

ANALYSES ET DEMANDES DE L'ASSOCIATION VIVONS BAGES A PROPOS DU PROJET DE REAMENAGEMENT DU NŒUD AUTOROUTIER DE NARBONNE SUD

1. INTRODUCTION

L'association Vivons Bages a examiné avec attention le projet soumis a enquête publique par la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) concernant le réaménagement du nœud autoroutier A9-A61.

L'association considère que la finalité du projet mise en avant par ASF (amélioration des conditions de sécurité et de la fluidité du trafic) peut être considérée comme allant dans le sens de l'intérêt général. Les analyses, les réserves et les demandes qui suivent visent donc à l'amélioration du projet, notamment en termes de sécurité et de qualité environnementales, et au renforcement des garanties apportées aux habitants de la commune de Bages, cette dernière étant fortement impactée, en termes de superficie, de vues, voire de nuisances sonores pour ce qui concerne le hameau des Pesquis.

L'attention de l'association s'est particulièrement portée sur quatre points développés dans la suite de ce document et qui appellent selon le cas des commentaires et questions de nature plutôt technique ou plutôt politique :

- *la question de la gestion des écoulements et des pollutions,*
- *les traitements des espaces impactés par le projet,*
- *les questions foncières liées aux mesures d'accompagnement environnemental,*
- *les modifications des circulations résultant du projet.*

2. GESTION DES ECOULEMENTS ET DES POLLUTIONS CHRONIQUES, SAISONNIERES ET ACCIDENTELLES

Le projet est présenté comme n'ayant pas d'impact significatif sur les trafics, étant seulement destiné à améliorer leur fluidité. Si l'on néglige le fait que la fluidité est fatalement un élément incitatif de l'augmentation du trafic, on peut admettre qu'il n'y aura pas d'augmentation des charges polluantes chroniques émises vers l'air.

En conséquence, les impacts (autres que sonore¹) de l'aménagement proposé découleraient essentiellement des conséquences de l'augmentation des surfaces de chaussée, et donc des volumes d'eau pluviale à collecter, intercepter et traiter pour limiter la propagation vers le milieu des pollutions chroniques, saisonnières, et accidentelles.

Le principe qui devrait alors logiquement s'imposer serait **que l'état final réaménagé assure au minimum le même niveau de protection que celui de l'état initial pour l'ensemble des surfaces** relatives au projet.

¹ D'après le dossier soumis à l'enquête, toutes les mesures acoustiques disponibles résultent d'enregistrements réalisés en divers points situés sur le territoire de Narbonne. En revanche aucun enregistrement n'a été réalisé au niveau du hameau des Pesquis situé sur la commune de Bages, et pourtant proche de la bretelle d'accès à la sortie Narbonne-Sud qui sera créée dans le cadre du projet.

Ce principe est confirmé par la mesure M7 concernant la gestion des eaux de ruissellement de la voirie (Etude d'Impact, Résumé non technique, § 1.4.2.2b) : « **L'objectif est de garantir et d'améliorer la qualité des eaux** issues de l'infrastructure routière qui seront déversées dans les milieux récepteurs (Etang de Salses-Leucate)² ».

D'après le rapport de présentation au CODERST du 22 Janvier 2015, le réseau de collecte des eaux de plate-forme modifié devrait permettre la collecte des eaux issues de la totalité de la plate-forme (chaussées + TPC), alors que le réseau actuel est discontinu et laisse donc la possibilité de rejets diffus non collectés. En plus, selon une information orale fournie par les représentants d'ASF lors de l'entretien qu'ils ont accordé à Vivons Bages, ce réseau modifié devrait être entièrement étanche, ce qui devrait limiter les pertes directes vers le sol et la nappe phréatique.

Il semble donc bien y avoir à ce niveau une amélioration apportée par le projet par rapport à l'existant.

Concernant la pluie de référence, le rapport CODERST indique que **les dispositifs actuels** sont dimensionnés pour :

- dans le secteur de l'échangeur A9/A61 vers Béziers (Montpellier), « piéger la pollution accidentelle par temps **de pluie faible à moyenne** »,
- dans celui de l'échangeur A9/A61 vers Perpignan, « piéger une pollution accidentelle de 30 m³ (volume d'un camion-citerne) lors d'une pluie biennale de durée **2 fois 1 heure** »³.

