

3.3 Enjeux de continuités écologiques

Le tronçon de la RN116 à l'étude est situé dans une coulée planitiaire entre les massifs de Fenouillèdes, du Madres et les différents plateaux au nord, et les massifs des Aspres et du Canigou au sud.

Les continuités boisées sont donc naturellement représentées parallèlement à la route, le long des massifs, sur un axe est-ouest. Néanmoins plusieurs continuités forestières traversent la RN pour passer des massifs au nord aux massifs sud. Le SRCE figure bien ces éléments (Cf carte du SRCE). Ces continuités sont toutefois souvent réduites par l'urbanisation, et notamment par la RN116. Elles s'avèrent de surcroît d'une largeur limitée et nécessitent le franchissement de plusieurs obstacles pour la faune, ainsi que le changement de types de milieux, en passant des reliefs boisés à la plaine puis la route pour reconnecter les massifs boisés de l'autre côté de la voie. Ces continuités sont donc toujours existantes et fonctionnelles, notamment pour la grande faune terrestre, mais elles demeurent fragiles.

Des continuités planitiales agricoles existent également de part et d'autre de la voie, presque à la parallèle de la route. Elles connaissent des rétrécissements et goulots d'étranglement mais les continuités agricoles semi-ouvertes restent relativement préservées sur un axe est-ouest. Ces continuités existent également largement sur un axe nord-sud, bien que la voie les réduisent. Ces continuités de milieux agricoles ouverts ne sont ici pas ponctuelles mais assez larges et répandues tout le long de la voie. Il s'agit même plus d'une matrice générale que de corridors spécifiques.

Enfin, le cours d'eau de la Têt forme une continuité écologique aquatique de premier ordre. Ce fleuve assez préservé et de grand intérêt écologique (présence du desman des Pyrénées, de la loutre etc...) est longé par la RN, et forme le barrage de Vinça. Cette retenue peut toutefois constituer pour la faune aquatique un obstacle majeur à la circulation, notamment pour la petite faune (e.g. desman des Pyrénées) et réduire nettement la continuité fonctionnelle, ainsi que le continuum avec l'aval du cours d'eau. La Têt reste malgré tout un réservoir de biodiversité et un corridor écologique de trame bleue de premier ordre, à prendre en considération lors de tout projet d'aménagement. Par ailleurs, plusieurs rivières et ruisseaux forment des continuités écologiques sur un axe nord-sud en traversant la RN116 pour rejoindre la Têt. Il s'agit de l'ensemble des cours d'eau émanant des massifs nord et sud, à la perpendiculaire de la voie.

A large échelle, les continuités de trame verte et bleue sont donc largement représentées. La plupart sont à la fois parallèles à la route (cours d'eau de la Têt, terres agricoles le long de la route, continuités forestières le long des massifs sud et des massifs nord) et perpendiculaires (cours d'eau émanant des massifs et se jetant dans la Têt, corridors forestiers joignant les massifs nord et les massifs sud, etc...). **Ces continuités connectent de surcroît des réservoirs de biodiversité de forts, voire très forts, enjeux écologiques, dont certains demeurent par ailleurs bien préservés.** Les espèces à enjeu éminent y sont bien représentées, que ce soit pour les trames vertes (murin de Cappacini, minioptère de Schreibers, grands rapaces, etc...) que les trames bleues (desman des Pyrénées, loutre, etc...).

A une échelle plus fine, la vallée de la Têt constitue un corridor écologique local majeur. Elle fait en effet le lien entre les zones d'altitude des Pyrénées orientales, le Conflent, puis la plaine du Roussillon. De nombreux corridors plus modestes (vallons, affluents) en provenance des zones montagneuses au sud rejoignent cet axe majeur et sont nécessairement traversés par les fuseaux d'étude avant de rejoindre la Têt.

Les fuseaux d'étude en eux-mêmes sont bien structurés par la végétation (ripisylves, haies, etc.) et le patchwork de parcelles très ouvertes (céréales, friches, pâtures, etc.) et semi-ouvertes (arboricultures) favorisent le déplacement de nombreuses espèces de mammifères, dont Chiroptères, amphibiens, reptiles, oiseaux et insectes à un niveau très local.

3.4 Synthèse des enjeux écologiques

3.4.1 Hiérarchisation des enjeux écologiques

Pour ce qui est des enjeux d'espèces et d'habitats, afin d'avoir une vision globale de l'ensemble des enjeux présents sur le site, chaque groupe concerné s'est vu attribué un niveau d'enjeu global correspondant au niveau d'enjeu local le plus élevé. L'ensemble des enjeux pour chaque groupe est affiché dans le tableau ci-dessous :

Figure 60 : Hiérarchisation des enjeux écologiques avérés sur l'aire d'étude

Groupe taxonomique ou entité	Niveau d'enjeu global	Justification de l'enjeu
Chiroptérofaune	TRÈS FORT	2 espèces à enjeu local très fort (Minioptère de Schreibers et murin de Capaccini), 10 espèces à enjeu local fort (grand rhinolophe, murin à oreilles échanquées, barbastelle d'Europe, etc.), 4 espèces à enjeu local modéré et 4 espèces à enjeu local faible. Gîtes avérés sur la zone de projet et à proximité immédiate, nombreuses autres potentialités de gîtes anthropophiles (bâti et ouvrages d'art) et arboricoles. Habitats de chasse d'intérêt fort pour l'ensemble des espèces de Chiroptères. Corridor écologique d'intérêt majeur local : vallée de la Têt.
Herpétofaune	TRÈS FORT	1 espèce à enjeu local très fort (lézard ocellé), 5 espèces à enjeu local modéré (psammodrome algire, couleuvre à échelons, couleuvre de Montpellier, lézard catalan, alyte accoucheur)
Flore	FORT	1 espèce de lichen à enjeu local fort (<i>Cladonia rei</i>) 2 espèces à enjeu local modéré (spergulaire des champs, jonc à tiges aplaties)
Mammalofaune	FORT	1 espèce à enjeu local fort (loutre d'Europe), 1 espèce à enjeu local modéré (lapin de garenne)

Continuités écologiques	FORT	Continuités forestières, aquatiques et agricoles ouvertes et semi-ouvertes d'importance , le long de la RN comme à sa perpendiculaire, à une échelle macro comme micro
Habitats naturels	MODÉRÉ	2 habitats à enjeu local modéré : la prairie de fauche, relictuelle sur le secteur, les forêts riveraines méditerranéennes à peupliers 1 habitat à enjeu local faible à modéré : la pelouse à brachypode rameux
Avifaune	MODÉRÉ	11 espèces à enjeu local modéré (aigle botté, gobemouche gris, torcol fourmilier, pouillot de Bonelli, guêpier d'Europe, mésange huppée, moineau friquet, verdier d'Europe, tourterelle des bois, serin cini, fauvette mélanocéphale)
Entomofaune	MODÉRÉ	4 espèces d'Odonates à enjeu local modéré (agrion de mercure, caloptéryx hémorroïdal, gomphe à crochets, leste verdoyant) 4 espèces d'Orthoptères à enjeu local modéré (courtilière des vignes, criquet cendré, decticelle des sables, sauterelle du kermès)

Les cartes en pages suivantes présentent la synthèse des enjeux relevés sur le secteur d'étude.

3.4.2 Justification du niveau d'enjeu retenu par groupe ou entité

Habitats naturels

Trois habitats identifiés sur le site présentent un intérêt patrimonial en tant que tel puisqu'ils sont concernés par la Directive « Habitats » : la pelouse à Brachypode rameux qui correspond à l'habitat 6220 « Parcours substeppiques de graminées et annuelles du *Thero-Brachypodietea* », les forêts riveraines méditerranéennes à peupliers qui correspondent à l'habitat 92A0 « Forêts-galeries à *Salix alba* et *Populus alba* » et les prairies de fauche qui correspondent à l'habitat 6510 « Pelouse maigre de fauche de basse altitude ».

L'habitat de parcours substeppiques de graminées et annuelles du *Thero-Brachypodietea* est présent de manière ponctuelle et relictuelle, principalement à l'est de l'aire d'étude. Malgré un enjeu régional modéré, sa surface restreinte, son manque de typicité associé à l'absence d'espèces patrimoniales ont conduit à le considérer en enjeu faible à modéré localement.

L'habitat de Forêts-galeries à *Salix alba* et *Populus alba* se retrouve autour du barrage de Vinça et aux abords de la Lentilla. Il est aussi présent de manière ponctuelle à proximité de Prades, dans la partie ouest de l'aire d'étude. Cet habitat est relictuel mais sa typicité et sa localisation sur l'aire d'étude par rapport à l'échelle régionale ont conduit à le considérer en enjeu local modéré localement.

Les prairies de fauche sont présentes uniquement de manière anecdotique à l'ouest de l'aire d'étude. Les espèces qui les composent sont communes et à large répartition, mais bien caractéristiques de ce groupement faisant partie de la liste des habitats d'intérêt communautaire. Malgré l'absence de flore à enjeu leur bonne typicité et leur présence relictuelle sur l'aire d'étude ont conduit à les considérer en enjeu modéré localement.

Les autres habitats présentes sur l'aire d'étude présentent des enjeux nuls à faibles. Ainsi, le niveau d'enjeu global pour les habitats naturels et semi-naturels sur l'aire d'étude est évalué comme faible.

Flore

L'aire d'étude est composée d'une diversité de milieux naturels et anthropiques : friches, vergers, garrigues, fourrés méditerranéens, boisements... En dépit de cette diversité, peu d'espèces à enjeu et aucune espèce protégée n'ont été observées.

Une espèce de lichen, *Cladonia rei*, a été observée sur la commune de Rodès. Bien que les lichens ne présentent aucun statut de protection et ne figurent pas sur les Listes Rouges, la rareté de l'espèce et l'originalité de cette découverte (première mention pour le département des Pyrénées-Orientales, pour la région Languedoc-Roussillon et la région méditerranéenne française) ont conduit à lui attribuer un enjeu fort.

Aucune autre espèce de plante à enjeu n'a été recensée sur l'aire d'étude. Cependant deux espèces à enjeu local modéré ont été recensées à proximité immédiate de l'aire d'étude, sur les berges du lac de Vinça :

- Le jonc à tiges aplaties *Juncus compressus* : cette espèce des zones humides est rare dans le département. La taille importante de la station (centaines d'individus) et sa localisation ont conduit à lui attribuer un enjeu modéré.
- La spergulaire des champs *Spergula arvensis* : cette espèce des cultures et berges des lacs est rare à très rare dans le département. Cette espèce étant connue d'une dizaine de localités dans le département seulement, la taille importante de la station (plus de mille individus) et sa localisation ont conduit à lui attribuer un enjeu modéré.

Ainsi le site présente un intérêt floristique faible à modéré, lié à sa richesse spécifique plutôt moyenne et à la dégradation des milieux naturels présents par la proximité de la RN116.

Avifaune

Bien que l'aire d'étude présente un caractère artificialisé manifeste et subisse un dérangement prégnant, un cortège d'espèces relativement diversifié a toutefois été recensé en raison des différents milieux naturels et semi-naturels traversés par les fuseaux d'étude. 53 espèces nicheuses ont ainsi été recensées sur l'aire d'étude et ses bordures immédiates, pour un total de 97 espèces observées. Le pool d'espèces est dominé par des généralistes mais comprend tout de même 11 espèces à enjeu modéré. Si certaines d'entre elles sont assez spécifiques des Pyrénées ou de ses types de milieux (aigle botté, gobemouche gris, pouillot de Bonelli), la majorité de ces espèces à enjeu demeure courante et assez ubiquiste dans le Sud de la France (serin cini, fauvette mélanocéphale, verdier d'Europe, moineau friquet etc.). Les autres espèces d'enjeu modéré sont plus étroitement associées à des structurations et compositions spécifiques de milieux (tourterelle des bois, torcol fourmilier, guêpier d'Europe, mésange huppée) mais restent assez communes. Ce compartiment biologique voit donc son enjeu caractérisé par plusieurs espèces d'enjeu modéré, les plus généralistes étant assez fortement représentées sur l'aire d'étude.

Herpétofaune

Les cours d'eau traversant l'aire d'étude apparaissent d'un intérêt relativement limité. La diversité et les effectifs des amphibiens s'avèrent faibles. 6 espèces ont été recensées en faibles effectifs, dont une espèce d'enjeu modéré (alyte accoucheur), mais se reproduisant probablement hors aire d'étude.

Le site des potentialités très variées pour les reptiles. Certains secteurs apparaissent fortement exploités par l'arboriculture ou très anthropisés, et s'avèrent ainsi peu favorables aux reptiles, tandis que plusieurs secteurs ouverts et semi-ouverts offrent des potentialités importantes pour des espèces à enjeu. 8 espèces ont ainsi été recensées, dont une d'enjeu régional très fort (lézard ocellé) sur 2 secteurs différents, et 4 d'enjeu modéré (psammodrome algire, couleuvre à échelons, couleuvre de Montpellier, lézard catalan).

Chiroptérofaune

Les prospections ont mis en évidence des milieux favorables à l'ensemble des Chiroptères, avec notamment des habitats de chasse riche en lisières et en milieux humides, un corridor écologique d'intérêt local majeur (vallée de la Têt) et de plusieurs autres milieux plus modestes traversant la zone de projet et faisant le lien entre zones forestières montagneuses et vallée de la Têt. De nombreux gîtes et zones de gîtes potentiels ou avérés sur la zone étudiée sont également présents au niveau des ouvrages d'art, du bâti et des boisements. Par ailleurs, un ensemble de gîtes hypogés d'intérêt majeur (national à départemental) pour plusieurs espèces à enjeu régional moyen à très fort se situe à proximité de l'aire d'étude.

Les espèces observées présentent une diversité élevée avec au moins 19 espèces avérées, comprenant notamment le minioptère de Schreibers et le murin de Capaccini, très présents sur le site et qui constituent respectivement un enjeu régional très fort et fort. Au moins 12 autres espèces d'enjeu régional plus modeste utilisent de manière très active la zone de projet en chasse mais également en gîte.

Localement, 12 espèces sont jugées à enjeu fort ou supérieur en raison de leur statut, de leur utilisation du site et de l'intérêt potentiel des milieux. On citera notamment le minioptère de Schreibers, le murin de Capaccini, le grand rhinolophe, le murin à oreilles échancrées et la barbastelle d'Europe, tous inscrits en annexe 2 de la Directive Habitats Faune Flore.

L'ensemble de ces éléments nous conduit à considérer l'enjeu global sur ce site comme très fort en ce qui concerne le groupe des Chiroptères.

Mammalofaune (hors Chiroptères)

3 cours d'eau traversant l'aire d'étude sont fréquentées par la loutre, d'enjeu régional fort. Les enjeux relatifs à la mammalofaune terrestre ne concernent pour leur part que le lapin de garenne, d'enjeu régional modéré mais non protégé, présent de façon assez ponctuelle.

Entomofaune

Le site présente une richesse entomologique modérée au vu des différents milieux présents : friches, fourrés thermophiles, garrigues, petits cours d'eau... De ce fait, une espèce d'Odonate (agrion de mercure) à enjeu modéré et protégée au niveau national ainsi que trois espèces d'Odonates (caloptéryx hémorroïdal, gomphe à crochets, leste verdoyant) et quatre espèces d'Orthoptères (courtilière des vignes, criquet cendré, decticelle des sables, sauterelle du kermès) à enjeu modéré ont été recensées sur l'aire d'étude naturaliste.

D'autres espèces d'insectes à enjeu restent potentielles en dispersion ou chasse. Les habitats favorables à leur reproduction n'ont pas été relevés au bord de la route RN 116. Il s'agit d'une espèce d'Odonate

à enjeu fort, d'une espèce d'Odonate d'enjeu modéré, de trois espèces de Lépidoptères et d'une espèce d'Orthoptère d'enjeu modéré.

Continuités écologiques

A large échelle, l'aire d'étude représente une continuité de milieux planitiaires ouverts et semi-ouverts, souvent cultureux, situés à la parallèle de grandes continuités forestières de montagne. Ces continuités traversent cependant ponctuellement la voie pour connecter les massifs forestiers de l'autre axe. Les cours d'eau au sud fonctionnent globalement à l'équivalent, traversant la voie pour rejoindre le cours d'eau de la Têt. A large échelle, si les continuités principales sont donc situées sur les massifs, et sont parallèles à la voie, l'aire d'étude est cependant tramée de nombreuses continuités à sa perpendiculaire (cours d'eau, couloirs forestiers) ou sa parallèle (continuités de milieux cultureux semi-ouverts). A une échelle plus fine, la vallée de la Têt constitue un corridor écologique local majeur. Elle fait en effet le lien entre les zones d'altitude des Pyrénées orientales, le Conflent, puis la plaine du Roussillon. De nombreux corridors plus modestes (vallons, affluents) en provenance des zones montagneuses au sud rejoignent cet axe majeur et sont nécessairement traversés par les fuseaux d'étude avant de rejoindre la Têt.



