



**PRÉFET
DES PYRÉNÉES-
ORIENTALES**

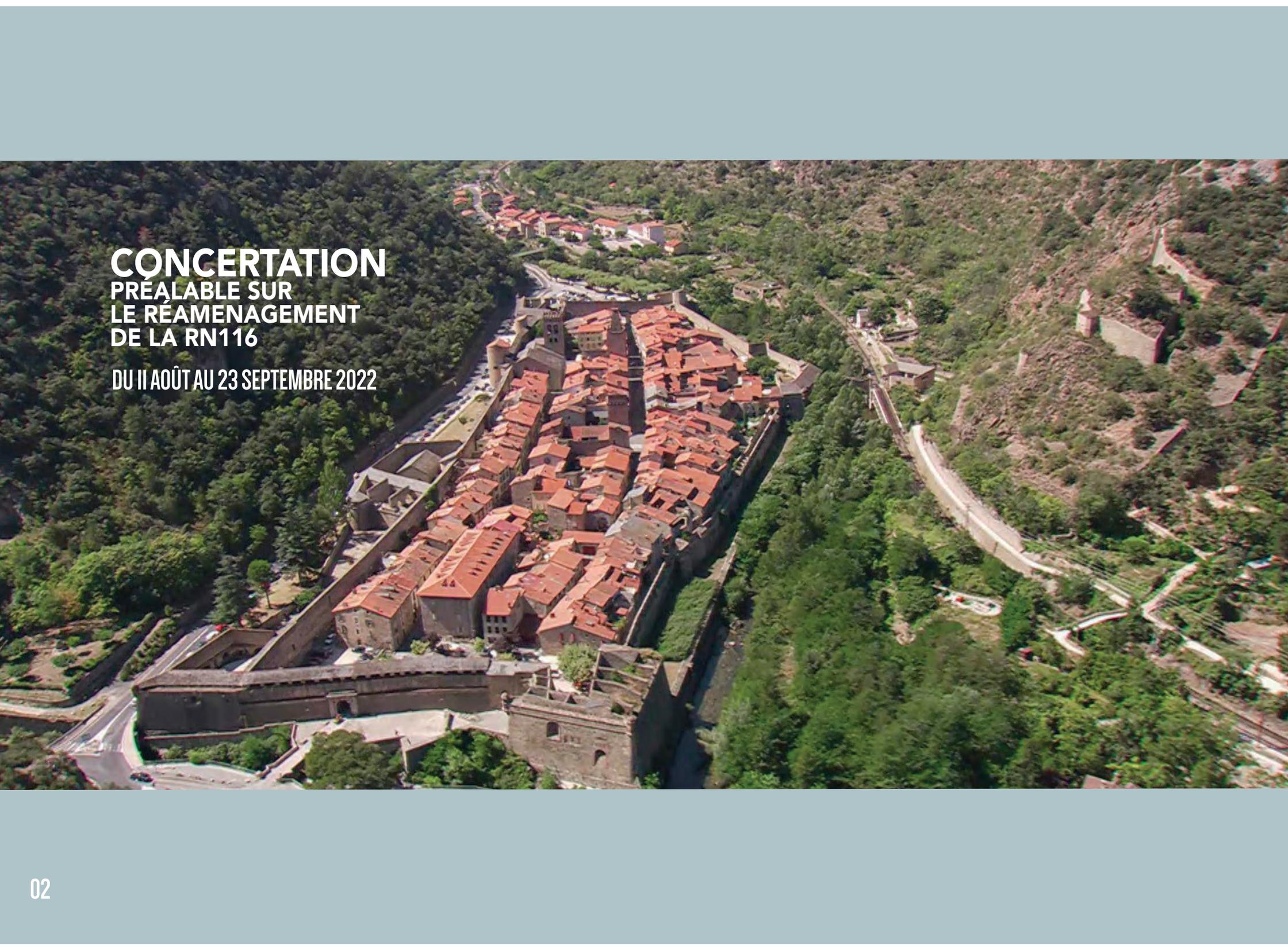
*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOSSIER DE CONCERTATION

CONCERTATION PRÉALABLE SUR LE RÉAMENAGEMENT DE LA RN116

DU 11 AOÛT AU 23 SEPTEMBRE 2022

RN116 
De la plaine à la montagne



CONCERTATION
PRÉALABLE SUR
LE RÉAMÉNAGEMENT
DE LA RN116

DU 11 AOÛT AU 23 SEPTEMBRE 2022

SOMMAIRE

LA CONCERTATION PRÉALABLE

- L'objet de la concertation
- Le cadre réglementaire
- Les modalités

PRÉSENTATION DU PROJET

- Un projet inscrit dans une démarche globale
- Le programme du projet
- Les trois variantes proposées
- Analyse comparative des variantes

