre
27/06/2008	PR 22+000		1	1	VL contre VL frontal
02/03/2009	PR 18+000		4		VL contre arbre
28/04/2010	PR 20+600	1		1	VL contre VL par l'arrière
17/08/2017	PR 22+500		1	1	VL contre VL par l'arrière
26/01/2019	PR 21+700	1	2	3	VL contre glissières
07/05/2019	PR 21+800		1		VL contre VL par côté
	32 accidents	9	20	24	

CE2 : Justificatif du projet : quelles autres alternatives ont-elles été étudiées, par ex passage en 3 voies, profilages alternatifs, voies d'évitement et d'attente pour les tracteurs souhaitant traverser la chaussée ... ?

Réponse du Département : les éléments se trouvent dans le mémoire en réponse aux compléments demandés au dossier d'Autorisation Environnementale, fichier 3 *mémoire en réponse*. Dès 2010, des variantes ont été étudiées et travaillées avec les services de l'Etat. Les quatre variantes portaient essentiellement sur la section de route la plus proche du Canal du Midi : du puits de la pyramide au carrefour avec la RD72 à La Redorte.

- Variante 1 : la chaussée existante était élargie vers le Canal du Midi, en empiétant sur une partie du cavalier.
- Variante 2 : la chaussée existante était élargie du côté opposé au Canal du Midi.

- **Variante 3** : le recalibrage de la chaussée actuelle à une seule voie de circulation dans le sens Béziers Carcassonne et la création d'une nouvelle voie au sud dans les parcelles viticoles pour le sens Carcassonne Béziers.
- **Variante 4** : la création d'une voie nouvelle à double sens au sud du projet dans les parcelles viticoles.

Pour des raisons d'impacts parfois importants sur le Canal du Midi, sur l'économie agricole, sur le foncier, sur l'hydraulique, sur l'environnement, sur le paysager, sur l'entretien ultérieur en exploitation et sur le volet financier, les variantes 1, 3 et 4 ont été écartées et la variante 2 retenue pour le projet (voir plan et profils en travers). Pour les autres sections du projet, amont et aval à la zone longeant le Canal du Midi, il a été fait le choix, dès le départ, de maintenir une cohérence d'itinéraire de la RD610 avec les tronçons déjà réalisés par le Département (de La Redorte à Homps en 2010 et de Blomac à Puichéric en 2014). A savoir l'élargissement de la route actuelle, par demi-chaussée ou poutres de rives, en privilégiant la réutilisation maximale de l'ancienne infrastructure et le maintien de l'alignement de platanes lorsque cela était possible. Le Département ne pouvant porter financièrement la création d'une voie nouvelle de 5,370 km, qu'elle soit unie ou bidirectionnelle, ces variantes n'ont pas été étudiées.

Sur l'ensemble du projet est appliqué le concept de « route qui pardonne » tel qu'il est défini dans le guide de traitement des obstacles latéraux sur routes principales hors agglomération du SETRA. L'infrastructure est donc conçue de manière à laisser de part et d'autre de la chaussée une zone de sécurité de 4 mètres libre de tout obstacle afin qu'un véhicule sortant de la chaussée puisse se rattraper sans percuter un obstacle. Le concept de « route qui pardonne » correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers. Une bonne part des sorties de route sont liées à des fautes banales, voire bénignes a priori (une étourderie ou une inattention, un assoupissement...), pas forcément à un comportement hautement délictueux (emprise alcoolique, vitesse excessive). En outre, la sortie peut résulter d'une tentative d'évitement d'un animal errant, d'un autre véhicule se déportant, de la perte de contrôle consécutive à l'éclatement d'un pneu, etc...

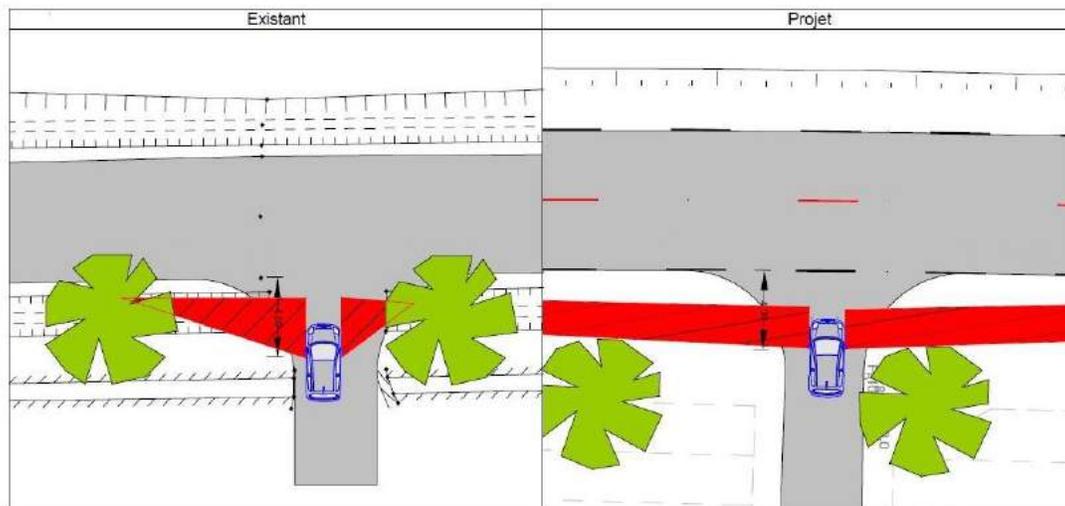
Les plans et profils en travers de ces variantes se trouvent dans le dossier 3. *mémoire en réponse*.

Avis du CE : je suis satisfait de la réponse du MO : ces justificatifs sont essentiels pour expliciter le projet.

CE3 : Il est fait mention à de nombreuses reprises de risques importants d'accidents, il ne ressort pas clairement à la lecture du/des documents d'une amélioration des conditions d'entrée/sortie des viticulteurs dans leurs accès à leurs parcelles agricoles. Ajouter une notice explicative complémentaire notamment pour les accès d'engins agricole.

Réponse du Département : aujourd'hui, dans l'état actuel, de nombreux accès ne satisfont pas aux conditions de visibilité requises pour ce type de route. En effet, la visibilité sur la RD610 et vice versa sur l'accès est obstruée par la présence d'arbres dans les premiers mètres de part et d'autre de l'accès empêchant toute vision du trafic circulant sur la chaussée. Dans l'état futur, afin de satisfaire aux conditions de visibilité tous les accès seront dépourvus de tout obstacle

(arbres, murets...) dans les 4 premiers mètres en retrait du bord de la chaussée afin d'obtenir une vision suffisante pour ce type de RD (entre 133 mètres et 178 mètres). Les alignements des platanes seront plantés au-delà de ces 4 mètres.



Avis du CE : je suis satisfait de la réponse du MO .

CE4 : Il est mentionné une étude de trafic routier à raison de 5200 véhicules / jour, dont 10% de camions. A t'on un détail en fonction des saisons (période touristique, vendanges, ...) ? et dans ce cas trafic d'engins agricoles ?

Réponse du Département : des comptages temporaires ont été réalisés, au carrefour de la RD610 et de la RD11, en janvier 2012 sur une période de 14 jours et en mars 2019 sur une période 4 jours. La zone d'étude est encadrée par 3 compteurs permanents (2 sur la RD610 et un sur la RD11) qui enregistrent le trafic journalier sur ces deux axes et permettent d'avoir une idée sur l'évolution du trafic estival (+20%) ou en période des vendanges (+6%). Malheureusement, le Département ne possède que des compteurs permettant de classer les

véhicules en fonction de leurs longueurs et non en fonction de la nature du véhicule. Il est donc impossible de différencier le trafic des camions à celui des engins agricoles.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO

CE5 : Il est fait mention d'une indemnisation de 1,2€/m² des parcelles expropriées. Il n'y a pas de détail en fonction des cépages, classification (AOP, ...) ? As t'on fait une étude d'impact de ce choix sur la viabilité des exploitations agricoles ?

Réponse du Département : le prix de 1,20 € de la vigne a été estimé par le pôle évaluation de la DGFP (service des Domaines). Il s'agit, à ce stade de la procédure, d'une estimation globale. Ce n'est qu'après une visite approfondie des lieux et rencontres avec les propriétaires concernés que le Département sera en mesure d'obtenir tous les éléments pour les transmettre à la DGFP aux fins d'une évaluation détaillée et au plus juste. La viabilité des exploitations est traitée dans l'enquête parcellaire agricole jointe au présent dossier d'Enquête Publique.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO. Le projet pouvant encore être partiellement modifié pour répondre aux demandes du public

CE6 : Absence de planning des travaux précis, peut-on avoir un prévisionnel des travaux et notamment en période estivale et de vendanges ? Il est mentionné un début des travaux (abattages des arbres) dès juin 2021, la suite n'est pas détaillée, mais une date de fin est précisée. Ce planning s'appuie-t-il sur les séquences détaillées dans l'étude paysagère ?

Réponse du Département : p14 du dossier DUP, il est mentionné que l'ouvrage débute en juin mais pas les abattages des arbres. L'étude paysagère retenue est celle présentée lors de la CDNPS du 16 novembre 2020 qui se trouve à la fois dans le mémoire en réponse aux compléments de la DDTM d'août 2020 mais aussi dans l'autorisation spéciale de travaux en site classé obtenue le 22 avril 2021 et dans le Permis d'Aménager accordé le 16 juin 2021. Le planning s'appuie essentiellement sur les engagements que le Département a décidé de mettre en œuvre dans le cas des mesures d'évitement et de réduction des effets négatifs du projet sur l'environnement en phase chantier et exploitation (ces éléments ont participé à la dispense d'étude d'impact du 25 juin 2019 délivrée par le Préfet de la région Occitanie), avec un abattage des arbres de septembre à octobre, hors période de reproduction des oiseaux afin de réduire les risques de destruction de nichées. La circulation sera maintenue sur la route par alternat durant tout le chantier y compris pendant la période des vendanges. Ce phasage permet aussi de maintenir la période de vendanges libre de travaux. De plus, les travaux de l'élargissement de l'ouvrage ont été calés en périodes de basses eaux afin d'éviter au maximum le risque de crue, voire d'inondation.

Ce planning prévisionnel est bien évidemment soumis à l'obtention de toutes les autorisations réglementaires.

PLANNING PREVISIONNEL TRAVAUX RD610																											
Travaux RD610 Puichéric la Redorte	2021							2022														2023					
	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J		
Déplacement des réseaux																											
Travaux sur ouvrage d'art: élargissement de l'ouvrage sur le Narval																											
Travaux d'abattage des arbres d'alignement autorisés uniquement de septembre à octobre (oïsaux et chiroptères)																											
Travaux de terrassement, chaussée et assainissement																											
Aménagements paysagers et mesures environnementales (transplantation aristoloche)																											

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO. Les calendriers de l'enquête ont pu être resserrés pour ne pas perdre une année.

CE7 : Il est fait mention du traitement du pont du RIVASSEL avec des codes RAL, préciser si ce choix est lié à une charte graphique, homogénéité avec d'autres sites, ... ?

Réponse du Département : le dossier est passé en CDNPS le 16 novembre 2020. L'inspectrice des sites a souhaité que cet ouvrage et celui qui le succède au niveau de l'Argent Double soient équipés non pas de garde-corps double fonction mais de parapets en pierre. Cette remarque a été reprise dans l'autorisation de travaux en site classé du 22 avril 2021 et dans le permis d'aménager accordé au projet le 16 juin 2021.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

CE8 : De nombreux platanes et frênes vont être abattus, préciser la solution envisagée s'il est découvert de nouveaux arbres atteints par le chancre ?