Etude d'impact - Volet Milieu Naturel

Aménagement de la RN 116

Communes de Bouleternère, Rodès, Vinça,
Marquixanes, Eus et Prades (66)

Espèces à enjeu très fort



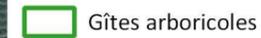
Espèces à enjeu modéré



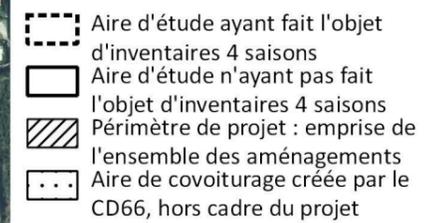
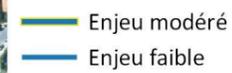
Secteurs à enjeu



Gîtes à Chiroptères



Cours d'eau



Sources:

Enjeux écologiques : Naturae

Aire d'étude : Naturae

Secteur de projet : Intervia Etudes

BD ORTHO (2015) : IGN-F

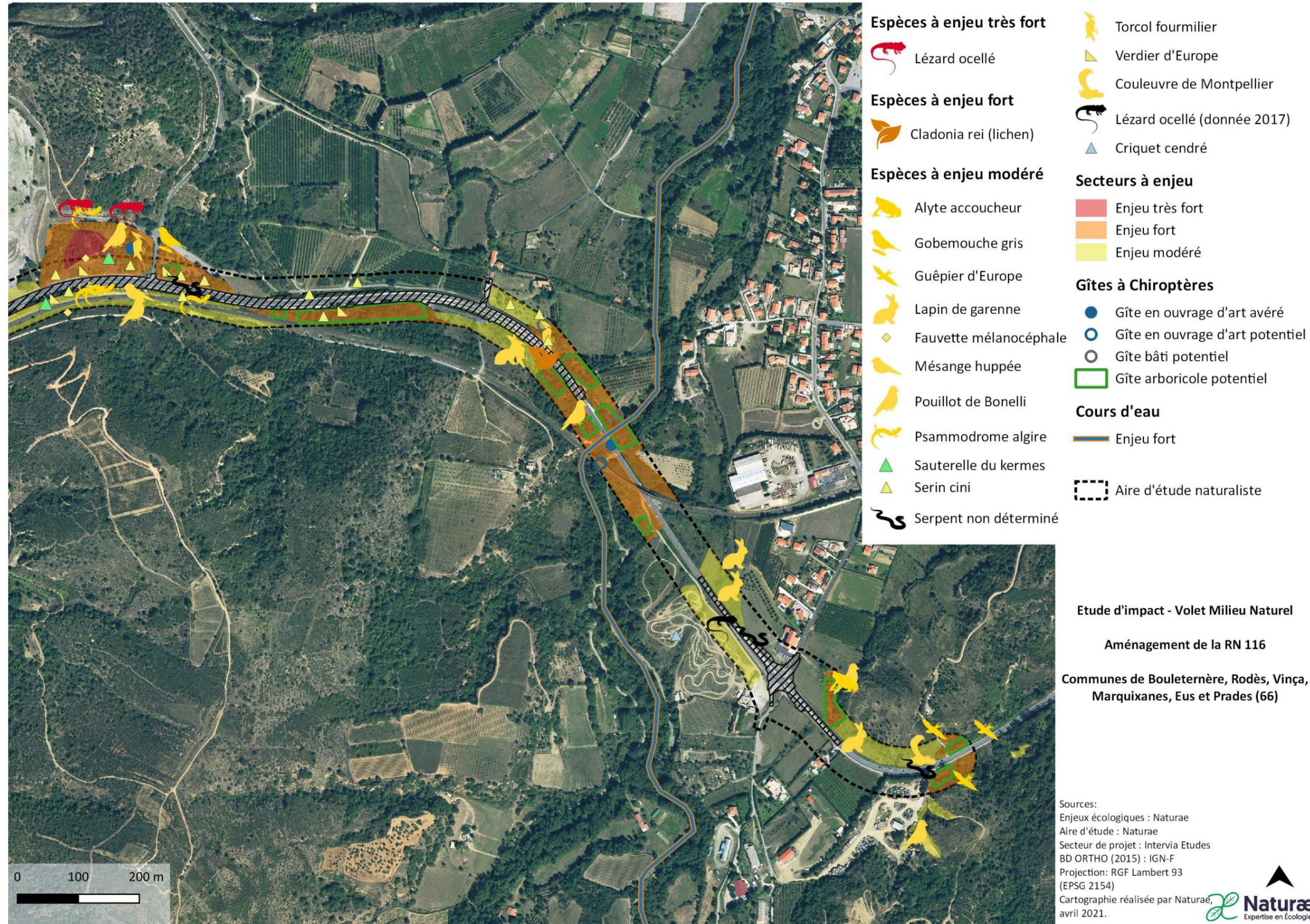
Projection: RGF Lambert 93 (EPSG 2154)

Cartographie réalisée par Naturae

avril 2021.



Figure 61 : cartes des enjeux écologiques globaux





Etude d'impact - Volet Milieu Naturel

Aménagement de la RN 116

Communes de Bouleternère, Rodès, Vinça, Marquixanes, Eus et Prades (66)

Espèces à enjeu modéré

-  Couleuvre a échelons
-  Lézard catalan
-  Fauvette mélanocéphale
-  Psammodrome algire
-  Serin cini
-  Serpent non déterminé
-  Verdier d'Europe
-  Criquet cendré

Secteurs à enjeu

-  Enjeu modéré

Gîtes à Chiroptères

-  Gîte bâti potentiel
-  Gîte arboricole potentiel

-  Aire d'étude naturaliste
-  Périmètre de projet : emprise de l'ensemble des aménagements

Sources:
Enjeux écologiques : Naturae
Aire d'étude : Naturae
Secteur de projet : Intervia Etudes
BD ORTHO (2015) : IGN-F
Projection: RGF Lambert 93 (EPSG 2154)
Cartographie réalisée par Naturae, avril 2021.





Espèces à enjeu fort

-  Loutre d'Europe
-  Cadavre de loutre d'Europe

Espèces à enjeu modéré

-  Alyte accoucheur
-  Courtilière des vignes
-  Decticelle des sables
-  Lézard catalan
-  Fauvette mélanocéphale
-  Pouillot de Bonelli
-  Psammodrome algire
-  Serin cini
-  Serpent non déterminé
-  Torcol fourmilier
-  Verdier d'Europe
-  Couleuvre de Montpellier
-  Spergulaire des champs et jonc à tiges aplaties

Secteurs à enjeu

-  Enjeu fort
-  Enjeu modéré

Gîtes à Chiroptères

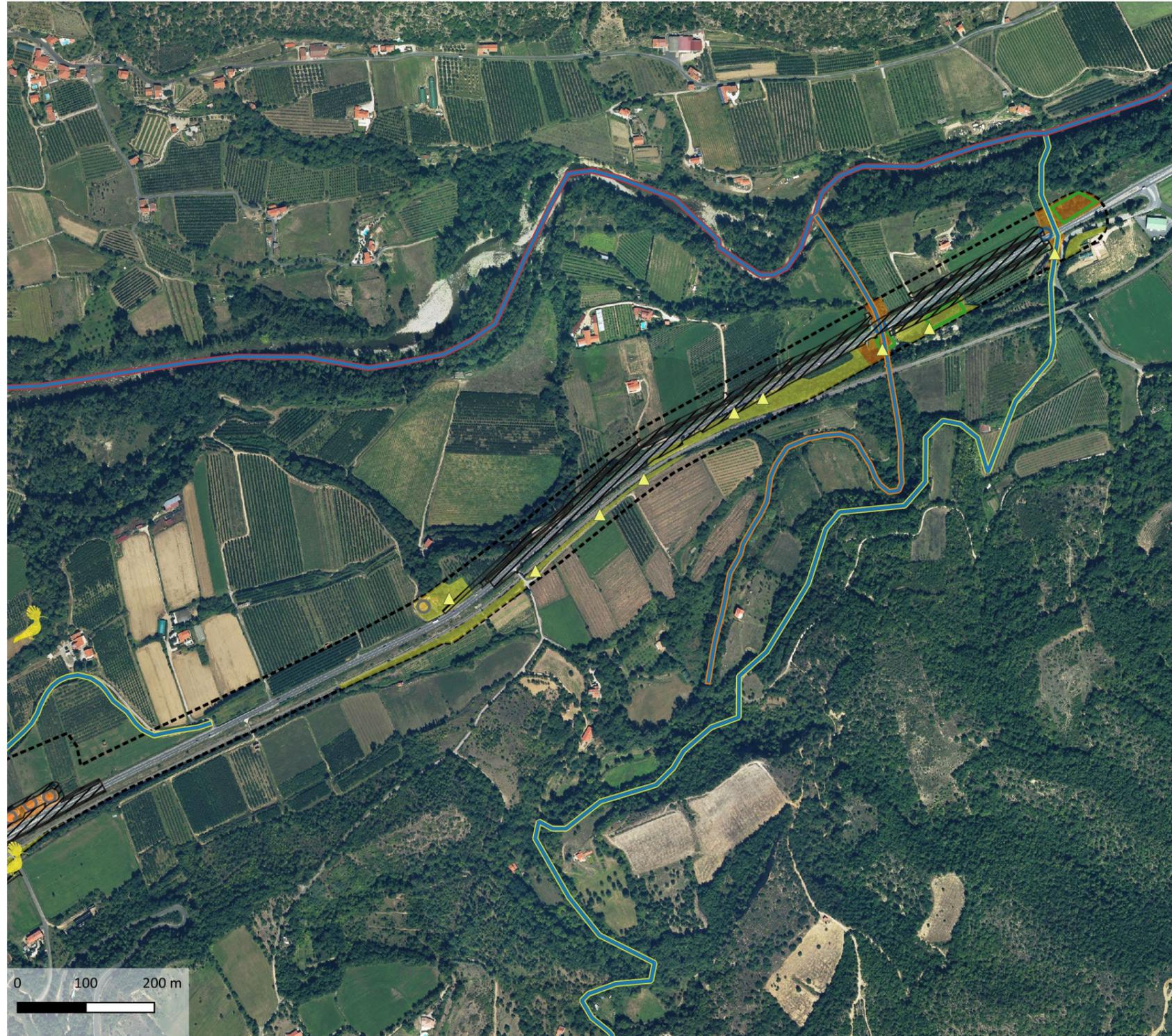
-  Gîte en ouvrage d'art potentiel
-  Gîtes bâtis
-  Gîtes arboricoles

Cours d'eau

-  Enjeu fort

-  Aire d'étude naturaliste
-  Périmètre de projet : emprise de l'ensemble des aménagements





Etude d'impact - Volet Milieu Naturel

Aménagement de la RN 116

Communes de Bouleternère, Rodès, Vinça,
Marquixanes, Eus et Prades (66)

Espèces à enjeu modéré

-  Huppe fasciée
-  Serin cini

Secteurs à enjeu

-  Enjeu fort
-  Enjeu modéré

Gîtes à Chiroptères

-  Gîte avéré en ouvrage d'art
-  Gîte potentiel en ouvrage d'art
-  Gîte bâti potentiel
-  Gîte arboricole potentiel

Cours d'eau

-  Enjeu très fort
-  Enjeu fort
-  Enjeu modéré

-  Aire d'étude naturaliste
-  Périmètre de projet : emprise de l'ensemble des aménagements

Sources:
Enjeux écologiques : Naturae
Aire d'étude : Naturae
Secteur de projet : Intervia Etudes
BD ORTHO (2015) : IGN-F
Projection: RGF Lambert 93
(EPSG 2154)
Cartographie réalisée par Naturae,
avril 2021.





Etude d'impact - Volet Milieu Naturel

Aménagement de la RN 116

Communes de Bouleternère, Rodès, Vinça,
Marquixanes, Eus et Prades (66)

Espèces à enjeu modéré

-  Gomphe à crochets
-  Huppe fasciée
-  Moineau friquet
-  Serin cini
-  Verdier d'Europe
-  Tourterelle des bois
-  Caloptéryx hémorroïdal

Secteurs à enjeu

-  Enjeu fort
-  Enjeu modéré

Gîtes à Chiroptères

-  Gîte en ouvrage d'art potentiel
-  Gîte bâti potentiel
-  Gîte arboricole potentiel

Cours d'eau

-  Enjeu très fort
-  Enjeu fort
-  Enjeu modéré

-  Aire d'étude naturaliste
-  Périmètre de projet : emprise de l'ensemble des aménagements

Sources:
Enjeux écologiques : Naturae
Aire d'étude : Naturae
Secteur de projet : Intervia Etudes
BD ORTHO (2015) : IGN-F
Projection: RGF Lambert 93
(EPSG 2154)
Cartographie réalisée par Naturae,
avril 2021.



3.4.3 Synthèse des enjeux écologiques au droit de la déviation de Marquixanes

Les principaux enjeux écologiques identifiés au droit de la déviation de Marquixanes sont les suivants :

- **La ripisylve** (habitat naturel d'intérêt communautaire) et ses fonctionnalités (corridor écologique et lieu de vie de nombreuses espèces patrimoniales).
- **Les chiroptères** : plusieurs espèces patrimoniales utilisent la ripisylve comme zone de transit et de chasse. Ces boisements semblent aussi favorables à la présence de gîtes d'espèces arboricoles. Les alignements d'arbres présents en bordure de la RN116 présentent un intérêt modéré en tant que zones de chasse et corridors locaux.

- **La Loutre d'Europe** : espèce patrimoniale protégée présente sur l'aire d'étude. Les ripisylves sont des habitats potentiellement utilisables pour sa reproduction.
- **Les peuplements ichtyologiques** : plusieurs espèces patrimoniales (dont une protégée) ont été recensées dans la Têt et le correc de la Coma d'Espira. préservation habitat d'espèces patrimoniales / habitat de reproduction potentiel.
- **Le maintien de la continuité des cours d'eau et de leurs ripisylves.**

Les principaux enjeux écologiques de la zone d'étude de la déviation de Marquixanes se concentrent donc sur les cours d'eau et les boisements rivulaires. Le bon état de conservation et la continuité de ces milieux sont des paramètres essentiels au bon accomplissement du cycle de vie de nombreuses espèces patrimoniales.

