



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
OCCITANIE

# *AMENAGEMENT DE LA RN116 ENTRE ILLE-SUR-TÊT ET PRADES*

## **DOSSIER DE CONCERTATION**

**RN116**



De la plaine à la montagne



# SOMMAIRE

<b>Introduction - La concertation préalable</b>	<b>3</b>
> Objet de la concertation préalable	3
> Cadre réglementaire de la concertation préalable	4
> La concertation préalable dans le processus de réalisation d'une opération routière	4
> Les modalités de la concertation préalable	4
> Débats, études et concertations antérieures	5
<b>Présentation synthétique du projet</b>	<b>6</b>
<b>La RN116 : analyse territoriale</b>	<b>7</b>
> A l'échelle du territoire entre Ille-sur-Têt et Prades	7
> A l'échelle de la RN116	10
> Synthèse	12
<b>Le projet soumis à la concertation</b>	<b>13</b>
> Présentation générale	13
> Détails des aménagements projetés section par section	15
◦ Le passage à niveau de Bouleternère	15
◦ Le carrefour avec la RD16	17
◦ Section du lieu-dit « el moli » au point kilométrique 35	19
◦ Sous-section du lieu-dit « El Moli » à l'entrée de Vinça	19
◦ Sous-section le carrefour de Vinça (RD13G)	20
◦ Sous-section de l'entrée Est de Vinça à la RD25	21
◦ Le carrefour avec la RD 25	23
◦ L'entrée Ouest de Marquixanes du point kilométrique 37+500 au point kilométrique 38+500	25
◦ Le carrefour avec la RD 24	27
◦ L'entrée Est de Prades du PR 40+500 A 39+500	29
<b>Synthèse</b>	<b>32</b>
> Les suites à donner	33

# INTRODUCTION - LA CONCERTATION PREALABLE

## > OBJET DE LA CONCERTATION PREALABLE

La Route Nationale 116 relie l'agglomération perpignanaise à Bourg-Madame, près de la frontière franco-espagnole. Longue d'une centaine de kilomètres, elle est située intégralement dans le département des Pyrénées Orientales.

L'État a pour objectif une amélioration de cet axe routier, qui supporte un trafic à longue distance, tout en assurant le désenclavement des territoires traversés.

La concertation préalable portera sur l'aménagement de cette infrastructure du réseau routier national, sur le tronçon de 15 km environ, compris entre Ille-sur-Têt et Prades, à l'exception de la déviation de Marquixanes, qui a déjà fait l'objet d'une concertation publique spécifique en 2017.

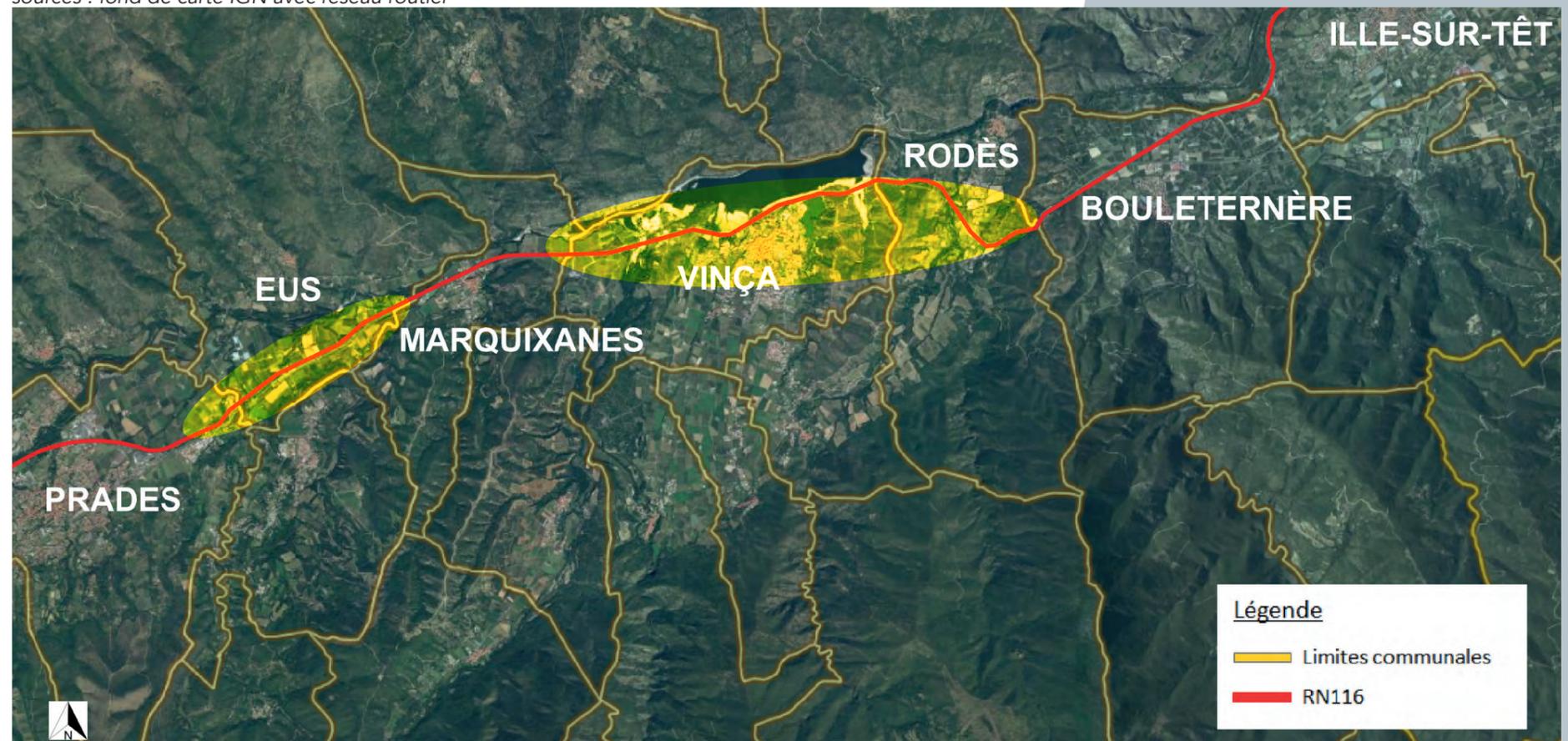
Lors de cette nouvelle concertation, la DREAL présentera les études réalisées sur le tronçon Ille/Têt – Prades, dans son ensemble, et sur les aménagements spécifiques aux différentes sections.

L'objectif d'une concertation préalable sur un tel projet d'aménagement est de confirmer le choix du (ou des) parti(s) d'aménagement afin de poursuivre les études techniques et les procédures réglementaires.

Cela signifie que le public est ainsi consulté pour qu'il puisse exprimer son point de vue, ses doutes ou bien ses préoccupations sur le projet ici présenté. La concertation ne s'arrête pas à une simple information : un réel dialogue est instauré entre les différentes parties.



sources : fond de carte IGN avec réseau routier



sources : fond de carte IGN avec limites administratives

## > LE CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION PREALABLE

La présente concertation préalable 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. Elle permet aux habitants des communes directement impactées par l'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades de mesurer les enjeux de cette opération et de prendre connaissance des choix opérés par le maître d'ouvrage.

Les évolutions successives de la réglementation pour la modernisation des axes routiers, ainsi que la prise de conscience collective des enjeux environnementaux ont accéléré le processus de concertation du public sur les projets d'infrastructure. Contrairement à l'enquête publique, la concertation préalable apparaît très tôt dans le déroulement d'un projet, ce qui permet à la population d'intervenir sur un projet qui n'est pas encore définitif.

L'aménagement de la RN116 est également un projet partenarial, engageant les collectivités locales, aux côtés de l'État.

En effet, les collectivités territoriales et les élus locaux sont associés au comité de suivi de la RN116. Il est présidé par le Préfet des Pyrénées-Orientales. Ce comité permet à chaque membre d'exprimer son opinion ou ses craintes sur les études menées dans le cadre de l'opération.

## > LA CONCERTATION PREALABLE DANS LE PROCESSUS DE REALISATION D'UNE OPERATION ROUTIERE

Dans le cadre d'une opération d'aménagement routier, la concertation préalable est une étape obligatoire depuis quelques années. Elle peut être définie comme une démarche participative impliquant des « allers-retours » entre le décideur et la population.

## > LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

### COMMENT S'INFORMER ?

Les moyens et supports d'information sont :

- > Le dossier de concertation déposé en mairies de Ille-sur-Têt, Bouleternère, Rodes, Vinça, Marquixanes, Eus et Prades ;
- > Une exposition sur le projet avec des panneaux d'information ;
- > Les documents de présentation mis à disposition et en téléchargement sur le site internet de la DREAL Occitanie <http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/concertation-a24844.html>

Des réunions publiques se tiennent :

- > **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 et s'informer.

### COMMENT S'EXPRIMER ?

Vous pouvez vous exprimer :

- > Par courriel à l'adresse suivante :  
[concertation-rn116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr](mailto:concertation-rn116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr)
- > En complétant le registre de la concertation mis à votre disposition dans les mairies de Prades et de Vinça ;

> Par courrier à l'adresse suivante :  
Direction des Transports - à l'attention de M. ASSEMAT  
520, Allée Henri II de Montmorency  
CS 69007  
34064 Montpellier - Cedex 02

## > DEBATS, ETUDES ET CONCERTATIONS ANTERIEURS

Depuis plusieurs années maintenant, une attention particulière au sein du territoire est accordée au réaménagement de la RN116. En effet, plusieurs études de conception ont déjà été réalisées et des travaux ont été effectués.

Initialement, en 2008, le parti d'aménagement portait sur la mise en place d'une 2x2 voies, de type autoroutier, en tracé neuf sur la majorité de la section entre Ille-sur-Têt et Prades, dans le prolongement de la 2x2 voies existante. Le projet avait été déclaré d'utilité publique à l'époque, et le montant des travaux s'élevait à 150 M€ HT.

**La suite des études de conception plus détaillées a montré une augmentation du coût total de réalisation du projet de mise à 2X2 voies, en lien avec les évolutions réglementaires et la prise en compte des mesures d'accompagnement environnementales. Son financement est alors devenu difficilement envisageable pour l'État et les collectivités. C'est pourquoi l'État a souhaité étudier la possibilité de réaliser des travaux d'amélioration de l'axe routier existant.**

Il convient de noter que la seule agglomération traversée (Marquixanes) ne pouvait être réaménagée sur place pour atteindre les objectifs fixés pour l'infrastructure. C'est donc la seule section traitée par un aménagement routier en tracé neuf.

Les études menées par la DREAL en 2017 ont permis de présenter un nouveau programme, qui a l'avantage, pour un coût d'investissement moins important, d'optimiser l'itinéraire existant en termes de temps de parcours, de sécurité et de conditions de déplacement.

Les principales étapes sont rappelées ci-après, à travers plusieurs dates clés. Ce programme fait l'objet d'une présentation approfondie ultérieurement dans ce présent dossier.

## > LES DATES-CLÉS

### 2013 /

L'État met en place une commission pour évaluer tous les projets routiers à l'étude, la commission «Mobilité 21». Celle-ci estime que l'aménagement en 2x2 voies doit être strictement réservé aux portions le justifiant au regard des trafics. Cette recommandation s'applique à la RN116, en particulier sur le prolongement de la 2x2 voies au-delà d'Ille-sur-Têt.

### FIN 2014 /

L'intégration des nouvelles normes techniques et administratives ainsi que les problèmes de nature géotechniques du secteur trouvés lors d'études de conception aboutissent à une augmentation significative du coût du projet.

### FÉVRIER 2015 /

Le parti d'aménagement est remis en question par le Secrétaire d'État en charge des transports. Le projet est alors réexaminé, et les conclusions relatent d'une impossibilité pour l'État et les collectivités de porter le financement de l'opération dans le cadre du volet routier du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 et des prochains.

### 2016-2017 /

La DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) Occitanie mène des études d'opportunité sur l'itinéraire entre Ille-sur-Têt et Prades, en parallèle de la poursuite des études sur la déviation de Marquixanes. Ces études permettent d'identifier des enjeux (sécurité, fluidité, environnement) et des pistes d'actions, déclinées ensuite dans un programme d'aménagement.

### 2019 /

Concertation préalable sur la base du programme validé par l'État en vue de la poursuite des études techniques détaillées.

# PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET

## > L'AMENAGEMENT SUR PLACE DE LA RN116 ENTRE ILLE-SUR-TÊT ET PRADES

La section entre les communes d'Ille-sur-Têt et Prades s'inscrit dans une politique générale continue de l'aménagement de la RN116, une route dont la commission « Mobilité 21 » a jugé indispensable sa modernisation compte tenu de son rôle en matière de désenclavement des territoires qu'elle dessert.

Pour pouvoir relier dans les meilleures conditions les villes de Perpignan et Prades, respectivement préfecture et sous-préfecture des Pyrénées-Orientales, l'aménagement à 2x2 voies, de type autoroutier, avait dans un premier temps été retenu pour ce secteur entre Prades et Ille-sur-Têt. Le programme a par la suite été modifié pour se concentrer désormais sur un aménagement de l'infrastructure existante, à l'exception de la déviation de Marquixanes. Et aujourd'hui, les enjeux restent multiples.

Le trafic est dense sur cette section d'environ 15 km. C'est pourquoi l'État a pour objectif principal d'augmenter le niveau de service de la RN116, c'est-à-dire de permettre aux usagers d'avoir des meilleures conditions de circulation pour effectuer le trajet.