SUITES À DONNER ET CALENDRIER

L'OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Longue d'une centaine de kilomètres, la route nationale 116 relie l'agglomération perpignanaise à Bourg-Madame, près de la frontière franco-espagnole. L'État, représenté par la DREAL Occitanie, vise à améliorer les conditions de circulation de cet axe routier qui supporte un trafic à longue distance, tout en assurant le désenclavement des territoires traversés.



Plusieurs opérations d'aménagement ponctuelles sont ainsi envisagées. La présente concertation préalable porte sur l'aménagement de la RN116 au niveau du carrefour avec la RD6, situé sur la commune de Corneilla de Conflent. Au travers de la concertation, l'objectif de la DREAL Occitanie est de présenter les études réalisées et les solutions envisagées pour améliorer la sécurité et les conditions de vie des habitants et des usagers. Le public est consulté pour qu'il exprime son point de vue, ses interrogations ou ses préoccupations sur le projet présenté. La concertation ne s'arrête pas à une simple information : un réel dialogue est instauré entre les différentes parties.



LOCALISATION DU SECTEUR



LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

La présente concertation préalable s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues à l'article L.121-16 du code de l'environnement.

Le projet est en effet susceptible de modifier le cadre de vie.

La concertation associe, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

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

En tant que maître d'ouvrage de l'opération, l'État pilote cette concertation. Elle permet aux habitants des communes directement impactées par le projet de mesurer les enjeux de cette opération et de prendre connaissance des choix opérés par le maître d'ouvrage.

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, en plus de l'État.

LES MODALITÉS

POUR S'INFORMER

Le dossier de concertation mis à disposition et en téléchargement sur le site internet de la DREAL Occitanie : <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/-a25954.html>.

Il est également consultable en mairie de Villefranche de Conflent, Corneilla de Conflent, Fuilla, Sahorre, Py, Mantet, Serdinya et Olette.

POUR S'EXPRIMER

- Par courriel à l'adresse suivante : concertationrd6.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr
- En complétant le registre de la concertation mis à votre disposition dans les mairies ;
- Par courrier postal à l'adresse suivante :
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) - Occitanie
Direction des Transports - à l'attention de M. ASSEMAT
520, Allée Henri II de Montmorency
CS 69007
34064 Montpellier - Cedex 02

UN PROJET INSCRIT DANS UNE DÉMARCHE GLOBALE D'AMÉLIORATION DU FONCTIONNEMENT DE LA RN116

L'État vise une amélioration continue de l'axe de la RN116. Ainsi, la commission Mobilité 21 a jugé qu'il était indispensable de moderniser l'axe, en précisant que les aménagements devront répondre strictement aux besoins et enjeux. Le 13 février 2015, le secrétaire d'État en charge des transports a demandé au Préfet de la région Languedoc-Roussillon, d'engager « de nouvelles études d'opportunité d'itinéraire de l'axe entre Ille-sur-Têt et Andorre, qui s'attacheront principalement à traiter les enjeux de sécurité et de réduction des nuisances pour les usagers et riverains. ». Celles-ci ont été réalisées et finalisées par le CEREMA en 2017.

En conséquence, le programme d'aménagement de la RN116 se compose de plusieurs opérations ponctuelles et indépendantes, réparties sur deux tronçons :

- La section entre Ille-sur-Têt et Prades, pour laquelle deux concertations portant sur plusieurs aménagements ont été menées en 2017 et 2019.
- **La section entre Prades et Bourg-Madame.** Pour cette section, une étude d'opportunité de phase 2 a été entamée. Elle vise à poursuivre les objectifs de l'État par la réalisation de différentes opérations sur l'itinéraire, à savoir :
 - > Améliorer la sécurité sur l'itinéraire
 - > Réduire les nuisances pour les usagers et les riverains

CINQ OPÉRATIONS ONT ÉTÉ RETENUES DANS CE CADRE

- Le carrefour d'accès au pôle de santé Cerdan (commune d'Err).
- La géométrie de la route en traversée de Ria, en amont du PR 45.
- La traversée de Villefranche-de-Conflent en amont du giratoire avec la RD116.
- La géométrie de la route en traversée de Saillagouse en amont du PR 90.
- Le carrefour entre la RN116 et la RD6 (commune de Corneilla-de-Conflent).