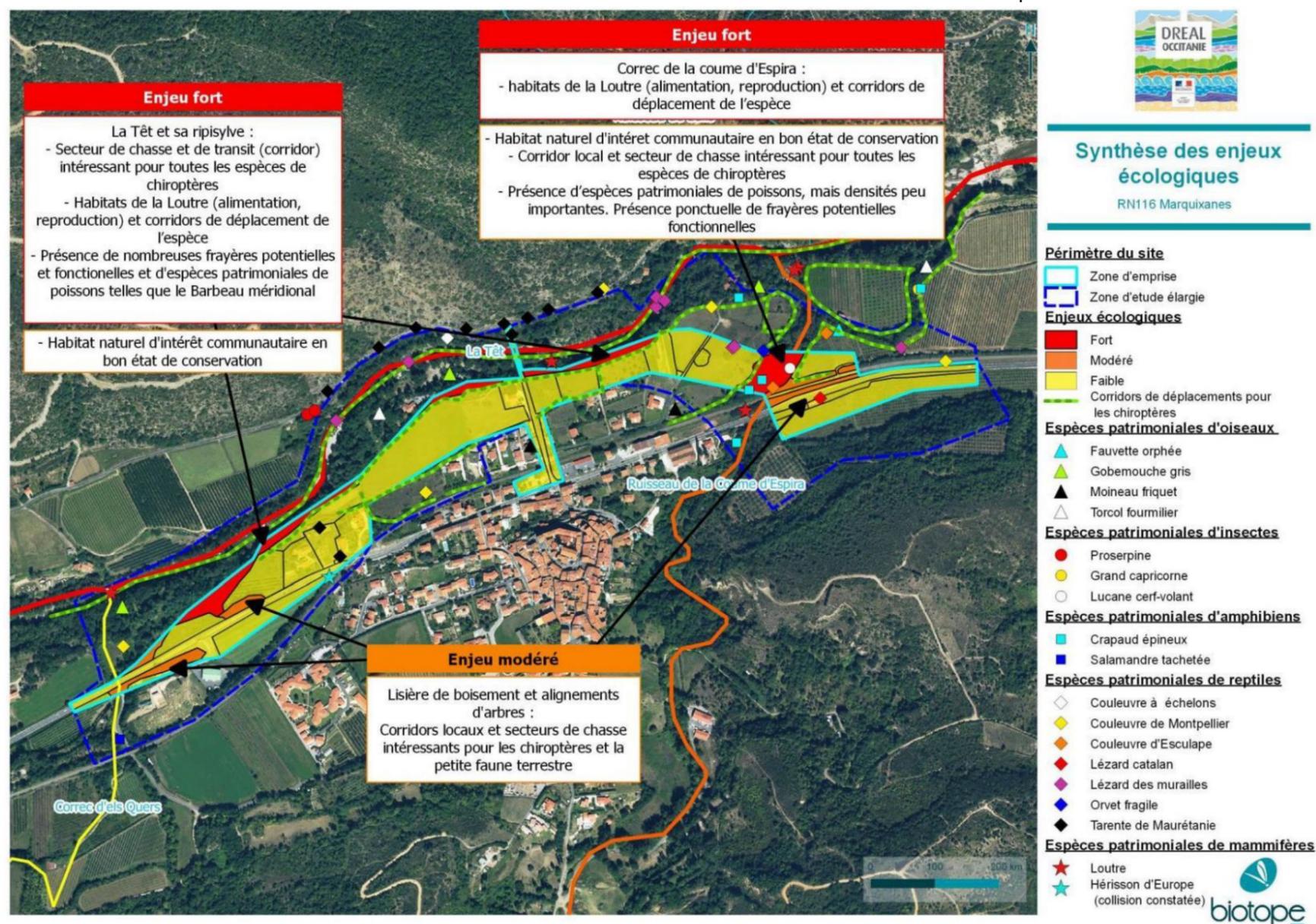


Figure 62 : cartographie des enjeux écologiques au droit de la déviation de Marquixanes (source Biotope, SETEC étude d'impact du projet de déviation de Marquixanes)

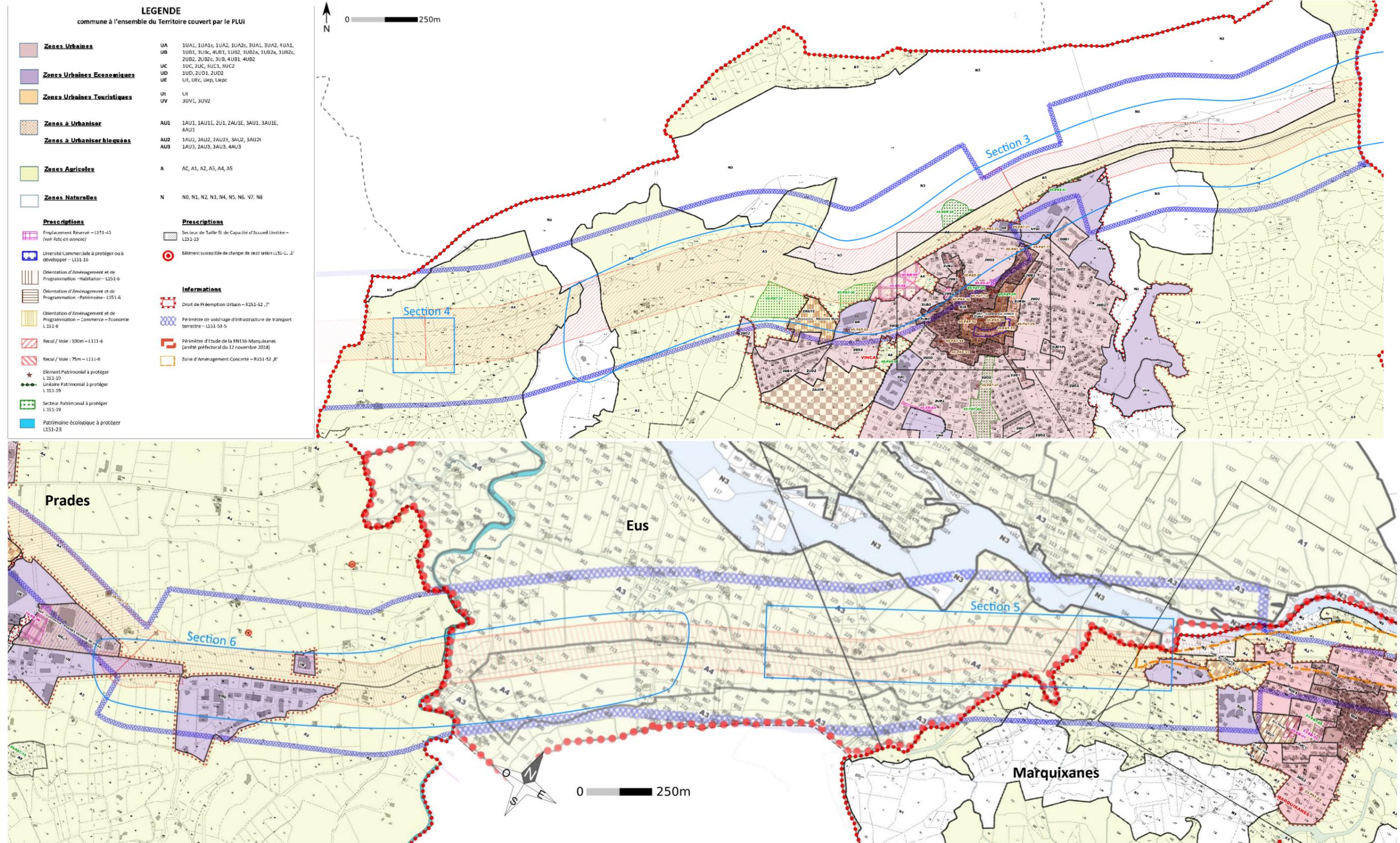


Figure 64 : extrait du plan de zonage du PLUi de Vinça et assemblage des PLUi de Prades, Eus et Marquixanes

✓ **Commune de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades**

Les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades, disposent d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, approuvé par délibération du 13 mars 2021. Le PLUi vaut SCOT du Conflent-Canigo.

Dans le PLUi, les communes ont été regroupées selon 4 «typologies» (pôle structurant, pôle relais, village de proximité et maillage rural) selon lesquelles le règlement écrit diffère :

- Vinça : pôle relais;
- Marquixanes et Eus : villages de proximité;
- Prades : pôle structurant.

Dans la zone d'étude, la RN116 traverse des terrains majoritairement en zonage Agricole, avec quelques zonages urbains à proximité des villages traversés (Vinça notamment). Le détail figure en page ci-contre.

Il est à noter que les zones traversées sont principalement agricoles (A) et naturelles (N). Elles comprennent une grande partie de zones A3 et A4 répertoriées comme zones agricoles à fort potentiel agronomique et présentant des enjeux environnementaux spécifiques. Les affouillements et exhaussements de sol y sont toutefois autorisés lorsque « leur réalisation est liée (...) à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de desserte par les réseaux, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public. (...) Dans les champs d'expansion des crues, les exhaussements sont interdits exceptés en cas de contrainte technique dûment démontrée. »

Par ailleurs, les différents règlements prévoient dans la partie « traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis (point 5.5 du règlement des zones A) » que « les abords de la RN116 et de la voie ferrée devront être traités dans le respect des principes suivants:

- préservation des points de vue remarquables (entrées de ville, perspectives sur silhouettes villageoises, sur les monuments inscrits ou classés, ainsi que sur le bâti patrimonial identifié au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme notamment sur la commune de Vinça);
- préservation ou maintien des aménagements paysagers existants, notamment les murets entrecoupés de platanes situés aux entrées des villages. »

En ce qui concerne les servitudes, la RN 116 est impactée sur une grande partie de son linéaire par la servitude T1 relative à la voie ferrée (Ligne n° 679 000 - Perpignan à Villefranche Vernet-les-Bains, du PK 497 400 au PK 513 500).

Sur la commune de Vinça, la RN116 est également concernée par:

- la zone n°3 de présomption de prescriptions archéologiques (seuil à 1 000m² occupations de la préhistoire récente) par arrêté du Préfet de région n°2014036-0016 du 5/02/2014;
- la servitude AC1 relative au périmètre de protection des Monuments Historiques;
- sur la commune de Prades, un plan de prévention des risques naturels approuvé le 12/04/2001. La RN 116 est impactée par la zone rouge N°33 (ravin de St Jacques crue torrentielle) en limite de la commune d'Eus.

4.1.4 L'urbanisation future dans les PLU

Les zones d'urbanisation future sur les communes de l'aire d'étude sont situées en continuité de la trame bâtie existante. Seules les communes de Marquixanes, Vinça et Rodès prévoient d'ouvrir à l'urbanisation des secteurs limitrophes de la RN116 (environ 10 ha cumulés).

A Rodès, le secteur de Sainte Barbe, limitrophe de la RN116, est classé en 3AU1 et fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). Ce secteur est à vocation économique.

A Vinça, les secteurs ouverts à l'urbanisation à vocation économique (2AU1E et 2AU2E) sont situés en entrée ouest du village, desservis par la RD13E ; les secteurs à vocation d'habitat sont au sud du village, en dent creuse et/ou en limite de la trame bâtie.

A Marquixanes, un zonage 3AU1E concerne la zone de Los Correcs en entrée Ouest du village, en rive sud de la RN116 : secteur d'urbanisation future à vocation économique qui fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).

A Vinça, la RN116 longe l'agglomération et donc des zonages Urbains à vocation résidentiel (UD), ou économique (UE), ou d'équipement (Uepc). Deux emplacements réservés sont notés au sud de la RN116 (45-ER-06 pour l'aménagement de jardins familiaux ou ouvriers et stationnement et 45-ER-08 pour l'aménagement et mise en valeur du lavoir de Sahorle). Trois secteurs patrimoniaux à protéger (au titre du L151-19 du code de l'urbanisme) figurent également le long de la RN116 (bosquets et haies).

A Marquixanes et Prades, le bord sud de la RN116 concerne également deux zonages urbains à vocation économique (UE).

Aucun emplacement réservé n'est prévu pour les aménagements de la RN116, à l'exception de la commune de Rodès.

Sur la commune de Marquixanes, la future déviation a fait l'objet d'un périmètre d'étude défini par l'arrêté préfectoral du 12 novembre 2018, non reporté sur le règlement graphique.

Un recul de 75m ou de 110m par rapport aux bords extérieurs de la chaussée est imposé tout le long de la RN116 afin d'interdire toute nouvelle construction aux abords de la voirie (et donc en zone affectée par les nuisances sonores). Un liséré violet indique également sur les planches du zonage le « périmètre de voisinage d'infrastructure de transport terrestre » qui correspond à la zone affectée par le bruit de part et d'autre de la voirie.

Ce qu'il faut retenir :

Les documents d'urbanisme prennent en compte les nuisances et limitent l'urbanisation en rive de RN. Les secteurs ouverts à l'urbanisation proches de la RN sont à vocation économique (pas d'habitat).

4.2 Repères socio-démographiques

Population

La commune la plus peuplée est Prades avec plus de 6124 habitants (équivalent à Ille-sur-Têt avec 5446 habitants en 2017) ; Eus est la moins peuplée (moins de 400 habitants). La population communale est relativement stable sur les 20 dernières années, avec toutefois, deux communes plus attractives que les autres : Bouleternère et Vinça où la population croît par solde migratoire.

Figure 65 : populations communales (données INSEE 2017)

	Bouleternère	Rodès	Vinça	Marquixanes	Eus	Prades
Population en 2017	935	619	2075	555	388	6124
Densité de la population (nombre d'habitants au km ²) en 2017	88	34,2	268,1	115,6	19,3	563,4
Superficie en 2017, en km ²	10,6	18,1	7,7	4,8	20,1	10,9
Variation de la population : taux annuel moyen entre 2012 et 2017, en %	1,2	-0,2	1,3	0,3	-0,8	0,9

La figure ci-dessous présente la densité de population de la zone d'étude. Ainsi, il est observé un milieu inter-urbain avec une densité moyenne de l'arrondissement de Prades de 27,4 hab./km² (INSEE 2017) et urbain diffus par endroit, avec une densité de population allant jusqu'à environ 2 683 habitants par km² à Prades.

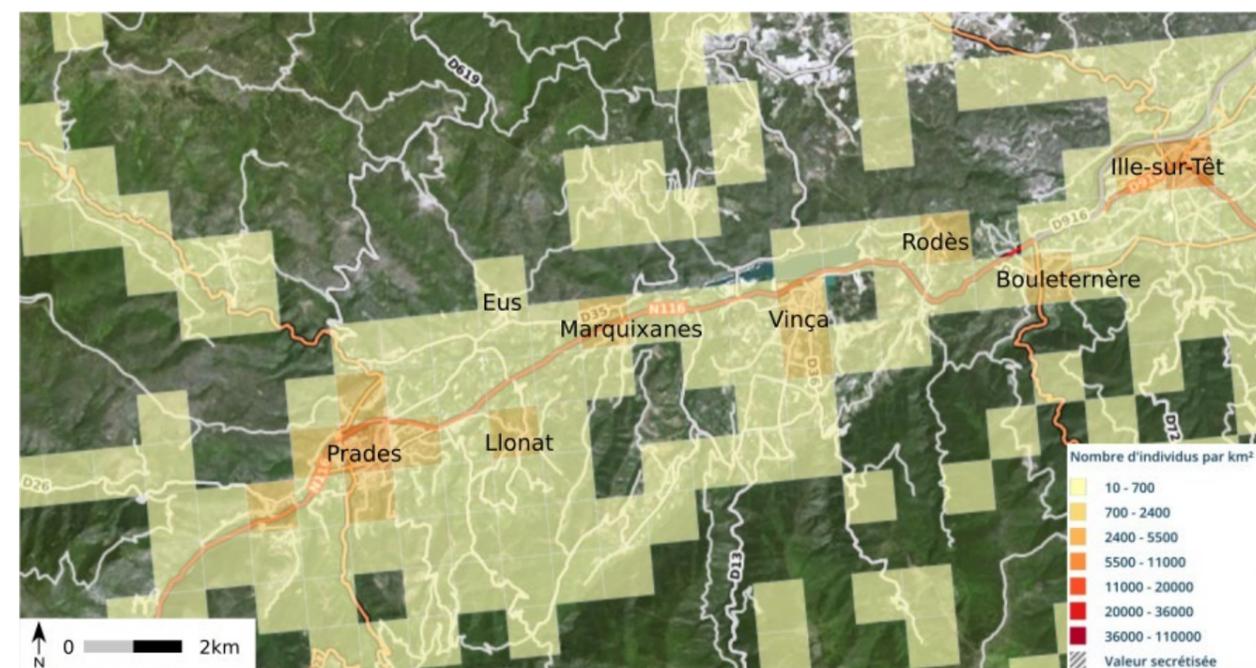


Figure 66 : densité de population des communes traversées

Parc de logements

Les caractéristiques du parc de logements diffèrent d'une commune à l'autre. Eus et Rodès ont la part la plus importante de résidences secondaires ; Marquixanes, de logements vacants. Cela reflète le moindre dynamisme démographique de ces communes. A Marquixanes, la faible part de propriétaires de leur résidence principale est étonnante en milieu rural (équivalent au taux de Prades, commune aux caractéristiques plus urbaines) et révélatrice du manque d'attractivité communale.

Figure 67 : parc communal de logements (données INSEE 2017)

	Bouleternère	Rodès	Vinça	Marquixanes	Eus	Prades
Logement						
Nombre total de logements en 2017	564	396	1386	333	335	3961
Part des résidences principales en 2017, en %	74,5	67,9	71	63,9	63,1	76,9
Part des résidences secondaires (y compris les logements occasionnels) en 2017, en %	14,2	21	14,7	17	28,5	9,7
Part des logements vacants en 2017, en %	11,3	11,1	14,3	19,1	8,5	13,4
Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2017, en %	69,5	77	66,5	52,5	74,1	53

Emplois

Prades constitue le pôle d'emploi de ce secteur de la vallée de la Têt, avec une offre de services, équipements et commerces de proximité développée. La part de l'administration est importante à Prades, puisqu'il s'agit d'une sous-préfecture. Ille-sur-Têt offre également un grand nombre d'emplois. Le lieu de travail des actifs est rarement la commune de résidence. Dans le fuseau d'étude, seule la commune de Prades a un taux important d'actifs résidant et travaillant dans cette même commune (68%), alors que les autres communes sont plutôt autour de 20%.

