



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement Occitanie

Déclaration d'intention

(Articles L.121-18 et R.121-25 du Code de l'environnement)

Programme d'aménagements de la route nationale 116 entre Ille-sur-Têt et Prades (Pyrénées-Orientales)

Introduction

L'aménagement de la RN116 fait l'objet d'étude en vue de la réalisation de travaux soumis préalablement à des autorisations administratives au titre du code de l'environnement et de l'urbanisme, dont la déclaration d'utilité publique

l'État maître d'ouvrage envisage de conduire une concertation préalable au titre du code de l'environnement sur cette opération

Pour les projets dont le coût est supérieur à 5 M€ HT et pour lesquels il est opté d'organiser une concertation sans présence de garant, le maître d'ouvrage doit procéder à une déclaration d'intention (article L121-18 du code de l'environnement), qui peut donner lieu, dans les quatre mois suivants sa publication, à une auto-saisine de l'autorité compétente ou à un « droit d'initiative »

Le projet envisagé entrant dans ce cadre, l'État publie la déclaration d'intention.

La déclaration d'intention est consultable :

- sur le site de la préfecture des Pyrénées-Orientales,
- sur le site de la DREAL Occitanie.

Conformément aux dispositions des articles L.121-17-1 et suivants du Code de l'environnement, un droit d'initiative est ouvert au public pour demander au Préfet l'organisation d'une concertation préalable. Ce droit peut être exercé dans un délai de quatre mois à compter de la publication de la déclaration d'intention

1 - Les motivations et raisons d'être du projet

La RN 116 entre Perpignan et Bourg-Madame (66) fait partie des axes dont la commission « Mobilité 21 » a souligné le caractère indispensable s'attachant à leur modernisation au regard de leur rôle incontestable en matière de désenclavement.

La commission jugeait cependant qu'il convenait de veiller à adapter les aménagements aux besoins et enjeux, en réservant strictement les deux fois deux voies aux seules sections le justifiant pleinement au regard des trafics.

Plusieurs opérations importantes d'investissement de l'État sur la RN116 ont été réalisées sur cet axe. En particulier le ré-aménagement de la traversée de la commune de Olette et la déviation du hameau de Joncet.

L'aménagement à deux fois deux voies en gabarit autoroutier de la section entre les communes d'Ille-sur-Têt et de Prades (environ 15km) avait été déclaré d'utilité publique le 16 juillet 2008. Les études de conception détaillée réalisées pour la section Vinça / Prades ont abouti fin 2014. Cependant, l'augmentation importante du coût du projet suite à ces études, a conclu à l'impossibilité pour l'État et les collectivités locales de porter le financement de cette opération.

Par lettre du 13 février 2015, le secrétaire d'État en charge des transports demandait 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. »

Pour la section Ille-sur-têt-Prades, les études de comparaison des variantes d'aménagement

possibles ont été conclues à l'été 2017.

Le bilan retenu de cette étude est la réalisation du programme d'aménagement suivant :

- dénivellation du passage à niveau de Bouleternère ;
- aménagement des carrefours avec les RD6, RD13G, RD16, RD24, RD25 et le pôle Sanitaire Cerdan (Err);
- dénivellation des carrefours El-Moli et RD13E ;
- réaménagement des créneaux de dépassement de Vinça ;
- création des créneaux de dépassement de Prades-aval et de Marquixanes-amont ;

Les objectifs poursuivis par l'État pour l'itinéraire et ses opérations d'aménagement sont les suivants :

- améliorer la sécurité de l'itinéraire ;
- diminuer les nuisances pour les usagers et riverains de l'infrastructure.

2 - Le programme d'aménagement de l'État pour la RN116

Il se divise en opérations distinctes et indépendantes d'aménagement :

- dénivellation du passage à niveau de Bouleternère ;
- carrefour RD16 et ses approches – commune de Rodès;
- carrefour RD25 – commune de Vinça ;
- restructuration entre les PR30 et 35 via :
 - la dénivellation en gabarit réduit du carrefour d'El Moli - commune de Rodès;
 - la dénivellation du carrefour RD13E – commune de Vinça ;
 - reprise de la géométrie du carrefour RD13G – commune de Vinça ;
 - restructuration des créneaux de dépassement existants en 4 créneaux (2 dans chaque sens).
- carrefour RD24 – commune d'Eus ;
- création de deux créneaux de dépassements :
 - entre PR37+500 et 38+500 ;
 - entre PR39+500 et 40+500.

• Dénivellation du passage à niveau de Bouleternère

Le passage à niveau de Bouleternère sera, une fois la déviation de Marquixanes mise en service, le dernier passage à niveau existant sur la RN116 en aval de Prades.

Ainsi, pour des raisons de sécurité, il a été décidé de déniveler, en passage supérieur celui-ci. Le profil permettra une circulation à 90km/h sur la RN116.



