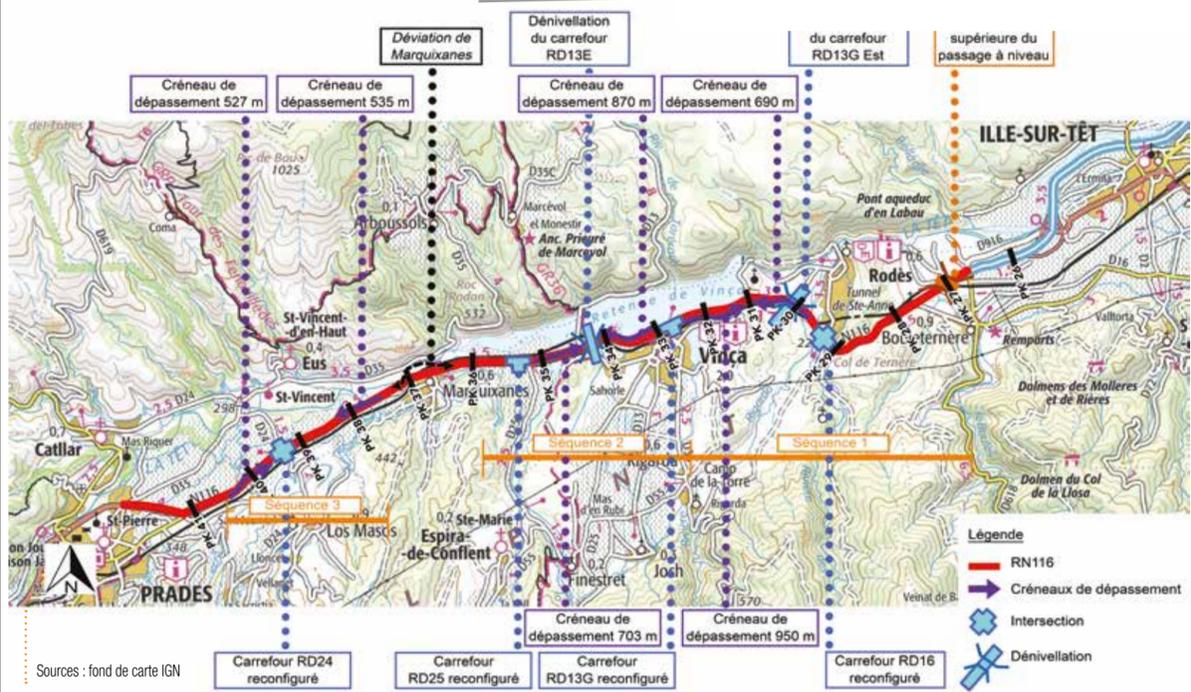


9 aménagements soumis à la concertation

Au total, l'itinéraire entre Prades et Ile-sur-Têt correspond à un découpage de 9 aménagements répartis en trois sections. Chaque section a fait l'objet de plusieurs variantes de traitement qui ont abouti aux solutions présentées à la concertation.

L'opération de réaménagement de la RN116 est donc la combinaison de plusieurs opérations localisées ponctuellement qui, mises bout à bout, forment un programme global homogène, répondant aux deux objectifs principaux de sécurité et d'optimisation des temps de parcours.

PLAN DE SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS PROJÉTÉS



Les enjeux du territoire

- Trafic et mobilité** > Conforter le rôle essentiel de la RN116 pour la desserte et le désenclavement du territoire.
> Ecouler le trafic dans de bonnes conditions.
- Sécurité routière** Améliorer la sécurité par rapport aux accidents liés à des manœuvres dangereuses.
- Ressource en eau** Protéger l'alimentation en eau potable et les nappes vulnérables.
- Crue, inondation** Prendre en compte le régime torrentiel des cours d'eau intercepté et les champs d'expansion des crues.
- Milieux naturels** > Préserver les cours d'eau qui sont des corridors écologiques importants.
> La vallée de la Têt qui présente un grand intérêt écologique.
- Agriculture** Prendre en compte le dynamisme de l'agriculture dans la vallée de la Têt du fait de la spécialisation sur l'arboriculture.
- Paysage et cadre de vie** Préserver :
> les vues sur le Canigou et les différentes singularité de la zone,
> le maintien de la route au niveau du terrain,
> l'image de la route qui passe au cœur des parcelles agricoles,
> les riverains face aux nuisances visuelles.