LE RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR ENTRE LA RN116 ET LA RD6

POURQUOI CE PROJET ?

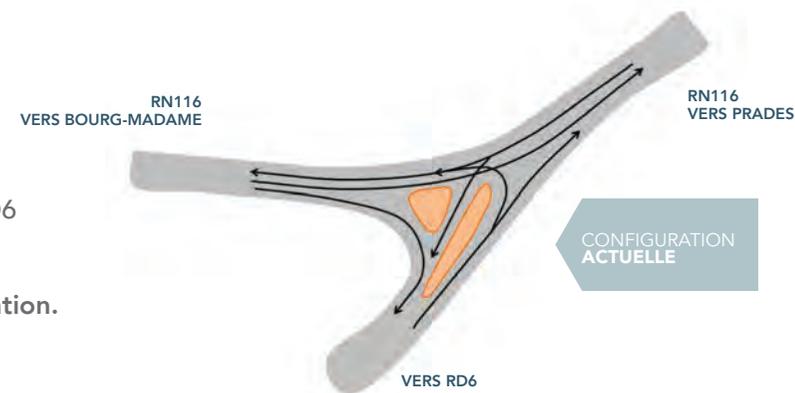
Situé en sortie de Villefranche-de-Conflent mais administrativement intégré à la commune de Corneilla-de-Conflent, le carrefour entre la RN116 et la RD6 présente des difficultés de lisibilité et de visibilité pour les usagers.

Pour y remédier, le carrefour doit être reconfiguré.

Trois variantes d'aménagement du carrefour sont proposées à la concertation.



VUE
DU CARREFOUR



ÉTAT INITIAL DU TRAFIC

Les trafics enregistrés sur la RN116 atteignent 2 500 véhicules par jour et par sens (avec un taux de poids lourds de 3%). Le week-end, les niveaux de trafic sont sensiblement les mêmes avec moins de poids lourds.

Aux heures de pointe, le trafic sur la RN116 monte entre 200 et 250 véhicules par heure pointe (entre 8h et 10h vers l'ouest et entre 16h et 18h vers l'est). Sur la D6, les trafics sont proches de 700 véhicules par jour et par sens avec 2% de poids lourds. Il n'y a pas de pic élevé aux heures de pointes (80 véhicules par heure entre 17h et 18h vers le sud et 60 entre 7h et 10h vers la RN116).

L'analyse des mouvements tournants montre que les flux majoritaires, à toute heure, sont les flux restant sur la RN116.

Les autres échanges concernent la liaison entre la D6 et la RN116 vers l'est avec 40 à 70 véhicules par heure selon les heures et les mouvements.

VARIANTE

01

CARREFOUR EN TÉ COMPACTÉ

La première variante garde le principe de fonctionnement actuel, avec le maintien d'un carrefour en T.

L'amélioration vient du compactage du carrefour, avec dorénavant un seul et même îlot.

La réduction du nombre d'îlots rend la lisibilité du carrefour meilleure, ce qui a pour effet d'améliorer les conditions de sécurité.

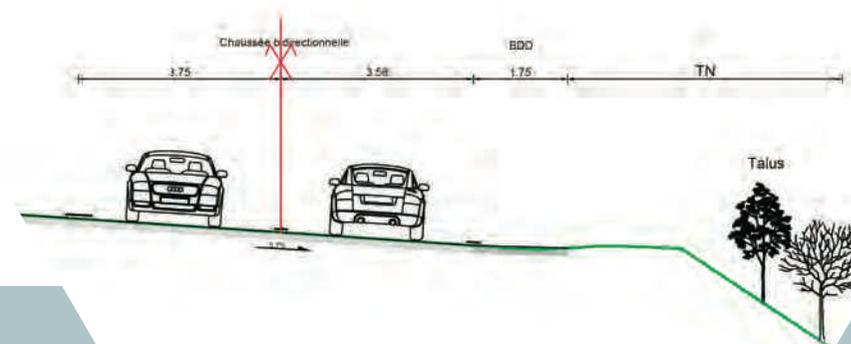
Tous les mouvements sont autorisés.

Cependant, les demi-tours dangereux vers Villefranche ne sont plus réalisables.