Les dispositifs prévus dans le projet prévoient quant à eux :

- en zone jaune (vulnérabilité moyenne, bassin BN 1918), un volume de confinement de 50 + 210 m³, correspondant à une pollution accidentelle par temps sec ou concomitante avec une très légère pluie (seulement **3 mm** sur un impluvium actif de 7.02 ha),
- en zone rouge (vulnérabilité forte, ensemble des 9 autres bassins), un volume de confinement de 50 + X m³, correspondant à une pollution accidentelle par temps sec ou concomitante avec une pluie biennale (T= 2 ans) de **durée 1 heure**.

Le volume X est obtenu normalement en multipliant la surface active de l'impluvium par la pluie de référence. Cette dernière est, selon l'arrêté portant prescription, de **35.6 mm** (et non comme figuré par erreur dans le rapport CODERST de 5,6 mm).

Compte tenu de ces données, qui indiquent une réduction notable des volumes des pluies de référence (notamment par le passage de 2h à 1h), et donc une probabilité accrue de débordement des dispositifs, **l'affirmation selon laquelle le projet** « améliorera donc la situation vis-à-vis du maintien de la qualité de la ressource en eau » (cf. § 8.5.1) **ne paraît pas étayée**.

Concernant les procédures d'alerte, pour que les dispositifs de protection installés fonctionnent correctement, et notamment pour éviter le débordement ou le by-passage des eaux polluées lors d'un accident avec déversement d'un polluant, un certain nombre de conditions doivent être remplies :

- que le camion-citerne soit resté sur la chaussée, et n'ait pas dévalé le talus dans les zones en remblai (non munies apparemment de dispositif anti-renversement),

² En fait « Etang de Bages-Sigean », la formulation provenant probablement d'un « copié-collé » malencontreux.

³ Ce dimensionnement initial est cohérent avec les recommandations du CETE Méditerranée (juin 2008) concernant les bassins de rétention pour les secteurs classés **en zone rouge : stockage de la pluie biennale de 2h + 50 m³ de polluant**.

- que l'alerte ait été donnée suffisamment rapidement pour que le polluant n'ait pas déjà été déversé par l'orifice de fuite du bassin concerné avant l'arrivée de l'agent ASF (contacté par le PC de Narbonne sur alerte du CODIS)⁴,
- que le polluant soit visible, de jour comme de nuit, sur sol sec comme sous la pluie, et que l'agent ASF puisse physiquement être présent pour fermer manuellement le clapet et rester jusqu'au remplissage total du bassin avant de fermer la vanne du by-pass.

Compte tenu de la fragilité de l'écosystème environnant (lagune de Bages-Sigean), il apparaît nécessaire de **maximiser les chances de bon fonctionnement du système, et donc en particulier de réduire le temps nécessaire à l'activation des bassins.** Pour cela, une bonne solution semblerait d'installer sur ceux-ci des **électro-vannes télécommandées** qui seraient déclenchées automatiquement dès l'alarme CODIS, l'équipe d'intervention restant chargée de la vérification du bon fonctionnement et de la manœuvre du by-pass.

Concernant l'objectif de bon état de l'étang de Bages-Sigean, le rapport de présentation au CODERST affirme dans son § 7 qu'en phase d'exploitation « l'amélioration de la collecte et du traitement des eaux pluviales permettra de réduire les risques de pollution ... » et que « les calculs d'abattement réalisés montrent que le projet est compatible avec l'objectif de bon état de l'étang ». Par contre, les tableaux d'abattement théorique de la pollution chronique (§ 5.2.1.6 du document versé à l'enquête publique), pourtant calculés sur la base des conditions optimales (tranche morte vide pour favoriser la sédimentation à la vitesse de 1m/h), laissent apparaître que « les concentrations en sortie de bassin dépassent souvent les valeurs seuils, à l'exception des MES ». Les deux documents semblent donc conduire à des conclusions contradictoires et il est nécessaire d'aboutir sur ce point à une vision réaliste et cohérente.

Au sujet du suivi de la qualité des eaux et des sédiments, l'efficacité du piégeage de la pollution chronique et saisonnière par les bassins « multifonctions » étant mal connue, elle dépend fortement de la façon dont ceux-ci sont gérés sur le long terme (fréquence des faucardages et curages et bonne exportation des matériaux vers des décharges spécialisées).