Illustration 1: Zone Projet

Tous les accès riverains directs seront supprimés et rétablis par des contre-allées en conséquence. De même le projet devrait nécessiter le déplacement des réseaux agricoles existants à proximité.

- **Carrefour RD16 et ses approches – commune de Rodès**

En sortie du col de ternère le carrefour de Rodès est situé après un virage ne permettant pas son approche dans des conditions de sécurité (profil en long et giration) conformes aux guides techniques.

De plus, la géométrie du carrefour n'est actuellement pas conforme à l'ACI, ainsi il est proposé de reprendre les caractéristiques de celui-ci à fonctionnalité équivalente à l'existant.



Illustration 2: Zone Projet

- **Restructuration entre les PR30 et 35**

Les trois carrefours principaux de la section ont été diagnostiqués comme présentant des risques de sécurité pour les usagers de la route. De plus, l'itinéraire possède des créneaux de dépassement, couplés aux carrefours, dont les longueurs utiles sont inférieures aux préconisations des guides en vigueur.



Illustration 3: Zone Projet

Ainsi, il est retenu :

- de déniveler le carrefour d'El Moli, supportant un trafic faible par un passage inférieur sous la RN116 en gabarit réduit ;
- d'allonger les créneaux de dépassement existants vers l'est pour permettre des créneaux de longueurs conformes aux règles de l'art ;
- de déniveler, par un passage supérieur s'appuyant sur le terrain naturel, le carrefour avec la RD13E ;
- le calibrage du carrefour RD13G avec suppression du mouvement le plus contraignant de Vinça vers Prades. Cette disposition devra s'accompagner d'une estimation des

conséquences pour les circulations au sein de la commune de Vinça.

- **Carrefour RD25 – commune de Vinça**

La géométrie actuelle du carrefour avec la RD25, ne correspond pas aux normes applicables sur le réseau routier national. Une reprise des aménagements en place est à étudier.



Illustration 4: Zone Projet

- **Création du créneau de dépassement entre PR37+500 et 38+500**

A l'ouest de Marquixanes, la conjonction du tracé en plan et du profil en long existants est défavorable à la création d'une zone de dépassement sécurisée.

C'est pourquoi, il a été retenu l'aménagement d'un créneau de dépassement dans le sens Est → Ouest, lié aux possibilités de dépassement de part et d'autre, et notamment à l'est de Marquixanes.

Le créneau sera un créneau de longueur utile, hors décrochement et insertion d'environ 535 mètres afin de préserver le bâti existant à cet endroit. Le début du créneau côté Marquixanes sera à adapter en fonction des limites du projet de déviation aussi en cours d'étude.

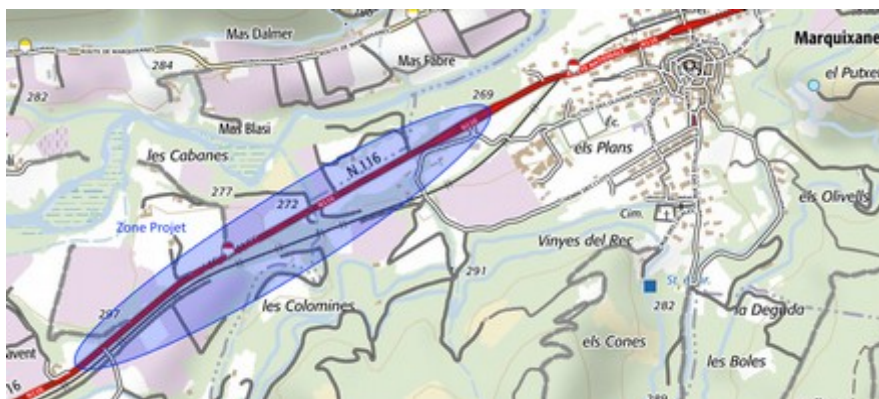


Illustration 5: Zone Projet

- **Carrefour RD24 – commune d'Eus**

Le carrefour existant est composé d'un double TAG avec des caractéristiques inadaptées au contexte et la présence de cellules commerciales ayant directement accès sur la RN116.

Le principe d'aménagement retenu est la transformation des deux TAG en un carrefour en croix à hauteur du carrefour en



Illustration 6: Zone Projet

T (sud) existant.

Cette disposition permet un nouveau traitement des accès riverains, aux commerces et aux parcelles agricoles depuis le carrefour sécurisé et non plus depuis la RN directement.

- ***Création du créneau de dépassement entre PR40+500 et 39+500***

A l'est de Prades, la conjonction du tracé en plan et du profil en long est défavorable à la création d'une zone de dépassement sécurisée.

C'est pourquoi, il a été retenu l'aménagement d'un créneau de dépassement dans le sens ouest → est, lié aux possibilités de dépassement de part et d'autre, et notamment à l'ouest de Prades.