Réponse du Département : le chancre coloré ne touche que les platanes, pas les frênes. La procédure est conforme à l'arrêté du 22 décembre 2015 relatif à la lutte contre Ceratocystis platani, agent pathogène du chancre coloré du platane. Les prélèvements sont effectués par le FREDON Montpellier (Fédérations Régionales de Défense contre les Organismes Nuisibles), si ceux-ci sont positifs, la DRAAF (Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt) Montpellier édicte au Département les prescriptions d'abattage. Les fosses pour l'incinération seront celles utilisées antérieurement et déjà présentes à proximité du site. Depuis deux ans, sur ces deux dernières sections, 19 platanes infectés par le chancre ont été abattus. La proximité avec les autres arbres laisse à craindre une propagation du parasite. Un nouveau foyer de contagion vient d'être notifié par la DRAAF Occitanie le 25 mai 2021, concernant 6 arbres sur la première section du projet (cf courrier ci-joint).

Avis du CE : je ne prends acte de la réponse du MO. Malheureusement, la maladie des platanes s'étend.

CE9 : La protection des sources et notamment du captage de « La Pyramide », n'est pas claire notamment après mention des effondrements de terre végétale, inondations, pluviométrie

importante, ... et de la protection notamment du siphon. Il est également fait mention d'un vaste complexe hydraulique utilisé par une « ... exploitation agricole intensive ... », il est demandé de souligner dans la notice explicative une mention spécifique sur ce thème.

Réponse du Département : Le projet prévoit de protéger le captage en eau potable de « La Pyramide » par la réalisation de fossés bétonnés. Le bétonnage des fossés permettra d'imperméabiliser ces derniers et ainsi d'éviter que des polluants viennent s'infiltrer près du captage. Il est prévu de bétonner, de part et d'autre de la chaussée, les fossés dans le périmètre de protection rapprochée du captage de la Pyramide, soit 650ml de fossé (300 ml + 350 ml). Cf dossier d'autorisation environnementale.

Avis du CE : je ne prends acte de la réponse du MO, elle me satisfait.

CE10 : Je demande un examen attentif de l'observation 06 concernant la séquence 5 du projet.

Réponse du MO :

Rappel de l'observation 06 : lors d'un entretien téléphonique avec le commissaire enquêteur, un correspondant souhaitant rester anonyme s'interroge sur la séquence éviter réduire compenser (ERC) du projet. En particulier, sur la séquence 5, il demande pour quelle raison le tracé de la route n'est pas décalé vers le nord, afin d'éviter l'abattage de 22 platanes. Il considère qu'il serait possible d'éviter ces abattages puis les replantations nécessaires dont les reprises ne sont pas toujours garanties. Il demande une nouvelle étude pour cette portion de route de moins de 500 m.

Séquence éviter, réduire, compenser (ERC), en particulier la séquence 5 :

Les impacts d'un projet sur l'environnement peuvent entraîner une dégradation de la qualité environnementale. Une infrastructure routière entrainera potentiellement des terrassements, une artificialisation des sols, une destruction de certains écosystèmes, une fragmentation de certains corridors écologiques...

La Séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être évités, ni suffisamment réduits. Elle dépasse la seule prise en compte de la biodiversité pour englober l'ensemble des thématiques de l'environnement.

Les mesures de la séquence ERC sont toujours conçues en réponse à un impact potentiel identifié sur une cible donnée (par exemple, une zone humide, une espèce faunistique ou floristique particulière). C'est pourquoi la séquence ERC doit être mise en œuvre sur la base de l'évaluation des impacts du projet sur des enjeux environnementaux hiérarchisés.

Deux études faune et flore ont été réalisées par deux bureaux d'études différents dans le cadre du projet d'élargissement de la RD610. Un premier diagnostic écologique réalisé en octobre 2014, puis un diagnostic écologique complémentaire des alignements de platanes, ciblé sur les chiroptères et les oiseaux en décembre 2018. Les conclusions de ces deux études et les engagements pris par le Département à mettre en œuvre des mesures d'évitement et de réduction des effets négatifs du projet sur l'environnement, la préservation du captage de la Pyramide et l'impact paysager limité du projet ont amené l'Autorité Environnementale à considérer que les impacts prévisibles du projet sur l'environnement n'étaient pas susceptibles

d'être significatifs, et à décider, le 25 juin 2019, que le projet ne nécessitait pas d'étude d'impact dans le cadre de l'instruction du dossier d'examen au cas par cas en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

Sur la séquence 5, les deux études Faune / Flore ont démontré :

- **Qu'aucune espèce utilisant l'alignement des 22 platanes comme habitat et présentant un enjeu de conservation notable n'avait été observé.**
- **Que le seul arbre potentiellement gîte n'était pas utilisé par les chauves-souris (arbres relativement jeunes et présentant globalement peu de cavités et dont la majorité de celles-ci restent encore peu profondes et donc peu propices aux chiroptères).**

Ces constats ont permis de proposer, pour la séquence 5, les mesures de réduction R2 (réalisation d'un corridor de déplacement) et R6 (mise en place d'un encadrement écologique du chantier) validées par l'Autorité Environnementale le 25 juin 2019.

Raisons pour lesquelles le tracé n'est pas décalé vers le nord :

Le choix de la solution de la séquence 5 portée à l'enquête publique a découlé de plusieurs critères :

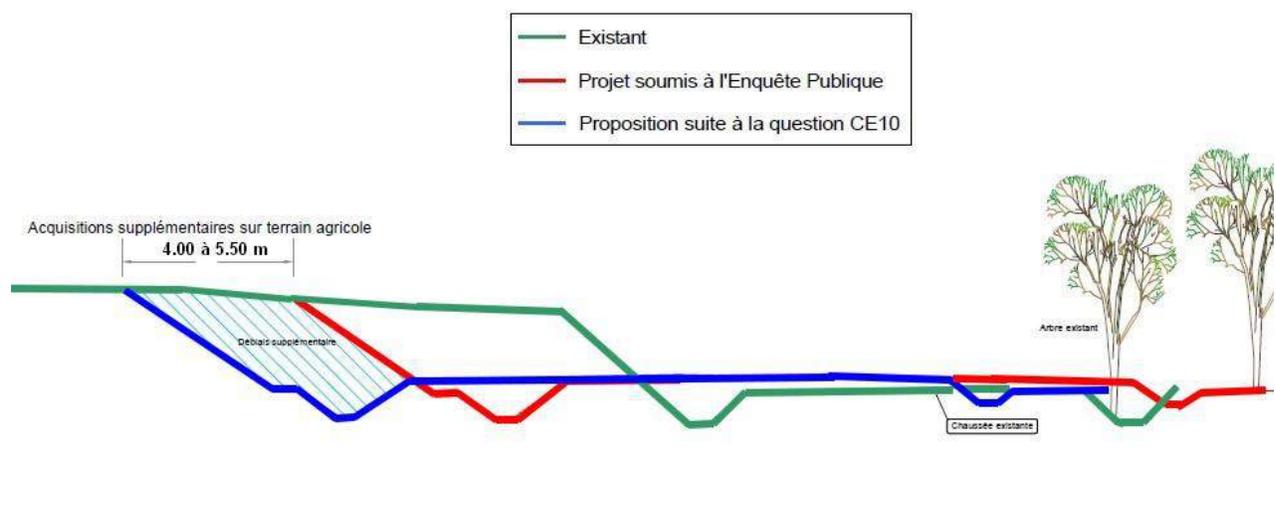
- **La volonté de limiter le nombre d'accidents sur obstacles en créant une zone de sécurité d'au moins 4 mètres de part et d'autre de la chaussée. 60 % des accidents répertoriés (19 sur 32) entre Puichéric et La Redorte sont contre des obstacles proches de la chaussée (arbres, parapets...).**
- **La volonté d'avoir le plus faible impact sur les exploitations agricoles riveraines, en limitant les acquisitions foncières sur le projet et les distances de raccordement à la section précédemment réalisée coté Homps afin d'éviter de nouvelles acquisitions sur des parcelles déjà impactées lors du précédemment aménagement.**
- **Le fait que le chancre coloré soit toujours présent sur le secteur. Un foyer impactant 17 arbres est présent à quelques centaines de mètres au niveau l'ouvrage d'art sur L'argent double et il est fort probable que les 22 platanes de cette séquence soient infectés dans les années qui arrivent, comme l'a été l'alignement qui existait et qui le séparait de l'Argent double. Pour rappel depuis 2018, où une procédure de suivi du chancre coloré a été mise en place, 19 arbres ont été abattus et un nouveau foyer vient d'être répertorié par le DREAL Occitanie pendant l'enquête publique.**
- **Les conclusions des différentes études Faune/Flore n'ont pas montré d'enjeu fort sur les arbres. Ces 22 arbres relativement jeunes sont peu utilisés car ils portent peu de cavités et la majorité d'entre-elles sont peu profondes.**
- **L'économie de la ressource, en réutilisant au maximum la chaussée existante et en limitant au strict nécessaire les mouvements de terre, notamment le volume de matériaux de déblais.**
- **L'aspect financier, le Département portant seul ce projet.**

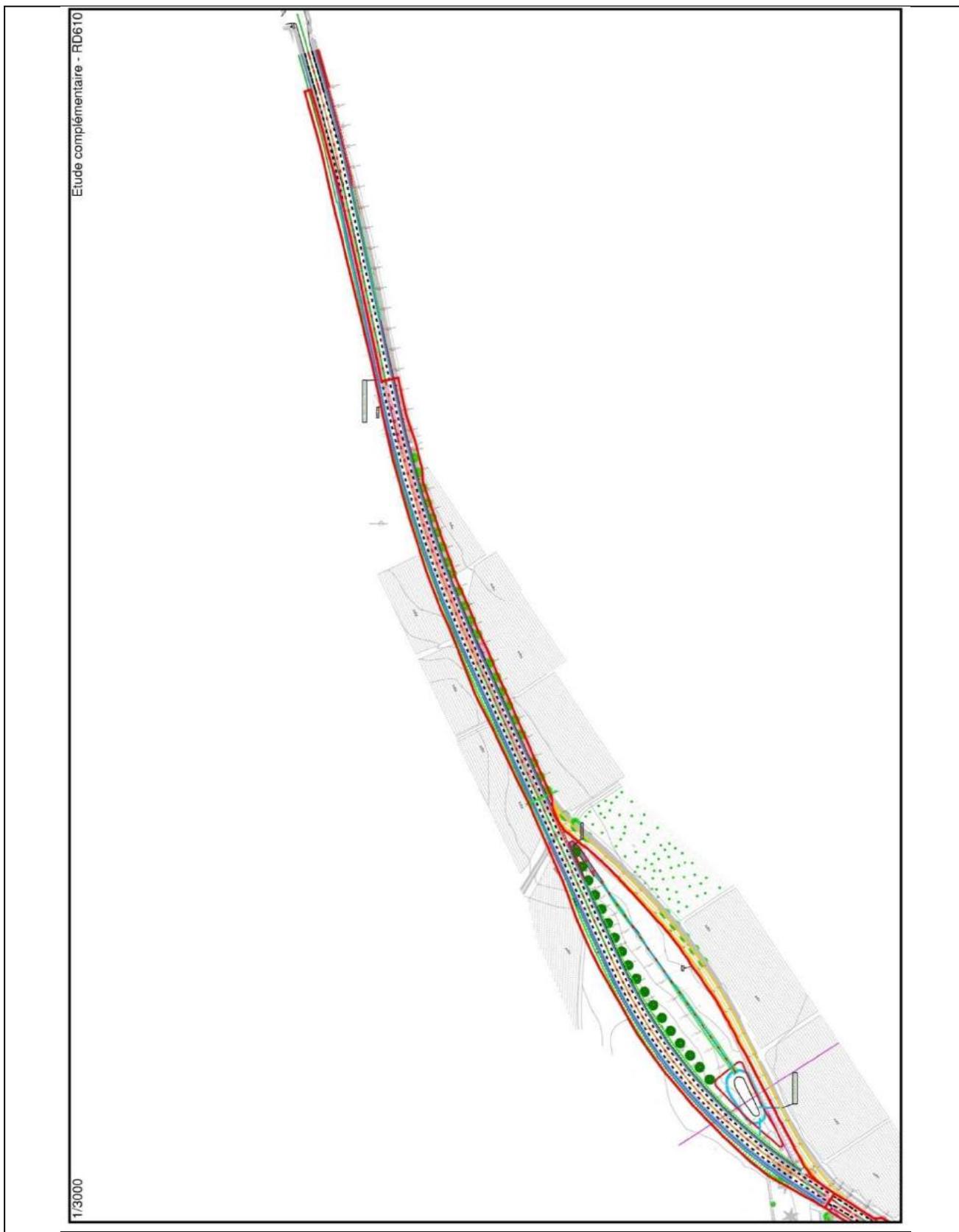
Etude du déplacement du tracé vers le nord en conservant les 22 platanes :