L'article 4 prévoit de réaliser une visite de contrôle au moins 1 fois/an et des opérations de curage des matières sédimentées dans les bassins, déclenchées quand la tranche supérieure de ceux-ci se réduit trop. Des analyses de contrôle doivent être effectuées pour déterminer le devenir de ces matériaux. En revanche le rapport de présentation ne précise pas quel usage sera fait de ces résultats d'analyses périodiques : **est-il prévu de les exploiter (en retour d'expérience) pour déterminer le rendement et l'adéquation des dispositifs installés ? Est-il également prévu de réaliser des analyses périodiques des sédiments au débouché dans l'étang des ruisseaux exutoires des bassins (hydrocarbures, chlorures, pesticides utilisés, métaux lourds Zn, Cu, Pb, ...) ? Enfin, ces résultats seront-ils systématiquement transmis** aux organismes chargés du suivi qualitatif de l'étang de Bages-Sigean dans le cadre du RSL-DCE, sous l'égide du PNR de La Narbonnaise ? Seront-ils accessibles au public ?

En cas de pollution accidentelle, le rapport décrit les modalités des traitements envisagés, dont éventuellement des traitements sur place (injection de bactéries en cas de pollution par

⁴ Lors de l'entretien récemment accordé à Vivons Bages, ASF a indiqué une durée maximale d'intervention de 2h, ce qui signifie que la pluie biennale de 1h serait déjà au moins partiellement passée ; la consigne n°1 du § 5.2.1.6 préconise quant à elle la fermeture manuelle du clapet obturateur des bassins dans un délai maximum de 1h après le début du déversement.

des hydrocarbures, type de polluant le plus probable), ainsi que des mesures de remise en état des milieux et ouvrages atteints. Ces mesures ne concernent cependant que les installations à l'amont des bassins et les bassins eux-mêmes. **En revanche le rapport ne fait pas mention de mesures curatives pour les cas où le polluant aurait, pour des raisons diverses** (en particulier pour toutes les pluies supérieures aux pluies de référence impliquant le by-passage des eaux polluées) **atteint le réseau hydrographique à l'aval des bassins, voire directement l'étang. Il s'agit là d'un point d'importance sur lequel nous considérons que des informations précises doivent être fournies par ASF.**

3. TRAITEMENTS DES ESPACES IMPACTES PAR LE PROJET

On note tout d'abord que **l'entrée paysage n'existe pas en tant que telle dans le dossier** soumis à l'enquête, sauf de manière fugitive. Aucune présentation n'est effectuée dans la pièce E décrivant les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, et aucune synthèse en termes de traitement paysager n'est présentée.

Nous considérons que des éléments complémentaires précis doivent être apportés sur l'insertion des voies et ouvrages d'art :

- pour les parties concernant les sols : traitement des limites, des talus, remblais, déblais, plantations, localisation, nature et composition, pentes et récupération des eaux pluviales, nature architecturale de ces ouvrages ;
- pour les parties concernant la construction des ouvrages d'art : description des traitements des franchissements, traitements architecturaux y compris pour les murs et soutènements, localisation, nature et composition des accompagnements terrassés et paysagers ;
- pour les clôtures.

En termes de contexte, il est fait référence à des analyses à grande échelle. Il est noté que le site du projet se trouve à l'articulation de trois grandes entités paysagères, sans dire ce que cela entraîne pour le projet. Le travail du PNR de la Narbonnaise sur les paysages n'est jamais évoqué, alors que la référence à la charte de création de ce PNR pourrait compléter utilement le positionnement de ce secteur dans le parc et dans le système paysager des étangs.

S'il est bien noté qu'il existe une ZPPAUP sur Bages, la prise en compte de la valeur patrimoniale du paysage des étangs n'est pas soulignée au-delà de la mise en œuvre de « nivellements non excessifs » et de « la palette de végétaux locaux » (termes utilisés dans le règlement de la ZP3 de la ZPPAUP). La visibilité de cet ouvrage depuis toute la partie nord de l'étang et depuis la façade nord de Bages (en particulier à partir du hameau des Pesquis) est pourtant importante. Il est simplement fait le constat (sans que cela soit repris en termes de projet) que (p. 145) « les vues ouvertes sur le paysage qualitatif alentour constituent un enjeu modéré à fort au niveau de la zone d'étude ».