- La gestion des eaux de pluie** > Créer des fossés routiers séparés des fossés d'écoulement naturel.
> Réaliser des bassins de rétention.

- Enjeu environnemental** Réutiliser majoritairement la plateforme routière existante pour limiter l'incidence sur le milieu naturel.

La concertation : écouter et dialoguer

Comment s'informer

- > Le dossier de concertation mis à disposition dans les mairies d'Ile-sur-Têt, Bouleternère, Rodès, Vinça, Marquixanes, Eus et Prades.
- > Une exposition sur le projet avec les panneaux d'information.
- > Le document de présentation mis à disposition et en téléchargement sur le site internet de la DREAL Occitanie : www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/concertation-a24844.html



Deux réunions publiques :



le **27 novembre 2019** à 18h30 à Vinça (salle des fêtes du groupe Pierre Gipulo, 17 avenue du Général de Gaulle)

le **11 décembre 2019** à 18h30 à Prades (salle du Foirail, rue du Foirail)

A cette occasion, la DREAL présente le projet et chacun sera ensuite invité à s'exprimer.

Le calendrier



Les suites à donner à la concertation

La solution retenue par le maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable sera étudiée en détail, dans le cadre des études techniques complémentaires pour affiner les caractéristiques de l'infrastructure : travaux topographiques terrestres, reconnaissances géotechniques et des réseaux existants, études hydrauliques, et acoustiques.

Ces études auront pour but la préparation à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Le projet sera ainsi exposé au public qui pourra alors s'exprimer sur son utilité et ses dispositions techniques. À son issue, un arrêté préfectoral viendra prononcer la DUP.

Comment s'exprimer

- > Par courriel : concertation-rn116.dreal.occitanie@developpement-durable.gouv.fr
- > Sur le registre de la concertation mis à disposition dans les mairies de Prades et de Vinça.
- > Par courrier postal : DREAL Occitanie Direction des Transports - à l'attention de M. ASSEMAT - 520, Allée Henri II de Montmorency CS 69007 - 34064 Montpellier - Cedex 02

Pour en savoir plus : www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/concertation-a24844.html
Pour contacter la DREAL par mail : dtr.dtr.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Cette plaquette d'information est publiée par la DREAL Occitanie.
Conception, rédaction et réalisation : MD Conseil
Crédits photographiques : DREAL, INTERVIA Etudes – Groupe Merlin

DREAL OCCITANIE

AMENAGEMENT ENTRE Ile-sur-Têt ET Prades

De la plaine à la montagne RN 116



Document d'information - Novembre 2019

LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

Le projet porte sur 9 aménagements répartis en 3 séquences :

- > **Séquence 1** : entre Ile-sur-Têt et Vinça
 - > **Séquence 2** : entre Vinça et Marquixanes
 - > **Séquence 3** : entre Marquixanes et Prades
- Les études engagées à ce stade permettent d'identifier les variantes qui apparaissent les plus pertinentes.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

L'objectif est de confirmer le choix des solutions proposées afin de poursuivre les études techniques et les procédures réglementaires.

Le public est invité à exprimer ses préoccupations et son point de vue.

Elle s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues à l'article L121-15-1 et suivants du Code de l'environnement.



En tant que maître d'ouvrage de l'opération, l'État pilote cette concertation qui se déroule du **27 novembre au 20 décembre 2019**. Son bilan sera rendu public.