Le Département a donc mené une nouvelle étude sur la séquence 5 en décalant plus au nord le tracé afin de conserver les 22 arbres et en respectant une zone de sécurité suffisante entre ces arbres, le fossé et la chaussée. Il ressort de cette solution :

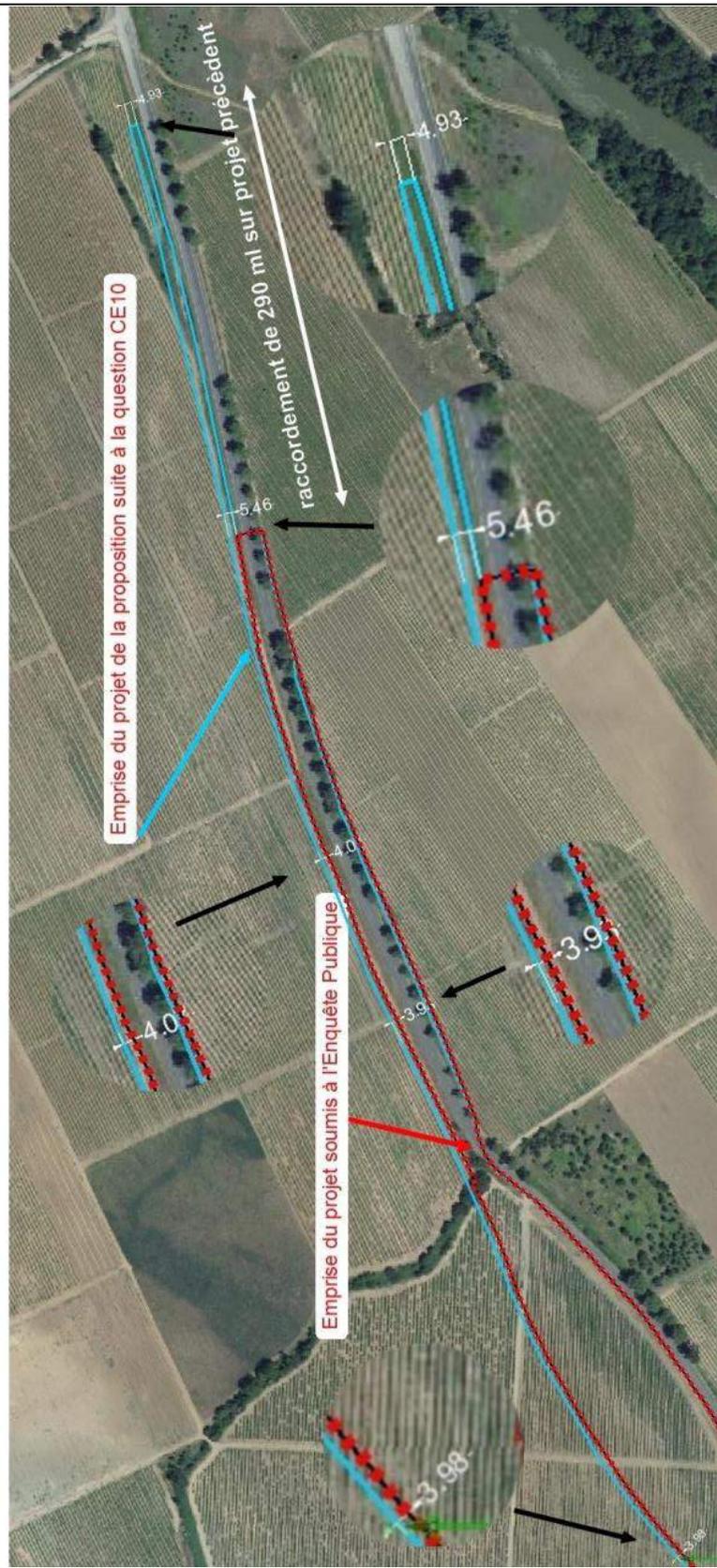
- Un allongement, de 290 mètres, des distances de raccordement du projet à la section réalisée précédemment côté Homps (déport plus important à rattraper sur une plus grande distance).
- La modification de la Séquence 4 en la décalant elle-aussi vers le nord. Il est à noter que sur cette séquence le Département avait déjà rencontré les agriculteurs à leur demande afin que ces derniers commencent à déplacer les rangées de vigne impactées.
- Un impact sur l'outil de production viticole avec l'acquisition de 5 000 m² supplémentaires de vignes. Ces 5000 m² ne figuraient pas à l'enquête parcellaire agricole qui avait reçu un accueil favorable de la part des agriculteurs impactés.
- Des acquisitions à réaliser sur des parcelles viticoles déjà impactées lors des aménagements précédents (raccordement).
- Une moins bonne économie de la ressource que le projet initial, du fait de la non récupération de la chaussée existante et de l'augmentation du volume des matériaux de déblais (3 000 m³ à extraire).
- Un dossier qui n'est plus conforme au dossier présenté à l'enquête publique notamment en matière d'hydraulique loi sur l'eau et en matière de foncier (enquête parcellaire).
- Un surcout de 250 000 € TTC

Décalage du projet vers le nord





Comparaison des emprises entre le projet porté à l'Enquête Publique et le projet de la question CE10



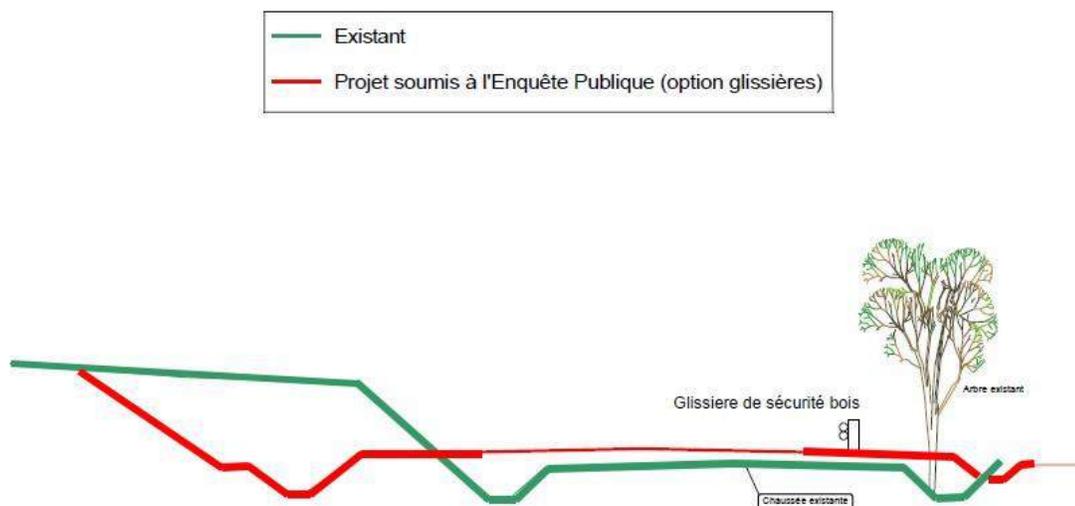
Solution alternative proposée par le Département :

Une solution alternative, qui a sur le principe l'accord de l'inspectrice des sites, serait de réaliser la séquence 5 prévue à l'enquête publique, tant en matière de travaux qu'en matière d'emprises et de l'équiper en glissières de sécurité bois afin de conserver les 22 platanes. Cette solution, bien que d'un niveau inférieur en matière de sécurité par rapport au projet initial (les glissières peuvent toutefois constituer elles-mêmes des obstacles notamment pour les motocyclistes), permettrait d'être conforme à l'ensemble du dossier d'enquête publique et notamment au volet hydraulique du dossier loi sur l'eau et à l'enquête parcellaire agricole déjà réalisée.

De plus, si un foyer de chancre coloré venait à se déclarer, il serait relativement aisé d'abattre les arbres infectés, de déposer les glissières sur la zone traitée et de retrouver le profil en travers initial du projet permettant la réalisation de la zone de sécurité. Il faudrait par la suite recréer le corridor écologique.

D'un point de vue financier, cette solution facile à mettre en œuvre reste dans l'enveloppe du projet initial.

Solution alternative proposée par le Département



Avis du CE : je ne prends acte de la réponse du MO. Les justificatifs pour le projet initial me semblent bien calculés, mais les conséquences sur l'alignement des arbres sont très importantes. La modification du tracé vers le nord apparaît comme un changement très important du projet, changeant l'équilibre du projet, et nécessitant une nouvelle enquête.

La proposition alternative de garder les 22 arbres en attendant leur éventuel abattage s'ils venaient à être malades me semble raisonnable.

D'autant plus que la forte mobilisation du public s'est cristallisée contre l'abattage des alignements d'arbres. Les glissières bois pourraient être suffisamment larges pour ne pas constituer un danger pour les motos.

Ainsi, pour un coût presque identique, cette solution est un compromis qui me satisfait pleinement.

3-3 RAPPEL DES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :

CE1 : Justificatif du projet ; créer un tableau synthétique des évènements justifiant le projet (liste des accidents depuis les 15 dernières années, localisation, causes identifiées, conséquences sur la vie humaine...).

CE2 : Justificatif du projet ; quelles autres alternatives ont-elles été étudiées, par ex passage en 3 voies, profilages alternatifs, voies d'évitement et d'attente pour les tracteurs souhaitant traverser la chaussée ... ?

CE3 : Il est fait mention à de nombreuses reprises de risques importants d'accidents, il ne ressort pas clairement à la lecture du/des documents d'une amélioration des conditions d'entrée/sortie des viticulteurs dans leurs accès à leurs parcelles agricole. Ajouter une notice explicative complémentaire notamment pour les accès d'engins agricole.

CE4 : Il est mentionné une étude de trafic routier à raison de 5200 véhicules / jour, dont 10% de camions. A-t-on un détail en fonction des saisons (période touristique, vendanges, ...) ? et dans ce cas trafic d'engins agricoles ?

CE5 : Il est fait mention d'une indemnisation de 1,2€/m² des parcelles expropriées. Il n'y a pas de détail en fonction des cépages, classification (AOP, ...) ? A-t-on fait une étude d'impact de ce choix sur la viabilité des exploitations agricoles ?

