

RN116



De la plaine à la montagne


Aménagement de la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach Commune de Ria-Sirach Département des Pyrénées Orientales



Tome 1

Dossier d'Enquête Publique préalable
à la Déclaration d'Utilité Publique

Auteurs des études

	Bureau d'étude	Personne en charge du dossier	
Rédaction du dossier de DUP	L'empreinte verte 10 rue du Docteur Robert Jullien 13012 MARSEILLE Tél : 06 84 92 13 51	Florence BELLEMARE, gérante et cheffe de projet	

Suivi des modifications

Indice	Date	Détail des modifications
A	05/07/2023	Dossier minute
B	11/09/2023	Compléments mineurs

Chapitre 1 Informations juridiques et administratives..... 5

1	L'enquête publique	5
1.1	Cadre de l'enquête publique.....	5
1.1.1	L'absence d'incidences environnementales significatives.....	5
1.1.2	L'absence de maîtrise foncière	5
1.2	Objet de l'enquête publique	5
1.3	Déclaration d'Utilité Publique valant déclaration de projet	5
1.4	Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité	5
2	Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération et déroulement de l'enquête	6
3	Textes régissant l'enquête publique préalable à la DUP	7

Chapitre 2 Notice explicative 9

1	Le maître d'ouvrage du projet	9
2	Objectifs de l'aménagement de la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach	9
2.1	L'aménagement de l'itinéraire de Perpignan à Bourg-Madame.....	9
2.2	Les objectifs de l'aménagement dans la traversée de Ria-Sirach	9
3	Les caractéristiques de la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach	10
3.1	Le trafic.....	10
3.2	L'accidentologie	10
3.3	La géométrie.....	10
4	Caractéristiques les plus importantes de l'opération.....	11
4.1	Descriptif du projet	11
4.2	Caractéristiques géométriques principales.....	13
4.2.1	Tracé et profils en long et en travers	13
4.2.2	Visibilités	13
4.2.3	Assainissement routier	14
4.2.4	Modes doux	14
4.2.5	Eclairage public	14
5	Conditions d'insertion du projet dans l'environnement	14
5.1	Le contexte urbain.....	14
5.2	Le contexte environnemental	14
5.2.1	Les eaux superficielles	14
5.2.2	Les eaux souterraines	15
5.2.3	Risques naturels.....	15
5.2.4	Milieu naturel	15
5.2.5	Nuisances	15
5.2.6	Déchets et matériaux issus du chantier	16
5.2.7	Patrimoine culturel et paysage	16
5.3	Les variantes d'aménagement	17
5.3.1	Description des variantes.....	17
5.3.2	Comparaison des variantes.....	19
5.3.3	Choix de la variante	21

6	Justification de l'utilité publique du projet	21
6.1	Les avantages de l'aménagement	21
6.2	Les inconvénients	21
6.3	Bilan socio-économique de l'aménagement.....	22
6.4	Justification de l'utilité publique du projet d'aménagement.....	22

Chapitre 3 Plan de situation 23

Chapitre 4 Plan général des travaux..... 24

Chapitre 5 Estimation des dépenses 25

Chapitre 6 Annexes 26



Chapitre 1 Informations juridiques et administratives

Le présent chapitre a pour objet d'informer le public sur la procédure d'enquête publique : pourquoi le projet d'aménagement est-il soumis à enquête publique ? comment se déroule cette enquête ? quelles sont les conséquences de cette enquête ? ...

1 L'enquête publique

1.1 Cadre de l'enquête publique

1.1.1 L'absence d'incidences environnementales significatives

Le projet d'aménagement de la RN116 à Ria-Sirach ne constitue pas une opération susceptible d'affecter l'environnement. En effet, s'agissant d'un aménagement routier ponctuel de sécurité, le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas par l'autorité environnementale, déposé le 11 avril 2023. Dans sa décision n° F-076-23-C-0071 du 26 avril 2023 (cf annexe 2), l'autorité environnementale a exempté d'évaluation environnementale le projet d'aménagement, sous réserve de la prise en compte des améliorations précisées dans sa décision (traitement des eaux pluviales avant rejet).