A Ille-sur-Têt, bien que le nombre d'emplois soit relativement important, ce ne sont que 40% des résidents qui travaillent sur place (influence de l'agglomération de Perpignan).

Eus fait figure d'exception avec 40% des actifs travaillant sur place, certainement du fait de l'importance de l'emploi agricole. Enfin, Marquixanes offre un nombre d'emplois important au regard de sa population active mais comme vu précédemment, les actifs résidant à Marquixanes n'y travaillent pas révélant une inadéquation entre actifs résidant et emplois présents.

Figure 68 : lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

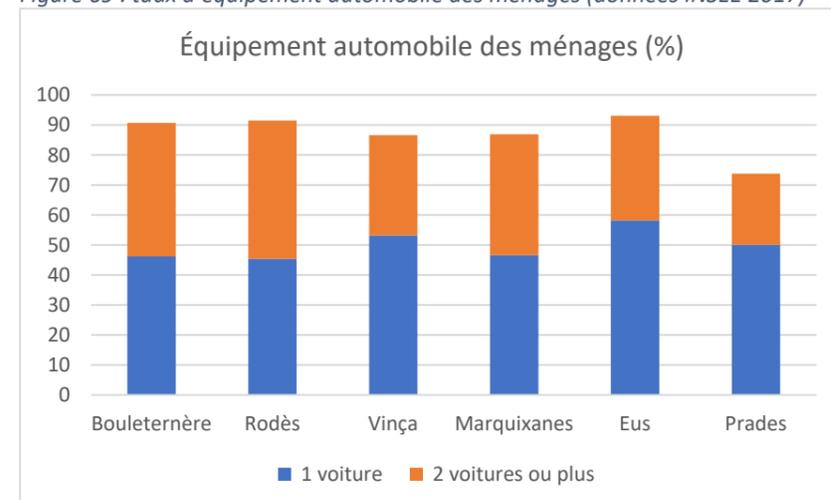
	Ille-sur-Têt	Bouleternère	Rodès	Vinça	Marquixanes	Eus	Prades
Nombre d'emplois dans la zone	1590	129	90	325	126	88	2942
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	1776	382	233	639	140	149	1689
Indicateur de concentration d'emploi	89,5	33,8	38,6	50,9	89,8	59,1	174,2
Ces actifs travaillent :							
dans la commune de résidence	717 40%	84 22%	46 20%	186 29%	24 17%	60 40%	1145 68%
dans une commune autre que la commune de résidence	1058 60%	298 78%	187 80%	452 71%	116 83%	89 60%	544 32%

Équipement des ménages

Cette localisation de l'activité en dehors de la commune de résidence génère des déplacements domicile-travail, largement dominés par l'usage d'un véhicule particulier : 68% des déplacements en véhicule particulier à Prades (chiffre le plus bas du fuseau d'étude), contre une moyenne de 80% dans les autres communes. A Prades, 18% des déplacements domicile-travail se font à pied, ce qui relève de l'exception dans le fuseau d'étude.

En conséquence, le taux d'équipement automobile des ménages est élevé : autour de 90%, à l'exception de Prades où le taux est de 74%.

Figure 69 : taux d'équipement automobile des ménages (données INSEE 2017)



Ce qu'il faut retenir :

Seule la partie Est du fuseau d'étude bénéficie d'un dynamisme démographique via un solde migratoire positif. Prades et Ille-sur-Têt constituent des pôles d'emplois. Le taux d'équipement automobile est élevé.

4.3 Les secteurs d'activités et équipements

4.3.1 Caractéristiques des emplois et des entreprises

Prades et Ille-sur-Têt constituent les deux pôles d'emploi importants de ce secteur de la vallée de la Têt, avec une offre de services, équipements et commerces de proximité développée.

La part de l'administration est importante dans la CC Conflent-Canigò, du fait de la sous-préfecture Prades. L'agriculture demeure un secteur d'activité important notamment dans le Roussillon, avec l'activité arboricole qui nécessite beaucoup de main-d'œuvre. Enfin, les petites entreprises sont largement majoritaires en nombre.

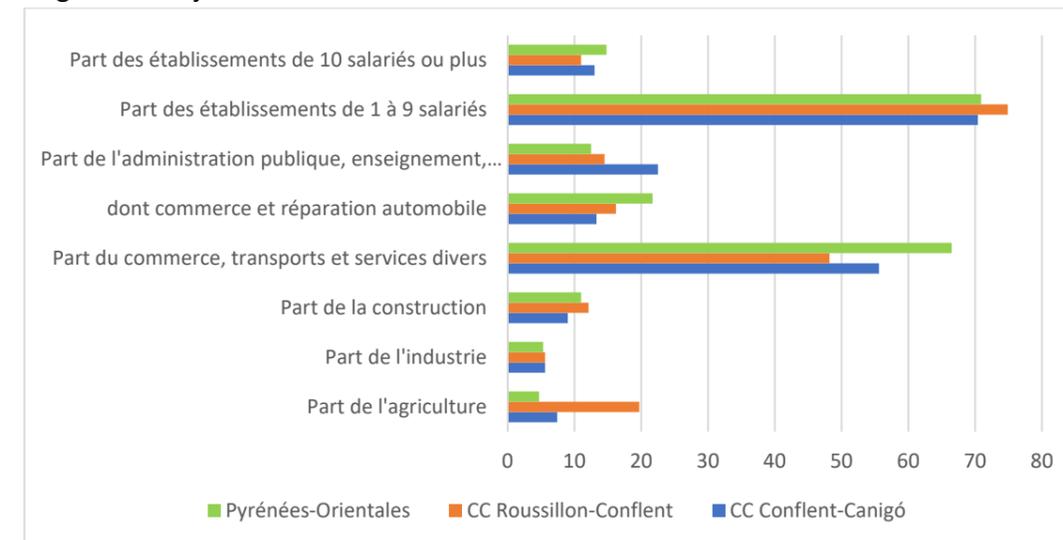


Figure 70 : répartition des établissements par secteurs d'activité (INSEE 2021)

4.3.2 Les zones d'activité

Les zones d'activités économiques se concentrent dans les deux secteurs les plus urbanisés : Prades et l'Ille-sur-Têt. Les autres communes, de plus petite envergure, disposent de commerces de proximité mais pas de zones dédiées aux activités économiques.

Prades dispose de plusieurs zones dédiées aux activités économiques :

- La ZAC de Gibraltar, environ 6 ha, est dédiée aux commerces, à l'artisanat et aux services. Sa position stratégique en bordure de ville, sa visibilité depuis la RD 35 et son accès sécurisé par un giratoire depuis la RN 116 en font un site approprié à l'implantation de commerces, d'artisanat et de services, à proximité du principal hypermarché de la ville et sur l'axe routier le plus fréquenté entre Perpignan et l'Espagne.
- Le parc d'activité Alfred Sauvy (ZAE), en entrée de ville, le long de la RN116, représente une surface d'environ 7,4 ha et accueille une maison d'entreprises.
- La ZAC Espace Brulls, dans le prolongement de la ZAE Alfred Sauvy, couvre une superficie d'environ 30 ha dont 14,5 ha dédiés aux activités économiques. La zone est en cours d'aménagement.
- Un espace d'activités économiques se situe en entrée de ville entre la RD35 et la RN116.

La commune de l'Ille-sur-Têt accueille la zone d'activités économiques « Camp Llarg » à caractère généraliste (29 lots sur 8ha). Composée de surfaces commerciales d'enseigne nationale (Carrefour Market, La Halle, King Jouet, Bazard Land...) et d'entreprises artisanales exerçant leurs activités dans différents secteurs (mécanique générale, maçonnerie, menuiserie...), il s'agit là d'un pôle économique majeur du territoire.

4.3.3 Le tourisme

La vallée de la Têt offre un cadre propice à l'activité touristique. Les établissements d'hébergement touristique classiques sont toutefois peu nombreux et concentrés presque exclusivement à Prades. Ainsi, Prades propose 4 hôtels, représentant 107 chambres. A Eus, à l'intersection RN116/RD24, une auberge restaurant offre 5 chambres.

Prades, Vinça et Ille-sur-Têt ont chacune un terrain de camping, totalisant 259 emplacements.

Environ 700 résidences secondaires (recensement de la population 2013) dont certaines peuvent faire l'objet de location saisonnière, viennent compléter l'offre classique.

L'offre diversifiée d'activités sportives et culturelles permet de retenir le visiteur sur place ce qui fait de l'activité touristique une activité importante dans la vallée de la Têt.

4.3.4 L'agriculture

L'arboriculture

L'agriculture, même si elle ne représente que 14% des établissements économiques des communes traversées, occupe une surface conséquente des territoires communaux.

Traditionnellement, la vallée de la Têt est tournée vers l'arboriculture, avec la culture du pêcher. De part et d'autre de la vallée, les pentes sont utilisées pour l'arboriculture et la viticulture, puis au-delà, par l'élevage (estives). La carte en page suivante illustre cette utilisation du territoire.



Exemples de vergers très courants en bordure du tracé (photographies en février)

Sur les 30 dernières années, et bien que l'orientation technico-économique majoritaire demeure l'arboriculture sur l'ensemble des communes traversées, les données statistiques du recensement général agricole (tableau en page suivante) indiquent des changements importants :

- Très forte diminution du nombre d'exploitations et du nombre d'actifs (-67% en moyenne) ;
- Diminution de la Surface Agricole Utilisée sur les communes de Bouleternère et Marquixanes, alors qu'elle augmente sur les autres communes, à la faveur de l'augmentation des surfaces toujours en herbe ;
- Très forte diminution des cultures permanentes (les vergers) sur l'ensemble des communes ;
- Sur les communes de Vinça, d'Eus et de Prades, l'élevage augmente (augmentation du cheptel et des surfaces toujours en herbe), ce qui se traduit par une augmentation des exploitations dont l'orientation technico-économique est l'élevage de bovins viande et/ou ovins.

Les surfaces en arboriculture diminuent sur la partie ouest du fuseau d'étude où l'élevage gagne du terrain avec l'apparition de cultures fourragères. L'arboriculture demeure toutefois l'activité dominante dans la vallée de la Têt.

Cette diminution des surfaces arboricoles est notamment due à l'explosion de l'épidémie de Sharka, une des principales maladies virales des fruits à noyau, dans le département des Pyrénées Orientales et ce depuis 2010. Une façon de limiter l'épidémie consiste en l'arrachage des vergers infestés, puis en la diversification des cultures (d'où la création d'une mosaïque de cultures arboricoles ou maraîchères et même des surfaces fourragères sur ce territoire).

Dans la vallée, de part et d'autre de la RN116, ce sont les vergers qui dominent l'utilisation des sols.

Les vergers sont irrigués par un système ancestral de canaux et/ou par des conduites forcées, le tout géré par des Associations Syndicales Autorisées (ASA). **Nombreux sont les canaux d'irrigation gravitaire ou canalisations forcées bordant la RN116. L'évitement de ces installations ou leur rétablissement seront recherchés lors de la définition plus précise des aménagements routiers.**

Outre les canaux d'irrigation qui parcourent les terres agricoles, des tours antigels, dispositifs permettant de brasser l'air et d'éviter la perte de production, ont été mis en place pour pallier aux effets des gelées sur les vergers.

Enfin, l'arboriculture bénéficie d'une appellation d'origine contrôlée (AOC) pour les abricots rouges du Roussillon.

Au moins trois agriculteurs sont convertis en agriculture biologique et organisent de la vente directe le long de la RN116. Ces investissements dans l'activité arboricole et le faible nombre de parcelles en friche en bord de RN116 soulignent la vitalité de la profession agricole dans la vallée de la Têt et son poids économique.

La RN116 est un atout pour la visibilité des agriculteurs lorsqu'ils organisent des points de vente directe. En revanche, elle devient vite une contrainte lorsqu'il s'agit de se déplacer avec des engins agricoles : insertion et traversée délicates, ralentissement de la vitesse de circulation, dépassements par des véhicules de tourisme potentiellement dangereux...

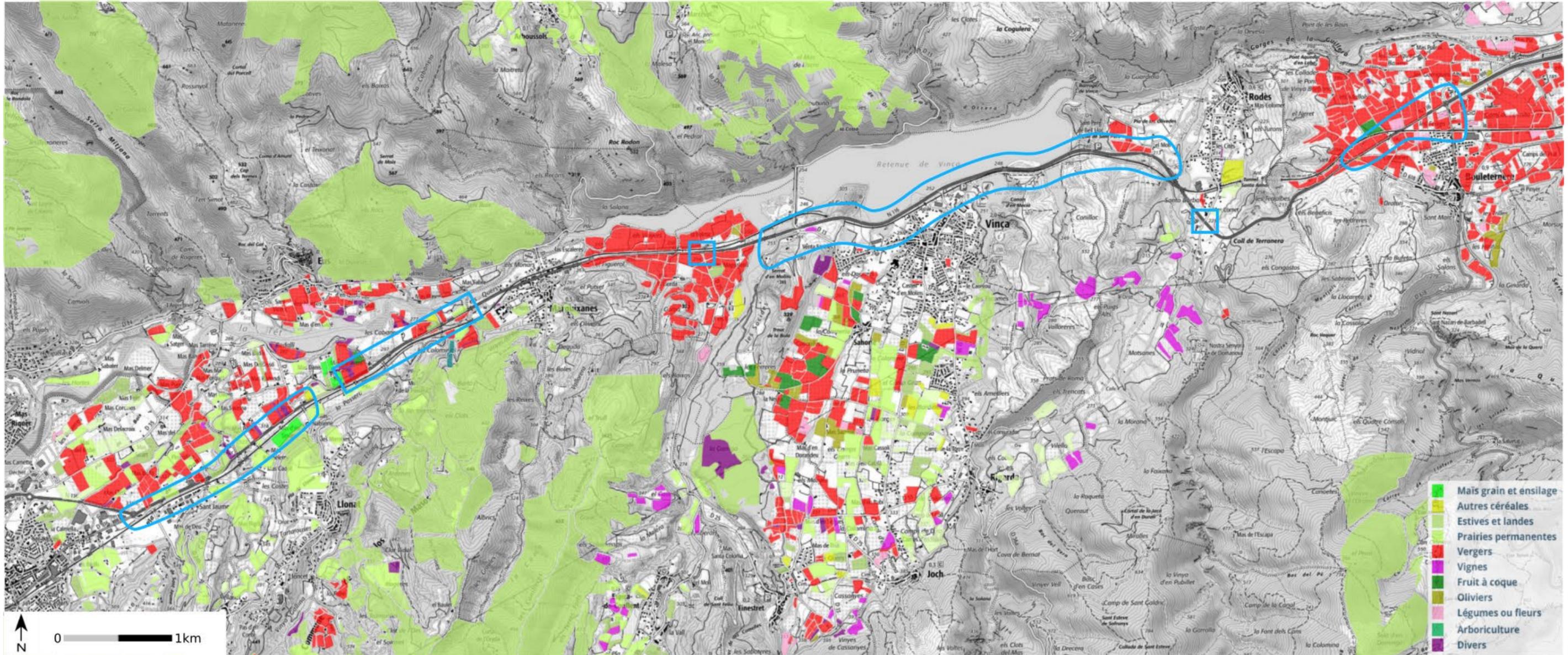


Figure 71 : utilisation des terres agricoles (source : registre parcellaire graphique 2019)

	Bouleternère				Rodès				Vinça				Marquixanes				Eus				Prades			
	1988	2000	2010	évolution	1988	2000	2010	évolution	1988	2000	2010	évolution	1988	2000	2010	évolution	1988	2000	2010	évolution	1988	2000	2010	évolution
Exploitation agricole (nombre)	70	39	23		44	14	12		740	403	246		35	15	11		40	28	17		540	218	143	
Travail (unité de travail annuel)	182	107	43		40	19	12		1 361	882	415		50	32	11		77	58	39		525	296	204	
Superficie agricole utilisée (hectare)	368	326	181		95	56	80		5 175	6 108	6 430		164	95	27		352	1 025	1 185		3 133	6 605	6 816	
Cheptel (unité gros bétail alimentation totale)	3	1	4		68	16	0		685	1 072	913		4	15	2		200	548	491		2 042	2 785	3 201	
Superficie en terres labourables (hectares)	5	22	10		1	4	5		89	247	139		6	18	10		13	18	49		119	152	348	
Superficie en cultures permanentes (hectares)	355	294	169		89	51	32		3 199	2 480	1 763		157	74	13		178	146	135		962	517	367	
Superficie toujours en herbe (hectares)	0	0	s		s	s	s		1 824	3 316	4 473		0	0	s		160	860	1 002		2 036	5 930	6 096	

Figure 72 : données du recensement général agricole (source : agreste)

Le potentiel agronomique du territoire aux abords de la RN116 est fort car ces terres concentrent une faible altitude (aléas climatiques faibles), peu de pente, présence d'irrigation et qualité des sols.