### Les deux principaux objectifs sont donc :

- > **Premièrement**, une attention particulière est accordée à l'amélioration de la sécurité et du confort pour tous les usagers de l'infrastructure routière.
- > **Deuxièmement**, le temps de parcours doit être optimisé et fiabilisé.

Le programme d'aménagement global retenu se compose des éléments ci-dessous :

### AMENAGEMENTS ENVISAGES SUR LA RN116 ENTRE ILLE-SUR-TÊT ET PRADES, SUITE A L'ABANDON DE LA MISE A 2X2 VOIES

- > Déviation de la commune de Marquixanes (faisant l'objet d'études et d'un planning spécifiques) ;
- > Traitement et sécurisation des carrefours existants avec les routes départementales ;
- > Création de créneaux de dépassement sur les sections identifiées afin d'augmenter l'offre en dépassement sécurisé ;

Au total, l'itinéraire entre Prades et Ille-sur-Têt correspond à un découpage de 11 aménagements répartis en différentes sections et sous-section. Chaque section a fait l'objet de plusieurs variantes de traitement au cours de ses études.

L'opération de réaménagement de la RN116 sur ce tronçon est donc la combinaison de plusieurs opérations localisées ponctuellement qui, mises bout à bout, forment un programme global homogène, répondant aux deux objectifs principaux énoncés précédemment.

Les différentes sections d'aménagement sont représentées sur le plan synoptique ci-après.

**NB : Le présent dossier ne porte pas sur la déviation de Marquixanes, qui fait l'objet d'une étude spécifique (elle a d'ailleurs déjà fait l'objet d'une concertation publique). En revanche, ce dossier tient compte dans ses conclusions de la décision de réaliser une déviation de Marquixanes par le nord, avec la création d'une route bidirectionnelle.**

# LA RN116 - ANALYSE TERRITORIALE

L'identification des enjeux du projet nécessite une analyse préalable du territoire, à grande échelle dans un premier temps (le territoire traversé), puis à petite échelle (la RN116 et ses abords immédiats).

Cela signifie, concrètement, de décrire d'abord le bassin de vie impacté par le projet entre Ille-sur-Têt et Prades, avant de se concentrer de manière plus précise sur la RN116 en elle-même pour établir un diagnostic de l'infrastructure.

## > A L'ECHELLE DU TERRITOIRE ENTRE ILLE-SUR-TÊT ET PRADES

### MILIEU PHYSIQUE

#### Topographie

Mis à part la présence de deux massifs montagneux au nord et au sud du territoire, le Pic de Madrès et le Pic du Canigou, qui culminent respectivement à 2469 et 2786 mètres d'altitude, le territoire autour de la RN116 présente une altitude plus basse. Celle-ci varie entre 180 m sur la section déjà aménagée d'Ille-sur-Têt, et 340 m au niveau du giratoire de Prades, à l'entrée ouest de la ville.

Les plus fortes pentes sur la RN116 se situent autour du Col de Ternère, aux alentours du lac de Vinça et à la sortie de Marquixanes.

Le col de Ternère marque une frontière nette entre la Plaine du Roussillon à l'Est et le Conflent à l'Ouest.

#### Les eaux

##### Les eaux superficielles

Sur toute la zone d'étude, la RN116 se trouve dans la vallée de la Têt, en rive droite et toujours dans le bassin versant de ce cours d'eau. Il s'agit, par ailleurs, du plus important bassin hydrographique du département.

Les affluents de la Têt, et leurs bassins versants respectifs, interceptent perpendiculairement l'infrastructure routière, ce qui justifie l'implantation de plusieurs ouvrages de franchissement à différents endroits stratégiques sous la voie. Certains de ces ouvrages existent déjà et seront conservés en l'état ou élargis en fonction du projet d'aménagement. Les ouvrages neufs devront respecter les écoulements des eaux, a minima pour une crue d'occurrence centennale.

#### Les eaux souterraines

L'aire d'étude présente sur son territoire différentes masses d'eau souterraines, de deux types :

- > Masses d'eau de niveau 1 (niveau superficiel)
- > Masses d'eau de niveau 2 (en dessous du niveau 1)

Les ressources en eau provenant principalement de nappes superficielles, sont caractérisées comme vulnérables. Il sera alors nécessaire les protéger en mettant en place une gestion des eaux pluviales de l'infrastructure routière, avec dépollution.

Entre le col de Ternère et Vinça, la nappe est utilisée pour l'alimentation en eau potable : sur ce secteur en particulier, la mise à niveau du dispositif d'assainissement de la plate-forme routière sera primordiale.

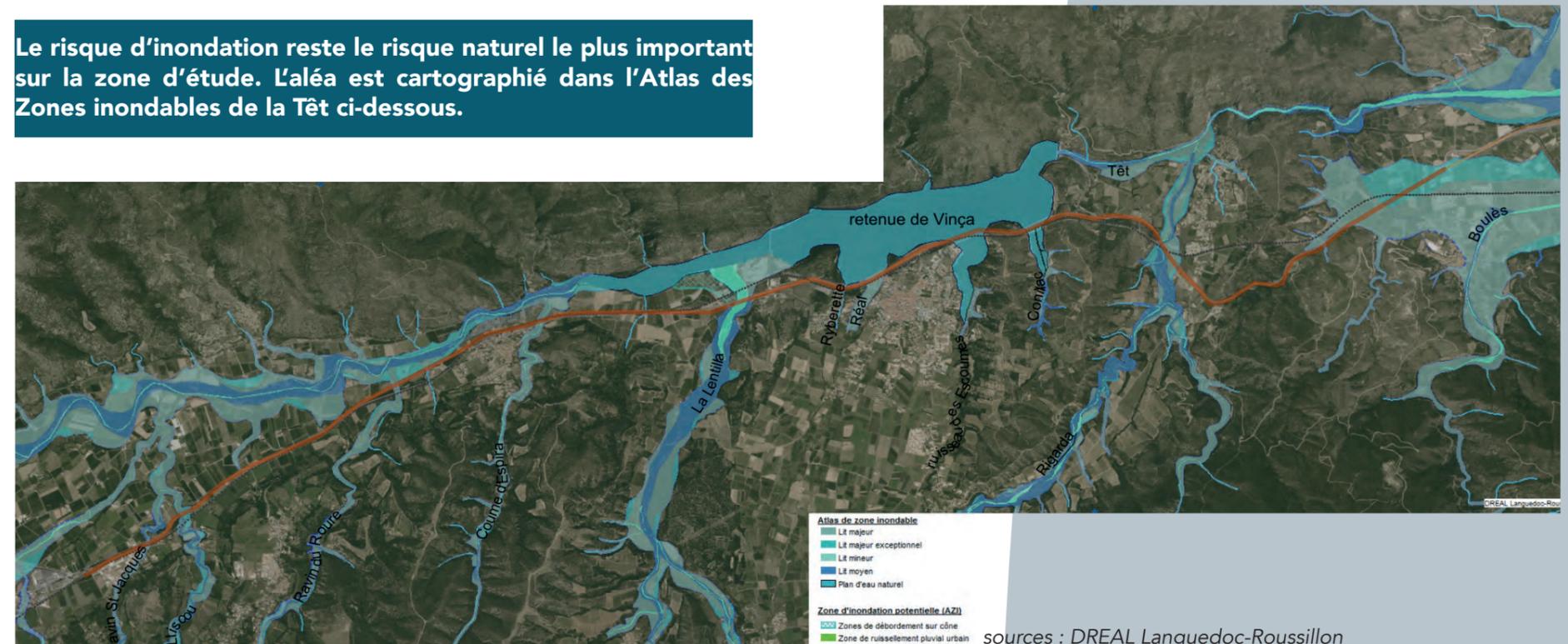
#### Les risques naturels et technologiques

Les six communes traversées par la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades sont soumises à différents risques naturels :

- > Feu de forêt
- > Inondation par une crue à débordement lent de cours d'eau ou par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau
- > Mouvements de terrain
- > Rupture de barrage (barrage de Vinça)
- > Séisme : zone de sismicité 3

**Le risque d'inondation reste le risque naturel le plus important sur la zone d'étude. L'aléa est cartographié dans l'Atlas des Zones inondables de la Têt ci-dessous.**

### CARTE DU RESEAU HYDROGRAPHIQUE ET DES ZONES INONDABLES



## MILIEU NATUREL

La vallée de la Têt est un espace remarquable pour la faune et la flore, comme en témoignent les nombreux zonages établis.

### Les Zones naturelles d'intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

La zone d'étude est concernée par la présence d'une ZNIEFF de type 2 (« Massif des Aspres ») dont la limite nord est la RN116 à proximité de Bouleternère.

### Les Espaces Naturels Sensibles

Le territoire proche de la RN116 n'est pas directement concerné par un Espace Naturel Sensible (ENS), mais la vallée de la Têt possède plusieurs ENS sur le nord.

### Les zones humides

Plusieurs zones humides sont présentes sur le territoire. Elles peuvent correspondre à des mares ou des cours d'eau accompagnés de leurs ripisylves.

### Les sites Natura 2000

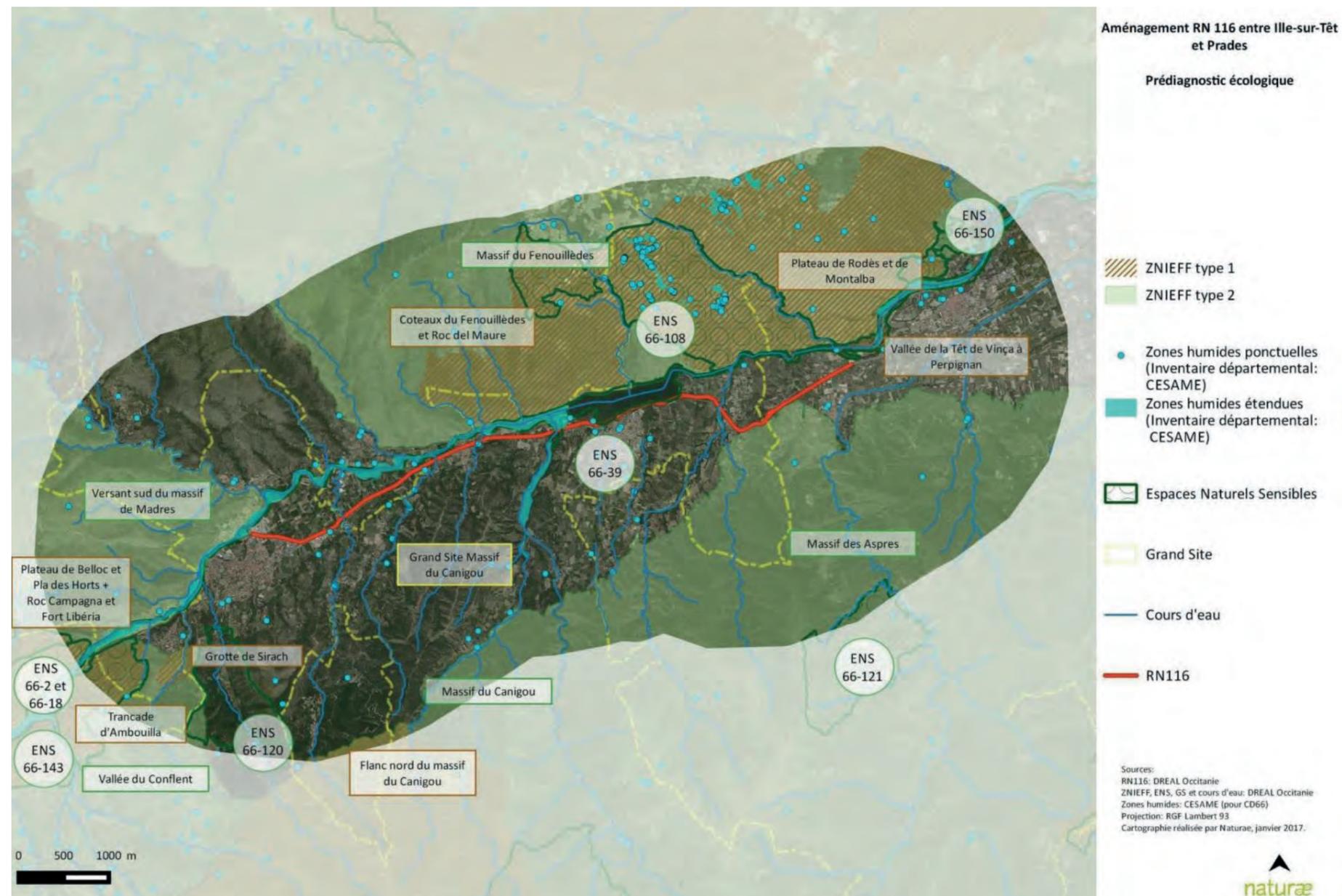
Le territoire n'est pas directement concerné par un site Natura 2000.

### Les espèces menacées : les Plans Nationaux d'Actions (PNA)

La zone d'étude est soumise à plusieurs Plans Nationaux d'Actions :

- > PNA Loutre ;
- > PNA Vautour Fauve ;
- > PNA Desman des Pyrénées ;
- > PNA Gypaète barbu (vautour) ;
- > PNA Maculinea (papillons de jour) ;
- > PNA Chiroptère (chauves-souris).