Source : fond de carte IGN avec limites administratives



PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

Séquence 1 : entre Ille-sur-Têt et Vinça

Le passage à niveau de bouleternère

Cette section est caractérisée par une longue ligne droite en plaine, entre la sortie du giratoire de fin de la 2X2 voies et le pied du col de Ternère.

La RN116 intercepte la voie ferrée par un passage à niveau sur la partie est de cette ligne droite

Les principaux enjeux

> Gestion des accès riverains nombreux (agricoles)

> Sécurisation du passage à niveau et des dépassements à l'ouest de celui-ci

La solution retenue

Dénivellation supérieure du passage à niveau : il s'agit de faire passer la RN116 au-dessus de la voie ferrée, permettant une circulation à 80km/h sur la RN116. Les accès riverains sont rétablis par la création de plusieurs contre-allées, aucun dépassement n'est possible.

Le coût de cette opération est estimé à **9 M€**.

Entre le passage à niveau de Bouleternère et le col de Ternère

Ce secteur correspond à l'intersection entre la RN116 et la RD16 (carrefour de Rodès), à proximité immédiate du col de Ternère.

Les principaux enjeux

> Gestion des accès riverains proches de l'intersection

> Amélioration des conditions de sécurité au col de Ternère et à l'intersection avec la RD16

La solution retenue

Carrefour de Rodès : reprise des longueurs caractéristiques du carrefour ; suppression des voies d'insertion et de décélération, qui sont remplacées à la sortie de la RN116 par des rayons élargis pour que les véhicules puissent tourner plus facilement ; matérialisation des arrêts de bus ; mise en place d'un cheminement piéton, de l'arrêt de bus nord au parking ; reprise de la géométrie au col de Ternère pour pouvoir garantir la visibilité à 80 km/h ; les accès directs au niveau du col supprimés puis rabattus sur un réseau secondaire (via le délaissé de la RN116).

Le coût de cette opération est estimé à **2,2 M€**.

Du lieu-dit "El Moli" à l'entrée de Vinça

Ce secteur correspond sommairement à la rampe permettant de rejoindre retenue d'eau de Vinça à partir du passage sous la voie ferrée.

Les principaux enjeux

> Sécurisation de l'intersection localisée en bas de la rampe (carrefour d'El M....)

> Créneaux de dépassement (principalement aux extrémités)

La solution retenue

Réalisation de 2 créneaux de dépassement allongés avec une dénivellation du carrefour Est (passage souterrain à gabarit réduit). Cela signifie qu'il y a une augmentation de la longueur du créneau de dépassement situé hors de la rampe (celui dans le sens Ouest-Est) pour permettre de proposer deux créneaux de longueur suffisante, tout en sécurisant les mouvements au niveau de l'intersection qui sera dénivellée.

Le coût de cet aménagement est estimé à **5,5 M€**.



Variante retenue / sources : vue aérienne



Sources : vue aérienne



Zoom sur le carrefour dénivellé d'El Moli / sources : vue aérienne

Séquence 2 : entre Vinça et Marquixanes

Le carrefour de la RD13G

Ce secteur correspond au carrefour entre la RN116 et la RD13G.

Enjeu principal : sa sécurisation.

La solution retenue

Reconfiguration du "Tourne À Gauche", n'autorisant pas le mouvement de circulation de la RD13G vers la RN116 en direction de Prades (qui est reporté sur le carrefour avec la RD13E, sécurisé). La vitesse maximum autorisée pour les véhicules est portée à 80 km/h.

Le coût de cet aménagement est estimé à **0,5 M€**.

De l'entrée Est de Vinça à la RD25

Ce secteur correspond au tronçon entre le carrefour avec la RD13G et celui avec la RD25. Il englobe également l'intersection avec la départementale 13E.