Enfin, plusieurs sections de la RN116 ne disposant pas d'assainissement pluvial, sont longées par des canaux d'irrigation : les eaux de ruissellement de la plate-forme routière sont rejetées vers ces canaux ce qui occasionne une pollution chronique. Toutefois, le débit relativement important de l'eau dans les canaux laisse supposer un effet de dilution important.

La photo ci-après illustre cette situation où le canal d'irrigation sert également de réceptacle des eaux pluviales de la chaussée.



Figure 73 : canal d'irrigation le long de la RN116 (au droit de Bouleternère)

Les labels de qualité agricole

Le climat et le terroir ont permis de développer une agriculture de qualité qui bénéficie aujourd'hui de nombreuses appellations. Ces signes de reconnaissance montrent les efforts de la profession agricole pour valoriser les productions locales.

appellations	Prades	Eus	Marquixanes	Vinça	Rodès	Bouleternère
AOC Abricots rouges du Roussillon	X	X	X	X	X	X
AOC – AOP Côtes du Roussillon			X	X	X	X
AOC – AOP Languedoc			X	X	X	X
IGP Pays d'Oc	X	X	X	X	X	X
IGP Côtes Catalanes	X	X	X	X	X	X
IGP Jambon de Bayonne	X	X	X	X	X	X
IGP Artichaut du Roussillon	X					X

Ce qu'il faut retenir

Dans la vallée de la Têt, l'activité arboricole demeure dynamique et doit être préservée. Les enjeux forts portent sur la consommation de foncier agricole, le maintien et/ou l'amélioration des cheminements agricoles et des points de vente, l'interception inévitable du réseau d'irrigation et sa protection vis-à-vis de la pollution chronique.

5 Les déplacements et les infrastructures de transports

5.1 Infrastructures et trafic

5.1.1 La RN116

Source : étude d'opportunité de phase 1 de la RN116 entre Illes-sur-Têt et Prades et comptages routiers 2019

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur la RN116 s'établit à environ 15 000 véh/j en 2016, sur la section comprise entre Illes-sur-Têt et Prades. Le pourcentage de poids-lourds est de 5,4 %. Les comptages effectués en 2019 confirment ces données : de 14 750 veh/jour au droit de Bouleternère à 13 566 veh/jr à l'est de Prades. Sur les dix dernières années, le trafic moyen journalier annuel est sensiblement constant sur cette section de la RN116.

L'étude d'opportunité de phase 1 a mis en évidence une fluctuation saisonnière importante. Depuis le début des années 2000, l'amplitude de la variation saisonnière a diminué : en 2001, le TMJE (estival) était supérieur de 43% au TMJA, contre +26% en 2013.

Cette diminution de l'amplitude entre TMJA et TMJE s'explique par l'augmentation progressive de la part des déplacements domicile-travail (caractérisés par des mouvements pendulaires les jours ouvrés de toute l'année) sur la RN116.

Il en ressort que :

- Le niveau de trafic présent sur la RN116 est compatible avec le type d'infrastructure (route à 2x1 voies, avec créneaux de dépassements) ;
- La diminution de la sensibilité aux variations saisonnières est marquée : la RN116 tendrait à s'affirmer comme un axe destiné de plus en plus aux échanges quotidiens entre les différentes communes de la vallée et la plaine du Roussillon.

5.1.2 Les RD interceptées

Les routes départementales suivantes rencontrent la RN116 (d'est en ouest) : la RD618, la RD16, la RD13 (G et E), la RD25 et la RD24.

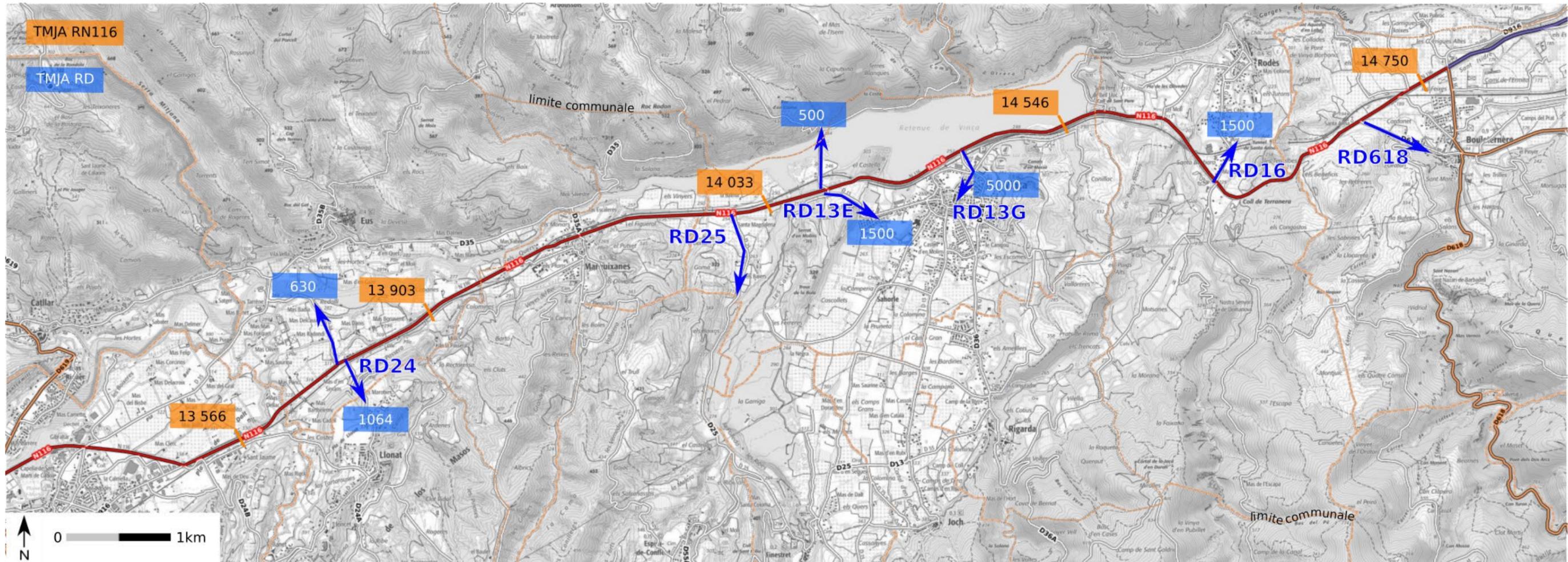


Figure 74 : routes départementales interceptées par la RN116 et trafics routiers relevés en 2019 (TMJA)

Le département des Pyrénées Orientales réalise des comptages tournants sur son réseau routier (carte ci-après).

On constate que sur la section d'étude, la RN116 croise des routes départementales au trafic modeste : la plupart accueille un trafic inférieur à 1 000 véh/j et aucune ne dépasse les 5 000 véh/j.

Le trafic estival n'est pas compté par le CD66 sur ces routes départementales.

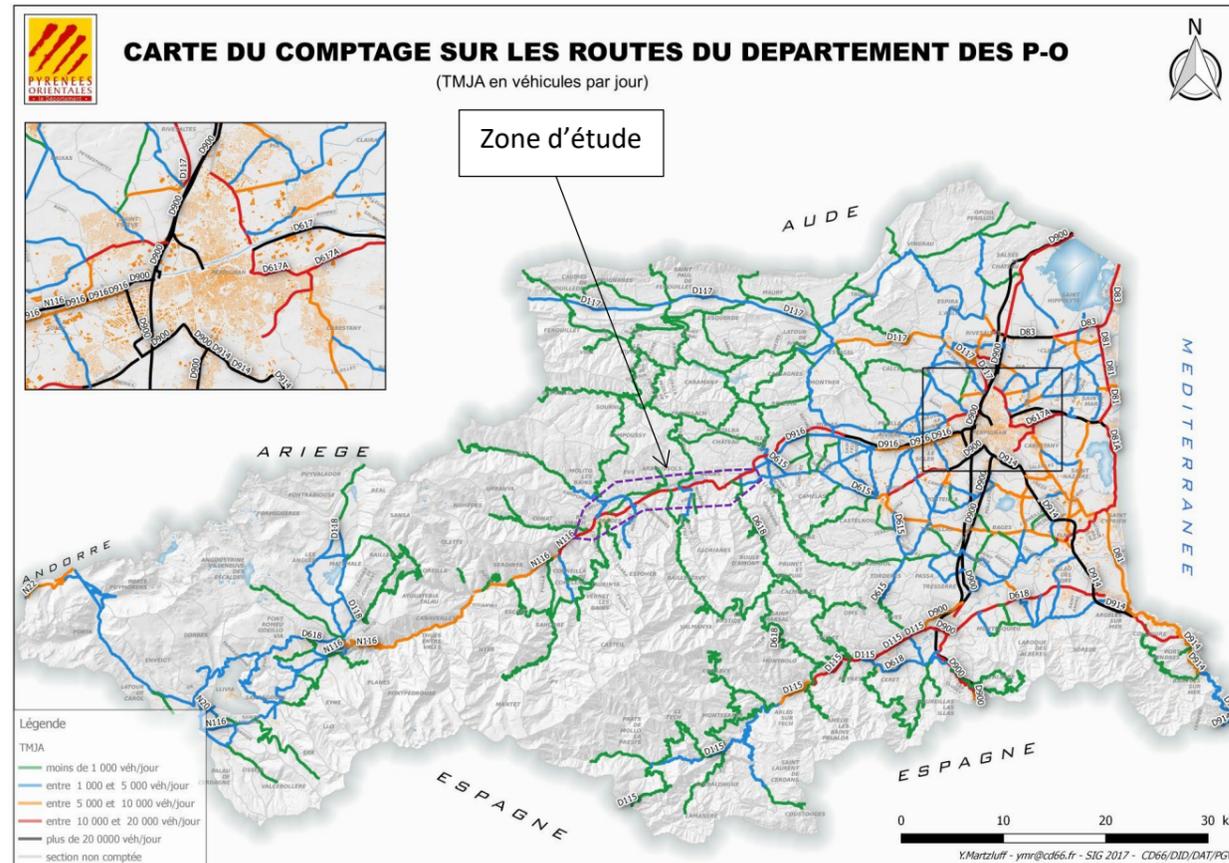


Figure 75 : trafic routier sur les RD des Pyrénées Orientales (2016)

La carte du trafic poids-lourds montre également des trafics modestes sur les RD dans le périmètre d'étude.

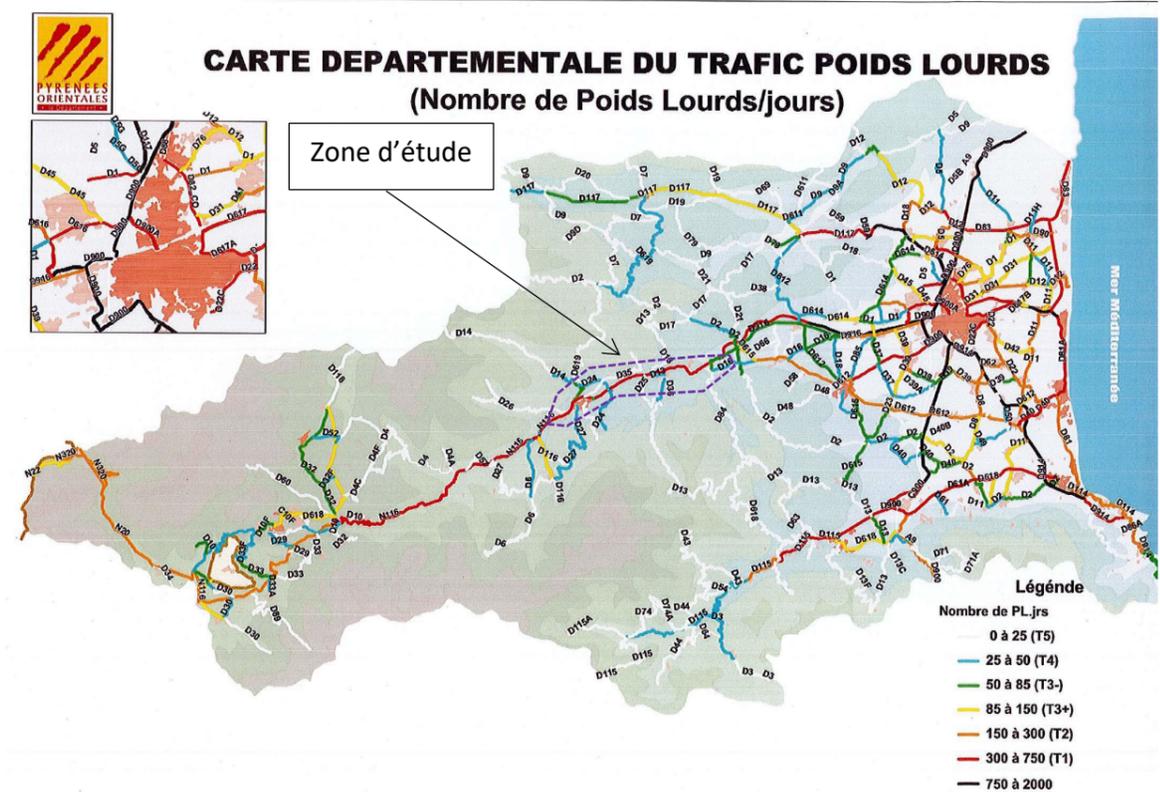


Figure 76 : carte départementale du trafic poids-lourds

- **RD618 – carrefour en T é limité au seul mouvement RN116 depuis l'ouest vers la RD618**

La RD618 permet d'accéder à Bouleternère en venant de l'ouest (depuis Prades). L'accès principal à Bouleternère depuis la RN116 est le giratoire d'extrémité de la section entre la RN116 et la RD916.

Cette intersection avec la RD618 a fait l'objet d'un aménagement restrictif : seul le mouvement RN116 Ouest vers RD618 est possible.

Le trafic sortant de la RN116 à cette intersection est très faible, compte tenu du caractère limitatif de l'intersection et des zones desservies. En 2016, le TMJA est estimé à 331 véh/j.

- **RD16 – carrefour en croix de type double Tourne-à-gauche**

L'intersection avec la RD16 est située près du col de Ternère.

La RD16 débute à l'intersection avec la RN116 et dessert uniquement le bourg de Rodès (650 habitants environ). Il n'y a pas d'activité générant un trafic particulier important, desservie par la RD16.

Depuis l'intersection, une voie communale dessert, vers le sud, une zone agricole et des hameaux.

Le trafic à cette intersection peut être considéré comme faible sur la RD16 (environ 1500 véh/j), compte-tenu de la population desservie, et encore plus faible sur la voie communale qui lui fait face.

- **RD13G – carrefour en Tê de type Tourne-à-gauche**

Il s'agit de la voie d'accès principale à Vinça, commune de 2000 habitants, mais aussi Rigarda, Joch, voire en partie Finestrel (aussi desservi par la RD25) : au total, 2500 à 3000 habitants.

La RD13E, plus à l'ouest permet aussi cette desserte, mais la RD13G bénéficie de la proximité immédiate avec le centre-ville de Vinça. Les échanges vers la plaine du Roussillon et Perpignan s'orienteront naturellement vers la RD13G.

De fait, le trafic n'est pas négligeable à cette intersection. Il peut être estimé autour de 5000 véh/j sur la RD13G à l'intersection avec la RN116, du fait de la proximité du bourg de Vinça.

Il n'existe pas de données de trafic sur la RD13E et la RD13G.

- **RD13E – carrefour en croix de type double Tourne-à-gauche**

Il s'agit de la deuxième voie d'accès à Vinça et aux communes du piémont, située à l'ouest du bourg de Vinça. Son trafic est plus faible (certainement inférieur à 2000 véh/j).