## PERIMETRE D'INVENTAIRE SUR L'AIRE D'INFLUENCE DU SECTEUR D'AMENAGEMENT DE LA RN116



## MILIEU HUMAIN

### Démographie

Sur le territoire, les communes les plus peuplées sont celles de Prades et Ille-sur-Têt, avec respectivement 6153 (Prades) et 5457 (Ille-sur-Têt) habitants en 2016 (Insee). Ce sont aussi celles qui génèrent les plus forts mouvements de population, avec une activité économique plus intense que dans les communes voisines. Si certaines communes ont connu une évolution démographique positive entre 2007 et 2012 (augmentation de 2 à 5% pour des communes comme Rodès, Vinça ou Marquixanes), la globalité de l'aire d'étude présente une stabilité de la population qui devrait perdurer si l'on se base sur les différents documents d'urbanisme (PLU, SCoT, PLUI).

### Activités économiques

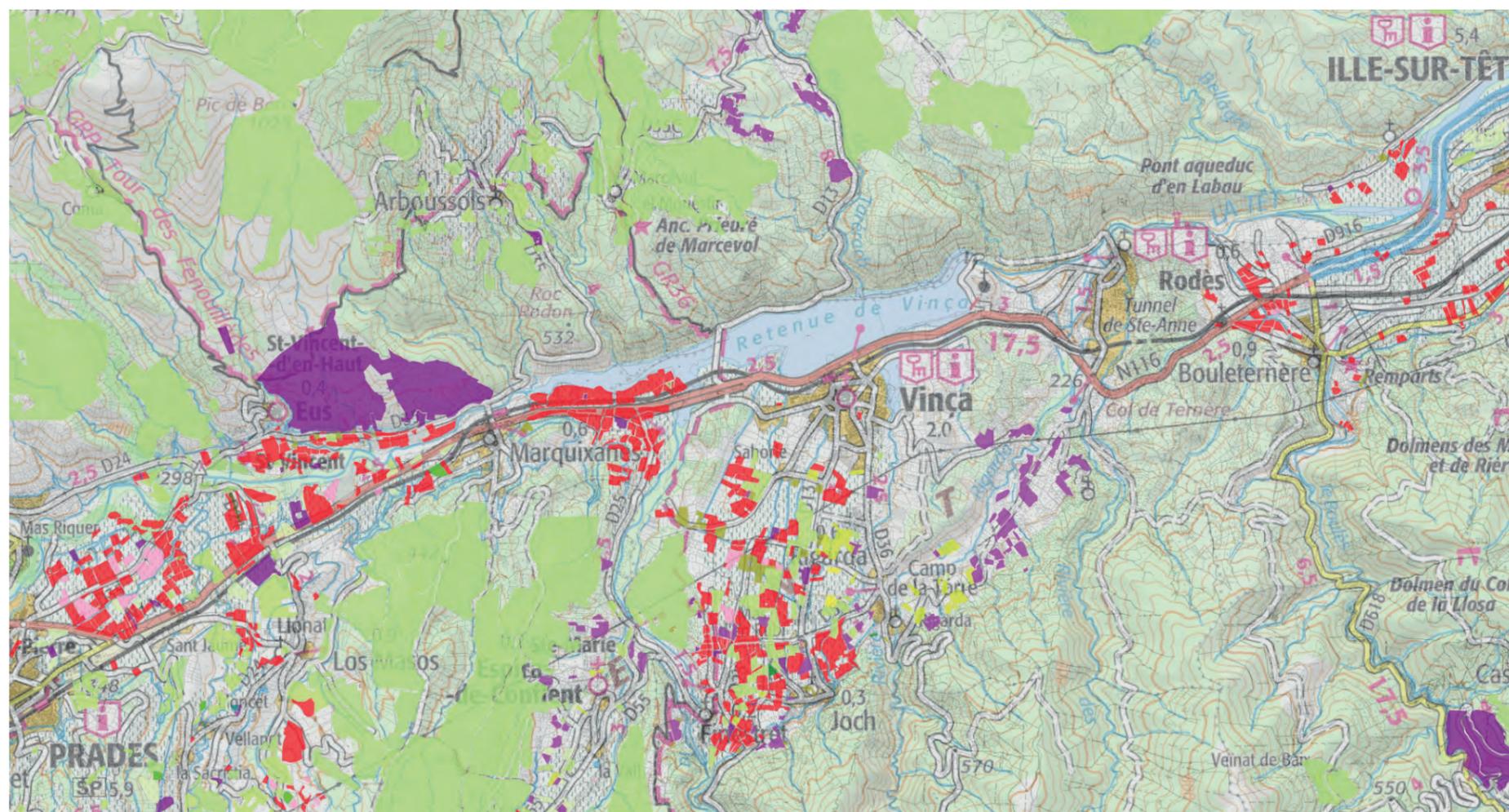
Les communes de Prades et d'Ille-sur-Têt forment les deux principaux pôles économiques de la zone d'étude, accueillant zones commerciales, équipements publics, sportifs, scolaires ou encore culturels. Pour les autres communes du territoire, il s'agit principalement de commerces de proximité.

### Agriculture

La majeure partie de l'économie du territoire est liée à l'agriculture, directement ou indirectement. Cela se traduit par une occupation des sols largement composée de terres agricoles (essentiellement des vergers) qu'il conviendra de préserver.

Les terres les plus propices à l'exploitation agricole sont situées dans la plaine, là où se trouve la RN116. La maîtrise des emprises et la gestion des mouvements liés à l'agriculture se retrouvent au cœur de la conception de la RN116.

## CARTE DE L'OCCUPATION AGRICOLE



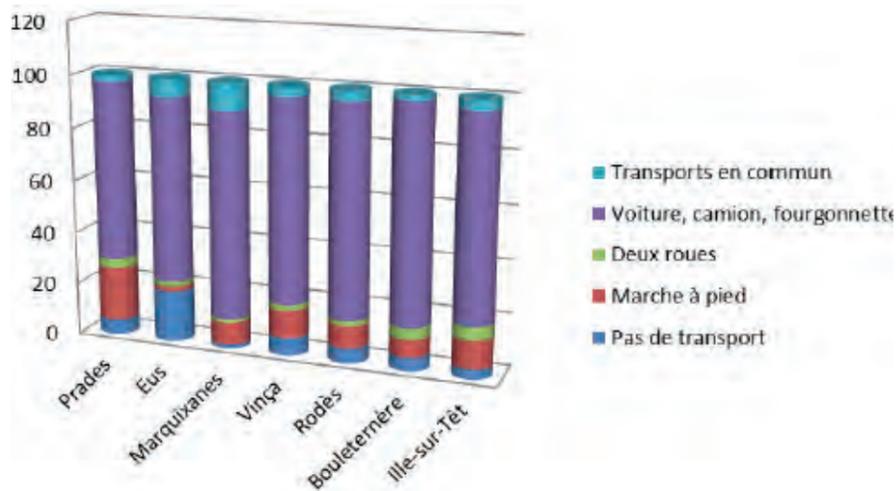
sources : Registre parcellaire agricole sur fond de plan IGN (2013)

### MOBILITE ET MODES ALTERNATIFS

Les deux communes de Prades et de Ille-sur-Têt représentent les deux principaux pôles d'emploi sur le secteur, d'autant plus que Prades, en tant que sous-préfecture, abrite plusieurs administrations et services. Plus loin, Perpignan, la principale agglomération du département, représente également un attracteur de déplacements, quotidiens ou occasionnels. A l'opposé, Andorre et les stations d'altitude génèrent un trafic saisonnier lié à l'activité touristique.

De ce fait, une part importante de la population des autres communes se rend fréquemment dans une de ces deux villes. Le lieu de travail des actifs des différentes communes est rarement la commune de résidence : c'est le cas d'en moyenne 70 % d'entre eux. La RN116 est donc tout naturellement le support principal de ces déplacements.

Cette localisation de l'emploi à plusieurs kilomètres génère des déplacements domicile-travail, dont le mode est principalement dominé par la voiture personnelle, dans un secteur très rural peu irrigué par les transports en commun. La part d'utilisation d'un véhicule particulier avoisine les 80 % pour toutes les communes du secteur, hormis Prades qui fait figure d'exception (67 %).



Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2013 (INSEE)

La RN116 assure donc un rôle essentiel pour la desserte du territoire ainsi que pour son désenclavement car, outre sa fonction pour les trajets domicile-travail, elle fait figure d'axe de grands échanges entre plaine et montagne, notamment sur le plan touristique.

### TRAFIC

#### Volume de déplacements

Depuis 10 ans, les comptages réguliers sur la RN116 montrent que le trafic routier entre Prades et Ille-sur-Têt est relativement stable. Il est de l'ordre de 15 000 véhicules par jour.

En l'absence de report massif vers d'autres moyens de transport, on peut estimer que le volume de déplacements routiers sur la RN116 sera sensiblement identique dans les années à venir, étant donné que l'évolution démographique est stable, sans augmentation significative.

#### Saisonnalité et capacité de l'infrastructure

L'infrastructure connaît cependant des pics de fréquentation durant la période estivale avec un trafic observé de l'ordre de 18 800 véhicules par jour, avec des périodes d'hyper-pointe pouvant atteindre 22 500 véhicules par jour. Au trafic régulier et local, s'ajoute alors le trafic généré par l'activité touristique (dans la vallée et au-delà).

Il s'agit d'une période pénalisante, mais limitée dans le temps, pour **l'infrastructure qui n'a pas été dimensionnée pour permettre l'écoulement de tels trafics.**

En effet, la RN116 appartient normalement aux routes à « faible trafic ayant une fonction de liaison à courte ou moyenne distance. » Cela doit être nuancé, car elle doit par ailleurs assurer les liaisons touristiques, les échanges économiques entre les différents pôles de son territoire et elle doit aussi permettre d'écouler le trafic de transit à destination de l'Espagne et Andorre.

**Les difficultés d'absorption du trafic sont donc réelles ponctuellement, principalement aux abords des agglomérations (Prades, Marquixanes, Ille-sur-Têt), mais ne justifient pas la mise à 2x2 voies au-delà d'Ille-sur-Têt.**

#### Temps de parcours

En analysant les données GPS des usagers de la RN116 sur l'année 2015, on observe que la circulation sur la section à double sens entre Ille-sur-Têt et Prades montre une certaine fluidité.

- > En heure creuse :
- Prades > Bouleternère : temps moyen 11 min 23 s, soit une vitesse moyenne de 71,15 km/h ;
  - Bouleternère > Prades : temps moyen 11 min 34 s, soit une vitesse moyenne de 70,02 km/h .

- > En heure de pointe :
- Prades > Bouleternère : temps moyen 12 min 43 s, soit une vitesse moyenne de 63,69 km/h ;
  - Bouleternère > Prades : temps moyen 12 min 06 s, soit une vitesse moyenne de 67,3 km/h.

Il s'agit d'une situation à nuancer lorsqu'on s'intéresse aux difficultés ponctuelles dans la traversée de Marquixanes, qui seront traitées dans le cadre de la déviation de l'agglomération.

Le programme d'aménagement doit donc a minima préserver les conditions d'écoulement, et viser sur les sections l'autorisant, une amélioration par **une augmentation de l'offre en dépassement ou la suppression de certains échanges pénalisant pour la fluidité du trafic.**

## SECURITE ROUTIERE

Le tronçon de RN116 étudié présente un taux d'accidents inférieur à la moyenne nationale pour ce type de voirie. Si cette information est plutôt rassurante, la gravité de ces accidents est en revanche alarmante.

Le taux de tués et de blessés graves est en effet supérieur à la moyenne nationale pour ce type de route.

Au total, entre 2008 et 2014, 30 accidents corporels ont été recensés sur cette portion, dont 5 personnes tuées.

Les principaux points qui retiennent notre attention sont :

> Un seul accident a eu lieu au niveau du passage de la voie ferrée près de la commune de Bouleternère.

> Entre Prades et Marquixanes, une part non négligeable des accidents concerne des dépôts ou des dépassements de véhicules (avec choc frontal). Il faut noter aussi plusieurs accidents liés à des manœuvres hors intersection (entrées/sorties des accès riverains).

> Entre Marquixanes et Ille-sur-Têt, on recense un grand nombre d'accidents dans les créneaux de dépassement et une concentration dans la courbe « d' El Moli » et au col de Ternère.

Il ressort très clairement de cette analyse que d'une façon générale, au vu de l'accidentologie, les propositions d'aménagement doivent prioritairement traiter les conditions de dépassement (créneau ou zone de dépassement autorisé) et les échanges avec le réseau secondaire ou les accès directs.

L'amélioration de la géométrie ou des dispositifs de retenue de la RN116 se réduit à des secteurs limités et bien identifiés.

## LE CROISEMENT AVEC LA VOIE FERREE

Sur la zone d'étude, une voie ferrée longe la RN116 et croise même l'infrastructure routière, en dehors de Marquixanes, par 2 fois : un passage à niveau et un passage par-dessus la RN116. Il s'agit de la ligne électrifiée dite 679000 Perpignan – Villefranche-de-Conflent, à voie unique, où la vitesse des trains peut atteindre les 100 km/h à proximité de Prades.

Par jour, 8 trains par sens (16 donc au total) empruntent en moyenne la voie à des cadences qui sont sensiblement égales durant une année.

Cet élément est non négligeable pour l'étude de la RN116 car sa fréquentation est plutôt importante, notamment de par son rôle de desserte de « périphérie » et « touristique ».

La ligne accède au « train jaune » qui traverse le Parc Naturel Régional de Pyrénées-Catalanes ainsi que les sites de Villefranche-de-Conflent et Mont-Louis.

Le franchissement du passage à niveau à l'entrée ouest d'Ille-sur-Têt peut provoquer des ralentissements de circulation. Mais surtout, comme tout passage à niveau, il s'agit d'un élément accidentogène. Récemment un accident corporel a eu lieu à ce passage à niveau.