En termes d'intentions, la description très succincte d'une liste de points à considérer ne suffit pas à préciser les mesures qui seront prises dans la réalisation du projet pour y répondre en termes de paysages et de milieux. Seuls les aspects environnementaux au titre desquels des acquisitions étendues sont inscrites dans l'enquête (voir plus loin) sont à peu près explicites ou détaillés. On relève quelques points :

- la prise en compte de la ZPPAUP (palette végétale locale et respect de la topographie) se traduit simplement par la proposition d'éviter les « nivellements excessifs » ;
- au titre des effets sur le « patrimoine et paysage et mesures associées », il est indiqué (p. 80) qu'on cherchera à « favoriser l'entrée visuelle sur les étangs du Narbonnais avec la

suppression partielle des végétaux existants » mais aucune planche de synthèse ne reprend cette intention ;

- p. 203-204 les plans illustrent la mise en place de talus et de soutènements mais n'indiquent pas quel sera leur traitement. La lecture de ces documents graphiques sur des planches A3 est peu aisée ;

- p. 228 et suivantes, dans le cadre des mesures d'accompagnement environnemental, sont décrites (et chiffrées) l'installation de deux mares et de refuges pour les reptiles. Le niveau de détail de cette description est satisfaisant et par contraste souligne la faiblesse du reste du document sur les aspects paysagers. Il n'est pas clair non plus que ces intentions se retrouvent dans le plan de projet soumis à l'enquête (celui-ci est illisible dans les documents remis).

- Le projet prévoit la suppression d'un espace boisé classé, impliquant la mise en compatibilité du PLU de la commune de Narbonne. Il ne fait cependant mention d'aucune mesure compensatoire explicite pour équilibrer cette suppression.

Enfin, si le dossier aborde **la question des déplacements**, il est là aussi très peu précis. Concernant la période des travaux, il devrait bien mieux détailler les dispositions prises, notamment au niveau des ouvrages PI 1943 sur la D 105 (entre RN9 et Bages) et PS 1925 (pont de la route de la Nautique). La question du maintien du chemin rural 146 (voir plus loin) durant cette période n'en est que plus pertinente, d'autant que le dossier évoque la possibilité que les travaux de la LGV démarrent en 2016, soit de manière quasiment concomitante aux travaux autoroutiers.

Par ailleurs il fait **plusieurs impasses sur la thématique des déplacements à plus long terme**, dont il pointe pourtant le fort enjeu sur la zone (p 177, pièce G). Tout d'abord, l'analyse des effets cumulés (p. 255) ne prend en compte que les déplacements directement liés à l'autoroute mais pas ceux associés aux fonctionnalités non rétablies (voir plus loin).

Concernant les déplacements "touristiques", le projet évoque des pistes cyclables en bord d'étang, mais n'envisage à aucun moment les déplacements à vélo plus « utilitaires » à partir de Bages, Montplaisir et Roches Grises en direction de l'entrée sud de Narbonne et de ses pôles de commerces et d'emplois. Ceux-ci sont pourtant de plus en plus actuels et contribuent significativement à la qualité de vie des riverains.

4. QUESTIONS FONCIERES LIEES AUX MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ENVIRONNEMENTAL

A la suite des remarques des services de l'Etat qui ont pointé un impact non-négligeable du projet sur certaines espèces animales, ASF y a inclus un volet de mesures d'accompagnement environnemental, afin d'offrir un habitat restauré à certains reptiles. Si l'on ne peut sur le principe qu'approuver l'existence de ce volet, la solution proposée amène un certain nombre d'interrogations, voire d'inquiétudes. On notera tout d'abord qu'en lieu et place des acquisitions foncières envisagées, ces mesures pourraient tout aussi bien faire l'objet d'un partenariat et d'une convention impliquant le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, le Conservatoire du Littoral, un gestionnaire public et les propriétaires, ASF ayant la charge de son exécution.