Mais la RD13E, côté sud de la RN116, dessert Vinça et notamment une zone vouée à l'urbanisation future. On peut donc attendre une augmentation progressive du trafic sur cette portion de la RD13E.

Côté nord, la RD13E franchit la retenue de Vinça pour desservir des petites communes comme Arboussols et Tarerach : le trafic sur la RD13E au nord de la RN116 est donc encore plus faible.

Il n'existe pas de données de trafic sur la RD13E et la RD13G. Plus au sud, la RD13 supporte un trafic de 1045 véh/j.

- **RD25 – carrefour en Tê de type Tourne-à-gauche**

La RD25 dessert Finestrel, Estoher et Espira de Conflent principalement : soit une population de moins d'un millier d'habitants.

Le trafic à cette intersection peut être considéré comme faible sur la RD25, compte-tenu de la population desservie.

En 2016, le trafic estimé sur la RD25 est de 342 véh/j.

- **RD24 – carrefour en croix, avec axes secondaires décalés (deux Tourne-à-gauche reliés)**

La RD24 coupe la RN116 entre Prades et Marquixanes.

Au sud, elle dessert la commune de Los Masos (900 habitants environ) et au nord, le village d'Eus (400 habitants), qui est desservi depuis Marquixanes et Prades par d'autres routes départementales.

Là encore, le trafic à cette intersection peut être considéré comme faible sur la RD24 tant au nord qu'au sud), compte-tenu de la population desservie.

En 2016, le trafic estimé sur la RD24 est de 1098 véh/j (au nord de la RN116) et 1060 véh/j (au sud de la RN116).

Cependant, on peut s'attendre à une forte variation saisonnière du trafic avec Eus qui est un pôle touristique majeur.

- **Synthèse**

Entre Illes-sur-Têt et Prades, les routes départementales rencontrées par la RN116 (hors agglomération de Marquixanes) desservent des communes rurales peu peuplées et n'accueillant pas d'activités

susceptibles de générer un trafic routier important, en dehors de pôles touristiques pouvant générer une hausse du trafic saisonnier (Eus).

A l'exception de la RD13G qui dessert Vinça, les routes départementales supportent un trafic faible à très faible. La réalisation d'aménagements de sécurité (voies de décélération, tourne-à-gauche) est donc liée prioritairement à l'importance du trafic sur la RN116 et au souhait de perturber le moins possible le trafic de transit tout en permettant un franchissement sécurisé de la RN116, bien plus qu'au volume de trafic tournant ou cisailant, qui reste modeste.

5.2 La sécurité routière

5.2.1 Etude sure (DIRSO - 2017)

Une étude d'enjeux SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) est une démarche ponctuelle sur un itinéraire routier pour évaluer les dysfonctionnements éventuels en terme de sécurité routière et proposer des aménagements visant à les traiter.

Une étude d'enjeux SURE a été réalisée en 2017 par la DIR Sud-Ouest sur le réseau qu'elle exploite. La période d'étude couvre les années 2011 à 2015. La RN116 fait partie du réseau routier national étudié. Sur le tronçon Perpignan – Villefranche de Conflent, le calcul des sections à risque anormal et le calcul des sections à gravité anormale font ressortir la section Ille/Têt – Prades, comme « non significative ». Sur la RN116, l'étude SURE ne fait ressortir aucune Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC). **Donc, sur le réseau routier national exploité par la DIRSO, la RN116 ne ressort pas comme itinéraire prioritaire pour la sécurité.**

5.2.2 Bilan de l'accidentologie sur la période 2002 à 2014

- **Rappel de l'étude d'opportunité d'itinéraire de 2016**

Un bilan détaillé de l'accidentologie a été dressé dans l'étude d'opportunité d'itinéraire de 2016.

Il fait état d'un taux d'accident inférieur au taux national pour cette catégorie de voie, mais avec un niveau de gravité plus élevé. Cette étude conclut que les secteurs les plus à risque sont :

- Le secteur à l'Ouest de la traversée de Marquixanes est toujours préoccupant. PR38 à 39: zone la plus préoccupante : 7 accidents supplémentaires dénombrés dont 1 mortel, 1 tué, 12 blessés graves.
- 2 carrefours se distinguent sur cette période: RD13g et RD13e. L'aménagement de ce dernier n'incite pas au ralentissement
- Section à 3 voies : 19 accidents hors carrefours
- 1 accident au niveau du passage à niveau situé près de Bouleternère.

- **Zones de concentration des accidents recensées**

Entre Ternère et Vinça

Dans le secteur du col de Ternère, on constate une concentration d'accidents sur 2 courbes en particulier.

Un secteur mérite une attention particulière : il s'agit de la courbe au PR 30 (après le passage sous la voie de chemin de fer, accès à El Moli) : on dénombre 6 accidents en moins de 400 m. Dans cette courbe serrée, située en point bas de profil en long, on trouve des accès riverains gérés par des tourne-à-gauche.

Les créneaux de dépassement entre Vinça et Marquixanes

Les sections en créneau de dépassement sont marquées par de nombreux accidents. Il convient de distinguer le secteur compris entre la RD25 et la RD13G qui concentre 9 accidents en 2 km (dont ceux à l'intersection RD13E) et le secteur à l'est de la RD13G avec 5 accidents seulement sur sensiblement la même distance et la même période 2002-2014. Il faut noter que les créneaux de dépassement à l'ouest de la RD13G sont bien plus courts que ceux à l'est.

Entre Marquixanes et Prades

Entre Marquixanes et Prades, à l'exception d'un accident en arrivée immédiate sur le giratoire du Canigou (entrée Est de Prades), 11 accidents sont recensés entre 2002 et 2014 sur la seule section comprise entre l'entrée ouest de Marquixanes et la RD24.

Paradoxalement, entre Marquixanes et Prades, la section « a priori » la plus dangereuse (le long de l'alignement de platanes proches de la RN116) ne recueille pas le plus d'accident. La section qui concentre le plus d'accidents est celle où les dépassements sont autorisés, entre Marquixanes et le carrefour avec la RD24.

Une part non négligeable des accidents concerne des dépassements de véhicules (avec choc frontal). Il faut noter aussi plusieurs accidents liés à des manœuvres hors intersection (entrées/sorties des accès riverains) : **la maîtrise des conditions de dépassement (visibilité, longueur autorisée...)** et **la sécurisation des accès directs sur la RN116 apparaissent donc comme les enjeux majeurs associés à l'accidentologie sur cette section de la RN116.**

Ce qu'il faut retenir

La section de la RN116 étudiée présente un taux d'accident inférieur à la moyenne nationale pour ce type de voirie. Toutefois la gravité de ceux-ci est préoccupante : les taux de tués et de blessés graves sont supérieurs aux moyennes nationales.

Quelques points saillants retiennent l'attention :

- Sur la section comprise à l'ouest de Marquixanes, il convient de bien distinguer le tronçon à l'ouest de la RD24, peu concerné par des accidents, de celui à l'est de la RD24. Une différence majeure réside aujourd'hui dans l'interdiction faite de doubler à l'ouest de la RD24, alors qu'à l'est, il y a deux zones de dépassement autorisé (de 400 à 600 m environ selon les sens).
- Le carrefour RD13E subit une accidentologie liée en grande partie à la présence de créneau de dépassement de longueur inadaptée provoquant des erreurs de conduite ou des comportements dangereux.
- Le carrefour RD13G possède quant à lui, une géométrie peu commune, pouvant dérouter certains usagers.
- Certaines courbes concentrent les accidents entre Vinça et Ternère : au PR 30, au PR29 et au PR28+500 ;

- Enfin, seul un accident a eu lieu au passage à niveau de Bouleternère. La voie ferrée concernée supporte un trafic ferroviaire faible, qui ne perturbe pas le fonctionnement de la RN116. Le passage à niveau est dans une ligne droite, en plaine : sa visibilité est excellente.
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.

5.3 Alternatives à la voiture

Le réseau TER traverse le territoire en suivant l'axe Nord-Est / Sud-Ouest de la RN 116, depuis Perpignan jusqu'à Villefranche - Vernet-les-Bains. Le TER propose de nombreux points d'arrêts dont Ille-sur-Têt, Vinça, Marquixanes, Prades-Molitg-les-Bains.

La ligne ferroviaire permet de relier efficacement ces communes à Perpignan. En effet, 8 trains allers/retours circulent quotidiennement entre Villefranche-de-Conflent et Perpignan. Cette cadence est adaptée aux trajets quotidiens de la population active, d'autant plus que le temps de trajet est sensiblement le même qu'en voiture (environ 45 minutes de trajet entre Prades et Perpignan). L'offre de billets à 1 euro mise en place renforce l'attractivité de ce moyen de déplacement.

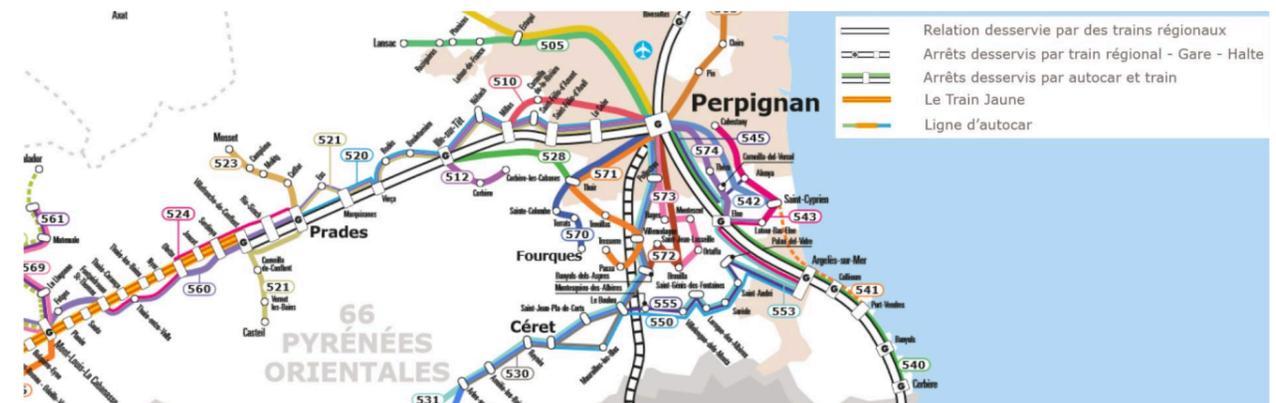


Figure 77 : lignes TER et autocar desservant la vallée de la Têt

Le réseau de bus départemental dessert les communes du territoire par la RN116, mais de façon très inégale, notamment en termes de services (lignes régulières, transport à la demande) et de cadencement.

La différence de temps de trajet entre les transports en commun et la voiture individuelle n'est pas rédhibitoire à l'usage du bus, mais le très faible cadencement des lignes empêche la population active des communes concernées d'emprunter quotidiennement ce moyen de transport.

En considérant l'ensemble des lignes reliant Prades à Perpignan, treize allers-retours sont possibles tous les jours.

Pour autant, ce système impose une organisation et du temps (fréquence des services, correspondance entre transport à la demande et lignes régulières,...), qui freinent certains utilisateurs.

Ainsi, en 2012, seulement 2,90% des habitants de la Communauté de communes du Conflent-Canigò se déplacent en transports en commun, contre 3,53% dans les Pyrénées-Orientales et 5,4% dans le Languedoc-Roussillon.

Enfin, un projet de liaison cyclable dans la vallée de la Têt est à l'étude par le Conseil départemental des Pyrénées Orientales.

6 L'ambiance acoustique

6.1 Définitions et réglementation

6.1.1 Qu'est-ce que le bruit ?

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère. L'onde sonore faisant vibrer le tympan résulte du déplacement d'une particule d'air par rapport à sa position d'équilibre.

Cette mise en mouvement se répercute progressivement sur les particules voisines tout en s'éloignant de la source de bruit. Dans l'air la vitesse de propagation est de l'ordre de 340 m/s.

On caractérise un bruit par son niveau exprimé en décibel (dB(A)) et par sa fréquence (la gamme des fréquences audibles s'étend de 20 Hz à 20 kHz).

La gêne vis-à-vis du bruit est un phénomène subjectif, donc forcément complexe. Une même source de bruit peut engendrer des réactions assez différentes suivant les individus, les situations, les lieux ou la période de l'année. Différents types de bruit (continu, intermittent, impulsionnel, à tonalité marquée) peuvent également occasionner une gêne à des niveaux de puissance très différents.

D'autres paramètres n'ayant rien à voir avec la problématique acoustique entrent également en compte : importance relative de la source de bruit dans la vie des riverains, rôle dans l'intérêt économique de chacun, opinion personnelle quant à l'intérêt de sa présence.

Le phénomène de gêne est donc très complexe et parfois très difficile à mettre en évidence. On admet généralement qu'il y a gêne, lorsque le bruit perturbe la vie d'individus (période de sommeil / conversation / période de repos ou de travail).

Périodes réglementaires : en matière de bruit d'infrastructures, on considère les deux périodes réglementaires jour (6h-22h) et nuit (22h-6h) ; on parle des niveaux de bruit L(A)eq (6h-22h) et L(A)eq (22h-6h).

Le bruit s'exprime en décibel suivant une arithmétique logarithmique. On parle alors de niveau de pression acoustique s'étendant de 0 dB(A) (seuil d'audition) à 130 dB(A) (seuil de la douleur et au-delà). Le doublement de l'intensité sonore se traduit dès lors par une augmentation de 3 dB(A) :

$$50 \text{ dB(A)} + 50 \text{ dB(A)} = 53 \text{ dB(A)}$$

De la même manière, la somme de 10 sources de bruit de même intensité se traduit par une augmentation du niveau sonore de 10 dB(A) :

$$10 \times 50 \text{ dB(A)} = 60 \text{ dB(A)}$$

Le niveau acoustique fractile, LAN, t. Par analyse statistique de LAeq courts, on peut déterminer le niveau de pression acoustique pondéré A qui est dépassé pendant N % de l'intervalle de temps considéré, dénommé « niveau acoustique fractile ». Son symbole est LAN, t : par exemple, LA90, 1s est le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A dépassé pendant 90 % de l'intervalle de mesure, avec une durée d'intégration égale à 1s.

La réduction du bruit dans l'environnement porte sur la conception de source de bruit moins gênante (véhicule moins bruyant mais toujours plus nombreux, amélioration des revêtements de chaussée pour les routes, mise en place de rails soudés pour les voies ferrées, mise en place de silencieux sur les moteurs), la mise en place de barrières acoustiques (écrans acoustiques, merlon de terre, couverture totale ou partielle) et enfin isolation acoustique des façades des bâtiments (ce dernier recours consiste à assurer un isolement important à un logement en mettant en place des menuiseries performantes au niveau acoustique).

Source de bruit	dB(A)	Sensation	Conversation
Décollage d'un avion à réaction	130	Dépassement du seuil de douleur	Impossible
Marteau piqueur à 1 m	110	Supportable un court instant	
Moto à 2 m	90	Bruits très pénibles	En criant
Boulevard périphérique de Paris	80	Très bruyant	Difficile
Habitation proche d'une autoroute	70	Bruyant	En parlant fort
Niveau de bruit derrière un écran	60	Supportable	A voix normale
Bruit ambiant en ville de jour	50	Calme, bruit de fond d'origine mécanique	
Bruit ambiant à la campagne de jour	40	Ambiance calme	A voix basse
Campagne la nuit sans vent / chambre calme	30	Ambiance très calme	
Montagne enneigée / studio enregistrement	15	Silence	

Figure 78 : échelle du bruit

6.1.2 Réglementation relative aux infrastructures routières

La réglementation en matière de bruit des infrastructures de transports terrestres est fondée sur différents articles du code de l'environnement et circulaires du ministère.

L'article L 571-1 du Code de l'Environnement précise que « les dispositions du présent chapitre ont pour objet, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement ».

Plus précisément et en ce qui concerne les aménagements et les infrastructures de transports terrestres, l'article L.571-9 du même code précise que « la conception, l'étude et la réalisation des

aménagements et des infrastructures de transports terrestres » doivent prendre en compte « les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords ».

Les articles R571-44 à R571-52 du livre V du Code de l'Environnement reprenant le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres énumère les prescriptions applicables notamment aux infrastructures nouvelles. L'article 5 de ce même décret précise que le respect des niveaux sonores admissibles sera obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords, mais que si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs réglementaires alors un traitement sur le bâti pourra être envisagé.