La variante A prévoit également le changement du régime de priorité, avec la mise en place d'un stop en lieu et place du cédez le passage.

Le cheminement piéton jusqu'au départ du chemin de grande randonnée sera rétabli.

⊕ COÛT
DE LA VARIANTE
0,227 M€

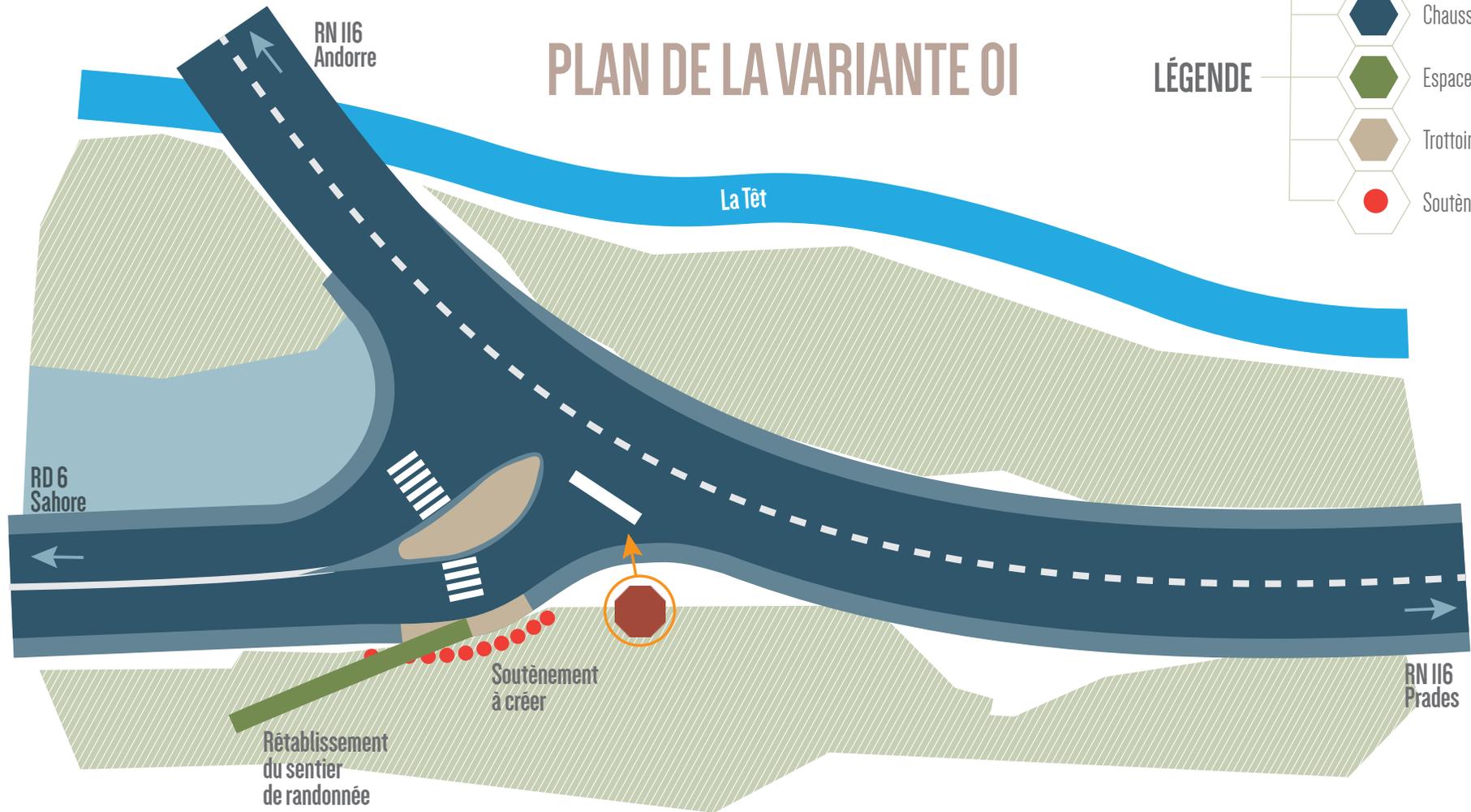


PROFIL EN TRAVERS DE LA VARIANTE AU NIVEAU DE LA RNI16

PLAN DE LA VARIANTE 01

LÉGENDE

-  Sens de circulation
-  Chaussée en enrobée
-  Espaces verts
-  Trottoirs
-  Soutènement



VARIANTE

02

CARREFOUR DE TYPE TOURNE À GAUCHE

La deuxième variante correspond à la création d'un carrefour de type tourne à gauche. Ce type de carrefour permet de sécuriser les mouvements tournants vers la RD6.