Le créneau sera un créneau de longueur utile, hors décrochement et insertion, d'environ 527 m afin de préserver le bâti existant à cet endroit. La fin du créneau côté Eus sera à adapter en fonction des limites de l'aménagement du carrefour avec la RD24.

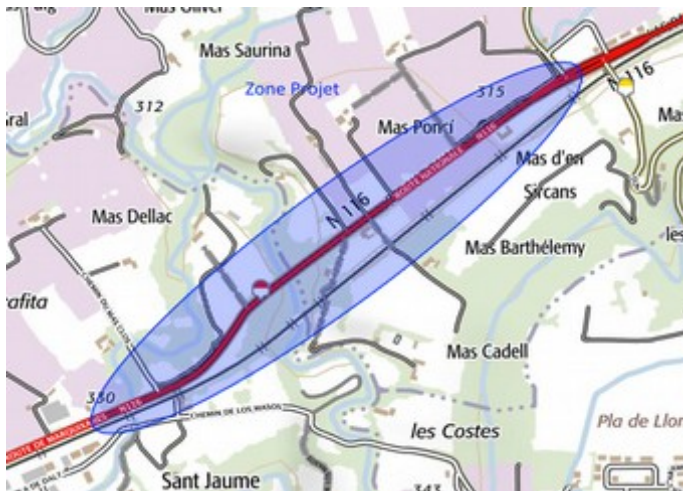


Illustration 7: Zone Projet

L'aménagement intégrera le déplacement de l'axe de la RN permettant d'isoler les obstacles (bâti et arbres) présents au sud de l'infrastructure.

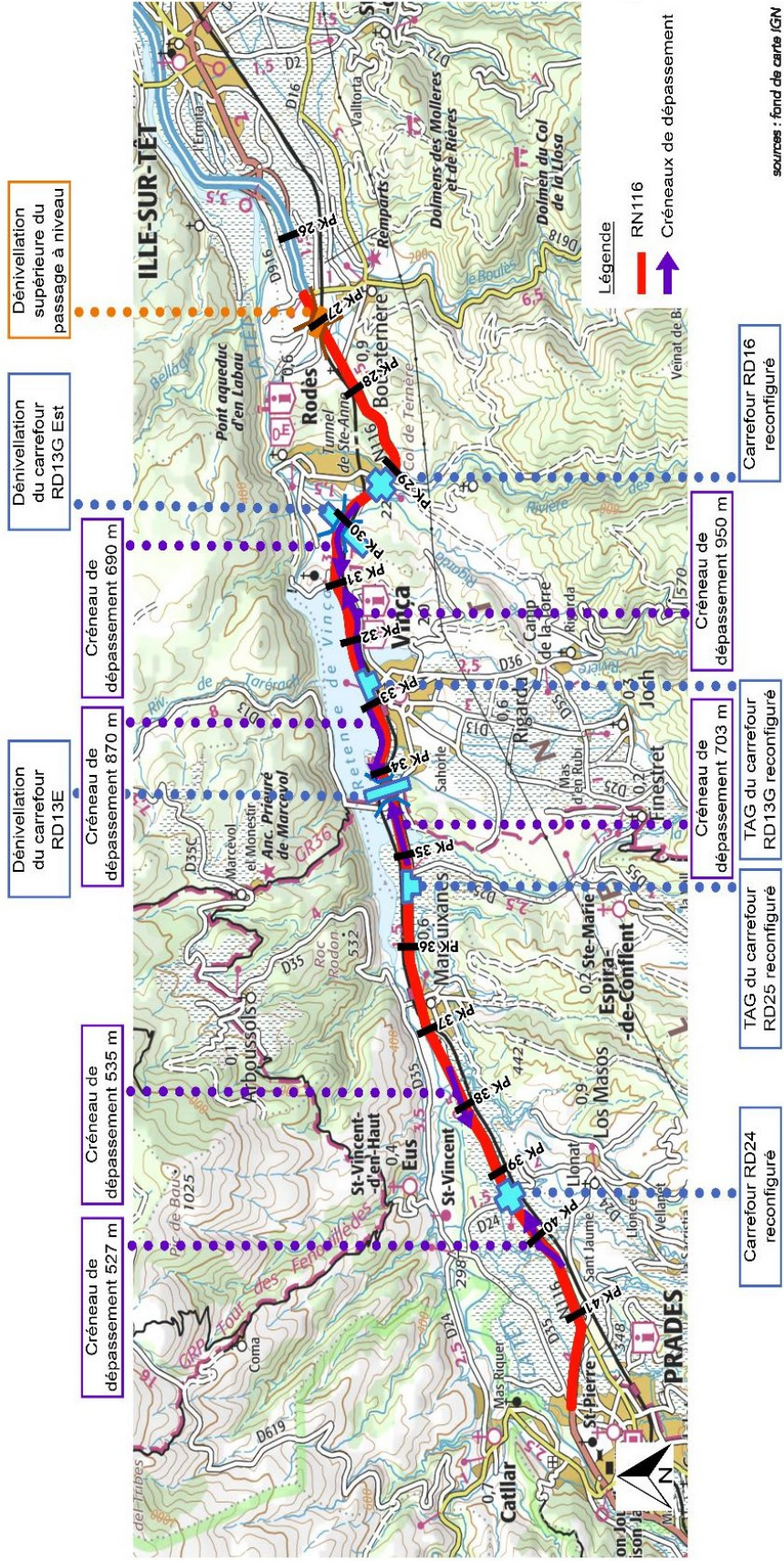
3 - Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