CE6 : Absence de planning des travaux précis, peut-on avoir un prévisionnel des travaux et notamment en période estivale et de vendanges ? Il est mentionné un début des travaux (abattages des arbres) dès juin 2021, la suite n'est pas détaillée, mais une date de fin est précisée. Ce planning s'appuie-t-il sur les séquences détaillées dans l'étude paysagère ?

CE7 : Il est fait mention du traitement du pont du RIVASSEL avec des codes RAL, préciser si ce choix est lié à une charte graphique, homogénéité avec d'autres sites, ... ?

CE8 : De nombreux platanes et frênes vont être abattus, préciser la solution envisagée s'il est découvert de nouveaux arbres atteints par le chancre ?

CE9 : La protection des sources et notamment du captage de « La Pyramide », n'est pas claire notamment après mention des effondrements de terre végétale, inondations, pluviométrie importante, ... et de la protection notamment du siphon. Il est également fait mention d'un vaste complexe hydraulique utilisé par une « ... exploitation agricole intensive ... », il est demandé de souligner dans la notice explicative une mention spécifique sur ce thème.

CE10 : Je demande un examen attentif de l'observation 06 concernant la séquence 5 du projet.

3-4 BILAN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC :

Orientation des observations du public :

- **Sur la fréquentation du web registre numérique, on note :**
- **Une forte curiosité et des téléchargements du dossier dès le 27 avril, autour du 13 mai et le 11 juin ;**
- **Une forte mobilisation des visiteurs à partir du 2 juin.**

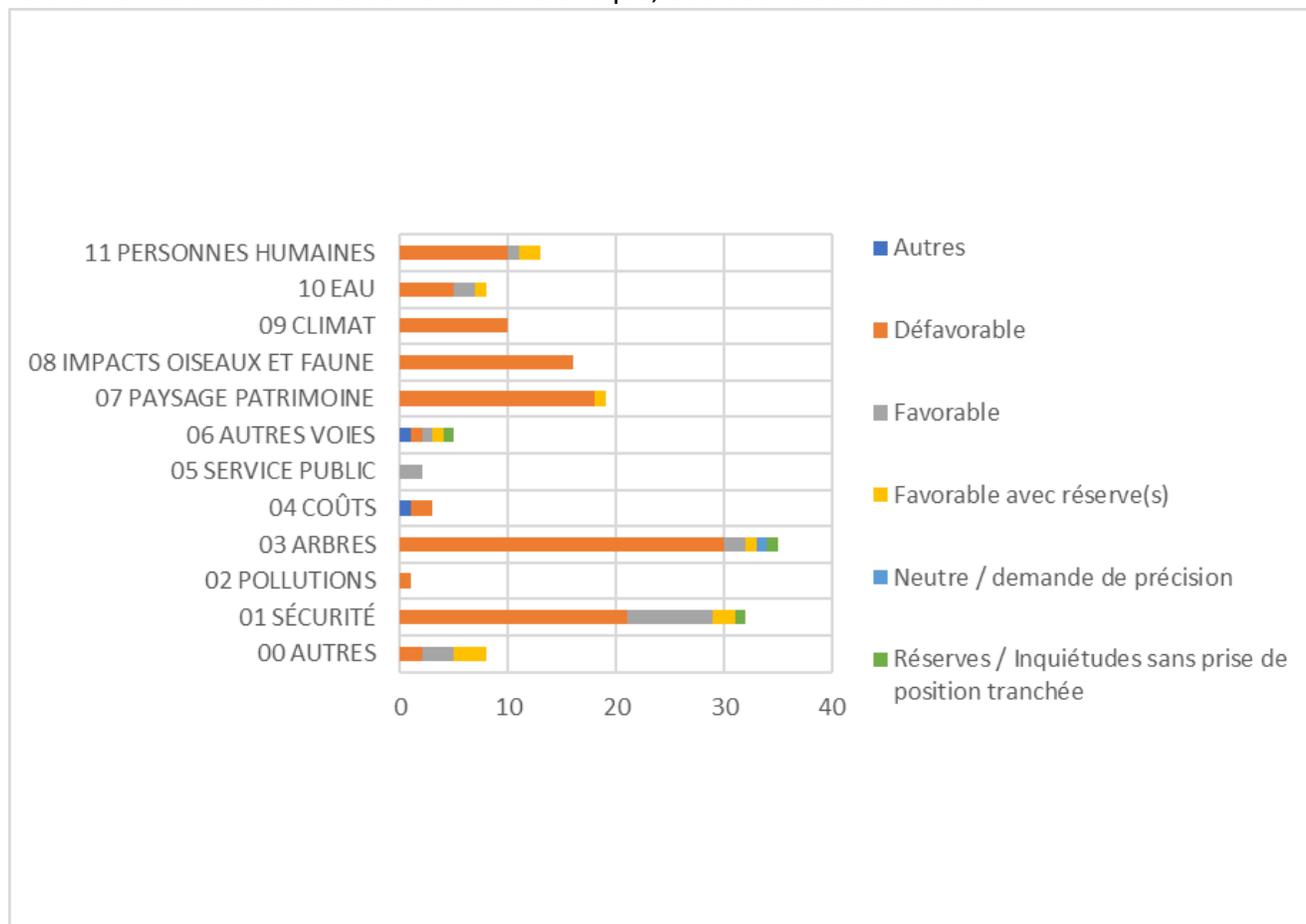
- **Principaux thèmes et orientation des avis :**

Les thèmes « arbres », « sécurité », « impacts sur les oiseaux, faune » et « paysages » recueillent le plus d'observations, très majoritairement défavorables.

Le thème « climat » est entièrement défavorable.

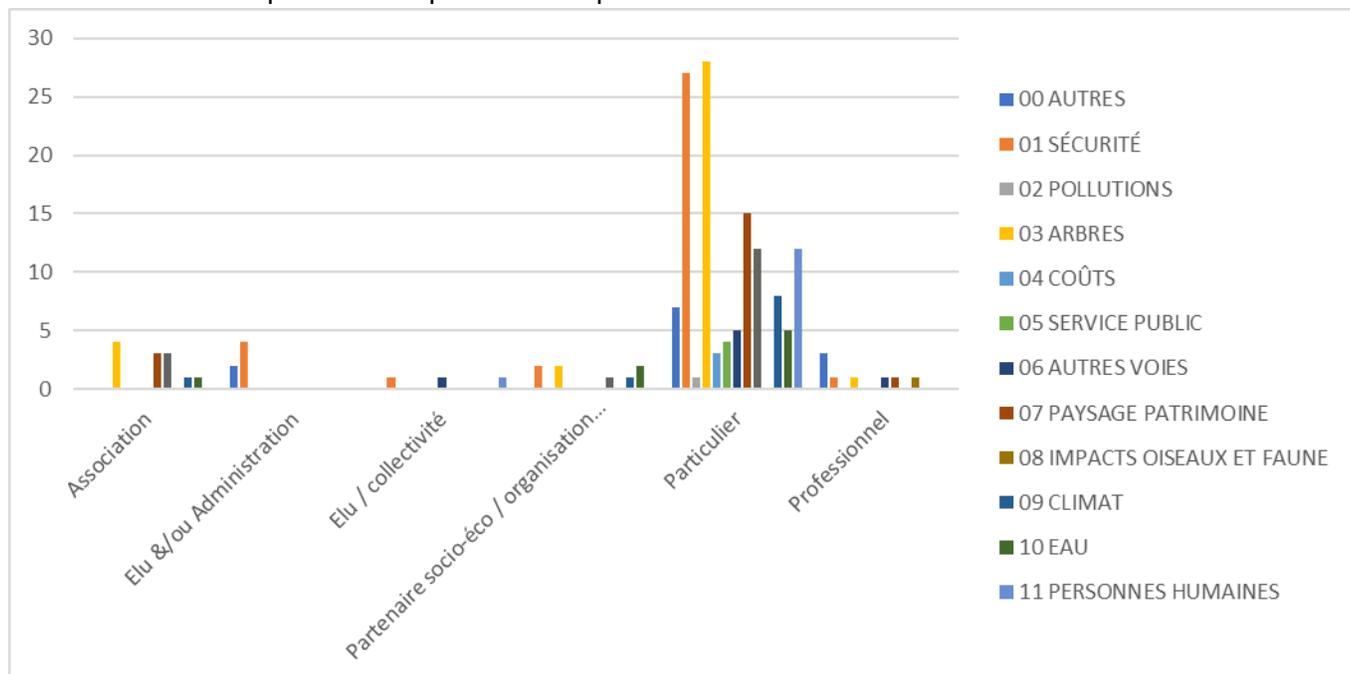
Le thème « impacts sur les humains » est à 80% défavorable

Le thème « eau » est curieusement moins évoqué, et à 60 % de défavorable.



• **Qualités des déposants et thèmes :**

Ce sont surtout des particuliers qui se sont exprimés :



• **Propositions du public :**

Proposition	Nombre	Contributions
Installer Radar, ralentisseur, panneaux, rond-point	7	Hermoso Anne, Teuschl Dominica, Torrecilla Romain, morato carbou laurence, Kooistra Aude, Torrecilla R, Asbury P,
Tenir compte de la future descente la distillerie vers la RD 610 (prévoir réserves de terrain pourraient éventuellement.)	3	Mairie Puichéric, Torerecilla L, M Clément,
Alternatives : plus de pistes cyclables, chemins de randonnée	2	Moinet Kristel, Achille Talon
Réseau routier alentours	2	Sauniere Franck, PÉANY Christine
Garder la possibilité d'une circulation en alternance pendant la durée des travaux.	1	Astre
Avoir une réflexion intelligente avec de vrais professionnels de terrain comme les élagueurs, les arboristes, les paysagistes.	1	Jocteur Monrzier Florence
Coordination entre différents projets publics	1	Gouze Philippe

Être informée des dates de début de travaux, de leur durée, des localisations et de l'importance des perturbations prévues pour le trafic	1	Astre
Propose que le tracé de la route se rapproche au maximum du canal, pour éviter les impacts sur les propriétaires terriens de l'autre côté.	1	Chasseny
Demande que le raccordement du chemin de desserte qui jouxte les parcelles B 1036 et B 527 et qui aboutit sur la RD 610 soit particulièrement étudié, car ce chemin dessert toute la zone des parcelles au sud de la RD 610, et concerne un trafic agricole assez important.	1	Chabbert
Sécuriser les bas-côtés plutôt que d'abattre ces arbres.	1	Cindy
Séquence 5 à revoir	1	Anonyme
Variante 4 à favoriser	1	Hermoso Anne

- **Bilan :**

On peut considérer que le **registre dématérialisé** a été un excellent moyen de communication, puisque 224 visiteurs uniques ont consulté le dossier. Le public a téléchargé (108 fois) ou visualisé (151 fois) les documents du dossier, et exprimé 117 observations dans 36 contributions.

La moitié des 36 déposants sont locaux : ils habitent Puichéric ou La Redorte.

Le public s'est aussi manifesté dans des contacts plus **traditionnels** : 12 personnes sont venues durant les permanences (12 contributions, 33 observations orales) et 9 personnes ont écrit sur les registres papier (8 contributions, 12 observations).

La qualité des dépositions est remarquable : la très grande majorité des arguments sont basés sur les atteintes éventuelles ou les avantages du projet pour l'intérêt général de la population locale (accidents, biodiversité), voire mondiale (allusions au climat).

TITRE II A :
CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR
LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

TITRE II A : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LA DUP

➤ Le contexte :

Le conseil départemental est le gestionnaire des routes situées dans l'Aude ayant un trafic local important, et classés « routes départementales ». Un axe transversal Est-Ouest situé au nord-est du département est constitué par la RD 610, classée dans le réseau départemental de 1ère catégorie ; il est l'axe traditionnel de liaison entre les villes de Carcassonne et Béziers.