1.1.2 L'absence de maîtrise foncière

L'Etat, maître d'ouvrage du projet, ne dispose pas de l'intégralité du foncier nécessaire à la réalisation du projet ; le recours à l'expropriation pourrait ainsi s'avérer nécessaire, ce qui n'est possible que si le projet est déclaré d'utilité publique (article L110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

1.2 Objet de l'enquête publique

L'enquête publique est préalable :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux nécessaires à l'aménagement de la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach,
- à l'enquête parcellaire.

Le dossier d'enquête publique est présenté en deux tomes :

- Tome 1 : dossier d'enquête publique pour la Déclaration d'Utilité Publique ;

- Tome 2 : dossier d'enquête parcellaire

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par l'article L.110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et les articles suivants.

Selon l'article R131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, « lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ». **Par conséquent, la présente enquête publique porte à la fois sur la demande de déclaration d'utilité publique et sur l'enquête parcellaire qui en est sa conséquence.**

Le projet étant réduit, il n'est soumis à aucune autre procédure (demande d'autorisation environnementale unique par exemple).

1.3 Déclaration d'Utilité Publique valant déclaration de projet

Le projet sera déclaré d'utilité publique par arrêté du Préfet des Pyrénées Orientales au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable et publiée au recueil des actes administratifs. En cas de contestation, l'acte déclaratif pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif dans le délai de deux mois à compter de sa publication au dit recueil.

Les éventuelles expropriations étant poursuivies au bénéfice de l'Etat, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) tient lieu de déclaration de projet comme le prévoit l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Elle mentionne l'objet du projet tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête publique et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'utilité publique. Elle prend en considération le résultat de la consultation du public via l'enquête publique. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

L'acte déclarant l'utilité publique précise le délai accordé pour réaliser l'expropriation, qui sera de cinq ans.

1.4 Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité

Les acquisitions foncières seront effectuées par l'Etat.

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, après la procédure d'enquête parcellaire.

Le projet concerne des parcelles cadastrales publiques et privées. Afin d'assurer la maîtrise foncière, des acquisitions sont nécessaires. Dans le cas où la voie amiable ne pourrait aboutir, ces acquisitions seront réalisées par recours à la voie de l'expropriation sur le fondement de l'utilité publique du projet.

L'enquête parcellaire qui vise à définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et à appeler leurs propriétaires à faire valoir leurs droits.

A l'issue de l'enquête, le Préfet d'Occitanie prendra un arrêté déclarant cessibles les parcelles ou parties de parcelles nécessaires au projet (article R.132-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

A défaut d'accord amiable avec les propriétaires concernés, la procédure judiciaire d'expropriation sera menée conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Dans ce cas, c'est au juge de l'expropriation qu'il reviendra de prendre une ordonnance d'expropriation et de fixer les montants des indemnités à verser aux propriétaires.

L'ordonnance d'expropriation acte le transfert de propriété à l'Etat.

2 Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération et déroulement de l'enquête ¹

✓ *Le projet avant l'enquête*

La concertation publique pour l'aménagement de la traversée Ria-Sirach s'est tenue du 19 novembre au 22 décembre 2021. Les modalités de la concertation publique ont été définies sous l'égide du sous-préfet de Prades, en concertation étroite avec le maire de Ria-Sirach. La concertation s'est déroulée de la manière suivante :

- une présentation en conseil municipal le 26 novembre 2021,
- une information du public par voie d'affichage et parution dans la presse, le dossier étant consultable en mairie et sur internet,
- un courrier adressé aux habitants des maisons directement concernées,
- une permanence de la DREAL sur place le 30 novembre.

✓ *Le déroulement de l'enquête publique*

⇒ *Organisation et ouverture*

Le projet portant sur le territoire des Pyrénées Orientales, l'enquête est ouverte et organisée par l'autorité compétente, le Préfet des Pyrénées Orientales (art R.112-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

⇒ *Désignation du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête*

Le Préfet des Pyrénées Orientales saisit le président du Tribunal Administratif de Montpellier en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur (art R.123-5 du code de l'environnement). Celui ou celle-ci est désigné(e), après que le Préfet a adressé au président du Tribunal Administratif une demande qui

précise l'objet de l'enquête, la période d'enquête proposée, ainsi que la notice de présentation du projet (art R.123-8 du code de l'environnement).

Le président du Tribunal Administratif, ou le magistrat délégué par lui à cette fin, désigne dans un délai de quinze jours un commissaire enquêteur.