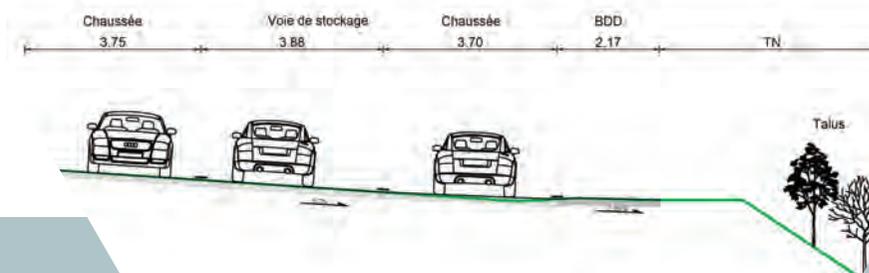
Tous les mouvements sont autorisés. Cependant, les demi-tours dangereux vers Villefranche ne sont plus réalisables.

La variante B prévoit également le changement du régime de priorité, avec la mise en place d'un Stop en lieu et place du cédez le passage.

Cette variante nécessite l'élargissement du pont permettant le franchissement de la Têt par la RN116.

Le cheminement piéton jusqu'au départ du chemin de grande randonnée sera rétabli.

+ COÛT
DE LA VARIANTE
4,168 M€

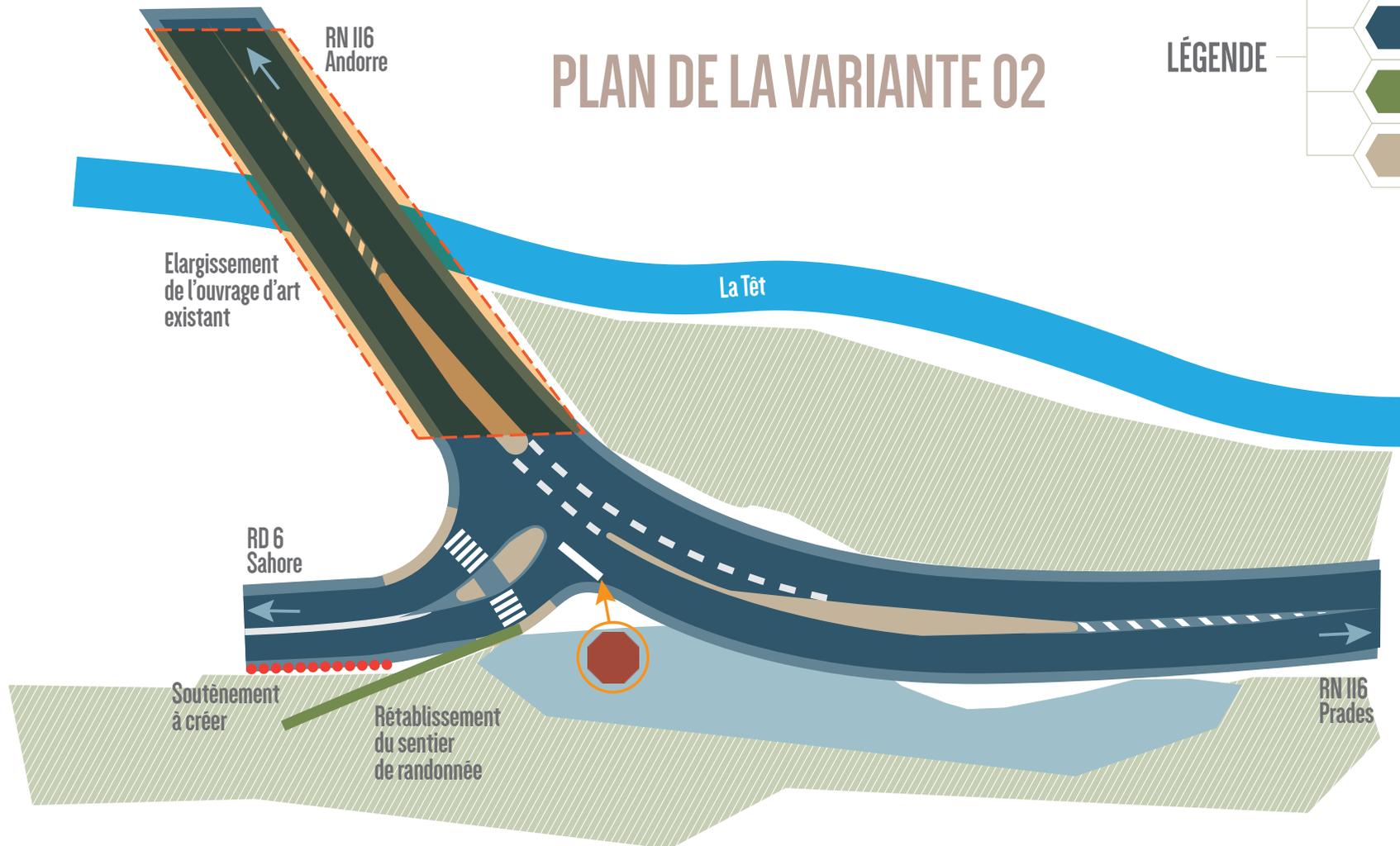


PROFIL EN TRAVERS DE LA VARIANTE AU NIVEAU DE LA RNI16

PLAN DE LA VARIANTE 02

LÉGENDE

-  Sens de circulation
-  Chaussée en enrobée
-  Espaces verts
-  Trottoirs



VARIANTE 03

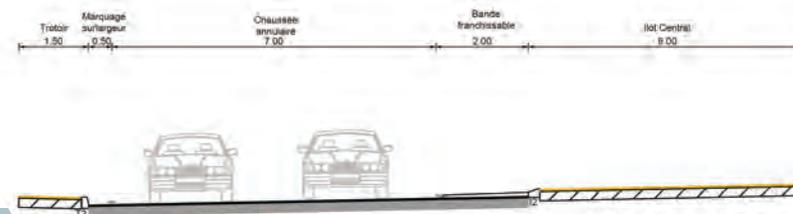
CARREFOUR GIRATOIRE

La troisième variante correspond à la création d'un carrefour giratoire à 3 branches permettant de sécuriser les échanges entre la RN116 et la RD6.

Tous les mouvements sont autorisés, y compris les 1/2 tours en toute sécurité.

Le cheminement piéton jusqu'au départ du chemin de grande randonnée sera rétabli.