Le passage sous la voie ferrée se situe à l'ouest du col de Ternère : les piles de l'ouvrage ferroviaire sont proches de la route et il convient de sécuriser les abords par la mise en place de dispositifs de retenue.

## LE PASSAGE A NIVEAU DE BOULETERNERE



Thématique	Enjeux et commentaires
<b>Trafic et mobilité</b>	La RN116 assure un rôle essentiel pour la desserte du territoire ainsi que pour son désenclavement : support des trajets locaux domicile-travail et des grands échanges entre plaine et montagne, notamment sur le plan touristique. Avec 15 000 véh/jour en moyenne et jusqu'à 22 500 véh/jour en été, la capacité de la RN116 à écouler le trafic dans de bonnes conditions est un enjeu majeur.
<b>Sécurité routière</b>	Les accidents sur la RN116 sont moins nombreux mais plus graves. Ils sont principalement liés à des manœuvres dangereuses (cisaillement, dépassement, déport...) et on constate quelques zones de plus forte densité d'accidents. Un passage à niveau est toujours en service sur la RN116.
<b>Protection de la ressource en eau</b>	Il s'agit d'une ressource pour l'alimentation en eau potable, avec des forages proches de la RN116 actuelle et surtout des nappes vulnérables. C'est aussi une ressource pour l'irrigation des terres agricoles.
<b>Crue, Inondation</b>	Le régime torrentiel des cours d'eau interceptés et les champs d'expansion des crues sont à prendre en compte dans le dimensionnement des ouvrages et la conception de la route afin de ne pas aggraver le risque inondation. Plusieurs PPRI sont en vigueur sur la zone d'étude.
<b>Milieux naturels</b>	Les cours d'eau constituent des corridors écologiques importants et, pour certains, l'habitat de la loutre qui est protégée. D'une façon générale, la vallée de la Têt présente un grand intérêt écologique, mis en évidence par de nombreux zonages.
<b>Agriculture</b>	L'agriculture est dynamique dans la vallée de la Têt du fait de la spécialisation sur l'arboriculture, des investissements réalisés (irrigation, lutte contre le gel) et des gages de reconnaissance via l'AOC. L'activité arboricole façonne le paysage et rythme le fil des saisons.
<b>Paysage et cadre de vie</b>	La zone concentre des atouts paysagers qu'il faudra veiller à préserver : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vues patrimoniales sur le Canigou et les différentes singularités de la zone.</li> <li>&gt; Maintien de la route au niveau du terrain en cicatrisant les structures paysagères interrompues : vergers, végétation arbustive, lisières forestières.</li> <li>&gt; Surtout préserver l'image de cette route qui passe au cœur des parcelles agricoles et préserver les riverains des nuisances visuelles.</li> </ul>

**Gestion des eaux de pluie**

La plateforme routière de la RN116 est aujourd'hui assainie mais de façon très hétérogène et pas toujours efficace. La reprise ponctuelle de certains aménagements ou la création de créneaux de dépassement sera l'occasion d'y apporter un accompagnement ciblé en termes de gestion des eaux pluviales. Il sera notamment prévu la création de fossés routiers séparés des fossés d'écoulement naturel ou encore la réalisation de bassins de rétention, afin de répondre aux enjeux de protection de la ressource en eau, de maîtrise des inondations et de protection du milieu naturel.

**Enjeu Environnemental**

En réutilisant majoritairement la plateforme routière existante, le réaménagement de la RN116 aura une incidence limitée sur le milieu naturel. Cette incidence est moindre par rapport au projet initial qui prévoyait la mise à 2\*2 voies d'une grande partie de l'infrastructure suivant un tracé neuf. Par ailleurs, la gestion et le traitement des eaux permettront une réduction de l'impact sur l'environnement.

# LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

## > PRESENTATION GENERALE

L'aménagement de la RN116 se présente comme une opération globale entre Ille-sur-Têt et Prades, permettant de répondre aux 2 objectifs identifiés précédemment, que sont la fluidification et la sécurisation.

Le diagnostic de l'infrastructure a permis de dégager des objectifs précis à atteindre ponctuellement localisés sur des points précis du tracé, ou alors des objectifs d'ordre général sur une grande partie du tronçon.

Notamment, des aménagements sur place et ponctuels des points durs de l'itinéraire sont proposés, tandis que l'enjeu environnemental est pris en compte sur l'intégralité du tronçon.

Cet aménagement global est le fruit de la combinaison des propositions d'opérations sur les différentes sections.

On peut considérer que l'itinéraire se distingue en 3 séquences :

### SEQUENCE 1 : ENTRE ILLE-SUR-TÊT ET VINÇA

Elle assure la transition entre plaine du Roussillon (et la RN116 à 2x2 voies) et le Conflent. Cette transition passe notamment par le col de Ternère.

### SEQUENCE 2 : ENTRE VINÇA ET MARQUIXANES

Il s'agit d'un tronçon dans le Conflent, où la RN116 s'appuie sur le relief en longeant la voie ferrée et en coupant divers cours d'eau. Actuellement, la RN116 traverse la commune de Marquixanes, ce qui marque une forme de rupture, vouée à disparaître. Le projet d'aménagement global de la RN116 tient compte du projet de déviation de Marquixanes.

### SEQUENCE 3 : ENTRE MARQUIXANES ET PRADES

Cette dernière séquence est plus courte. Elle relie, dans un relief quelque peu vallonné, les deux agglomérations de Prades et Marquixanes.

Pour l'instant, la DREAL Occitanie n'a pas défini d'ordre de priorité de réalisation des aménagements. Celui-ci sera défini dans un second temps, c'est à dire lors des prochaines études de conception et suite à la concertation publique, durant laquelle le public est invité à se prononcer sur l'ordre de priorité des différents aménagements prévus par l'État.

À une échelle plus précise, au sein de ces 3 séquences, le projet global est divisé en 9 sections correspondant à un aménagement particulier. Ces sections sont rappelées dans le tableau ci-dessous, et un plan synoptique est disponible en page suivante.

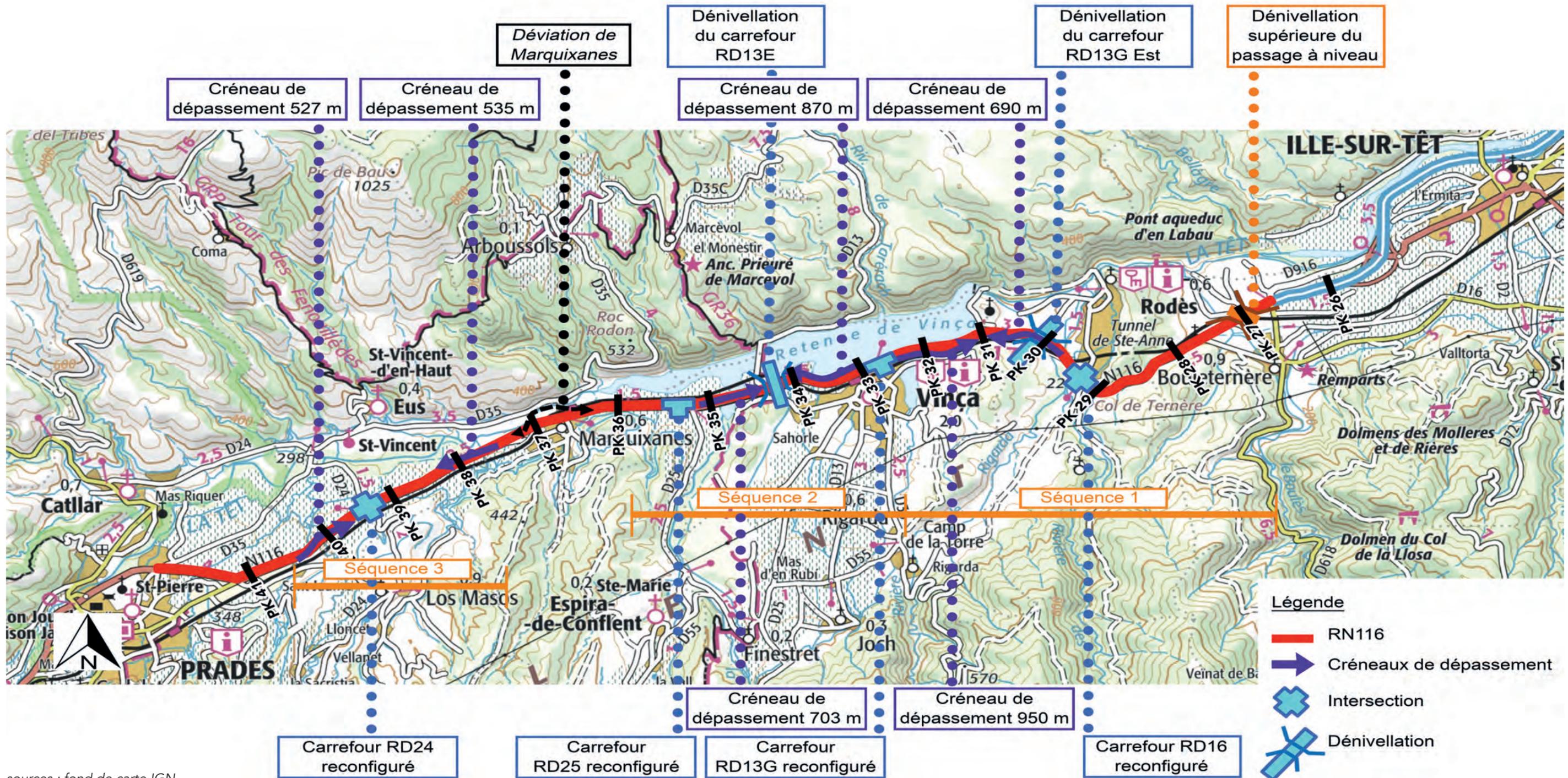
Chaque section a fait l'objet de plusieurs variantes d'aménagement. Les études réalisées sur ces différentes variantes ont permis de les comparer et d'en extraire une variante qui a été jugée la plus pertinente pour l'aménagement en question.

Les pages suivantes comportent une présentation section par section, de chaque solution retenue par l'État répondant au mieux aux divers objectifs fixés. Le coût de l'opération ainsi que les impacts inhérents à chaque projet seront également abordés.

Section	
SEQUENCE 1	Le passage à niveau de Bouleternère
	Le carrefour avec la RD16
	Du lieu-dit « El Moli » à l'entrée de Vinça (RD13G) du PK 29+900 au PK 32+780
SEQUENCE 2	Le carrefour de la RD13G (PK 32+780)
	De l'entrée Est de Vinça à la RD25, du PK 32+780 au PK35
	Carrefour de la RD25 au PK 35+400
SEQUENCE 3	L'entrée ouest de Marquixanes du PK 37+500 au PK 39
	Le carrefour de la RD24 au PK39 à PK39+400
	L'entrée Est de Prades du PK 39+400 au PK 41+350

PK signifie Point Kilométrique. Le sigle est utilisé pour repérer les différentes sections sur l'itinéraire.

# PLAN DE SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS PROJÉTÉS



En plus de ces multiples opérations, le projet de déviation de la commune de Marquixanes a fait l'objet d'études spécifiques, au même titre que l'aménagement continu de la RN116 entre Prades et Ille-sur-Têt. Le travail réalisé implique une bonne articulation entre ces différentes sections et le contournement de Marquixanes, dont les objectifs de sécurisation, d'amélioration de la gestion du trafic et de prise en compte de l'environnement sont bien entendus les mêmes.

Entre Ille-sur-Têt et Prades, Marquixanes est la seule agglomération aujourd'hui traversée par la RN116. De la même manière que pour les autres sections, son contournement correspond à des principes d'aménagement tels que :

- > La sécurisation des carrefours
- > Le passage à une vitesse limitée de 80 km/h

### ◦ LE PASSAGE A NIVEAU DE BOULETERNERE

#### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

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 liés à cette section sont :

- > La gestion des accès riverains nombreux (agricoles) ;
- > La sécurisation du passage à niveau ;
- > La sécurisation des dépassements à l'ouest du passage à niveau.

#### PRESENTATION DE L'AMENAGEMENT

La dénivellation supérieure du passage à niveau. Concrètement, 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.

Sur cette courte section, notons qu'aucun dépassement n'est possible.

Il faut noter que, le nombre d'accidents liés au passage à niveau ces 10 dernières années, n'est pas très élevé, notamment car la fréquentation de la voie ferrée est plutôt faible.

**Toutefois, en France, les enjeux de sécurisation des passages à niveau font partie d'une politique nationale de mise en sécurité progressive de toutes les intersections entre les routes et les voies ferrées.**

**C'est pourquoi, la solution de dénivellation du passage à niveau en faisant passer la RN116 au-dessus de la voie ferrée a été maintenue dans le programme comme la solution à privilégier.**



## IMPACTS PRINCIPAUX DU PROJET

### Emprises et agriculture :

D'un point de vue foncier, un tel aménagement nécessite l'acquisition de terrain de part et d'autre de l'actuelle RN116. Il s'agit de terrains principalement agricoles (4700 m<sup>2</sup>), avec également une emprise de 2200 m<sup>2</sup> en zone inondable. Certaines emprises en phase provisoire (déviation de la RN116, le temps de réaliser les travaux) sont également à prévoir.

### Milieu naturel :

Les milieux naturels présents sur la section s'avèrent de faible enjeu écologique. Les impacts sont limités en termes d'espaces et d'enjeux. Il y a donc une très faible destruction d'espaces naturels, sans enjeux notables. On note tout de même une limitation de la fonctionnalité du corridor de trame verte, mais restant assez minime.