L'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 fixe les valeurs des niveaux sonores maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle en fonction de l'usage et de la nature des locaux concernés et tient également compte de l'ambiance sonore existante avant la construction de la voie nouvelle. Cet arrêté traite également l'aménagement de route existante.

La Circulaire ministérielle du 28 février 2002, est relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire.

La Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, introduit la réalisation de cartes de bruit en Lden et Ln (indices européens).

Points noirs bruit :

- Circulaire du 12 juin 2001, relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des Points Noirs Bruit.
- Décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 (et l'arrêté de la même date), précisant les modalités de subventions accordées par l'Etat concernant les opérations d'isolation acoustique des Points Noirs Bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux.
- Circulaire du 25 mai 2004 relative aux instructions à suivre concernant les observatoires du bruit des transports terrestres, le recensement des points noirs bruit et la résorption des points noirs des réseaux routiers et ferroviaires nationaux.

Classement sonore des infrastructures :

- Décret n° 95-21 du 9 janvier 1995, relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres.
- Arrêté du 30 mai 1996, relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.
- Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.
- Arrêté du 25 avril 2003, relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement.

6.1.3 Objectifs acoustiques

6.1.3.1 Critères d'ambiance sonore

Pour une étude acoustique relative à un projet d'infrastructure, il est nécessaire de définir l'ambiance sonore préexistante sur la zone d'étude, puis d'étudier l'impact acoustique du projet suivant sa nature (création de voie nouvelle et/ou transformation de voie routière existante). Les seuils et objectifs acoustiques à prendre en compte dans le cadre de ces analyses sont précisés dans l'arrêté du 5 mai 1995 et la circulaire du 12 décembre 1997. Ils sont résumés ci-après :

Type de zone	Bruit ambiant existant avant travaux toutes sources confondues en dB(A)	
	L _{Aeq} 6h-22h	L _{Aeq} 22h-6h
Modérée	<65.0	<60.0
Modérée de nuit	≥ 65.0	<60.0
Non modérée	<65.0	≥ 60.0
	≥ 65.0	≥ 60.0

Figure 79 : critères de définition des zones d'ambiance sonore

6.1.3.2 Transformation de voie routière existante

Les objectifs ci-dessous s'appliquent sur la seule zone comprenant les travaux de modification (à l'exclusion des travaux mentionnés dans le code de l'environnement, articles R571-44 R751-52 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres).

Si la modification d'une voie est significative (la modification de la voie entraîne une augmentation du niveau de bruit supérieure à 2 décibels (A)) après travaux, il y a obligation pour le maître d'ouvrage de maintenir les niveaux de bruit dans les intervalles ci-après :

Niveau sonores initiaux avant travaux	Situation à terme avec travaux
L _{Aeq} (6h-22h) ≤ 60 dB (A)	L _{Aeq} (6h-22h) ≤ 60 dB (A)
60 dB(A) < L _{Aeq} (6h-22h) ≤ 65 dB(A)	maintien du niveau de bruit initial
L _{Aeq} (6h-22h) > 65 dB (A)	L _{Aeq} (6h-22h) ≤ 65 dB(A)

Nota : pour la période nuit retrancher 5 dB(A) aux valeurs ci-dessus.

Figure 80 : tableau des niveaux sonores à respecter lorsque la modification est significative

Si la modification de la voie n'est pas significative au sens de la réglementation acoustique, aucune protection n'est due. Il n'y a pas d'obligation pour le maître d'ouvrage de mettre en place des protections.

Le dépassement de ces seuils dans le cadre du projet doit, obligatoirement et réglementairement, faire l'objet de mesures de protection. Le droit à protection est attaché au bâtiment et non au propriétaire.

6.1.3.3 Critère d'antériorité

La limitation de l'impact acoustique de l'infrastructure concerne les bâtiments dits sensibles au bruit (logements, locaux d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, bureaux) et ayant été autorisés avant l'existence administrative de l'infrastructure.

Une habitation bénéficie de l'antériorité si le dépôt du permis de construire est antérieur à la date d'ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) portant sur le projet de création ou de modification de l'ouvrage.

Toutefois, le critère d'antériorité n'est pas opposé aux habitations dont le dépôt du permis de construire est antérieur au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.

Aucune recherche d'antériorité n'a été menée dans la présente étude. Tous les bâtiments sont donc pris en compte.

6.1.3.4 Objectifs acoustiques pour la résorption des Points Noirs de Bruit (PNB)

Un point noir du bruit du réseau routier national est un bâtiment satisfaisant à 2 critères :

1. Critère acoustique

L'indicateur de gêne sonore évalué en façade dépasse la valeur limite :

- Période jour : LAeq (6h – 22h): 70 dB(A)
- Période nuit : LAeq (22h – 6h): 65 dB(A)

L'objectif est de ramener ces valeurs en façade des bâtiments à moins de 65 dB(A) jour et 60 dB(A) nuit, par un traitement du bruit à la source (protection en bordure de voirie) ou à son équivalent à l'intérieur du logement par un renforcement de l'isolement des façades.

2. Critère d'antériorité

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont notamment les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978.

6.2 Le site d'étude

6.2.1 Le bâti

La topographie de la zone d'étude est peu marquée et le sol se compose essentiellement de cultures basses et de champs labourés.

La zone d'étude comporte essentiellement des maisons individuelles et des bâtiments agricoles.

La densité de bâtiments est globalement très faible le long de l'itinéraire et s'accroît aux abords des zones péri-urbaines de Bouleternère, Rodès, Vinça, Marquixanes et Prades traversées par la RN116.

On note également la présence d'une zone industrielle à l'extrémité ouest de la zone d'étude.

6.2.2 Les sources de bruits

Lors de notre intervention, les principales sources de bruit constatées sont les circulations routières sur les diverses infrastructures et notamment sur la R116.

A noter que la RN116 est une infrastructure bruyante classée de catégorie 2 sur le tronçon étudié. Le classement sonore des infrastructures distingue 5 catégories, de la catégorie 1, la plus bruyante à la catégorie 5, la moins bruyante.

De part et d'autre du bord de la chaussée sont délimités des « secteurs affectés par le bruit » à l'intérieur desquels les futurs bâtiments sensibles au bruit (habitation, écale, hôpital, hôtel) devront présenter une isolation de façade renforcée vis-à-vis du bruit provenant de l'extérieur. La largeur maximale des secteurs où s'appliquent ces règles de construction particulières dépend de la catégorie sonore du tronçon.

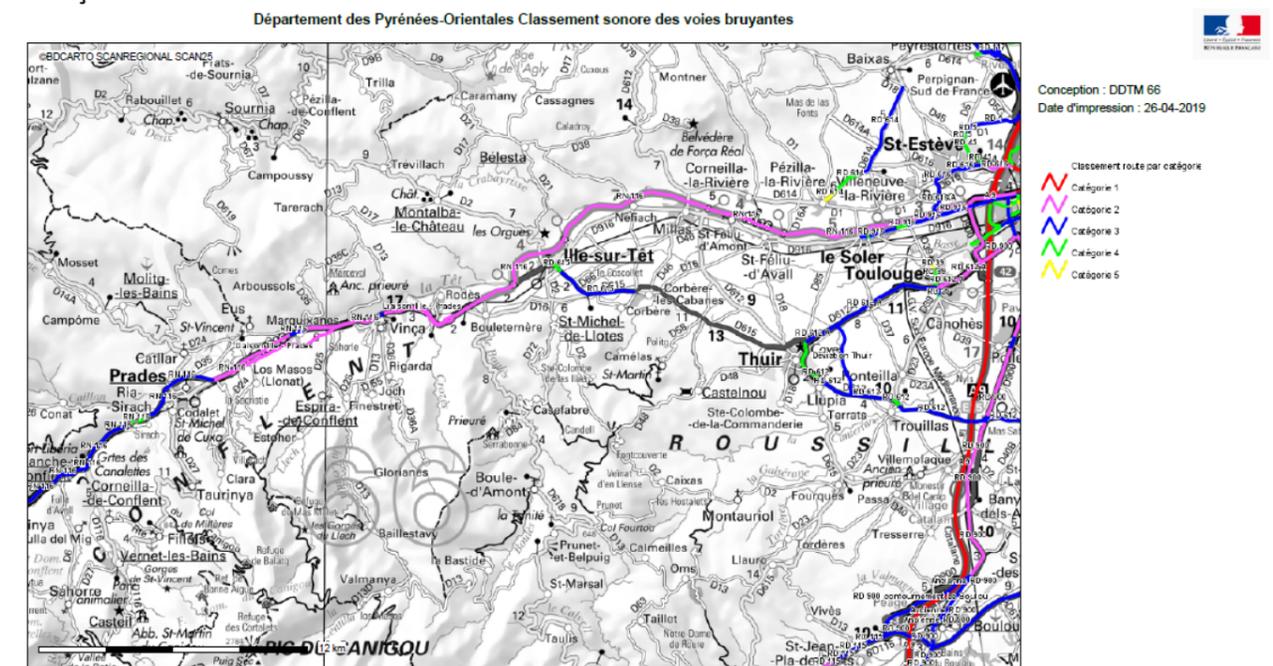


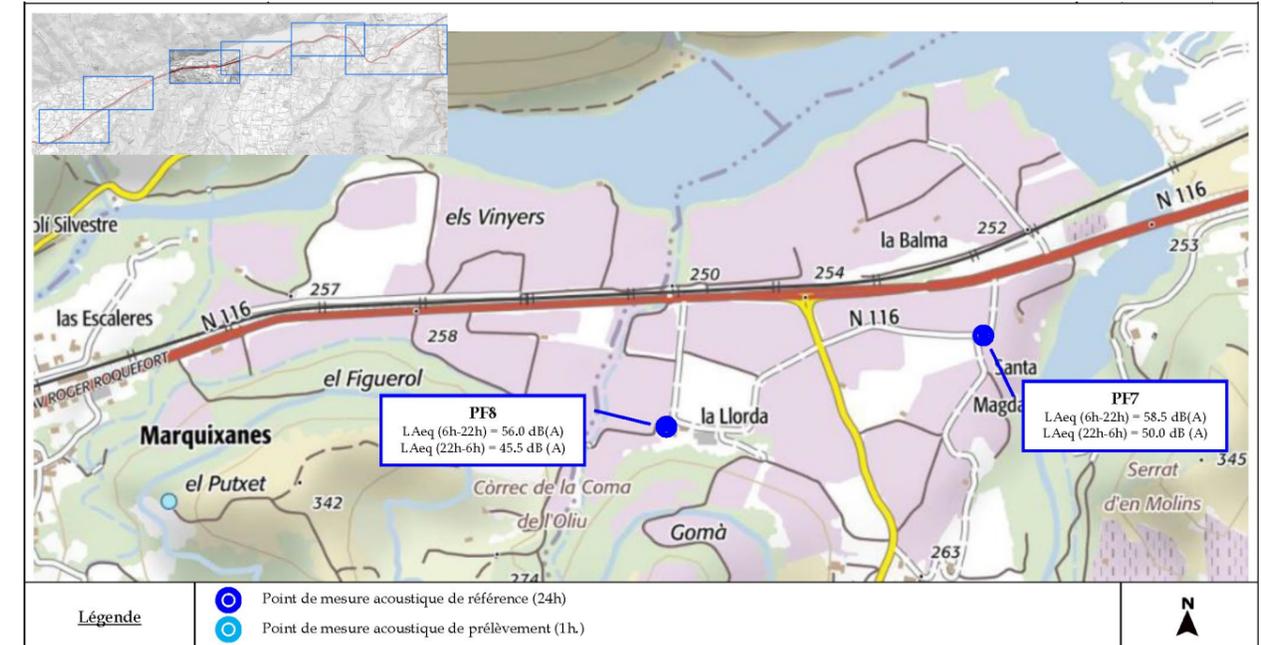
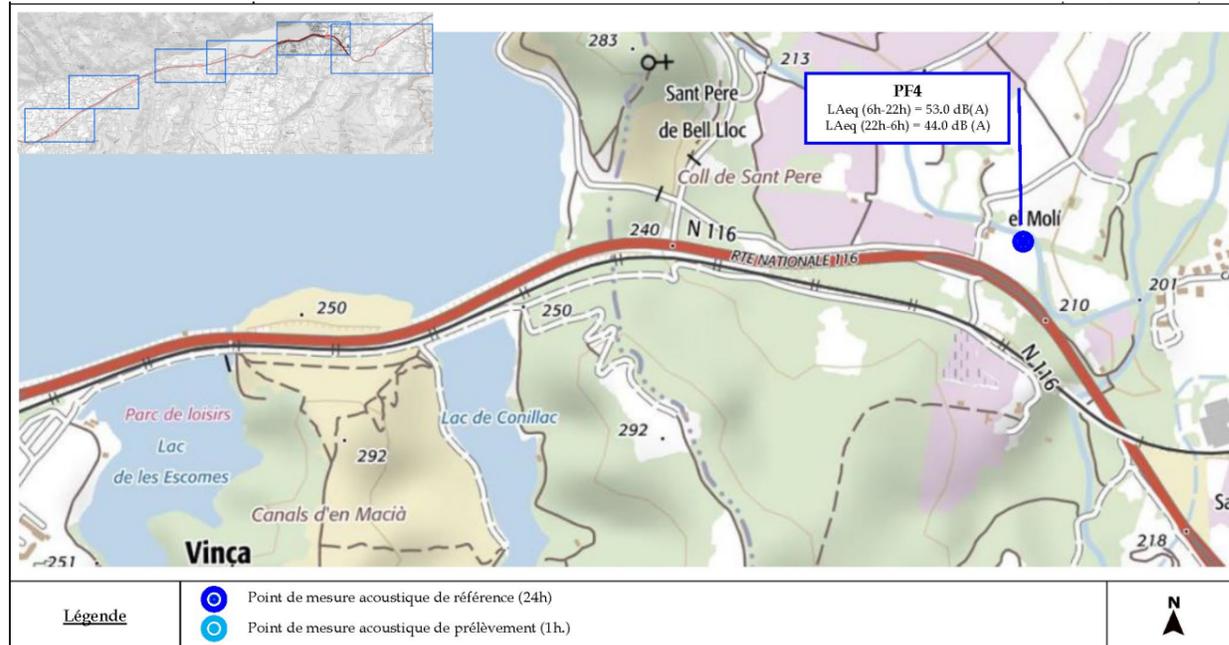
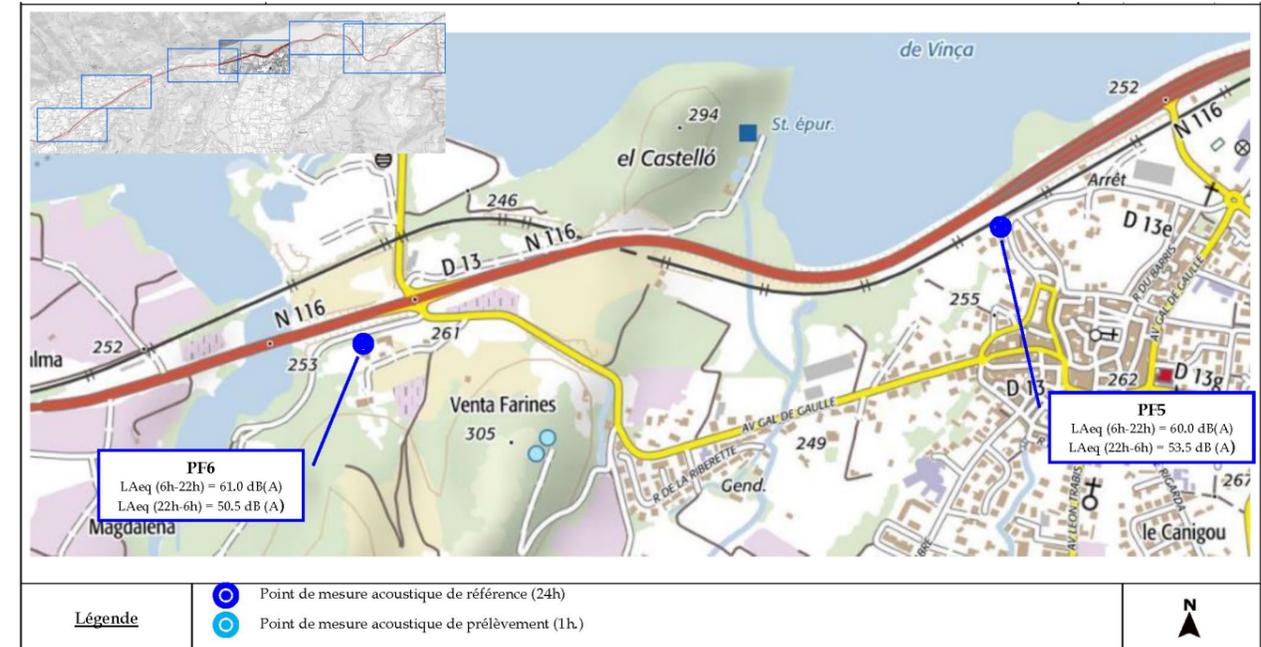
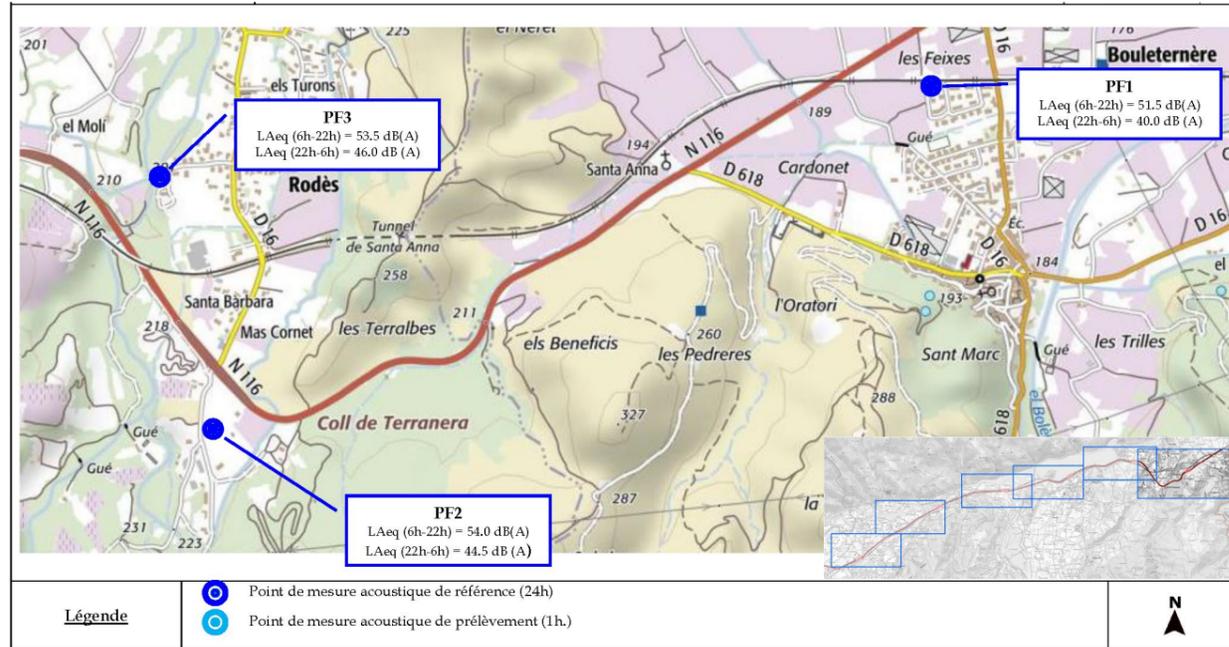
Figure 81 : Classement sonore des infrastructures routières des Pyrénées-Orientales