⊕ COÛT
DE LA VARIANTE
1,349 M€

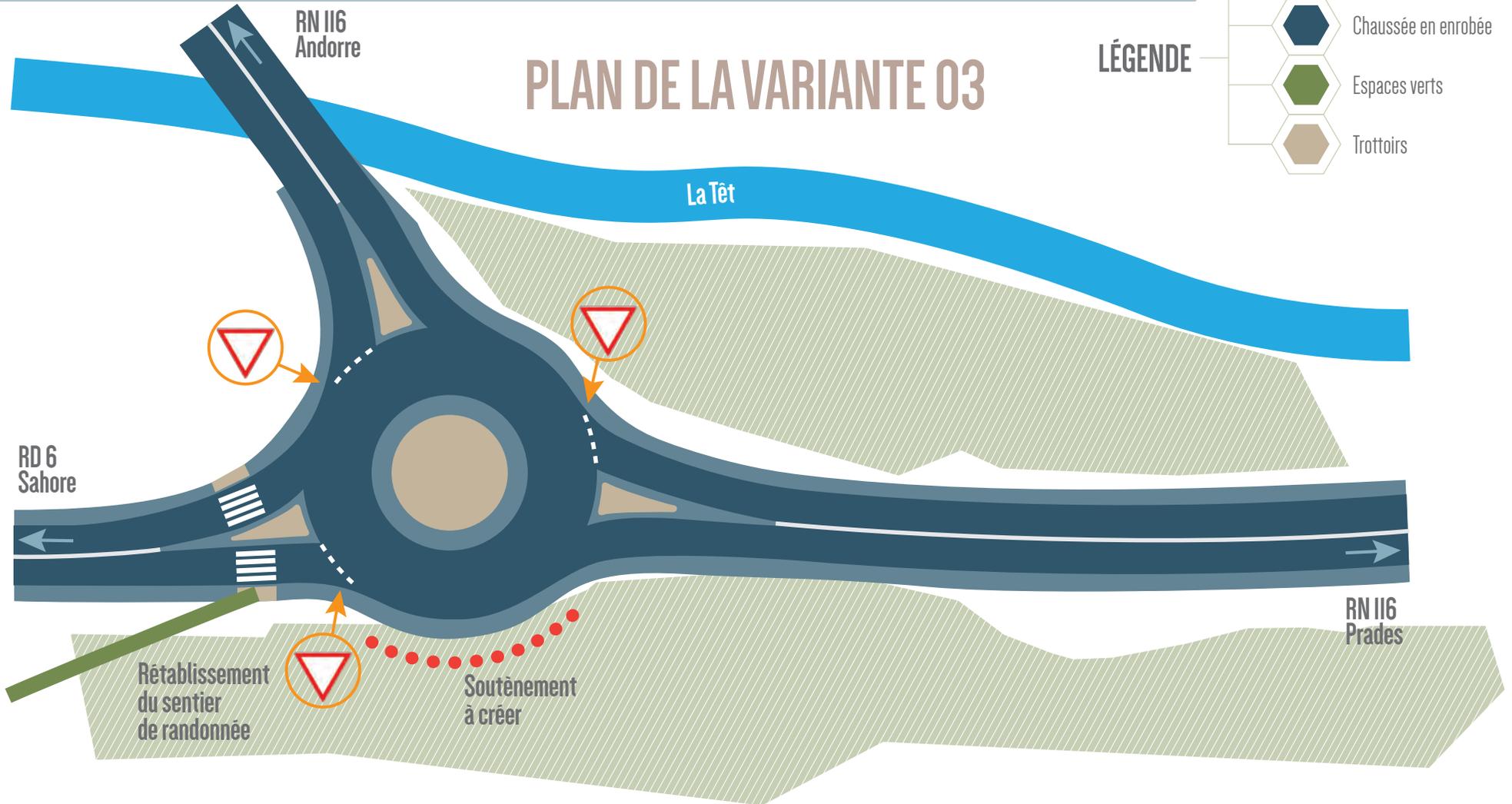


PROFIL EN TRAVERS DE LA VARIANTE AU NIVEAU DE L'ANNEAU DU GIRATOIRE

PLAN DE LA VARIANTE 03

LÉGENDE

-  Sens de circulation
-  Chaussée en enrobée
-  Espaces verts
-  Trottoirs



ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

LES VARIANTES ONT ÉTÉ COMPARÉES SELON DIFFÉRENTS CRITÈRES QUI SONT RASSEMBLÉS DANS LE TABLEAU CI-DESSOUS :

	VARIANTE 1 : CARREFOUR EN TÊTE COMPACTÉ	VARIANTE 2 : CARREFOUR DE TYPE TOURNE À GAUCHE	VARIANTE 3 : CARREFOUR GIRATOIRE
Géométrie de l'aménagement et respect des règles de l'art	Le tracé de la RN116 respecte les principes géométriques édités dans les guides de conception routière.		
Lisibilité de l'aménagement et fonctionnement général	Le fonctionnement général de l'intersection reste le même. Tous les mouvements sont autorisés. La lisibilité du carrefour est sensiblement améliorée avec la réduction du nombre d'îlots.	Le fonctionnement général de l'intersection reste le même. Tous les mouvements sont autorisés. La lisibilité est sensiblement améliorée.	Le fonctionnement général de l'intersection est modifié. Néanmoins, tous les mouvements restent autorisés, et les caractéristiques d'un carrefour giratoire de ce type permettent d'atteindre une lisibilité du site satisfaisante. Les mouvements de demi-tour sont également rendus possibles
Sécurité	Cet aménagement ne permet pas de sécuriser les mouvements de Tourne à Gauche. Avec la modification du régime de priorité (stop), les conditions de visibilité sont satisfaisantes. Un déboisement ponctuel au nord de la RN116 pourra potentiellement être nécessaire.	Ce type de carrefour permet de sécuriser les mouvements tournants vers la RD6, en offrant un stockage aux véhicules tournant à gauche. Les conditions de visibilité sont satisfaisantes. Un déboisement ponctuel au nord de la RN116 pourra potentiellement être nécessaire. Les visibilités sur les deux têtes d'îlots sont également satisfaisantes.	