Le premier point qui interroge réside dans le fait qu'**alors que l'essentiel de l'emprise foncière du projet autoroutier se situe sur le territoire de la commune de Narbonne, la zone retenue pour la mise en œuvre de ces mesures d'accompagnement (17 parcelles totalisant environ 5,5 ha) se situe intégralement sur celle de Bages**. Ce choix

étonne, étant données les importantes réserves foncières dont dispose la commune de Narbonne (22^{ème} commune de France métropolitaine par sa superficie).

ASF le justifie d'une part par l'intérêt de réaliser cet accompagnement au plus près des espèces animales impactées (ce qui peut effectivement présenter un intérêt mais ne constitue pas une obligation légale), d'autre part par la facilité d'accès aux parcelles envisagées, situées en proximité directe de l'A9 et notamment de sorties de service. La société indique de plus que ces parcelles ne sont pour la plupart plus utilisées à des fins agricoles (on note cependant qu'une vigne de près d'un hectare est toujours exploitée) et qu'elles sont en cours de « fermeture » par l'extension progressive de la garrigue.

Ces arguments sont certes recevables mais **aucun choix alternatif ne semble avoir été envisagé**, ce qui suggère soit un montage réalisé à la hâte, soit un a priori guidé par des objectifs à long terme non explicités dans le dossier. On peut remarquer que la synthèse de la concertation inter-administrative établie le 23 janvier 2015 mentionne dans les remarques formulées par la DDTM le fait que *les mesures compensatoires ne sont [donc] pas connues* à cette date, ce qui souligne le fait que cet aspect du dossier semble n'avoir été étudié que très tardivement.

Il est à noter également que **le courrier adressé au mois de mars 2015 par la société SETIS** (mandatée par ASF pour les aspects techniques et juridiques liés au foncier), soit moins de 2 mois après la synthèse de la concertation inter-administrative, aux propriétaires des parcelles visées **indique que lesdites parcelles sont « impactées par le projet » autoroutier mais ne mentionne en rien qu'elles ne le sont en réalité qu'au titre des compensations environnementales**. Cette omission a pu laisser croire aux propriétaires concernés qu'ils n'avaient pas le choix de s'opposer à la vente de leurs terres, ou plutôt qu'ils n'avaient le choix qu'entre une négociation amiable et une expropriation comme dans le cas des parcelles situées au sein de l'emprise des futures voies de circulation et de leurs abords immédiats⁵. En réalité il s'avère que (source : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie), l'inscription de parcelles liées à la compensation dans une déclaration d'utilité publique (DUP) susceptible d'autoriser d'éventuelles expropriations n'est possible que « *si les questions relatives à la compensation sont abordées suffisamment en amont et si le choix des parcelles concernées peut être suffisamment justifié dès ce stade* ». Compte tenu des commentaires précédents, **les justifications apportées dans le dossier versé à l'enquête publique apparaissent faibles et conduisent à considérer à ce stade le choix avancé par ASF comme une proposition, mais certainement pas comme un choix irréversible** sur lequel pourrait porter une éventuelle DUP.

Examinons maintenant la nature de ce choix et ses incidences.

Au-delà de leur faible utilisation agricole actuelle, **ces terrains constituent un ensemble environnemental stratégique, véritable « porte d'entrée » de la commune de Bages** lorsqu'on y accède par la D105 en venant de Narbonne. Ils sont tout entiers inclus dans la zone ZP3 de la ZPPAUP en vigueur sur le territoire de Bages (et dont les dispositions seront vraisemblablement prolongées jusqu'à l'entrée en application de la loi « Liberté de création, architecture et patrimoine » en cours de finalisation). Une partie est située en zone Np « Zone naturelle protégée proche du rivage » et une autre dans la zone A100 « Zone naturelle dont il s'agit de protéger la vocation viticole et agricole située dans la bande des 100 mètres de la loi Littoral ». Ils comprennent une éminence qui domine l'étang de Bages-Sigean d'une hauteur de 27 m et près des deux tiers de la superficie concernée est en visibilité directe avec ce dernier.

⁵ Un propriétaire a toutefois décidé de s'opposer à la vente de ses parcelles. Il semble qu'il ait trouvé un accord amiable avec la SETIS lui permettant d'en conserver la propriété tout en concédant une servitude à ASF. Cependant il n'est fait aucune mention de cet accord éventuel dans les documents relatifs à l'enquête parcellaire.