### Paysage et cadre de vie :

Il y a un impact négatif sur les haies qui isolent le lotissement de la Sardane et qui vont devoir être abattues.

Les perspectives visibles depuis la route seront perturbées. Mais un accompagnement paysager du projet permettra à terme de reconstituer un environnement de qualité.

### Sécurité routière :

Un seul accident a été recensé au niveau du passage à niveau. Toutefois, la dénivellation du passage à niveau présente l'avantage de supprimer un point de conflit potentiellement critique.

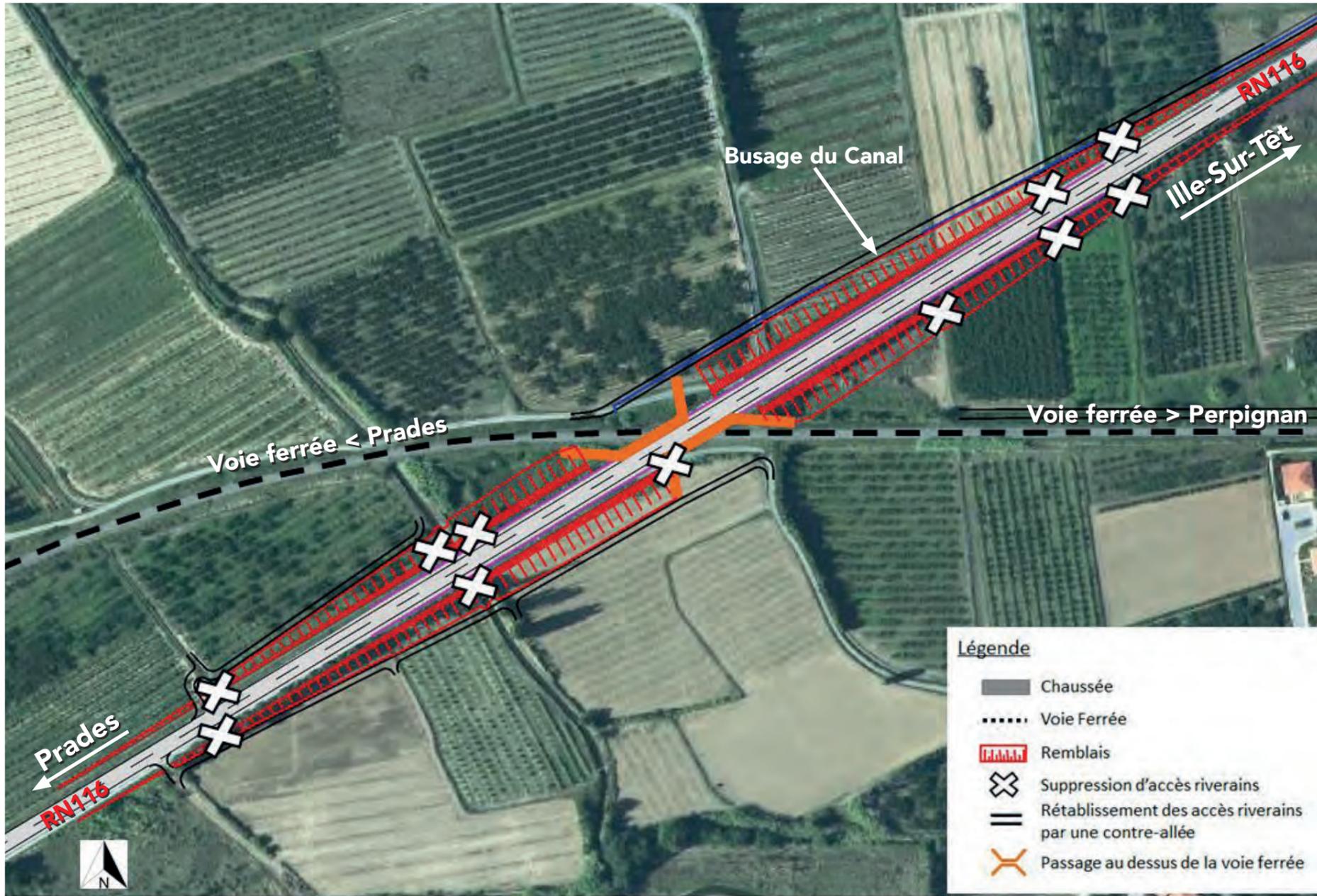
### Assainissement pluvial :

Le projet de dénivellation du passage à niveau devra être accompagné par une mise à niveau de l'assainissement pluvial. Cela implique la réalisation d'aménagements ponctuels permettant une évacuation efficace des eaux pluviales, tout en limitant les nuisances sur le milieu naturel impacté.

## COÛT ASSOCIÉ

Le coût de cette opération s'élève à **9 M€**.

## DENIVELLATION DU PASSAGE A NIVEAU



sources : vue aérienne

## ◦ LE CARREFOUR AVEC LA RD16

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

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

Les principaux enjeux liés à cette section sont :

- > La gestion des accès riverains proches de l'intersection ;
- > L'amélioration des conditions de sécurité au col de Ternère et à l'intersection avec la RD16.

En effet, les conditions de visibilité au col de Ternère sont insuffisantes, tant pour l'accès des riverains que pour les manœuvres à l'intersection.

Par ailleurs, le carrefour de la RD16 présente une configuration peu courante avec de courtes voies d'insertion servant également aux arrêts des transports collectifs (principalement transports scolaires). La reprise suivant une configuration usuelle permettra d'améliorer la perception du carrefour.

### PRESENTATION DE L'AMENAGEMENT

Initialement, les recherches étaient étendues à la montée du col de Ternère et à la longue ligne droite en plaine du Roussillon. Toutefois, les études de variantes et leur analyse économique, ont montré le très faible intérêt de réaliser un créneau de dépassement dans la plaine et de reprendre la géométrie de la montée du col de Ternère.

Finalement, il est décidé de ne traiter uniquement que **le carrefour de Rodes**, tout en permettant d'améliorer les visibilitées réelles afin d'avoir une circulation sécurisée à 80 km/h.

Les principes d'aménagement pour le carrefour RD16 et le col sont donc les suivants :

- > Reprise des longueurs caractéristiques du carrefour pour correspondre aux recommandations techniques de l'ACI (Aménagement des Carrefours Interurbains) ;
- > 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 qui ne peuvent plus être utilisés comme voie de décélération ou d'insertion ;
- > 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 qui sont situés au niveau du col sont supprimés puis rabattus sur un réseau secondaire (via le délaissé de la RN116).

*\*le référentiel R80 correspond à l'une des catégories de routes identifiées dans le guide d'aménagement des routes principales et qui assurent une fonction de liaison sur des courtes et moyennes distances en milieu rural.*

**NB : on notera qu'aucune traversée piétonne n'est proposée dans ce scénario. En effet, actuellement, la proximité des arrêts de bus présents n'impose pas la création de traversée car les parents attendent ou déposent les enfants depuis les parkings situés de part et d'autre du carrefour. De plus, dans le cas d'une mise en place de telles traversées en rase campagne, revenir à une limitation ponctuelle de la vitesse à 70 km/h est nécessaire, ce qui est en contradiction avec l'amélioration ici proposée.**



## IMPACTS PRINCIPAUX DU PROJET

### Emprises :

D'un point de vue foncier, un tel aménagement représente une faible emprise sur les parcelles agricoles.

### Milieu naturel :

Globalement, l'aménagement au carrefour de Rodès reste proche de la plateforme existante, et représente donc un faible enjeu écologique. L'impact est négligeable sur la faune, la flore et les milieux naturels.

### Paysage et cadre de vie :

L'impact est très faible de manière générale. Le carrefour de Rodès sera modifié et laissera tout de même des zones de délaissés qu'il conviendra de traiter (revégétalisation).

Par ailleurs, des haies sont supprimées, ce qui va créer des ouvertures visuelles qui peuvent être intéressantes.

Il conviendra tout de même de soigner « l'entrée » de Rodès que constitue ce carrefour et de replanter les haies supprimées, afin d'isoler visuellement les riverains.

### Assainissement pluvial :

Les installations actuelles permettant la gestion des eaux pluviales devront être complétées et améliorées sur le secteur du carrefour.

## COÛT ASSOCIÉ

Le coût de cette opération s'élève à 2,2 M€.

## AMELIORATION DU CARREFOUR AVEC LA RD16



sources : vue aérienne

## ◦ SECTION DU LIEU-DIT «EL MOLLI» AU POINT KILOMETRIQUE 35

C'est la plus longue section du projet de réaménagement de la RN116, avec un tronçon d'environ 2 km.

C'est pourquoi elle a été divisée en trois sous-sections, articulées entre elles pour former un aménagement conforme et pertinent.

L'analyse de ces trois sous-sections est présentée ci-après.

A ces travaux, est associée de façon systématique, et quel que soit le parti d'aménagement retenu, la sécurisation du passage sous la voie ferrée : mise en place de dispositifs de retenue en béton, suppression d'accès riverains dangereux à proximité.

## ◦ SOUS-SECTION DU LIEU-DIT «EL MOLLI» A L'ENTREE DE VINCA

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

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

Les principaux enjeux liés à cette sous-section sont :

- > La sécurisation de l'intersection localisée en bas de la rampe (carrefour d'El Moli) ;
- > La sécurisation des créneaux de dépassement, principalement aux extrémités.

En effet, il y a aujourd'hui deux créneaux de dépassement tête-bêche, dont un se termine sur une simple intersection de type tourne-à-gauche non bordurée. Les risques de chocs frontaux ou de collisions par l'arrière sont très élevés et l'analyse de l'accidentologie a montré la nécessité d'améliorer ce secteur.

## PRESENTATION DE L'AMENAGEMENT

L'aménagement correspond à la 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 dénivelée.

Pour répondre aux objectifs de sécurisation et de gain de temps pour les usagers, il s'agit de la solution la plus pertinente.

Néanmoins, les conditions de réalisation seront complexes et le coût sera élevé.

## IMPACTS PRINCIPAUX DU PROJET

### Emprises :

D'un point de vue foncier, un tel aménagement nécessite des emprises de part et d'autre de la voie relativement limitées.

### Patrimoine :

À noter le passage à proximité de la chapelle St Pierre (classée monument historique), qui sera toutefois sans visibilité directe.

### Milieu naturel :

Globalement, on constate un faible enjeu écologique. L'impact n'est pas notable sur la faune, la flore et les milieux naturels, car le projet reste majoritairement sur l'infrastructure existante.

### Paysage :

L'impact est modéré car la dénivellation du carrefour s'étend sur une zone de garrigue et engendre la mise en place de talus de hauteur modérée (3 à 4 mètres environ).

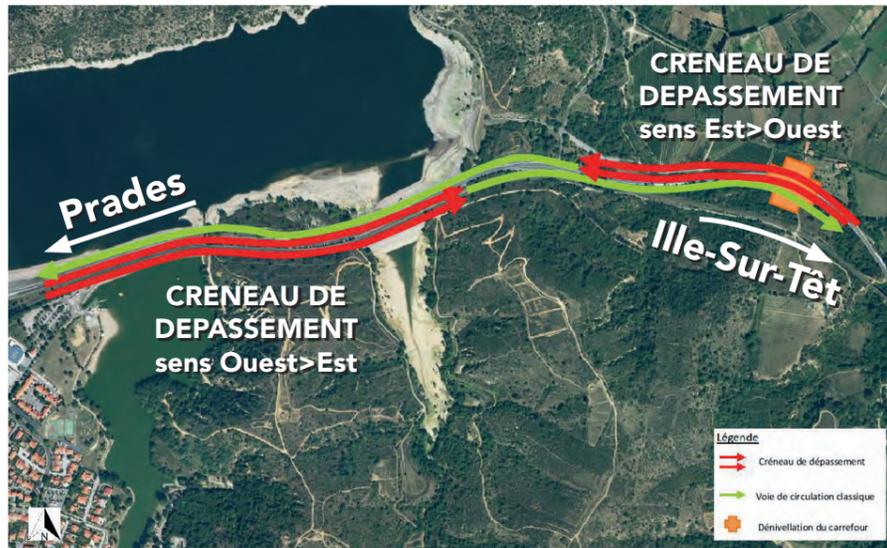
Ces modifications impliquent la suppression de haies, qu'il conviendra de replanter.

### Assainissement pluvial :

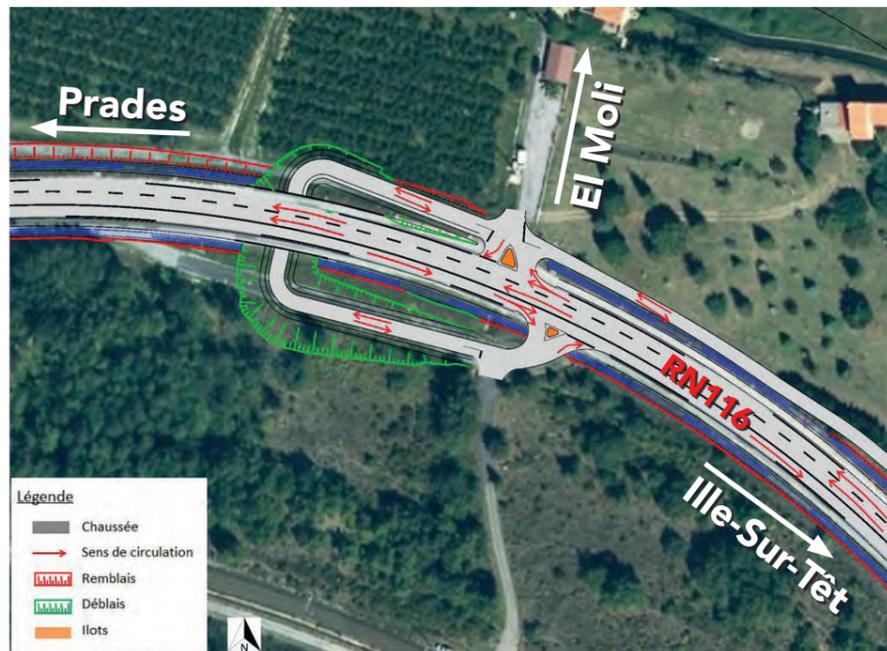
L'enjeu de mise à niveau d'assainissement est primordial sur le projet de réaménagement de la RN116. Il est d'autant plus important sur ce secteur, que la RN116 intercepte un périmètre de protection de captage d'eau potable et longe une réserve d'eau. C'est pourquoi la mise en place de deux créneaux de dépassement sera accompagnée de la création de fossés étanches, qui redirigeront les eaux pluviales vers des bassins de rétention.