Ce type de carrefour permet de sécuriser les mouvements tournants vers la RD6. Il permet en plus de proposer (et de sécuriser) les mouvements de demi-tour (notamment pour les véhicules en provenance de Villefranche). Les conditions de visibilité sont satisfaisantes compte tenu de la souplesse accordée pour l'implantation d'un carrefour giratoire sur une route existante, dans un environnement de ce type.
Impact sur le trafic	La situation reste la même en ce qui concerne l'écoulement du trafic sur la RN116.	L'écoulement du trafic sur la RN116 est sensiblement amélioré du fait de la zone de stockage offerte pour les mouvements de tourne à gauche.	Même si l'implantation du giratoire implique un certain ralentissement, les mouvements de cisaillement sont supprimés et le trafic en transit sur la RN116 n'en est que très peu impacté.
Foncier	Pas de réel enjeu foncier, les travaux sont localisés sur le domaine public. Attention tout de même aux parcelles 4 et 1166 pouvant être concernées par le soutènement à l'est de la RD6.	Pas de réel enjeu foncier, les travaux sont localisés sur le domaine public. Attention tout de même à la parcelle 4 pouvant être concernée par le soutènement à l'est de la RD6.	Pas de réel enjeu foncier, les travaux sont localisés sur le domaine public. Attention tout de même aux parcelles 4 et 1166 concernées par le soutènement à l'est de la RD6.
Génie civil et ouvrages	Création d'un soutènement à l'est de la RD6 (cheminement piéton confortable pour liaison avec itinéraire de randonnée).	Travaux de génie civil pour l'élargissement de l'ouvrage de franchissement de la Têt. Création d'un soutènement à l'est de la RD6 (cheminement piéton confortable pour liaison avec itinéraire de randonnée).	Création d'un soutènement au sud-est du carrefour, avec des travaux de terrassement importants dans un relief difficile.
Modes doux et transports en commun	Une traversée piétonne est intégrée au carrefour, l'îlot faisant office de refuge sécurisé pour les piétons, afin de rejoindre le départ de l'itinéraire de randonnée. Les conditions de circulation des 2 roues sur la RN116 sont inchangées. Elles sont améliorées dans la variante 3.		