Les principaux enjeux

> Sécurisation de l'intersection entre la RN116 et la RD13E

> Créneaux de dépassement, principalement à leurs extrémités

La solution retenue

Création de 2 créneaux de dépassement avec dénivellation du carrefour de la RD13E. Cet aménagement permet de conserver les possibilités de dépassement (703 mètres pour le créneau dans le sens Ouest-Est et 870 mètres dans le sens inverse). Entre ces deux créneaux, on prévoit la réalisation de deux demi-carrefours reliés par un passage supérieur, via un ouvrage de franchissement de la RN116 d'une longueur de 40 mètres.

Le coût de cet aménagement est estimé à **4,5 M€**.

Le carrefour de la RD25

Cette section correspond à l'intersection entre la RN116 et la RD25.

Enjeu principal : sa sécurisation.

La solution retenue

Reconfiguration du "Tourne À Gauche" : matérialisation des ilots (bordures), réduction de la plate-forme routière trop généreuse, un éloignement par rapport à la voie ferrée.

Le coût de cet aménagement est estimé à **0,5 M€**.



Variante 1 retenue / sources : vue aérienne



Zoom sur la dénivellation du carrefour avec la RD13E / sources : vue aérienne



Variante retenue / sources : vue aérienne



Séquence 3 : entre Marquixanes et Prades

L'entrée Ouest de Marquixanes

Cette section commence à partir de la sortie Ouest de Marquixanes, juste après l'accès à la zone artisanale.

Enjeu principal : création d'un dépassement autorisé, soit par amélioration de la géométrie de la route existante, soit par création d'un créneau de dépassement.

La solution retenue

Création d'un créneau de dépassement dans le sens Est-Ouest de faible longueur (535 mètres) qui permet de ne pas détruire de bâtiment d'habitation situé le long de la RN116. L'aménagement de cette section nécessitera un élargissement des ouvrages permettant le franchissement de deux cours d'eau, à l'Est du tronçon.

Le coût de cette opération est estimé à **3 M€**.

Le carrefour de la RD24

Cette section correspond à l'intersection entre la RN116 et la RD24.

Les principaux enjeux

> Sécurisation qui implique l'amélioration de sa perception afin d'avoir une meilleure compréhension du fonctionnement de l'intersection

> Gestion des accès riverains

La solution retenue

Deux variantes possibles soumises à concertation :

- Variante 1 : carrefour en double "Tourne À Gauche" reconfiguré. Cette proposition reste sur le principe de 2 accès de la RD24 sur la RN116, en supprimant l'îlot central pour en faire une voie de stockage (permettant de changer de direction sans gêner la circulation de l'axe routier que l'on quitte). Elle peut se situer à droite ou à gauche de la voie de circulation pour limiter les ralentissements sur la route nationale.

- Variante 2 : carrefour en croix avec desserte des riverains réalisée par l'arrière pour des échanges plus directs.

Le coût de cette opération est estimé à **1,2 M€**.

De l'entrée Est de Prades

Cette section commence juste après le carrefour de la RD25 et se termine à l'entrée de l'agglomération de Prades, au niveau du carrefour giratoire du Canigou.

Les principaux enjeux

> Création de dépassement autorisé en l'absence de possibilité d'amélioration géométrique notable

> Sécurisation des abords en prenant en compte les alignements d'arbres existants

> Gestion des accès riverains

La solution retenue

Création d'un créneau de dépassement dans le sens Ouest-Est de faible longueur (527 mètres). L'accès actuel à l'entreprise COMERO est conservé ("Tourne À Gauche"). Pour rétablir les accès au Nord, la réalisation de contre-allées sera nécessaire. Par ailleurs, il faut prévoir un aménagement de la plateforme avec un élargissement des accotements. L'alignement des platanes sera maintenu avec la mise en place d'une glissière le long des arbres.

Le coût de cette opération est estimé à **3,5 M€**.



Variante retenue / sources : vue aérienne



Variante 2 / sources : vue aérienne



Variante retenue / sources : vue aérienne