## COÛT ASSOCIÉ

Le coût de cet aménagement s'élève à **5,5 M€ et comprend les travaux de reconfiguration des créneaux de dépassement et la dénivellation du carrefour.**



Zoom sur les créneaux de dépassement / sources : vue aérienne



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

## ◦ SOUS-SECTION : LE CARREFOUR DE VINÇA (RD13G)

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Ce secteur correspond au carrefour entre la RN116 et la RD13G. Ce carrefour n'est pas conforme aux règles de conception des intersections hors agglomération.

Le principal enjeu lié à cette section est la sécurisation de cette intersection. Ceci implique l'amélioration de sa perception afin d'avoir une meilleure lecture de l'espace.

### PRESENTATION DE L'AMENAGEMENT

L'aménagement correspond à la reconfiguration du « Tourne À Gauche » (TAG), n'autorisant pas le mouvement de circulation de la RD13G vers la RN116 en direction de Prades ;

La vitesse maximum autorisée pour les véhicules est portée à 80km/h. Il n'y a pas de raison à conserver la limitation ponctuelle à 70 km/h, liée jusqu'ici à la configuration de l'intersection jugée accidentogène.

Pour répondre aux différents objectifs de sécurisation et de gain de temps pour les usagers, la **reconfiguration du tourne à gauche existant** apparait comme la solution la plus adéquate, compte tenu de l'exiguïté du site.

Elle est associée à la suppression du mouvement de circulation de la RD13G vers la RN116 en direction de Prades, qui est reporté sur le carrefour avec la RD 13E, sécurisé (voir page suivante).



Solution retenue au carrefour de la RD13G / sources : vue aérienne

### IMPACTS PRINCIPAUX DU PROJET

#### Emprises :

L'effet d'emprise n'impacte pas de manière importante les parcelles aux alentours, car il s'effectue sur des délaissés routiers.

#### Milieu naturel :

Globalement, le projet a un très faible enjeu écologique. L'impact n'est pas notable sur la faune, la flore et les milieux naturels, puisque le projet reste sur une plateforme routière existante.

#### Paysage et cadre de vie :

Cette courte section impacte peu le paysage, car la géométrie du carrefour n'est que légèrement modifiée.

Cependant, des plantations pourront être mises en place entre les habitations et la RN116 pour offrir un cadre paysager agréable aux riverains.

#### Assainissement pluvial :

Les installations actuelles permettant la gestion des eaux pluviales devront être complétées et améliorées sur le secteur du carrefour.

### COÛT ASSOCIÉ

Le coût de cet aménagement s'élève à **0,5 M€**.

## ◦ SOUS-SECTION DE L'ENTREE EST DE VINÇA A LA RD25

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

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

Ce qui est aujourd'hui caractéristique de cette sous-section est l'enchaînement de plusieurs créneaux de dépassement. Ces créneaux comportent des défauts majeurs de conception, avec en particulier des longueurs utiles bien trop courtes et des configurations tête-bêche.

Les principaux enjeux liés à cette section sont donc :

- > La sécurisation de l'intersection entre la RN116 et la RD13E, d'autant que cette dernière a vocation à voir sa fréquentation augmenter dans le futur, en fonction des projets urbains de la commune de Vinça ;
- > La sécurisation des créneaux de dépassement, principalement à leurs extrémités.

### PRESENTATION DE L'AMENAGEMENT

L'aménagement correspond à la 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.

### IMPACTS PRINCIPAUX DU PROJET

#### Emprises :

D'un point de vue foncier, l'effet d'emprise n'impacte pas de manière importante les parcelles aux alentours, car le projet s'effectue majoritairement sur des délaissés routiers, du fait de l'emprise très large de la plateforme.

#### Patrimoine :

À noter que l'entrée Ouest de Vinça, de part et d'autre de la RN116, est concernée par une zone de présomption archéologique. De ce fait, les services archéologiques devront être prévenus en cas de découvertes de vestiges.

#### Hydraulique :

Par ailleurs, la route franchit plusieurs cours d'eau : le Réal, la Riberette et la Lentilla. Des bassins de rétention devront alors être aménagés avant que soient rejetées les eaux pluviales dans ces cours d'eau.

#### Milieu naturel :

Globalement, le projet a encore ici, un faible enjeu écologique. L'impact est limité sur la faune, la flore et les milieux naturels, avec une limitation mineure de la fonctionnalité du corridor de trame verte.

#### Paysage et cadre de vie :

Le projet a en première approche, un impact négatif sur le paysage car la dénivellation du carrefour implique un passage supérieur. Il y a alors une perturbation des perspectives depuis la route. Un traitement architectural sera intégré à la conception de l'ouvrage pour l'intégrer au site.

Il faudra considérer la mise en place de talus qui devront être végétalisés, pour empêcher la propagation d'espèces envahissantes et boucher les trous de végétation engendrés par le projet.

#### Assainissement pluvial :

Dans la même optique que pour le tronçon entre El Moli et Vinça, la mise en place de deux créneaux de dépassement sera accompagnée par la création de fossés étanches, qui redirigeront les eaux pluviales vers des bassins de rétention. Ces bassins permettront de contrôler les débits et réduire la pollution avant le rejet dans les cours d'eau. Par ailleurs, la dénivellation du carrefour avec la RD13E implique l'implantation de bassins de pollution accidentelle.

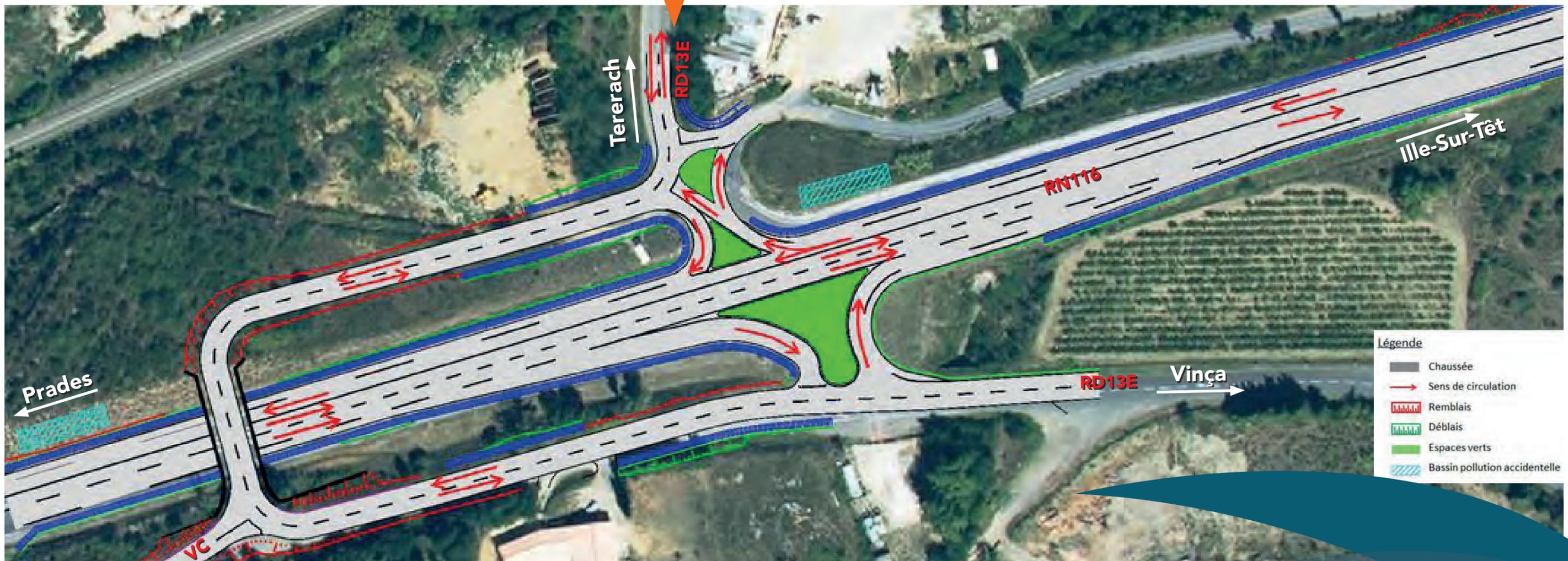
### COUT ASSOCIE

Le coût de cet aménagement s'élève à **4,5 M€**.



Zoom sur les créneaux de dépassement / sources : vue aérienne

Variante retenue - zoom sur le créneau de dépassement Ouest>Est / sources : vue aérienne



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

## ◦ LE CARREFOUR AVEC LA RD25

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Cette section correspond à l'intersection entre la RN116 et la RD25. Ce carrefour n'est pas conforme aux règles de conception des intersections hors agglomération.

Le principal enjeu sera d'améliorer la lisibilité de l'intersection, en lui rendant des caractéristiques techniques communes. Cette amélioration participe à la sécurisation du point d'échanges.

### PRESENTATION DE L'AMENAGEMENT

Le projet correspond à la reconfiguration du « Tourne A Gauche » (TAG) existant suivant une configuration conforme aux règles de conception.

### LES PRINCIPES D'AMENAGEMENTS

Aujourd'hui, les caractéristiques du TAG sont surdimensionnées, avec seulement un marquage au sol pour se repérer dans le carrefour.

L'aménagement envisagé de ce carrefour prévoit donc une mise aux normes de ces caractéristiques. Cela implique :

- > Une matérialisation des ilots (bordures) ;
- > Une réduction de la plate-forme routière trop généreuse ;
- > Un éloignement par rapport à la voie ferrée.

**NB : Les voies de décélération et d'insertion ne seront pas conservées dans l'aménagement, le trafic n'étant pas suffisant pour pouvoir justifier leur présence.**



## IMPACTS PRINCIPAUX DU PROJET

### Emprises :

D'un point de vue foncier, un tel aménagement représente une emprise nulle sur toute parcelle.

### Milieu naturel :

C'est une section courte, bordée de vergers. Son aménagement ne représente pas un réel enjeu écologique.

L'impact est extrêmement limité, parfaitement négligeable sur la faune, la flore, les milieux naturels et les continuités écologiques.

### Paysage :

La modification mineure de la géométrie du carrefour a un impact négligeable sur le paysage.

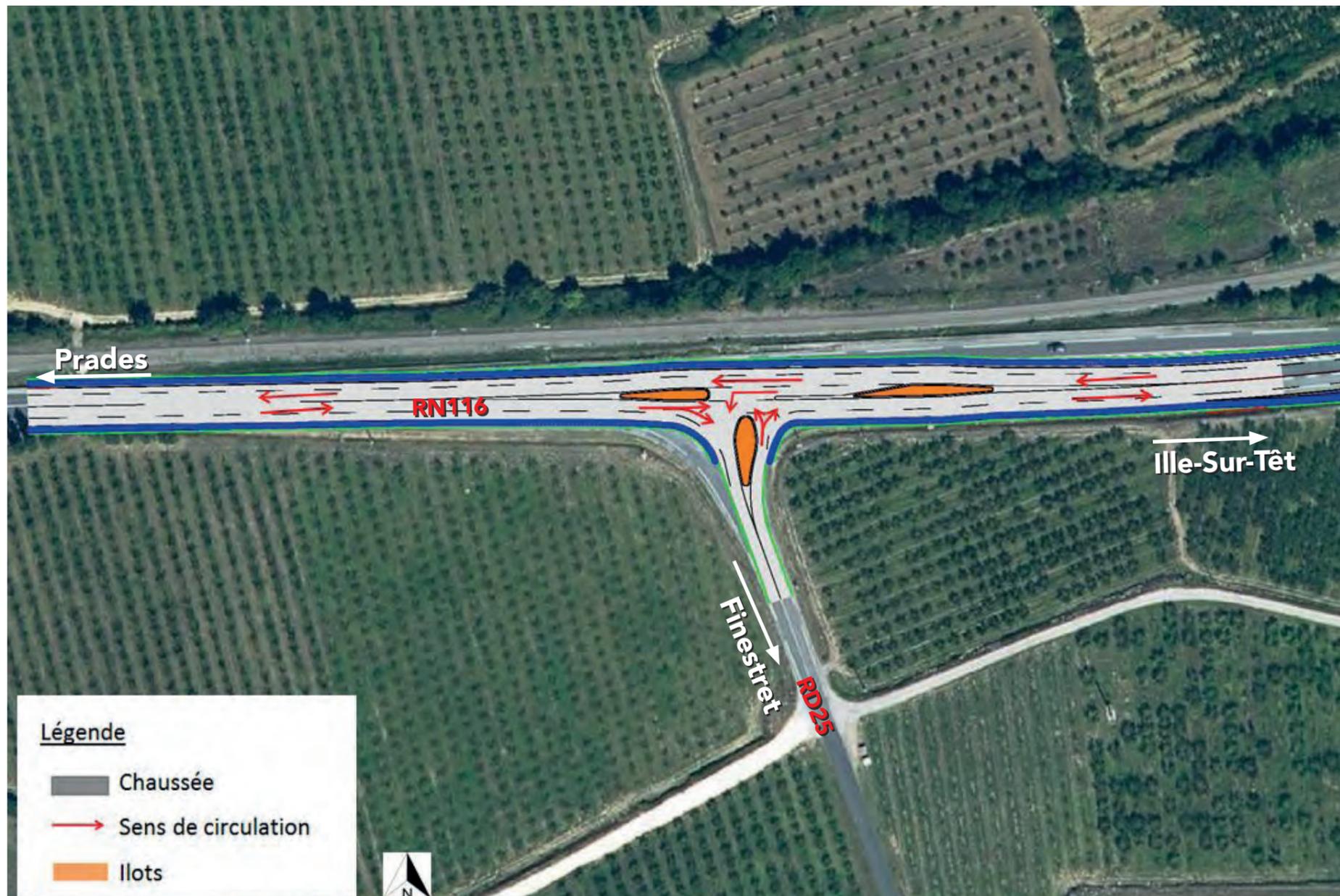
### Assainissement pluvial :

Le réseau d'assainissement actuel permettant la gestion des eaux pluviales sera amélioré et complété ponctuellement par des fossés.