6.2.3 Le trafic

La campagne de mesures s'est déroulée en semaine avec des conditions de circulation normale et habituelles. Aucune perturbation du trafic n'a été constatée durant la campagne de mesures acoustiques. Des comptages routiers ont été effectués pendant les mesures de bruit.

6.3 Résultats de la campagne de mesures acoustiques

La campagne de mesures acoustiques s'est déroulée *in situ* du 15 au 17 Avril 2019. Les résultats sont présentés sur les cartes suivantes.



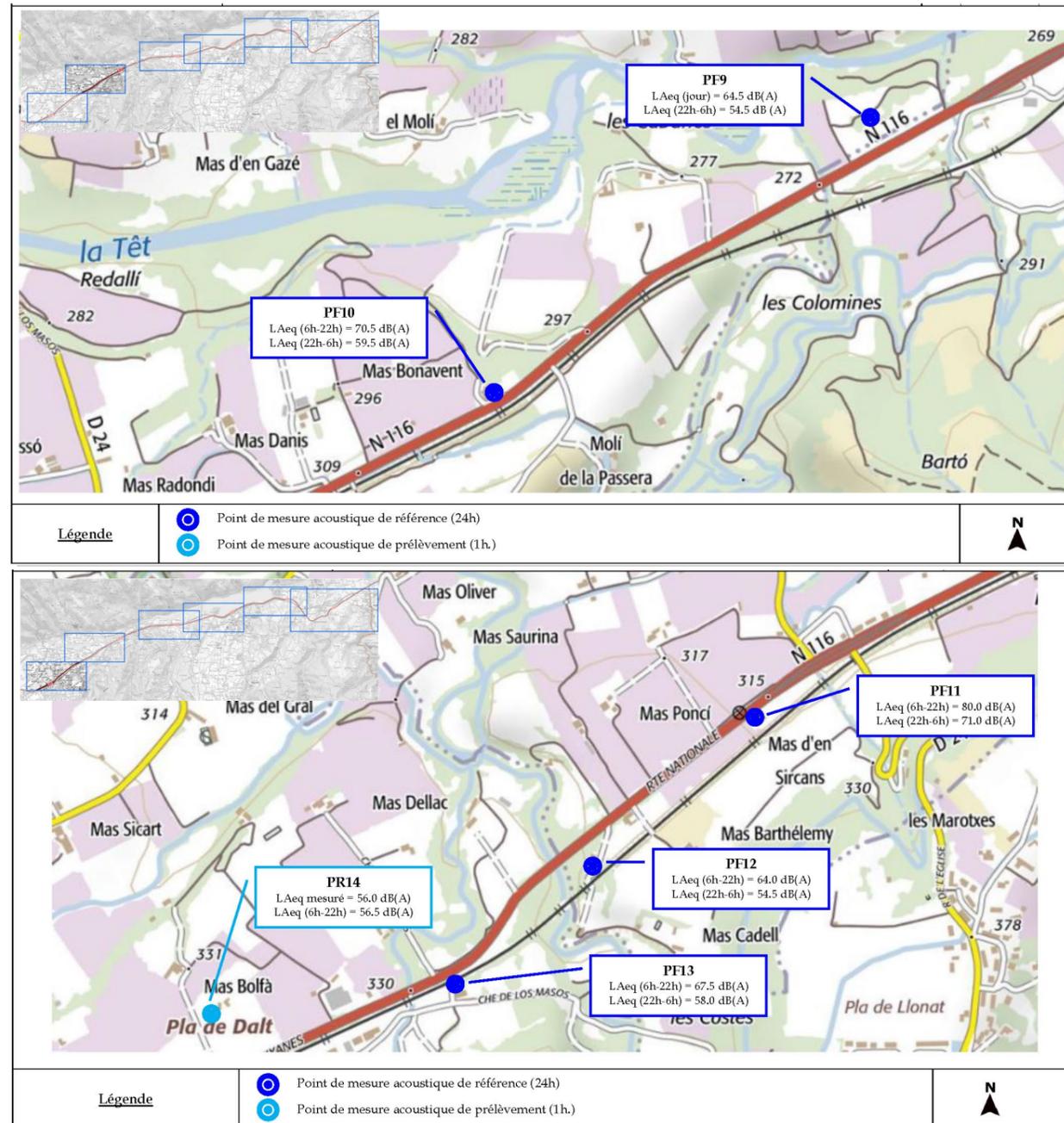


Figure 82 : mesures de bruit in situ

Point de mesure	Date	Localisation	L'Aeq (6h-22h) mesuré en dB(A)*	Trafic (6h-22h)	L'Aeq (22h-6h) mesuré en dB(A)*	Trafic (22h-6h) En v/h	Ecart (6h-22) - (22h-6h)	Ambiance sonore
PF1	15/04/2019 - 16/04/2019	12 Lotissement La Sardane 66130 Bouleternère	51,5	922 v/h 2% PL	40,0	56 v/h 4% PL	11,2	Modérée
PF2	16/04/2019 - 17/04/2019	4 Rue de Domanova 66320 Rodes	54,0	932 v/h 2% PL	44,5	64 v/h 3% PL	9,5	Modérée
PF3	16/04/2019 - 17/04/2019	6 Camiral 66320 Rodes	53,5	941 v/h 2% PL	46,0	64 v/h 3% PL	7,5	Modérée
PF4	16/04/2019 - 17/04/2019	2 RN116 66320 Rodes	53,0	936 v/h 2% PL	44,0	56 v/h 4% PL	9,0	Modérée
PF5	15/04/2019 - 16/04/2019	23 rue de real 66320 Vinça	61,0	854 v/h 2% PL	50,5	51 v/h 4% PL	7,0	Modérée
PF6	15/04/2019 - 16/04/2019	Sarrat d'en Moulins 66320 Vinça	61,0	900 v/h 2% PL	50,5	51 v/h 4% PL	10,5	Modérée
PF7	15/04/2019 - 16/04/2019	172 Saint-Magdeleine 66320 Vinça	58,5	883 v/h 2% PL	50,0	51 v/h 4% PL	8,5	Modérée
PF8	16/04/2019 - 17/04/2019	La Lourde 66320 Vinça	56,0	903 v/h 2% PL	45,5	57 v/h 4% PL	10,5	Modérée
PF9	15/04/2019 - 16/04/2019	Las Cabanes RN116 66500 Eus	64,5	925 v/h 1% PL	54,5	50 v/h 3% PL	10,0	Modérée
PF10	15/04/2019 - 16/04/2019	Mas Bonavent RN116 66500 Eus	70,5	936 v/h 1% PL	59,5	50 v/h 3% PL	11,0	Modérée de nuit
PF11	16/04/2019 - 17/04/2019	171 Planes de Trouils 66500 Eus	80,0	910 v/h 2% PL	69,5	55 v/h 5% PL	9,0	Non modérée
PF12	15/04/2019 - 16/04/2019	Route de Marquixanes 66500 Eus	64,0	917 v/h 2% PL	54,5	47 v/h 4% PL	10,4	Modérée
PF13	15/04/2019 - 16/04/2019	Chemin de Los Masos, 66500 Prades	67,5	919 v/h 2% PL	58,0	47 v/h 4% PL	9,5	Modérée de nuit
PR14	16/04/2019	Route de Marquixanes 66500 Prade	56,0	-	-	-	-	Modérée de jour

(*) : Les résultats obtenus sont arrondis au 1/2 dB(A) près

Figure 83 : synthèse des mesures de bruit sur le fuseau d'étude

Les niveaux de bruits mesurés témoignent d'une ambiance sonore :

- **Modérée de jour et de nuit** pour les points de mesure PF1, PF2, PF3, PF4, PF5, PF6, PF7, PF8, PF9, PF12 ;
- **Modérée de jour** pour le point de mesure PR14 ;
- **Modérée de nuit** pour les points de mesures PF10, PF13 ;
- **Non modérée** pour le point de mesure PF11 (Mas d'en Sircans).

La majeure partie des bâtiments se situe dans une ambiance sonore modérée. **Seuls trois bâtiments situés en bordure immédiate de la RN116 se situent en ambiance sonore non-modérée ou non-modérée de nuit.**

L'écart jour/nuit étant supérieur à 5 dB(A), la période jour est la période la plus pénalisante pour l'application de la réglementation.

6.4 Modélisation acoustique de l'état initial

Les mesures de terrain ont été réalisées sur 14 bâtiments. Faire ces mesures sur l'ensemble des bâtiments situés le long de la RN116 n'est pas possible : on a donc recours à une modélisation acoustique de la zone d'étude.

Grâce aux mesures de terrain, couplées aux données de trafic et topographiques, il est possible de modéliser l'ensemble de la zone d'étude d'un point de vue acoustique et ainsi identifier l'ambiance sonore autour de **tous les bâtiments à usage d'habitation** situés à proximité de la RN116. Les bâtiments gris foncé n'ont pas d'usage d'habitat : il s'agit de hangars, abris agricoles, entrepôts...

Les cartes ci-après présentent donc les niveaux sonores calculés par section à l'horizon 2019 sans projet, ce qui correspond à la situation dite « initiale ».



Figure 84 : Section 1- Boulternère – Carte de calcul sur récepteurs en situation initiale 2019



Figure 85 : Section 2- Rodès – Carte de calcul sur récepteurs en situation initiale 2019

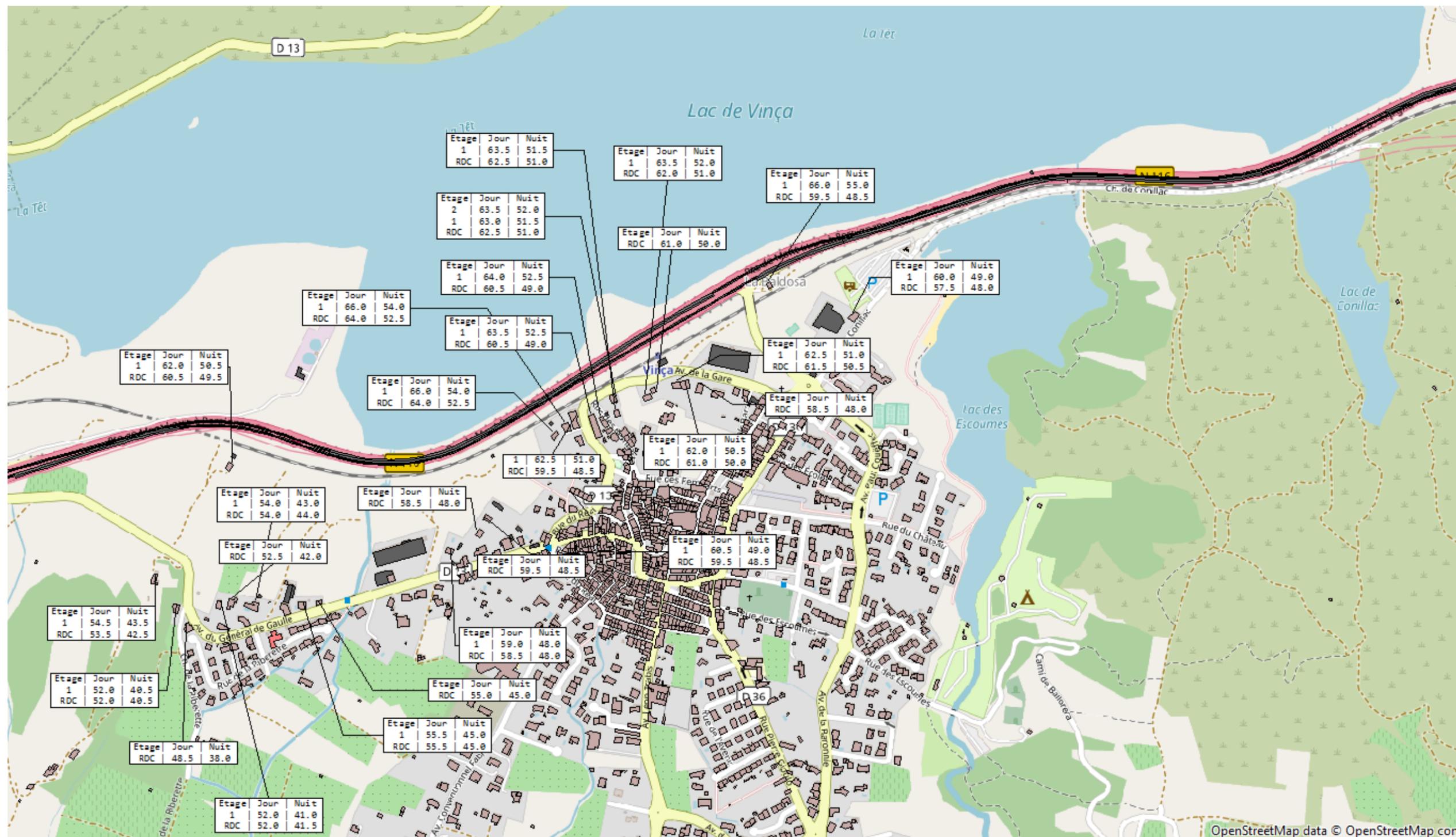


Figure 86 : Section 3- Vinça – Carte de calcul sur récepteurs en situation initiale 2019