Le trajet de la RD 610 entre Puichéric et La Redorte, sur une longueur de 5,370 km environ, présente des risques certains pour la sécurité des usagers et sa géométrie ne répond plus aux conditions de trafic actuel : largeur de chaussée insuffisante, tracé sinueux, accotements étroits ou inexistantes, chaussée déformée et difficulté de visibilité notamment au droit des accès agricoles de par la présence de plantations d'alignement.

La section reçoit un trafic actuel de l'ordre de 5200 véhicules/jour dont 10% de poids-lourds. L'accidentologie sur la section est importante puisque l'on dénombre sur les 15 dernières années un total de 35 accidents dont 9 morts et 44 blessés.

Au cours des vingt dernières années, des aménagements ont été réalisés sur la majorité de l'itinéraire Audois. Les dernières sections aménagées ont été : celle de La Redorte à Homps en 2010 puis celle de Blomac à Puichéric en 2014.

Ces aménagements ont permis de réduire le nombre d'accidents. Sur les deux dernières sections, aucun accident n'a été enregistré depuis la réalisation des travaux alors que l'on en comptabilisait 23 avant 2010.

Afin d'assurer la continuité et l'uniformité dans le traitement de confort et de sécurité de l'ensemble de l'itinéraire, le Département a donc, dès 2012, lancé des études sur ce dernier tronçon entre Puichéric et La Redorte.

Il faut estimer le bilan des coûts finaux du projet et que ceux-ci ne soient pas excessifs au regard de l'amélioration des services rendus car il s'agit de l'utilisation de finances publiques, mais aussi de pertes d'exploitation agricoles et d'impacts sur l'environnement.

➤ L'enquête :

Respect des procédures :

J'ai constaté que l'enquête publique sur le projet d'élargissement de la RD610 s'est déroulée dans le respect de la réglementation concernant les documents fournis, les délais et les publicités obligatoires.

A noter : Lors de la première publication de l'avis au public dans 2 journaux, 17 jours avant l'EP, le 23 avril 2021, une coquille s'est glissée dans les horaires de la permanence à La Redorte prévue le 19 mai

2021. Un premier rectificatif a été nécessaire, diffusé 15 jours avant l'EP, le 25 avril 2021 qui contenait une nouvelle coquille sur les horaires. Un deuxième rectificatif a été diffusé 12 jours avant l'EP, le 28 avril 2021 avec les bons horaires de la permanence du 19 mai.

Même si les bons horaires n'ont pas été diffusés 15 jours avant, la date du 19 mai était correcte depuis la première publication. Ainsi j'estime que ces erreurs n'ont pas impacté la connaissance du public pour la tenue de cette permanence, et n'ont donc pas gêné le public pour un date prévue 22 jours plus tard.

- *J'estime donc que les procédures ont bien été respectées et que la multiplication des avis n'a pas entaché la qualité de l'information due au public pour un RDV prévu 3,5 semaines plus tard.*

Information du public :

J'ai constaté que le dossier proposé par le Conseil Départemental de l'Aude était très clair et accessible au public. Les questions préalables à l'enquête posées par le CE ont reçu tous les éclaircissements souhaités. Ainsi le CE a pu répondre au public sur les justificatifs du projet, en particulier les accidents constatés depuis les 15 dernières années, et leurs emplacements.

J'ai constaté que le résumé non technique du projet était particulièrement accessible, expliquant les raisons du projet, les textes règlementaires, les conséquences du projet pour les riverains et pour l'environnement.

Le site Web du registre numérique permettait la consultation et le téléchargement de chacun des fascicules du dossier. Sa mise à disposition a précédé de 15 jours le début de l'enquête pour permettre au public de la consulter plus longuement.

L'information complémentaire par les 2 correspondants des 2 journaux locaux, sur les sites web locaux et départementaux, sur le parcours et sur le panneau électronique ont contribué à une information large des usagers de la route et des habitants des 2 communes.

- *J'estime donc que l'information destinée au public était complète, compréhensible et suffisante.*

Participation du public :

J'ai constaté que les usagers de la route et les habitants des 2 communes ont bien participé : certains se sont définis comme « habitants » et d'autres comme « usagers de la route », et souvent les deux.

J'ai constaté que la diffusion du dossier sur le site Web du registre dématérialisé a été un franc succès de communication, puisque 224 visiteurs uniques ont effectué 318 visites, ont consulté 151 fois le dossier, ou téléchargé 108 fois des documents.

Le public a déposé 30 contributions (contenant 99 observations) sur le registre dématérialisé et envoyé 6 emails (contenant 18 observations).

Le public s'est aussi déplacé durant les permanences (12 personnes ont exprimé 33 observations), et a écrit 8 contributions (contenant 12 observations) sur les 2 registres papier.

- *J'estime que la participation du public a été d'un bon niveau dans sa recherche d'information, et que ses contributions ont été très argumentées et orientées vers l'intérêt général.*

➤ **Intérêt général du projet :**

a) Impacts humains :

• Accidents :

L'objectif principal de ce projet est justement la réduction du nombre d'accidents constatés depuis ces 15 dernières années (9 morts, 44 blessés graves ou légers) sur cette portion.

D'une part, à l'occasion des améliorations des autres portions de cette même route, le conseil départemental a constaté une suppression complète des accidents sur les parties de route déjà rénovées, ce qui a justifié le projet actuel.

D'autre part, la vitesse légale (80km/h) est rarement respectée sur toutes les portions, qu'elles soient rénovées ou pas. Sur la portion de trajet actuellement en projet de rénovation, le mauvais profil et le mauvais revêtement ont provoqué probablement ce surcroît d'accidents.

Dans ses nombreuses remarques, le public est conscient de ces incivilités, et considère même que le fait d'améliorer le profil de la route autorisera une vitesse supérieure, donc une aggravation des conséquences des accidents futurs. Cette amélioration de la route est majoritairement considérée par le public comme étant contre-productive.

Par ailleurs, un traitement plus répressif et plus efficace du non-respect de cette vitesse légale devrait également être pris en compte par les autorités. J'ai personnellement parcouru le trajet à de nombreuses reprises, à la vitesse légale (80 km/h) : j'ai été systématiquement doublé par des véhicules légers, parfois avec un écart de vitesse largement supérieur à 20 km/h.

➤ *Les coûts financiers des 9 vie humaines perdues, non mesurables, et des 44 blessés, mesurable au nombre d'années de soins (à charge de la collectivité), aux impacts sur la vie personnelle, et à la perte des revenus pour les blessés des 15 dernières années plaide pour une amélioration urgente de cette route. L'éthique du respect de la vie humaine est un autre argument essentiel qui plaide dans le même sens. Donc, de par l'efficacité constatée sur les autres parties rénovées, le projet actuel se justifie pleinement. J'estime qu'il est du devoir du maître d'ouvrage de procéder à la rénovation de cette portion de route au plus tôt, afin de sauver des vies humaines.*

• Services rendus de la route :

Pour les usagers de la route, cet élargissement va permettre une meilleure vision des autres usagers agricoles débouchant sur la route donc, accroître la sécurité de roulage, ainsi qu'une vue plus lointaine du trafic ; le nouveau revêtement apportera un meilleur confort sonore.

Pour les riverains agricoles, l'élargissement des bas-côtés et le recul de la route par rapport aux arbres permettra également une meilleure vision avant de déboucher sur la RD 610.

Par contre, l'abattage des arbres supprimera l'ombre portée, et donc aggravera l'effet de chaleur pendant l'été. Ceci affectera essentiellement les cyclistes dont la durée de traverse de cette zone est plus longue que celle des véhicules à moteur.

➤ *J'estime donc que le principal avantage sera au niveau de la sécurité, ce qui est bien l'objectif espéré.*

- Impact sur les riverains :

L'impact sur les agriculteurs riverains est assez léger, dans la mesure où les élargissements sont répartis sur la totalité du trajet. À l'exception notable du tracé nouveau de la séquence 4 qui impacte fortement un viticulteur, mais celui-ci ne s'est pas fortement opposé au projet.

Concernant la parcelle utilisée pour le grand bassin de rétention, elle est déjà propriété du conseil départemental.

Un maraîcher qui s'était opposé publiquement au projet lors de l'enquête de la SAFER en 2017 ne s'est pas manifesté lors de l'enquête publique actuelle.

L'association ASA Castelnau La Redorte, n'est pas opposée au projet car les fossés aériens utilisés anciennement pour l'irrigation ont été abandonnés au profit d'un réseau souterrain sous pression pour l'arrosage des parcelles.

Les 2 mazets encore utilisés et impactés par le projet seront reconstruits ; la ruine remarquable (La Redorte, parcelle B213) sera partiellement reconstruite.

Je note cependant le coût global très élevé de ces trois reconstructions : 120 000 €. Ce coût devrait être reconsidéré à la baisse.

- *J'estime que les riverains ont montré une bonne acceptabilité du projet par leur faible participation, dans la mesure où ils avaient été contactés en 2017 par la SAFER.*

- Alimentation en eau potable (AEP)

Le puits de la pyramide, en bordure de la route, va être protégé d'une manière encore plus efficace par le bétonnage sur une grande longueur des fossés qui longent la route.

De ce fait, le périmètre de protection rapproché (PPR) sera parfaitement respecté.

- *J'estime que le projet va améliorer la protection sanitaire de l'eau à destination humaine de Puichéric.*

- Inondations :

Sachant que la création de cet élargissement va imperméabiliser et modifier légèrement les écoulements naturels ; considérant que les calculs d'écoulement des eaux pluviales sont destinés à protéger les zones en aval par écrêtage des pluies de retour centennales T100 ; constatant que cette protection a été augmentée de +10 % ; considérant que les biens et services situés en aval de la zone seront effectivement mieux protégés qu'en absence de ces travaux, grâce à la maîtrise des débits de fuite des 2 bassins de rétention.

- *J'estime que la protection des riverains en aval contre les inondations est la meilleure possible dans ce projet d'élargissement.*

- Qualité de l'air :

Concernant le trafic, le projet n'a pas vocation à augmenter le nombre de véhicules, il ne devrait donc pas y avoir d'impact sur la qualité de l'air environnant.

➤ *J'estime que la qualité de l'air ne sera pas impactée.*

- Environnement sonore :

Le trafic ne sera pas modifié, par contre le nouveau revêtement devrait réduire l'impact sonore sur l'environnement, et en particulier à proximité de la commune de Puichéric.

➤ *J'estime que les populations riveraines devraient bénéficier d'une amélioration de l'environnement sonore, après la phase des travaux qui seront, au contraire, plus perturbants.*

- Climat :

L'impact sur le climat ne devrait pas être important du fait de la non augmentation du trafic automobile. Par contre, la suppression pendant quelques années de la masse végétale des arbres actuels, en attendant la repousse des arbres à venir, va avoir un impact négatif localisé.

➤ *Je pense que la circulation étant plus fluide, le nouveau trajet permettra une légère amélioration de l'impact sur la consommation automobile, sa pollution et au final sur le climat...*

b) Impacts paysagers :

Important : Le projet est localisé à l'intérieur du site classé « Les Paysages du Canal du Midi ».

- Impacts paysagers par l'élargissement :

Le projet d'élargissement, y compris des bas-côtés, représente 5744 m² supplémentaires anthropisés par rapport à la route actuelle. Cette surface s'étire sur les 5,7 km du projet. De ce fait, l'élargissement aura un impact nul sur la structure du paysage.