### COUT ASSOCIE

Le coût de cet aménagement s'élève à **0,5 M€**.

## AMELIORATION DU CARREFOUR AVEC LA RD25



Variante retenue / sources : vue aérienne

## ◦ L'ENTREE OUEST DE MARQUIXANES DU PK 37+500 AU PK 38+500

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

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

Aujourd'hui, la section ne comporte pas de créneau de dépassement. La géométrie de la voie n'autorise pas de possibilité de dépassement sans créneau.

C'est pourquoi le principal enjeu associé à ce tronçon sera :

> La création d'un dépassement autorisé, soit par amélioration de la géométrie de la route existante, soit par création d'un créneau de dépassement.

### PRESENTATION DE L'AMENAGEMENT

L'amélioration de la géométrie de la voie pour permettre les dépassements sans créneau n'est pas envisageable (travaux importants, coût écologique et agricole élevé).

De ce fait, il est proposé la création d'un créneau de dépassement dans le sens Est – Ouest de faible longueur. La longueur de ce créneau serait alors de 535 mètres. Il permet de ne pas détruire de bâtiment d'habitation situé le long de la RN116.

Le choix de réaliser le créneau dans le sens Est-Ouest est lié à la nécessité d'équilibrer les possibilités de dépassement avec ce qui est prévu de part et d'autre, notamment à l'Est de Marquixanes où la zone de dépassement autorisée s'effectue dans le sens inverse, Ouest-Est.

Par ailleurs, l'aménagement de cette section nécessitera un élargissement des ouvrages permettant le franchissement de deux cours d'eau, à l'Est du tronçon.



## IMPACTS PRINCIPAUX DU PROJET

### Emprises et agriculture :

Cette section est entourée de parcelles agricoles (vergers et prairies permanentes). De plus, la RN116 doit franchir le ravin du Roure à la sortie de Marquixanes et une habitation est implantée au Nord de la route, en bordure de chaussée.

Il y aura donc un impact sur les surfaces agricoles, au Nord de la RN116.

Les emprises sont limitées aux abords immédiats de la RN116.

Une reprise des tracés des réseaux d'irrigation est à prévoir côté nord.

### Milieu naturel :

Cette section est soumise à plusieurs enjeux écologiques majeurs, liés à la traversée de différents cours d'eau. Parmi ceux-ci, un premier est fréquenté par la loutre ; un second constitue un corridor écologique classé dans le Schéma régional de cohérence écologique ; un troisième accueille une végétation importante.

Il y a ainsi sur ce territoire une importance de la chasse et le transit des chauves-souris à protéger. De même, la présence des cours d'eau implique d'apporter une attention particulière au rejet de matériaux ou de polluants.

Par contre, l'élargissement de la chaussée induit par la création du créneau de dépassement n'aura pas d'impact sur le cours d'eau et sa végétation.

Le fait d'élargir l'ouvrage passant sur le ruisseau aura un impact sur la végétation en bord de cours d'eau, qu'il faudra donc reconstituer après les travaux.

Les mesures d'accompagnement du projet seront renforcées sur cette section.

### Paysage et cadre de vie :

Le créneau de dépassement engendrera nécessairement une modification de la géométrie routière.

Les talus seront également légèrement déplacés. Il faudra donc prévoir quelques plantations supplémentaires.

Enfin, aux abords de l'habitation, la haie de conifères, type cyprès, devra être rétablie, et même prolongée pour que les riverains soient isolés visuellement.

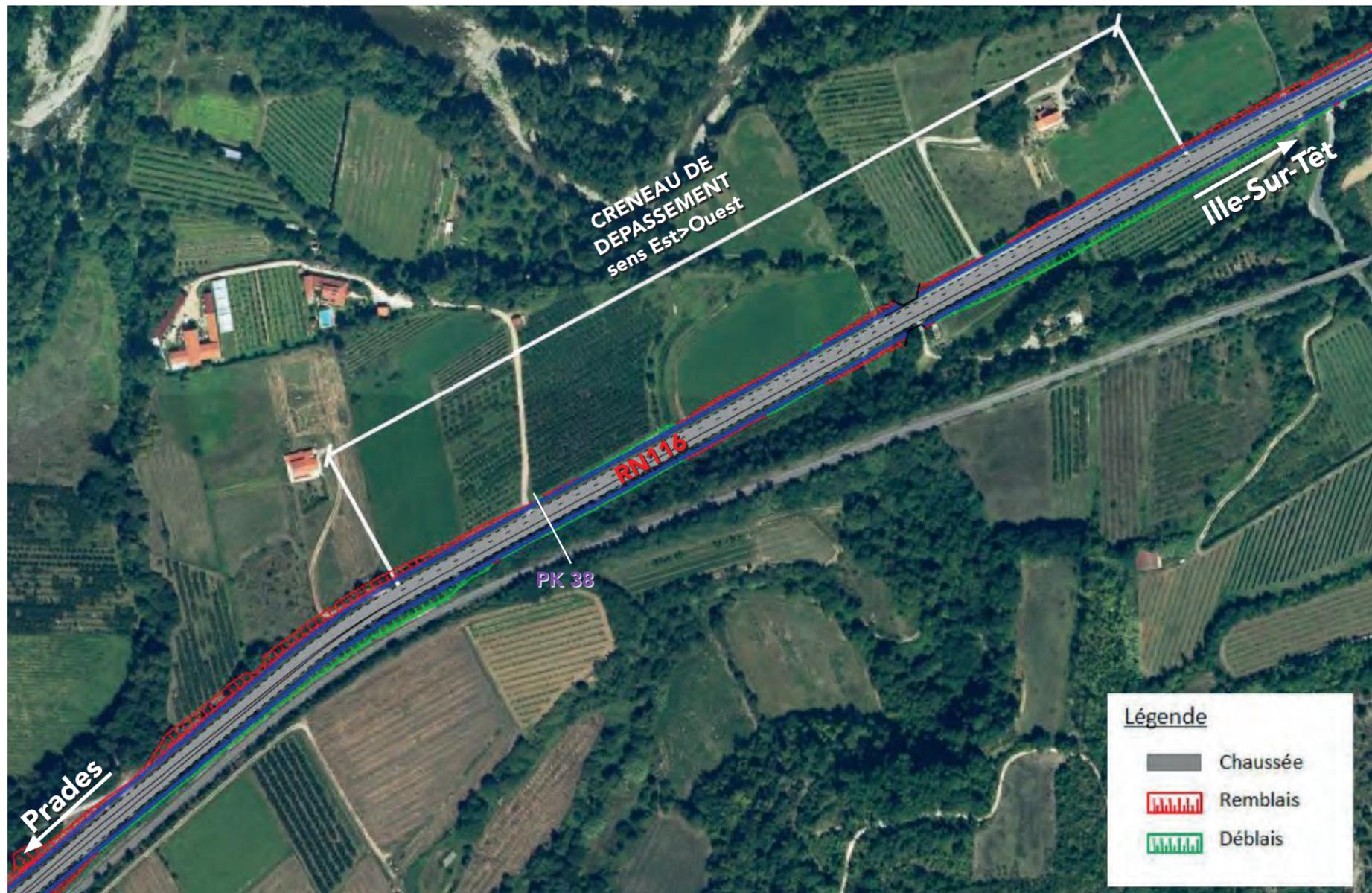
### Assainissement pluvial :

La mise en place du créneau de dépassement s'accompagne de la création de fossés qui redirigeront les eaux pluviales vers un bassin de rétention. Ce bassin permettra de contrôler les débits et réduire la pollution avant le rejet dans les cours d'eau.

## COÛT ASSOCIÉ

Le coût de cette opération s'élève à **3 M€**.

## CREATION D'UN CRENEAU DE DEPASSEMENT



Variante retenue / sources : vue aérienne

## ◦ LE CARREFOUR AVEC LA RD 24

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Cette section correspond à l'intersection entre la RN116 et la RD24. Ce carrefour n'est pas en phase avec les règles de conception des intersections hors agglomération et des accès riverains vers des activités commerciales sont situés en plein carrefour.

En effet, le carrefour actuel est composé de deux « Tourne À Gauche » (TAG), séparés par un îlot central et une voie de décélération pour le mouvement de la RN116 vers la RD24 Sud.

Les principaux enjeux seront :

- > La sécurisation de cette intersection. Ceci implique l'amélioration de sa perception afin d'avoir une meilleure compréhension du fonctionnement de l'intersection.
- > La gestion des accès riverains.

### LES VARIANTES ETUDIEES

> **Variante 1** : carrefour en double TAG 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\*, ce qui permet de limiter les ralentissements sur la route nationale.

> **Variante 2** : carrefour en croix avec desserte des riverains réalisée par l'arrière. Cela permet des échanges plus directs.

*\*Voie de stockage : voie 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.*

## LE CHOIX DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les deux solutions proposées sont proches en coût et peuvent toutes les deux être justifiées dans un tel cas de figure. Le public est invité à se prononcer lors de cette concertation préalable et les variantes feront l'objet d'études plus poussées pour qu'il y ait une décision prise sur le choix de l'une ou de l'autre.

La DREAL n'a pas statué, à ce jour, sur l'une ou l'autre des deux solutions.

**NB : pour les 2 variantes, côté Est, le nez d'îlot a été prolongé de 32 m afin que les mouvements de tourne à gauche soient rendus impossibles vers les bâtis au nord de la RN116. Le trafic ne peut pas justifier le maintien du principe de voie de décélération comme à l'état actuel.**



## AMELIORATION DU CARREFOUR AVEC LA RD24



Variante 1 / sources : vue aérienne



Variante 2 / sources : vue aérienne

## IMPACTS PRINCIPAUX DU PROJET

### Emprises et usages :

D'un point de vue foncier, un tel aménagement nécessite une emprise sur la parcelle agricole (verger), que ce soit pour la variante 1 ou la variante 2.

Cependant, la variante 2 (carrefour en croix avec desserte des riverains par l'arrière) induit la démolition de l'habitation inhabitée du hameau.

Elle nécessite également la modification des usages et un effort de signalisation des commerces et de leur accessibilité depuis la RN116 afin de préserver leur activité économique.

### Milieu naturel :

C'est une section courte, bordée par des friches, qui ne représentent pas un réel enjeu écologique.

Cependant, une zone de talus, pierrier et gravats au nord-ouest de l'hôtel est très favorable aux reptiles, dont au lézard ocellé (enjeu régional très fort), déjà détecté plus en amont sur le tracé de la RN116. Il y a donc un risque que des individus fréquentent le site.

### Paysage :

La modification mineure de la géométrie du carrefour restant majoritairement sur les emprises routières actuelles a un impact négligeable sur le paysage.

### Assainissement pluvial :

Le réseau d'assainissement actuel permettant la gestion des eaux pluviales sera amélioré et complété ponctuellement.

## COUT ASSOCIE

Le coût de cette opération s'élève à 1,2 M€.

## > COMPARAISON DES VARIANTES

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
<b>Géométrie de l'Aménagement</b>	Le maintien de deux points de contacts sur la RN116 avec une reconfiguration des deux TAG est une solution respectant les règles des carrefours interurbains. Cependant, il ne s'agit pas de la solution la plus simple pour une bonne appropriation.	La géométrie de l'aménagement en carrefour en croix classique est fréquente et permet des échanges plus directs. Elle simplifie l'état existant.
<b>Impact sur l'emprise disponible</b>	L'emprise nécessaire pour cet aménagement est très proche de la plateforme routière actuelle.	Cette variante implique la démolition de l'habitation vacante du hameau.
<b>Fonctionnement/Usage/Lisibilité</b>	La lisibilité de l'aménagement n'est pas optimale même si elle est proche de l'état actuel. De plus, en supprimant les accès directs aux commerces, pour des raisons de sécurité, les usagers doivent y accéder par un chemin plus long et plus éloigné de la RN116.	Avec un seul point de contact sur la RN116, la lisibilité du carrefour est meilleure. Par ailleurs, la configuration permet aux usagers d'accéder directement aux commerces du hameau.
<b>Sécurité</b>	La reconfiguration en double TAG avec voie de stockage permet de diminuer les ralentissements sur la RN116, et donc d'accroître la sécurité. Par ailleurs, le nez d'ilot a été prolongé afin que les mouvements de tourne à gauche soient rendus impossibles vers les bâtis au nord de la RN116.	La géométrie proposée simplifie la situation existante. La sécurité est renforcée avec la mise en place d'un carrefour en croix classique. Par ailleurs, le nez d'ilot a été prolongé afin que les mouvements de tourne à gauche soient rendus impossibles vers les bâtis au nord de la RN116.
<b>Estimation sommaire du coût des travaux (en € HT)</b>	<b>1.2 M€</b>	<b>1.2 M€</b>

Détail des notations :

	Impact positif
	Impact neutre ou faible
	Impact négatif
	Impact très négatif

## ◦ L'ENTREE EST DE PRADES DU PK 39+500 AU PK 41+350

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

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.