Il est donc particulièrement important pour la préservation environnementale du site exceptionnel de Bages et de son étang que ces terrains puissent le cas échéant conserver leur vocation agricole ou « naturelle » actuelle et surtout qu'ils **demeurent inconstructibles**. Or de ce point de vue, le projet n'offre pas de garanties très fortes : ASF s'engage bien entendu à en maintenir la vocation environnementale et à réaliser les aménagements prévus pour en faire des habitats de choix pour les espèces de reptiles impactées par le projet. Cependant **ces engagements ne courent que jusqu'en 2033**, terme de la concession actuelle. A cette date, les terrains seront rétrocédés à l'Etat et celui-ci n'a pris à ce jour aucun engagement pour la suite. **Qu'en sera-t-il de la vocation de ces terrains au moment du renouvellement de la concession ?** Rien n'indique aujourd'hui que le cahier des charges qui sera imposé au futur concessionnaire reprendra les dispositions actuelles. En l'état actuel du projet, **on doit donc considérer que celles-ci vont s'appliquer durant une quinzaine d'années** (la fin des travaux est prévue pour le début 2018), sans visibilité au-delà. Or **d'autres réalisations autoroutières récentes (postérieures au Grenelle de l'Environnement) offrent de bien meilleures garanties** dans ce domaine. Par exemple, l'engagement de gestion et de restauration environnementales pris dans le cadre des mesures compensatoires imposées lors de la construction de l'autoroute A65 (Langon-Pau) court sur **55 ans**.

5. MODIFICATION DES CIRCULATIONS RESULTANT DU PROJET

La mairie de Narbonne a indiqué à ASF (lettre annexée à la pièce K du dossier) **ne pas souhaiter que soit rétablie la liaison entre la route de la Nautique** (débouchant à proximité immédiate du pont enjambant l'A9) et la RD105 via l'actuel chemin rural 146. Elle conventionne avec ASF pour l'aménagement de voies cyclistes et piétonnières en grave (p. 43 du dossier) dans la continuité du projet de voie autour de l'étang. Ces passages de bord d'étang étant à l'heure actuelle submersibles (cf. carte des milieux physiques), cette proposition ne permet pas de rétablir dans de bonnes conditions la fonctionnalité de passage de véhicules automobiles supprimée.

Cette suppression soulève trois problèmes :

- le non-rétablissement d'une fonctionnalité, particulièrement utile pour la commune de Bages car désenclavant le village en cas de problème sur la RD105 ou de saturation de la RN9 ;
- la transformation en deux impasses de l'actuel chemin rural 146 qui ne permettra pas de régler les problèmes de mœurs qui motivent pour partie cette décision mais risque au contraire de "spécialiser" encore plus ces lieux en en excluant les autres usages ;
- la stimulation qu'elle apporte (par la création d'impasses en limite de commune) à la recrudescence actuellement constatée de dépôts sauvages de gravats et détrit.

Sur cet aspect du dossier, il nous paraîtrait utile que soit organisée une réunion publique entre les communes de Narbonne et de Bages, la communauté d'agglomération, le PNR, le Conservatoire du Littoral, le STAP, la DDTM, la DREAL et ASF pour dégager les projets qui seraient à même de réellement valoriser les bords de l'étang situés entre l'autoroute et les berges au sein d'un milieu humanisé mais actuellement un peu délaissé.

6. CONCLUSIONS ET DEMANDES DE L'ASSOCIATION

Après examen des documents soumis à l'enquête publique, l'association Vivons Bages formule les remarques, questions et demandes suivantes :

1) sur les questions liées à la gestion des écoulements et des pollutions :