Impact positif



Impact neutre ou faible



Impact négatif



Impact très négatif

	VARIANTE 1 : CARREFOUR EN TÊ COMPACTÉ	VARIANTE 2 : CARREFOUR DE TYPE TOURNE À GAUCHE	VARIANTE 3 : CARREFOUR GIRATOIRE
Stationnement	L'étude de ce secteur ne prévoit pas d'intervention sur le stationnement.		
Eaux de surface et souterraines	Travaux dans un périmètre de protection rapprochée (PPR) de captage AEP.		
Risques	Travaux en dehors de zone inondable. Aléa feu de forêt moyen à élevé, aux abords sud de la RN116.		
Patrimoine	Projet dans les périmètres de protection de Monuments Historiques mais pas de co-visibilité.		
Enjeux écologiques	Très faibles incidences sur la faune, la flore et les habitats naturels.	Impacts potentiels sur le desman des Pyrénées (espèce protégée d'enjeu régional très fort) et la loutre d'Europe (espèce protégée d'enjeu régional fort), présents sur la Têt et potentiellement sur ce secteur, en périmètre de Plan National d'Actions, du fait de l'élargissement de l'ouvrage sur le cours d'eau. Selon la nature des travaux et leur période, projet pouvant être soumis à demande de dérogation Espèces protégées.	Très faibles incidences sur la faune, la flore et les habitats naturels.
Paysage	Pas d'enjeux.		
Urbanisme	Pas d'enjeux.		
Nuisances sonores et qualité de l'air	Pas d'enjeux (pas d'habitation).		
Estimation du coût des travaux (en € TTC)	0,227 M€	4,168 M€	1,349 M€

LES SUITES À DONNER

À l'issue de la concertation, la DREAL Occitanie rédigera un bilan de la concertation qui sera rendu public. Celui-ci décrira les modalités de la concertation, et dressera la synthèse des contributions et des questions posées pendant la concertation. Il présentera également les enseignements retenus et les orientations prises par la maîtrise d'ouvrage. De nouvelles études seront ensuite menées pour approfondir le choix retenu. Elles contribueront à déterminer les procédures administratives et environnementales nécessaires pour poursuivre le projet (en particulier la maîtrise foncière et l'autorisation de démarrage des travaux).



**PRÉFET
DES PYRÉNÉES-
ORIENTALES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement
et du logement (DREAL) – Occitanie

Direction des Transports - 520, Allée Henri II de Montmorency
CS 69007 - 34064 Montpellier - Cedex 02

www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr

Conception-Rédaction : MD Conseil & associés
Crédits photos : DREAL Occitanie, Wikipédia, Angelys Baron, Balakao