Aujourd'hui, il est impossible de dépasser un véhicule sur ce tronçon, car la géométrie de la RN116 ne le permet pas (insuffisance des visibilitées) et il n'y a aucun créneau de dépassement.

Les principaux enjeux seront donc :

- > La création de dépassement autorisé en l'absence de possibilité d'amélioration géométrique notable ;
- > La sécurisation des abords en prenant en compte les alignements d'arbres existants (enjeu environnemental) ;
- > La gestion des accès riverains.

### PRESENTATION DE L'AMENAGEMENT

Le projet prévoit la création d'un créneau de dépassement dans le sens Ouest-Est de faible longueur. La longueur de ce créneau, qui n'est pas situé en rampe, serait alors de 527 mètres. L'accès actuel à l'entreprise COMERO est conservé (« Tourne À Gauche »). Par ailleurs, 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. En ce qui concerne les alignements de platanes, il est proposé de les maintenir car ils représentent un enjeu paysager et écologique (présence de chauves-souris). La sécurisation de la RN116 passe alors par la mise en place d'une glissière le long des arbres.

Le créneau de dépassement de 527 mètres présente des avantages socio-économiques en limitant les impacts écologiques et en n'ayant aucune incidence sur le fonctionnement de la principale activité riveraine (COMERO).



## IMPACTS PRINCIPAUX DU PROJET

### Emprises et agriculture :

Cette section est entourée de parcelles agricoles (vergers et prairies permanentes). De plus, la RN116 doit franchir le ravin du ruisseau de St Jacques et le Lliscou, deux cours d'eau concernés par un PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation).

Il y aura donc un impact sur l'emprise agricole, au Nord de la RN. Cet effet d'emprise est par ailleurs augmenté avec la création de la contre-allée côté Nord, en vue de desservir les riverains et les activités économiques.

Au Sud de la RN 116, deux habitations en bordure doivent être protégées par une glissière en béton armé.

Une reprise des tracés des réseaux d'irrigation est à prévoir côté nord.

### Milieu naturel :

Les impacts sur les milieux naturels et sur les continuités écologiques seront limités car les alignements de platanes, qui sont favorables pour les chauves-souris, sont conservés, même si la chaussée sera légèrement décalée.

Si des travaux de débroussaillage sont nécessaires, il faudra limiter la propagation des espèces envahissantes.

### Paysage :

Les modifications sont mineures. Le fait d'élargir l'ouvrage passant sur le ruisseau aura un impact sur la végétation en bord de cours d'eau, qu'il faudra donc reconstituer après les travaux.

Les talus seront également légèrement déplacés. Il faudra donc prévoir quelques plantations supplémentaires.

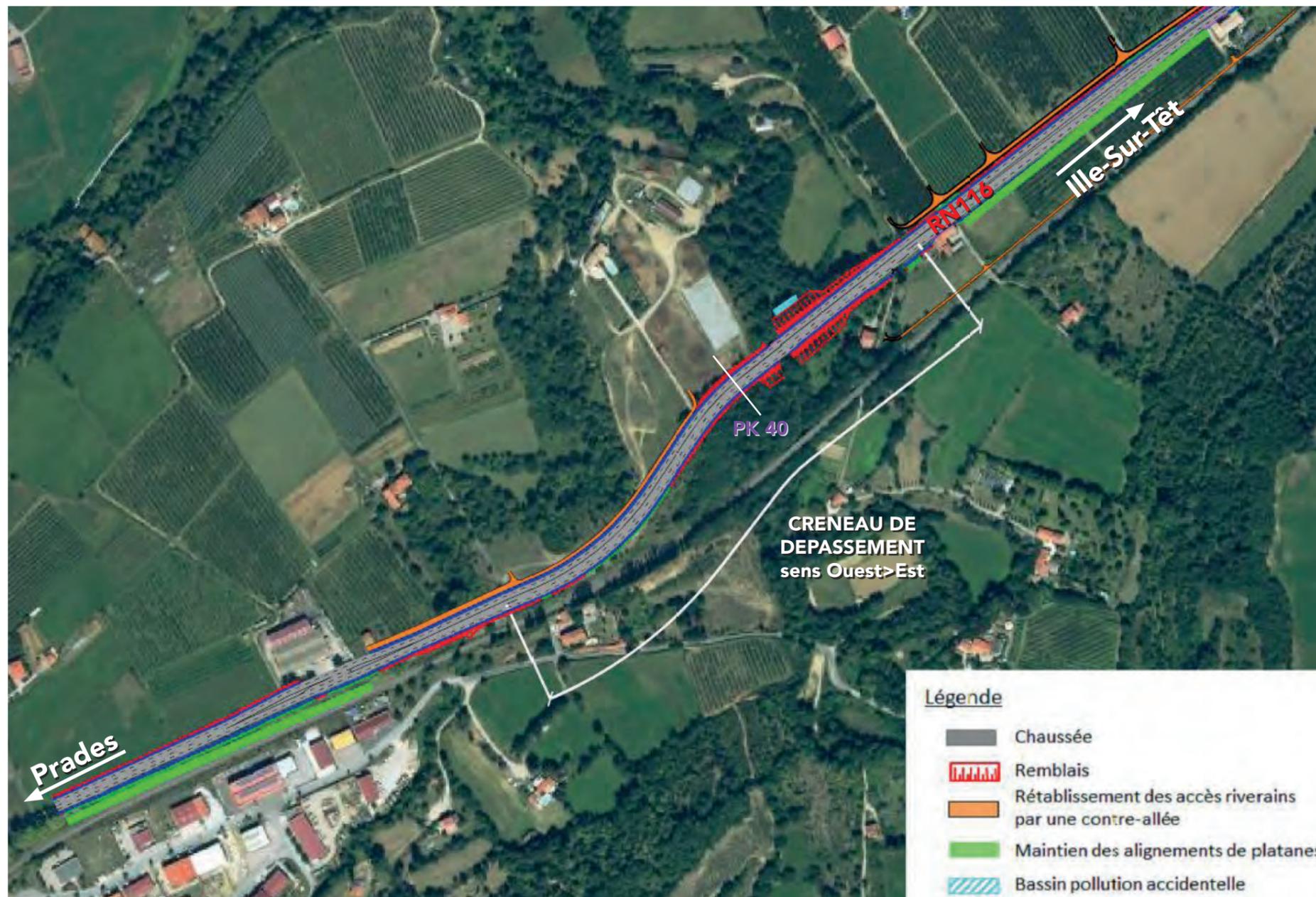
### Assainissement pluvial :

La mise en place du créneau de dépassement sera l'occasion de mettre à niveau l'assainissement pluvial, avec notamment la création de fossés et d'un bassin de pollution accidentelle.

## COÛT ASSOCIÉ

Le coût de cette opération s'élève à **3,5 M€**.

## CREATION D'UN CRENEAU DE DEPASSEMENT



Variante retenue / sources : vue aérienne

## > COUT PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Ce programme d'aménagement est estimé à 30 M€.

Ce montant comprend à la fois le coût des travaux, mais aussi celui des études et des acquisitions foncières.

Il se répartit comme suit :

Section	Solution proposée	Coût (en M€ TTC)
Le passage à niveau de Bouleternère	Dénivellation du PN (PS) et réalisation de contre-allées	9
Entre le passage à niveau de Bouleternère et le col de Ternère (PK 26+400 au PK 29+300)	Amélioration du carrefour de Rodes au col de Ternère Reprise des dispositifs de retenue au passage sous la voie ferrée	2,2
Du lieu-dit « El Moli » à l'entrée de Vinça (RD13G) du PK 29+900 au PK 32+780	Créneaux de dépassement allongés (950 m et 690 m utiles) et dénivellation du carrefour d'El Moli, suppression des accès directs et amélioration des dispositifs de retenue	10,6
Le carrefour de la RD13G (PK 32+780)	Tourne-à-gauche sans possibilité de mouvement RD13G>RN116 ouest	
De l'entrée Est de Vinça à la RD25, du PK 32+780 au PK35	Deux créneaux de dépassement et dénivellation du carrefour de la RD13E (703 m et 870 m utiles)	0,5
Carrefour de la RD25 au PK 35+400	Reconfiguration du tourne-à-gauche	
L'entrée Ouest de Marquixanes du PK 37+500 au PK 39	Créneau Est>Ouest (535 m)	3
Le carrefour de la RD24 au PK39 à PK39+400	Carrefour en croix ou en double tourne-à-gauche, avec desserte des riverains par l'arrière	1,2
L'entrée Est de Prades du PK 39+400 au PK 41+350	Créneau de dépassement Ouest>Est (527 m) et rabattement d'accès riverains	3,5

## > FINANCEMENT

Le Contrat de Plan État-Région (CPER) actuel contribue au financement des études.

La logique globale est un co-financement entre l'État et les Collectivités. C'est pourquoi les aménagements de la RN116 ont vocation à être réalisés de manière échelonnée dans le temps, en fonction des crédits qui pourront être inscrits aux futurs CPER.

## > LES SUITES A DONNER

L'opération liée à l'amélioration de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades sera mise en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études et de nouveaux temps de consultation et d'échanges.

Le programme étant constitué de plusieurs secteurs d'aménagement pouvant être réalisés indépendamment les uns des autres sans dégrader le niveau de service de l'infrastructure, les travaux pourront être engagés rapidement sur les sections présentant le moins de contraintes (techniques, juridiques ou environnementales) et ainsi permettre des mises en service progressives des différents aménagements.

### LE BILAN DE LA CONCERTATION

Mais avant cela, à l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée par l'État, représenté par la DREAL Occitanie, maître d'ouvrage. Ce bilan comportera les réponses de la DREAL aux avis et les éventuelles adaptations du programme qui seront adoptées par la suite. Ce bilan sera rendu public.

### LES ÉTUDES À VENIR

Elles ont pour but la préparation à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Il s'agit de mener parallèlement les études spécifiques et missions d'expertises participant à la conception du projet, de définir les caractéristiques principales des ouvrages, de définir l'emprise du projet et de produire les dossiers requis dans le cadre des procédures réglementaires.

La solution retenue à l'issue de la concertation préalable sera ensuite étudiée en détail, dans le cadre des études techniques.

Lors de cette étape, les caractéristiques de l'infrastructure seront affinées à travers les études complémentaires suivantes :

- > travaux topographiques terrestres : pour bien apprécier les emprises techniques nécessaires ;
- > reconnaissances géotechniques : pour bien dimensionner les ouvrages et confirmer les stratégies de terrassement ;
- > reconnaissances des réseaux existants : pour mesurer l'impact du projet sur ces réseaux et engager avec les concessionnaires les éventuelles études de renforcement ou de dévoiement ;
- > études hydrauliques : pour confirmer les dimensions des ouvrages hydrauliques et gérer les risques d'inondation ;
- > études environnementales : pour évaluer les impacts du projet sur l'environnement, et plus particulièrement sur les espèces protégées, et ainsi identifier les mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces impacts ;
- > études acoustiques : pour mesurer les niveaux de bruit actuels aux abords de l'infrastructure.

### LES PROCEDURES REGLEMENTAIRES

Suite à la concertation préalable, des études spécifiques devront être réalisées. Elles permettront de préciser quelles procédures sont rendues nécessaires (dont l'autorisation au titre de la loi sur l'eau ou l'obtention de la dérogation pour destruction d'espèces protégées).

Parmi elles il y a, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Il s'agit d'une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en expropriant les propriétaires, précisément pour cause d'utilité publique.

Une fois le projet d'aménagement élaboré, une procédure d'enquête publique sera menée en vue de la Déclaration d'Utilité Publique.

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 Déclaration d'Utilité Publique.

### LA REALISATION DES TRAVAUX

Le projet porte sur le réaménagement de près de 15 km de route nationale. Les travaux ne peuvent être réalisés en une seule phase.

La DREAL Occitanie opérera donc un phasage d'intervention, tenant compte de nombreux paramètres dont :

- > l'intérêt de chaque aménagement sur la sécurité des usagers et le gain immédiat sur la qualité du parcours des usagers ;
- > les délais des études techniques et des procédures réglementaires associés à chaque tronçon ;
- > le coût d'investissement (pour équilibrer les dépenses dans le temps) ;
- > les contraintes de réalisation (viabilité hivernale, trafic estival...).
- > les financements.

**4e trimestre 2019 : concertation préalable**

**1er trimestre 2020 : approbation du bilan de la concertation**

**2<sup>ème</sup> semestre 2020 : poursuite des études techniques et des dossiers d'autorisation administrative**

**1<sup>er</sup> semestre 2021 : obtention des autorisations administratives et consultation des travaux pour les premières sections**

**2<sup>ème</sup> semestre 2021 : début des travaux des premières sections**