- Par les bassins de rétention :

Cependant, cette surface imperméabilisée et les volumes soustraits aux champs d'expansion pour les protections des inondations impliquent la création d'un bassin de rétention de 17 800 m² d'une profondeur moyenne de 50 cm, ce qui sera sans impact visuel sur le paysage, puisqu'il sera enherbé, et que les pentes du bassin seront douces.

- Par les destructions :

La RD 610 longe le canal du Midi, et le projet est entièrement inclus dans les paysages protégés (depuis 2017) du Canal du Midi. Ainsi, une **ruine typique** qui sera détruite devra être reconstruite pour évoquer le type d'architecture des bâtis anciens.

- Sur les arbres :

Le projet prévoit la suppression de 89 arbres principalement dans 2 alignements.

- La séquence 2 (longeant le canal du Midi : 54 platanes et 8 frênes)
- La séquence 5 (création des accotements et des fossés pour les eaux pluviales : 22 platanes).
- 5 autres arbres isolés sont impactés.

L'impact de ces abattages sur deux longs alignements sera très important pour le paysage.

Cet impact paysager a beaucoup fait réagir le public négativement, cristallisant l'essentiel de la contestation à ce projet ; une partie de la population préférant le maintien de ces arbres, même au détriment de pertes de vies humaines, accusant à juste titre la faute des conducteurs imprudents ou irresponsables plutôt que la nuisance apportée par ces arbres en bord de route.

Lors de la remise du PV de synthèse, j'ai demandé la ré-étude de la séquence 5, appuyant ainsi une demande anonyme exprimée par le public.

Sur ces deux alignements, il est prévu la replantation de 96 arbres de haute futaie. Mais il est évident qu'il faudra plusieurs dizaines d'années pour revoir le paysage actuel des alignements abattus.

Il faut noter en complément une replantation d'arbres sur d'autres parties aujourd'hui vides (séquence trois : plus 28 arbres et séquence quatre : plus 45 arbres), ainsi que des haies plus basses enfin d'assurer au plus vite un couloir écologique pour les chiroptères et des oiseaux.

- *Je pense que l'impact paysager sera important dans l'immédiat et pour les 20 ans à venir. Malgré cela, la replantation dans d'autres zones avec des hautes futaies, plus des replantations de haies avec une pousse rapide permettront une reconstitution de paysage structuré, agréable pour l'œil humain et utile pour la faune et des oiseaux.*

c) Retombées économiques :

En phases de travaux, l'impact économique sera positif pour les entreprises locales qui participeront aux travaux.

Par contre les ralentissements et les circulations alternées provoqueront une perte de temps pour tous les usagers de la route, y compris les professionnels (dont environ 520 camions par jour).

- *J'estime que cette phase de travaux est un mal nécessaire, mais il faudra impérativement que le maître d'ouvrage diffuse les calendriers suffisamment à l'avance pour que les professionnels puissent adapter leurs itinéraires. Il faut que les deux mairies soient informées des calendriers de travaux au minimum deux semaines à l'avance pour qu'elles aient le temps **d'informer les professionnels locaux.***

d) Impacts écologiques :

Considérant qu'il n'y a pas de zone protégée impactée, que le projet n'est pas localisé à proximité d'une ZNIEFF, d'une ZICO, d'une zone Natura 2000 ni d'un arrêté de protection biotope, les études ont porté plus précisément sur les impacts dans les domaines suivants :

- Habitats :

Les enjeux de conservation concernant les habitats naturels et semi-naturels (hors platane) sont FAIBLES. => Evitement de 17 arbres à cavité pouvant accueillir des nids).

Les alignements de platanes bordant la route départementale constituent un enjeu FORT pour les chiroptères qui les utilisent comme corridor de déplacement. => Evitement par plantation de haies arbustives à pousse rapide.

- Flore :

Aucune espèce à enjeu n'a été recensée sur le secteur d'études.

Néanmoins, l'aristoloche qui constitue une plante hôte de la Diane a été observée régulièrement sur le secteur d'études. => Réduction par transplantation des pieds d'aristoloche.

- Faune (hors chiroptère et oiseaux) :

La Diane qui se trouve sur les secteurs connectés avec le canal du Midi constitue un enjeu de conservation MODERE.

La Courtilière des vignes qui utilise une vieille vigne située sur la partie la plus à l'ouest de la zone d'étude constitue un enjeu de conservation FORT.

- Avifaune :

Les enjeux de conservation sont FORTS sur l'Œdicnème criard, le Circaète Jean-le Blanc et le Pipit Rousseline. Néanmoins ces espèces ne se reproduisent pas sur le périmètre d'études rapproché.

Les enjeux de conservation sont MODERES sur le Coucou geai, la Huppe fasciée, le Guêpier d'Europe et la linotte Mélodieuse. Il convient de noter que ces oiseaux utilisent l'alignement des platanes uniquement comme zone de repos.

- Chiroptères :

Le projet présente un enjeu FORT sur le Minioptère de Schreibers qui se déplace le long des essences arborées. Réduction => création des haies arbustives.

- *Considérant que les impacts sur la faune et sur la flore ont été évités au maximum, que les alignements d'arbres détruits seront compensés par de nouveaux alignements dans les zones non équipées, à tel point que les mesures de compensation sont jugées inutiles, j'estime que le projet n'a pas d'impacts environnementaux forts et qu'il est donc acceptable.*

➤ Analyse bilancière

1 – Le projet mis à l'enquête présente-t-il concrètement un caractère d'intérêt général ?

En positif : l'objectif principal est de préserver la vie humaine et les conséquences des nombreux accidents constatés (33 ces 15 dernières années). L'expérience sur les portions de route déjà améliorées montre l'efficacité des solutions proposées.

En négatif : abattage de 89 arbres, mais qui seront compensés par 170 plantations, donc avec une large compensation. Ce nombre pourrait être réduit à 67 si le MO décide de choisir l'alternative présentée dans son mémoire en réponse pour la séquence 5.

2– Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête ?

La variante N°4 permettait de passer sur des terrains appartenant en partie au CD11, mais pas sur tout le parcours. Les impacts sur les exploitants agricoles auraient été supérieurs.

En positif : Ainsi, c'est la « variante 2 » qui a été retenue afin de minimiser les impacts terriens ; il devient alors nécessaire d'exproprier des riverains le long du tracé actuel.

En négatif : Les règles de techniques de la voirie (largeur, profil, rayon de courbure ...) demandent une largeur de voie et des accotements : ils ont été dessinés dans leur profil minimum.

La séquence 4 permet d'éliminer 2 courbes et contre-courbes afin de respecter les règles de voirie : c'est le plus gros impact sur les propriétés privées (vignobles).

Ainsi, les expropriations sont réduites au strict nécessaire. Seule une partie délaissée (en séquence 4) devient une perte sèche, partiellement valorisée en bassin de rétention.

3 – Le bilan coûts-avantages penche-t-il en faveur de la réalisation du projet ?

• 31 – Les atteintes à la propriété privées sont-elles totalement justifiées ?

En positif : Le choix du maintien du tracé actuel permet, par de petits élargissements, de conserver le maximum de la partie roulante actuelle. Ainsi, les atteintes aux propriétaires riverains ne sont pas disproportionnées.

Existe-il une solution alternative ? 4 variantes ont été étudiées, et le projet « variante 2 » minimise les impacts terriens et écologiques.

• 32 – Le coût financier de l'opération poursuivie est-il supportable ?

En positif : Les expropriations sont chiffrées par France Domaine et la SAFER et sont d'un coût faible au regard des coûts des travaux. Le Conseil Départemental dispose d'un budget alloué pour mener le projet à son terme. L'impact du projet est faible sur le budget global du CD11.

• 33 – Les inconvénients d'ordre social

En positif : les travaux par alternance de voies permettront le maintien du trafic routier, considéré comme un service public.

En positif : Les professionnels locaux, les caves viticoles et l'ASA seront informés des calendriers afin de coordonner les adaptations de trajets et de travaux divers (vignes, réseau d'eau sous pression de l'ASA...).

En négatif : La perte d'ombrage pour les cyclistes sera d'une longue période (5 à 10 ans minimum), mais temporaire. Un trajet alternatif en cours de réalisation sera proposée le long du Canal du Midi.

• **34 – Les atteintes à d'autres intérêts publics**

341 – En positif : l'impact sur la santé publique est primordial puisque les travaux réalisés sur les 2 autres portions de la même route (incluant donc les mêmes trafics) ont réduit le nombre d'accidents à zéro depuis leurs réalisations.

Ainsi, la préservation de la vie et de la santé humaine (9 morts, 44 blessés en 15 ans) sera l'objectif majeur qui devrait être atteint par ce projet

342 - Les intérêts environnementaux et le respect de la Charte de l'Environnement :

En négatif : Les atteintes environnementales du projet sont majoritairement l'abattage de 89 arbres.

En positif : Ceux-ci seront remplacés et de nouvelles zones seront plantées : 170 arbres complétés par des haies à pousse rapide. Ainsi, les corridors de déplacements pour les chiroptères seront rapidement reconstruits. Les plants d'aristoloche abritant la Diane, espèce protégée, seront replantés.

En positif : Les 5 arbres avec cavités seront débités avec précaution durant les périodes hors nidification.

En positif : La décision d'une solution alternative sur la séquence 5 permettrait de conserver 22 arbres. L'abattage serait donc limité à 67 arbres pour les besoins du projet.

NB : Par ailleurs, il faut déplorer l'expansion de la maladie du chancre coloré des platanes locaux qui oblige à des destructions nombreuses.

4– Les autres critères à examiner

• **41 – Le choix des terrains**

En positif : Hormis l'emplacement du grand bassin de rétention de 15000 m² sur des terrains appartenant au CD11, le choix des terrains s'est limité au côté de la route actuelle (nord ou sud) devant supporter l'élargissement ; ce choix a été fait pour minimiser l'abattage d'arbres quand c'était possible, ou pour s'éloigner du canal dans l'autre cas.

En négatif : La séquence 4 est le résultat des règles géométriques de voirie afin d'éliminer les 2 courbes et contrecourbes accidentogènes. L'impact est important sur les vignobles.

Ainsi les alternatives de terrains sont très limitées et parfaitement justifiées pour ce projet.

• **42 – La compatibilité avec les documents d'urbanisme existants**

En positif : Sur le PLU de Puichéric, les impacts sont minimes, la compatibilité n'est pas remise en cause.

En positif : Sur le PLU de la Redorte, l'impact de la séquence 4 sur des vignes n'entraîne aucune incompatibilité.

- **Le bilan global des impacts montre un avantage essentiel pour les usagers de la route au prix d'un inconvénient temporaire sur le paysage, les arbres patrimoniaux et les chiroptères.**
- **Le coût financier des travaux pourrait être amélioré, le coût environnemental est temporaire, le gain en vies humaines est primordial et pérenne : l'intérêt général est préservé par ce projet.**

Considérant que les aspects positifs de ce projet sont prédominants pour la collectivité, que les riverains ne sont pas opposés, que les impacts paysagers sont forts mais temporaires, que l'intérêt général de la population est bien préservé et que l'analyse bilancielle fait apparaître un avantage positif pour ce projet, en conséquence logique des observations examinées ci-dessus j'émet :

un AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité publique du projet d'élargissement de la RD610

Cet avis favorable est assorti d'une réserve et de trois recommandations :

Réserve : J'invite le maître d'ouvrage à ne pas choisir pour la séquence 5 la « variante de déplacement du projet vers le nord », tel que présenté dans le mémoire en réponse. Le surcoût est excessif.