- compte tenu des données de référence utilisées pour le dimensionnement des ouvrages, où la pluie d'1h a été en particulier choisie en lieu et place de la pluie de 2h utilisée antérieurement, elle demande qu'ASF justifie de façon précise l'affirmation selon laquelle l'état projet fournira le même niveau de protection que l'état initial et « améliorera donc la situation vis-à-vis du maintien de la qualité de la ressource en eau ».
- étant donnée la vulnérabilité écologique du milieu lagunaire proche, elle demande que soit considérée l'installation sur les bassins de rétention d'électro-vannes télécommandées permettant de réduire significativement les délais des procédures d'intervention.
- compte tenu des données fournies par les tableaux d'abattement de la pollution chronique, qui font souvent apparaître des valeurs supérieures aux seuils autorisés, elle demande qu'ASF justifie l'affirmation présentée au CODERST selon laquelle le projet est compatible avec l'objectif de bon état de l'étang de Bages-Sigean.
- elle demande également que soit précisé par ASF l'usage qui sera fait des analyses périodiques réalisées dans le cadre du suivi de la qualité des eaux et des sédiments, que ces analyses soient également menées au débouché dans l'étang des exutoires des bassins et que les résultats de ces diverses analyses soient systématiquement transmis aux organismes chargés du suivi qualitatif de l'étang de Bages-Sigean et rendus accessibles au public.
- elle note l'absence dans le dossier soumis à l'enquête publique de toute précision sur les mesures curatives qu'ASF serait amené à mettre en œuvre dans le cas où le polluant atteindrait le réseau hydrographique à l'aval des bassins, voire l'étang. Elle demande donc que des compléments détaillés soient apportés sur cet aspect particulièrement sensible.

2) sur les traitements des espaces impactés :

Elle considère que le dossier est globalement faible sur ces aspects et que :

- des réponses précises doivent être apportées sur le traitement paysager des voies et ouvrages d'art ;
- les intentions très succinctes annoncées sur différents points doivent être développées afin d'aboutir à des actions concrètes et bien identifiables lors de la réalisation du projet ;
- les éventuelles mesures compensatoires liées à la suppression d'un espace boisé classé doivent être précisées ;
- les dispositions prises pour assurer le trafic automobile durant les travaux, notamment au niveau du pont de la Nautique et du pont autoroutier au-dessus de la D 105 , doivent être explicitées ;
- le projet doit examiner de possibles mesures d'accompagnement concernant les déplacements « utilitaires » à vélo depuis les zones sud en direction de Narbonne, et ne pas se limiter aux seuls déplacements touristiques en bord d'étang.

3) sur les aspects fonciers liés à l'accompagnement environnemental :

- elle demande que soit formulées des propositions de localisation alternative, préférentiellement sur le territoire de la commune de Narbonne qui dispose de réserves foncières bien plus importantes ;
- à défaut, que soient apportés des éléments déterminants justifiant la localisation de la zone actuellement envisagée, particulièrement sensible dans le cadre des paysages de la lagune de Bages-Sigean ;
- dans l'éventualité où cette dernière zone serait effectivement retenue, que l'Etat prenne l'engagement de maintenir sa finalité environnementale bien au-delà de l'échéance de 2033 (y compris au travers des règles régissant la future concession), sachant que des engagements de même nature ont été pris sur des durées excédant 50 ans dans des réalisations récentes.

4) sur la suppression du chemin rural 146 :

- que soit reconsidérée par la commune de Narbonne, en concertation avec la municipalité de Bages, le choix de la suppression de cet axe de communication, compte tenu des éléments développés plus haut et notamment de son rôle de désenclavement pour les habitants de Bages.

Remarque finale

Pour terminer cette analyse, Vivons Bages souhaite, à partir de certains des éléments développés plus haut, faire partager à l'ensemble des acteurs du projet un sentiment : celui que la commune de Bages apparaît un peu comme la « variable d'ajustement » du projet dans son état actuel puisque :

- elle en subit, au niveau du hameau des Pesquis, des conséquences visuelles et sonores non négligeables, ou en tout cas non quantifiées à ce jour, contrairement à celles qui impactent Narbonne ;
- il lui est demandé de fournir l'intégralité des surfaces de compensation environnementale sans que ce choix soit réellement étayé, et sans que des garanties soient apportées sur le devenir à long terme des parcelles concernées qui constituent une contribution importante à sa spécificité paysagère et environnementale ;
- par un choix résultant de la politique de la seule commune de Narbonne, elle se voit privée d'une commodité certaine en termes de désenclavement routier.

Il nous paraît donc nécessaire qu'à l'issue de l'enquête publique, des ajustements s'opèrent au niveau de certaines modalités du projet afin d'aboutir à un rééquilibrage des contributions et des servitudes apportées ou supportées par les deux communes.