Le tronçon de la RN116 s'étendant entre Ille-sur-Têt et Prades commence à partir du croisement entre la RN116 et la D16 au nord de Bouleternère et prend fin au carrefour de Gibraltar à Prades.

Les communes concernées par les aménagements envisagés sont d'Est en Ouest : Bouleternère, Rodes, Vinça, Marquixanes, Eus et Prades.

Ces éléments figurent sur le plan de synthèse des aménagements projetés suivant :

PLAN DE SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS PROJETÉS



4 - Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

- *Sur la question des eaux :*

Les masses d'eau de la zone d'étude sont superficielles et vulnérables aux pollutions de surface. Aujourd'hui, seules certaines sections de RN disposent d'assainissement pluvial. Le projet prévoit la création d'un réseau séparatif d'assainissement pluvial (fossé enherbés) complété de bassins de rétention à débit de fuite contrôlé, sur l'ensemble des sections reprises. Cela va considérablement améliorer la situation vis-à-vis des échanges vers la nappe. D'autre part, au droit du périmètre de captage AEP, les fossés enherbés seront étanchéifiés et un dispositif de retenue des pollutions accidentelles sera créé.

- *Sur la question des matériaux :*

Les sections nécessitant des déblais sont limitées (carrefour El Moli). Dans la mesure du possible, ces matériaux seront réutilisés sur place pour les aménagements nécessitant des matériaux.

La suppression du passage à niveau de Bouleternère, son remplacement par un passage supérieur de la RN116 et l'élargissement de 4m de la plateforme routière pour la création de deux créneaux de dépassement (entrer Prades et Marquixanes) nécessitent un apport conséquent en matériaux. Il sera fait appel aux carrières les plus proches.

- *Sur la question du milieu naturel :*

Les emprises routières nouvelles concernent des secteurs à faible enjeu écologique : milieu agricole et talus routiers. Seront détruites des friches herbacées et haies de bordure de RN. Toutefois, les secteurs à enjeux écologiques sont évités : alignement de platanes en entrée de Prades (favorable aux chauves-souris), talus vers Rodès (lézards ocellés).

L'élargissement de 4 OH (environ 4m) se fait sur des cours d'eau support de la trame bleue et potentiellement habitat de la loutre. Le détail des travaux sur les OH sera documenté dans le dossier loi sur l'eau et la sensibilité environnementale approfondie avec l'objectif du maintien du corridor.

Le projet est en dehors de tout site Natura 2000. Toutefois, étant soumis à la loi sur l'eau, le projet fera l'objet d'une évaluation simplifiée des incidences au titre de Natura 2000.

- *Sur la question des rejets dans l'air :*

En phase de chantier, les engins de travaux émettront des polluants s'ajoutant à ceux du trafic automobile. Des mesures seront prises lors de la consultation des entreprises pour imposer l'utilisation de matériel aux normes.

En phase d'exploitation, le trafic est à l'origine de pollution atmosphérique. Toutefois l'aménagement n'est pas de nature à augmenter le trafic. Par conséquence, la pollution atmosphérique due au trafic restera équivalente aux valeurs actuelles.

5 - Solutions alternatives envisagées

La précédente version du projet reposait sur la mise en place de la 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. Cette solution a été abandonnée en raison de l'augmentation du coût total de réalisation, des évolutions réglementaires et la prise en compte des mesures d'accompagnement

environnementales.

La solution actuelle est le produit d'une maturation dans les études successives et apparaît comme la plus réaliste. Si celle-ci ne peut être adoptée toutefois, alors les aménagements du tronçon seront laissés en l'état.

6 - Modalités de concertation préalable du public déjà envisagées

Le maître d'ouvrage aura recours à la concertation préalable inscrite dans le cadre des dispositions prévues à l'article L121-16-1 du code de l'environnement. Cette concertation permettra 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.

Le maître d'ouvrage pourrait également avoir recours à la concertation volontaire sans garant au titre des articles L103-3 à L103-6 du code de l'urbanisme.

La concertation en elle-même durera environ 6 semaines, à l'issue desquelles un bilan sera produit.