Mon **avis favorable est soumis au choix** par le maître d'ouvrage de la « variante alternative » présentée dans son mémoire en réponse **afin de préserver les 22 platanes dans la séquence 5.**

L'acceptabilité sociale en sera préservée sans nuire ni à la qualité technique du projet, ni à l'équilibre général, ni à son coût global.

Recommandation R1 : Je recommande au maître d'ouvrage de saisir les autorités compétentes afin de faire des contrôles de vitesse (aléatoires serait mieux que fixes) sur tout le parcours et de proposer des équipements de ralentissement de la vitesse à l'entrée de Puichéric (rond-point, ralentisseurs sur la chaussée, feu rouge automatique si vitesse dépassée, indicateur de vitesse...).

Recommandation R2 : Je recommande au maître d'ouvrage de veiller à la bonne reprise des plants et aux fréquences d'arrosage.

Recommandation R3 : Je recommande de revoir la reconstitution du maset situé en La Redorte B213, en collaboration avec la Responsable des sites du Canal du Midi à la DREAL.

Fait à Narbonne, le 5 juillet 2021



Le Commissaire Enquêteur
Emmanuel Nadal



TITRE II B :
CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR
L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

TITRE II B :

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

➤ Le contexte :

Le conseil départemental est le gestionnaire des routes situées dans l'Aude ayant un trafic local important, et classées « routes départementales ». Un axe transversal Est-Ouest situé au nord-est du département est constitué par la RD 610, classée dans le réseau départemental de 1ère catégorie ; il est l'axe traditionnel de liaison entre les villes de Carcassonne et Béziers.

Le trajet de la RD 610 entre Puichéric et La Redorte, sur une longueur de 5,370 km environ, présente des risques certains pour la sécurité des usagers et sa géométrie ne répond plus aux conditions de trafic actuel : largeur de chaussée insuffisante, tracé sinueux, accotements étroits ou inexistants, chaussée déformée et difficulté de visibilité notamment au droit des accès agricoles de par la présence de plantations d'alignement.

La section reçoit un trafic actuel de l'ordre de 5200 véhicules/jour dont 10% de poids-lourds. L'accidentologie sur la section est importante puisque l'on dénombre sur les 15 dernières années un total de 35 accidents dont 9 morts et 44 blessés.

Au cours des vingt dernières années, des aménagements ont été réalisés sur la majorité de l'itinéraire Audois. Les dernières sections aménagées ont été : celle de La Redorte à Homps en 2010 puis celle de Blomac à Puichéric en 2014.

Ces aménagements ont permis de réduire le nombre d'accidents. Sur les deux dernières sections, aucun accident n'a été enregistré depuis la réalisation des travaux alors que l'on en comptabilisait 23 avant 2010.

Afin d'assurer la continuité et l'uniformité dans le traitement de confort et de sécurité de l'ensemble de l'itinéraire, le Département a donc, dès 2012, lancé des études sur ce dernier tronçon entre Puichéric et La Redorte.

L'autorisation environnementale est demandée pour les impacts du projet sur les eaux (pluviales, souterraines, rivières, qualité aquatique et inondations, alimentation humaine) et sur les autres aspects environnementaux.

L'enjeu environnemental du projet dans le domaine des eaux pluviales est de ne pas augmenter les effets en aval de la route élargie, et si possible de les réduire, car la route est située dans les zones d'expansion du fleuve Aude, des ruisseaux du Rivassel et de l'Argent Double.

En premier lieu les écoulements pluviaux sur ces nouvelles superficies imperméabilisées doivent être maîtrisés. Le comblement des zones d'expansion des crues doit aussi être compensé.

En effet les inondations de notre région méditerranéenne sont souvent brutales lorsqu'elles sont liées à des orages et doivent être anticipées par une protection bien étudiée des zones en aval.

Sont étudiés dans ce dossier les impacts du projet sur les :

- Eaux de surface et zones inondables
- Eaux souterraines
- Alimentation en eau potable (AEP)
- Milieu aquatique et piscicole

➤ **L'enquête :**

Respect des procédures :

J'ai constaté que l'enquête publique sur le projet d'élargissement de la RD610 s'est déroulée dans le respect de la réglementation concernant les documents fournis, les délais et les publicités obligatoires. A noter : Lors de la première publication de l'avis au public dans 2 journaux, 17 jours avant l'EP, le 23 avril 2021, une coquille s'est glissée dans les horaires de la permanence à La Redorte prévue le 19 mai 2021. Un premier rectificatif a été nécessaire, diffusé 15 jours avant l'EP, le 25 avril 2021 qui contenait une nouvelle coquille sur les horaires. Un deuxième rectificatif a été diffusé 12 jours avant l'EP, le 28 avril 2021 avec les bons horaires de la permanence du 19 mai.

Même si les bons horaires n'ont pas été diffusés 15 jours avant, la date du 19 mai était correcte depuis la première publication. Ainsi j'estime que ces erreurs n'ont pas impacté la connaissance du public pour la tenue de cette permanence, et n'ont donc pas gêné le public pour un date prévue 22 jours plus tard.

- *J'estime donc que les procédures ont bien été respectées et que la multiplication des avis n'a pas entaché la qualité de l'information due au public pour un RDV prévu 3,5 semaines plus tard.*

Information du public :

J'ai constaté que le dossier proposé par le Conseil Départemental de l'Aude était très clair et accessible au public. Les questions préalables à l'enquête posées par le CE ont reçu tous les éclaircissements souhaités. Ainsi le CE a pu répondre au public sur les justificatifs du projet, en particulier les accidents constatés depuis les 15 dernières années, et leurs emplacements.

J'ai constaté que le résumé non technique du projet était particulièrement accessible, expliquant les raisons du projet, les textes réglementaires, les conséquences du projet pour les riverains et pour l'environnement.

Le site Web du registre numérique permettait la consultation et le téléchargement de chacun des fascicules du dossier. Sa mise à disposition a précédé de 15 jours le début de l'enquête pour permettre au public de la consulter plus longuement.

L'information complémentaire par les 2 correspondants des 2 journaux locaux, sur les sites web locaux et départementaux, sur le parcours et sur le panneau électronique ont contribué à une information large des usagers de la route et des habitants des 2 communes.

- *J'estime donc que l'information destinée au public était complète, compréhensible et suffisante.*

Participation du public :

J'ai constaté que les usagers de la route et les habitants des 2 communes ont bien participé : certains se sont définis comme « habitants » et d'autres comme « usagers de la route », et souvent les deux.

J'ai constaté que la diffusion du dossier sur le site Web du registre dématérialisé a été un franc succès de communication, puisque 224 visiteurs uniques ont effectué 318 visites, ont consulté 151 fois le dossier, ou téléchargé 108 fois des documents.

Le public a déposé 30 contributions (contenant 99 observations) sur le registre dématérialisé et envoyé 6 emails (contenant 18 observations).

Le public s'est aussi déplacé durant les permanences (12 personnes ont exprimé 33 observations), et a écrit 8 contributions (contenant 12 observations) sur les 2 registres papier.

- *J'estime que la participation du public a été d'un bon niveau dans sa recherche d'information, et que ses contributions ont été très argumentées et orientées vers l'intérêt général.
Par contre, j'ai été étonné de la faible sensibilité du public aux impacts du projet sur les inondations, alors que ces catastrophes sont prégnantes sur la zone concernée. Une seule observation a évoqué les fortes pluies.*

➤ **Intérêt général du projet :**

a) Impacts humains :

- Accidents :

L'objectif principal de ce projet est justement la réduction du nombre d'accidents constatés depuis ces 15 dernières années (9 morts, 44 blessés graves ou légers) sur cette portion.

D'une part, à l'occasion des améliorations des autres portions de cette même route, le conseil départemental a constaté une suppression complète des accidents sur les parties de route déjà rénovées, ce qui a justifié le projet actuel.

D'autre part, la vitesse légale (80km/h) est rarement respectée sur toutes les portions, qu'elles soient rénovées ou pas. Sur la portion de trajet actuellement en projet de rénovation, le mauvais profil et le mauvais revêtement ont provoqué probablement ce surcroît d'accidents.

Dans ses nombreuses remarques, le public est conscient de ces incivilités, et considère même que le fait d'améliorer le profil de la route autorisera une vitesse supérieure, donc une aggravation des conséquences des accidents futurs. Cette amélioration de la route est majoritairement considérée par le public comme étant contre-productive.

Par ailleurs, un traitement plus répressif et plus efficace du non-respect de cette vitesse légale devrait également être pris en compte par les autorités. J'ai personnellement parcouru le trajet à de nombreuses reprises, à la vitesse légale (80 km/h) : j'ai été systématiquement doublé par des véhicules légers, parfois avec un écart de vitesse largement supérieur à 20 km/h.

- *Les coûts financiers des 9 vies humaines perdues, non mesurables, et des 44 blessés, mesurable au nombre d'années de soins (à charge de la collectivité), aux impacts sur la vie personnelle, et à la perte des revenus pour les blessés des 15 dernières années plaide pour une amélioration urgente de cette*

route. L'éthique du respect de la vie humaine est un autre argument essentiel qui plaide dans le même sens. Donc, de par l'efficacité constatée sur les autres parties rénovées, le projet actuel se justifie pleinement. J'estime qu'il est du devoir du maître d'ouvrage de procéder à la rénovation de cette portion de route au plus tôt, afin de sauver des vies humaines.

- Services rendus de la route :

Pour les usagers de la route, cet élargissement va permettre une meilleure vision des autres usagers agricoles débouchant sur la route donc, accroître la sécurité de roulage, ainsi qu'une vue plus lointaine du trafic ; le nouveau revêtement apportera un meilleur confort sonore.

Pour les riverains agricoles, l'élargissement des bas-côtés et le recul de la route par rapport aux arbres permettra également une meilleure vision avant de déboucher sur la RD 610.

Par contre, l'abattage des arbres supprimera l'ombre portée, et donc aggravera l'effet de chaleur pendant l'été. Ceci affectera essentiellement les cyclistes dont la durée de traverse de cette zone est plus longue que celle des véhicules à moteur.

➤ *J'estime donc que le principal avantage sera au niveau de la sécurité, ce qui est bien l'objectif espéré.*

- Impact sur les riverains :

L'impact sur les agriculteurs riverains est assez léger, dans la mesure où les élargissements sont répartis sur la totalité du trajet. À l'exception notable du tracé nouveau de la séquence 4 qui impacte fortement un viticulteur, mais celui-ci ne s'est pas fortement opposé au projet.

Concernant la parcelle utilisée pour le grand bassin de rétention, elle est déjà propriété du conseil départemental.

Un maraîcher qui s'était opposé publiquement au projet lors de l'enquête de la SAFER en 2017 ne s'est pas manifesté lors de l'enquête publique actuelle.

L'association ASA Castelnau La Redorte, n'est pas opposée au projet car les fossés aériens utilisés anciennement pour l'irrigation ont été abandonnés au profit d'un réseau souterrain sous pression pour l'arrosage des parcelles.

Les 2 mazets encore utilisés et impactés par le projet seront reconstruits ; la ruine remarquable (La Redorte, parcelle B213) sera partiellement reconstruite.

Je note cependant le coût global très élevé de ces trois reconstructions : 120 000 €. Ce coût devrait être reconsidéré à la baisse.

➤ *J'estime que les riverains ont montré une bonne acceptabilité du projet par leur faible participation, dans la mesure où ils avaient été contactés en 2017 par la SAFER.*

- Eaux du Puits la Pyramide pour l'alimentation en eau potable (AEP) :

L'imperméabilisation des fossés par bétonnage sur 50 ml, le complément d'imperméabilisation des fossés par le bétonnage de 442 ml de fossés supplémentaires, et 2 structures de rétention de 50 m³ situées à l'Est du captage de la Pyramide permettront une bonne protection rapprochée (PPR).

➤ *J'estime que le projet va améliorer la protection sanitaire de l'eau à destination humaine de Puichéric.*

- Inondations :

La crue historique de l'Aude des 15 et 16 octobre 2018 (quasi centennale) a entraîné des inondations majeures dans le secteur de Puichéric- La Redorte en atteignant le niveau de la crue de référence de 1891. Le tronçon de la RD610 faisant l'objet du recalibrage a été inondé dans sa majeure partie pendant cet évènement. Les hauteurs de submersion ont dépassé 1 m par endroits.

4 920 ml du projet sont situés dans les zones inondables identifiées, représentant 92 % du projet.

Dans les zones couvertes par les PPRI, le projet est exclusivement concerné par des zonages Ri3.

Le projet ne présente pas d'impact sur le fonctionnement de la zone inondable de l'Aude, du Rivassel ou de l'Argent Double.

Sachant que la création de cet élargissement va imperméabiliser 15 373 m² et modifier légèrement les écoulements naturels ; considérant que les calculs d'écoulement des eaux pluviales sont destinés à protéger les zones en aval par écrêtage des pluies de retour centennales T100 ; constatant que cette protection a été augmentée de +10 % pour atteindre 910 m³; considérant que les biens et services situés en aval de la zone seront effectivement mieux protégés qu'en absence de ces travaux, grâce à la maîtrise des débits de fuite des 2 bassins de rétention.

➤ *J'estime que la protection des riverains en aval contre les inondations est la meilleure possible dans ce projet d'élargissement.*

- Eaux souterraines :

La nappe phréatique est très proche de la surface. Pour la protéger, le bassin de rétention sera limité à une profondeur de 0.5m.

➤ *J'estime qu'il n'y aura pas d'impact sur les eaux souterraines.*

- Eaux de surface, rejets dans les fleuves :

La totalité des 10 structures de rétention sera isolée du milieu récepteur par la mise en place de vannes martelières. Ainsi les pollutions accidentelles seront maîtrisées. La pollution finale des rejets vers l'Aude n'est pas augmentée par le projet, puisque le trafic devrait rester identique.

La seule phase potentiellement polluante est la phase de travaux : le MO a prévu un suivi écologique et les règles prudentielles (fuites d'hydrocarbures...) seront imposées aux entreprises.

➤ *J'estime qu'il n'y aura pas d'impact sur les eaux de surface ni sur la qualité des eaux de rivière. la phase de travaux devra être particulièrement surveillée.*

- Qualité de l'air :

Concernant le trafic, le projet n'a pas vocation à augmenter le nombre de véhicules, il ne devrait donc pas y avoir d'impact sur la qualité de l'air environnant.

➤ *J'estime que la qualité de l'air ne sera pas impactée.*

- Environnement sonore :

Le trafic ne sera pas modifié, par contre le nouveau revêtement devrait réduire l'impact sonore sur l'environnement, et en particulier à proximité de la commune de Puichéric.

➤ *J'estime que les populations riveraines devraient bénéficier d'une amélioration de l'environnement sonore, après la phase des travaux qui seront, au contraire, plus perturbants.*

- Climat :

L'impact sur le climat ne devrait pas être important du fait de la non augmentation du trafic automobile. Par contre, la suppression pendant quelques années de la masse végétale des arbres actuels, en attendant la repousse des arbres à venir, va avoir un impact négatif localisé.

➤ *Je pense que la circulation étant plus fluide, le nouveau trajet permettra une légère amélioration de l'impact sur la consommation automobile, sa pollution et au final sur le climat...*

b) Impacts paysagers :

Important : Le projet est localisé à l'intérieur du site classé « Les Paysages du Canal du Midi ».

- Impacts paysagers par l'élargissement :

Le projet d'élargissement, y compris des bas-côtés, représente 5744 m² supplémentaires anthropisés par rapport à la route actuelle. Cette surface s'étire sur les 5,7 km du projet. De ce fait, l'élargissement aura un impact nul sur la structure du paysage.

- Par les bassins de rétention :

Cependant, cette surface imperméabilisée et les volumes soustraits aux champs d'expansion pour les protections des inondations impliquent la création d'un bassin de rétention de 17 800 m² d'une profondeur moyenne de 50 cm, ce qui sera sans impact visuel sur le paysage, puisqu'il sera enherbé, et que les pentes du bassin seront douces.

- Par les destructions :

La RD 610 longe le canal du Midi, et le projet est entièrement inclus dans les paysages protégés (depuis 2017) du Canal du Midi. Ainsi, une **ruine typique** qui sera détruite devra être reconstruite pour évoquer le type d'architecture des bâtis anciens.

- Sur les arbres :

Le projet prévoit la suppression de 89 arbres principalement dans 2 alignements.

- La séquence 2 (longeant le canal du Midi : 54 platanes et 8 frênes)
- La séquence 5 (création des accotements et des fossés pour les eaux pluviales : 22 platanes).
- 5 autres arbres isolés sont impactés.

L'impact de ces abattages sur deux longs alignements sera très important pour le paysage.

Cet impact paysager a beaucoup fait réagir le public négativement, cristallisant l'essentiel de la contestation à ce projet ; une partie de la population préférant le maintien de ces arbres, même au détriment de pertes de vies humaines, accusant à juste titre la faute des conducteurs imprudents ou irresponsables plutôt que la nuisance apportée par ces arbres en bord de route.

Lors de la remise du PV de synthèse, j'ai demandé la ré-étude de la séquence 5 (questions de CE, CE10), appuyant ainsi une demande anonyme exprimée par le public (O6).

Sur ces deux alignements, il est prévu la replantation de 96 arbres de haute futaie. Mais il est évident qu'il faudra **plusieurs dizaines d'années pour revoir le paysage actuel des alignements abattus.**

Il faut noter en complément une replantation d'arbres sur d'autres parties aujourd'hui vides (séquence trois : plus 28 arbres et séquence quatre : plus 45 arbres), ainsi que des haies plus basses enfin d'assurer au plus vite un couloir écologique pour les chiroptères et des oiseaux.

- *Je pense que l'impact paysager sera important dans l'immédiat et pour les 20 ans à venir. Malgré cela, la replantation dans d'autres zones avec des hautes futaies, plus des replantations de haies avec une pousse rapide permettront une reconstitution de paysage structuré, agréable pour l'œil humain et utile pour la faune et des oiseaux.*

c) Retombées économiques :

En phases de travaux, l'impact économique sera positif pour les entreprises locales qui participeront aux travaux.

Par contre les ralentissements et les circulations alternées provoqueront une perte de temps pour tous les usagers de la route, y compris les professionnels (dont environ 520 camions par jour).

- *J'estime que cette phase de travaux est un mal nécessaire, mais il faudra impérativement que le maître d'ouvrage diffuse les calendriers suffisamment à l'avance pour que les professionnels puissent adapter leurs itinéraires. Il faut que les deux mairies soient informées des calendriers de travaux au minimum deux semaines à l'avance pour qu'elles aient le temps d'informer les professionnels locaux.*

d) Impacts écologiques :

Considérant qu'il n'y a pas de zone protégée impactée, que le projet n'est pas localisé à proximité d'une ZNIEFF, d'une ZICO, d'une zone Natura 2000 ni d'un arrêté de protection biotope, les études ont porté plus précisément sur les impacts dans les domaines suivants :

- Habitats :

Les enjeux de conservation concernant les habitats naturels et semi-naturels (hors platane) sont FAIBLES. => Evitement de 17 arbres à cavité pouvant accueillir des nids).

Les alignements de platanes bordant la route départementale constituent un enjeu FORT pour les chiroptères qui les utilisent comme corridor de déplacement. => Evitement par plantation de haies arbustives à pousse rapide.

- Flore :

Aucune espèce à enjeu n'a été recensée sur le secteur d'études.

Néanmoins, l'aristoloche qui constitue une plante hôte de la Diane a été observée régulièrement sur le secteur d'études. => Réduction par transplantation des pieds d'aristoloche.

- Faune (hors chiroptère et oiseaux) :

La Diane qui se trouve sur les secteurs connectés avec le canal du Midi constitue un enjeu de conservation MODERE.

La Courtilière des vignes qui utilise une vieille vigne située sur la partie la plus à l'ouest de la zone d'étude constitue un enjeu de conservation FORT.

- Avifaune :

Les enjeux de conservation sont FORTS sur l'Œdicnème criard, le Circaète Jean-le Blanc et le Pipit Rousseline. Néanmoins ces espèces ne se reproduisent pas sur le périmètre d'études rapproché.

Les enjeux de conservation sont MODERES sur le Coucou geai, la Huppe fasciée, le Guêpier d'Europe et la linotte Mélodieuse. Il convient de noter que ces oiseaux utilisent l'alignement des platanes uniquement comme zone de repos.

- Chiroptères :

Le projet présente un enjeu FORT sur le Minioptère de Schreibers qui se déplace le long des essences arborées. Réduction => création des haies arbustives.

- *Considérant que les impacts sur la faune et sur la flore ont été évités au maximum, que les alignements d'arbres détruits seront compensés par de nouveaux alignements dans les zones non équipées, à tel point que les mesures de compensation sont jugées inutiles, j'estime que le projet n'a pas d'impacts environnementaux forts et qu'il est donc acceptable.*

- **Le bilan global des impacts montre un avantage essentiel pour les usagers de la route au prix d'un inconvénient temporaire sur le paysage, les arbres patrimoniaux et les chiroptères.**
- **L'impact sur les eaux de surface, souterraines, des fleuves ou celles pour l'alimentation en eau potable sera nul, voire amélioré par le projet. Les seuls risques pourraient être en phase de travaux.**
- **Le coût financier des travaux pourrait être amélioré, le coût environnemental est temporaire, le gain en vies humaines est primordial et pérenne : l'intérêt général est préservé par ce projet.**

Considérant que les aspects positifs de ce projet sont prédominants pour la collectivité, que les riverains ne sont pas opposés, que les impacts paysagers sont forts mais temporaires, que l'intérêt général de la population est bien préservé, en conséquence logique des observations examinées ci-dessus j'émet :

un AVIS FAVORABLE à l'autorisation environnementale du projet d'élargissement de la RD610

Fait à Narbonne, le 5 juillet 2021



Le Commissaire Enquêteur
Emmanuel Nadal

ANNEXES



ANNEXES

Annexe 1 : Arrêté PREFECTORAL.

Annexe 2 : réimplantation des 6 panneaux sur site.

Annexe 3 : photos sur la publicité réglementaire, les sites web, les panneaux sur site.

Annexes 4a à 4h : publications de l'avis d'enquête publique, des 2 rectificatifs et des rappels dans les quotidiens,

Annexe 5a et 5b : publications dans les 2 quotidiens de l'article annonçant l'enquête.

Annexes 6a et 6b : certificats d'affichage en Mairie de Puichéric et de La Redorte.

Annexe 7 : Constats d'huissier sur l'affichage de l'avis au public.

Annexe 8 : CP1, annexe à la déposition O9, TEUSCHL, 6 pages

Annexe 9 : annexe à la déposition @16, TEUSCHL, 1 page

Annexe 10 : annexe à la déposition @26, Mairie de Puichéric, 2pages

Annexe 11 : annexe à la déposition @27, ASA, 1 page

Annexe 12 : annexe à la déposition @30, TEUSCHL, 3 pages

Annexe 13, : annexe à la déposition @33 et E34, ASPPAR, 4 pages

Annexe 14 : mémoire en réponse du MO