Dès la désignation du commissaire enquêteur, le Préfet des Pyrénées Orientales lui adresse une copie du dossier complet soumis à enquête publique en format papier et en format numérique.

⇒ *Contenu de l'arrêté d'ouverture d'enquête*

L'opération ne concernant que le territoire de Ria-Sirach, l'enquête est ouverte à la mairie de cette commune (R112-9 du code de l'expropriation).

Le préfet, après avoir consulté le commissaire enquêteur, prévoit les conditions d'ouverture et de déroulement de l'enquête publique.

L'arrêté d'ouverture de l'enquête définit :

- l'objet de l'enquête,
- la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée, qui ne peut être inférieure à quinze jours,
- les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet. Ce registre, à feuillets non mobiles, est coté et paraphé par le commissaire enquêteur.
- le lieu où siègera le commissaire enquêteur ;
- s'il en existe un, l'adresse du site internet sur lequel les informations relatives à l'enquête pourront être consultées.

⇒ *Publicité de l'enquête*

Conformément à l'article R112-14 du code de l'expropriation, le préfet qui a pris l'arrêté prévu à l'article R. 112-12 fait procéder à la publication, en caractères apparents, d'un avis au public l'informant de l'ouverture de l'enquête dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département des Pyrénées Orientales. Cet avis est publié huit jours au moins avant le début de l'enquête. Il est ensuite rappelé dans les huit premiers jours suivant le début de celle-ci.

Huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'avis est, en outre, rendu public par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, dans la commune de Ria-Sirach. Cette mesure de publicité peut être étendue à d'autres communes (article R112-15). Son accomplissement incombe au maire de Ria-Sirach qui doit le certifier.

✓ *Durée de l'enquête*

La durée de l'enquête publique est fixée par le Préfet des Pyrénées Orientales. Cette durée ne peut être inférieure à quinze jours.

¹ En l'absence d'indication, tous les articles cités sont des articles du code l'expropriation pour cause d'utilité publique.

✓ **Déroulement de l'enquête**

⇒ *Observations formulées au cours de l'enquête (Article R112-17)*

Pendant le délai fixé par l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête, les observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées, par toute personne intéressée, directement sur les registres d'enquête, ou être adressées par correspondance, au lieu fixé par cet arrêté, au commissaire enquêteur.

Toutes les observations écrites sont annexées au registre disponible sur les lieux de l'enquête (mairie de Ria-Sirach). Ces observations sur l'utilité publique de l'opération sont également reçues par le commissaire enquêteur au lieu, jour et heure annoncés par l'arrêté préfectoral.

⇒ *Clôture de l'enquête (Articles R112-18 à R112-23)*

A l'expiration du délai de l'enquête, le registre d'enquête est clos et signé par le maire. Le maire en assure la transmission, dans les vingt-quatre heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées sur l'utilité publique du projet, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée. Le commissaire enquêteur donne son avis sur l'emprise des ouvrages projetés, et dresse le procès-verbal de l'opération après avoir entendu toutes les personnes susceptibles de l'éclairer.

Le commissaire enquêteur transmet le dossier et les registres assortis des rapports énonçant ses conclusions au préfet qui a pris l'arrêté des Pyrénées Orientales.

Le préfet des Pyrénées Orientales dresse un procès-verbal clôturant cette procédure dans le mois qui suit la fin de l'enquête.

Une copie du rapport dans lequel le commissaire enquêteur énonce ses conclusions motivées est déposée à la mairie de Ria-Sirach et en préfecture des Pyrénées Orientales.

✓ **Déclaration d'utilité publique (Article R121-1) et arrêté de cessibilité (Article R132-1)**

Au vu des conclusions du commissaire-enquêteur, le préfet déclare par arrêté, l'utilité publique du projet et la cessibilité des propriétés nécessaires aux travaux d'aménagement.

3 Textes régissant l'enquête publique préalable à la DUP

Le projet a été analysé selon la législation française et notamment vis-à-vis des codes l'environnement et du patrimoine.

S'agissant d'aménagements relatifs à une infrastructure routière et au regard du contexte environnemental du projet, certains textes spécifiques ont également été vérifiés. Il s'agit des textes suivants :

✓ **Textes relatifs à la protection de la nature**

- le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 210-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),
 - L. 300-1 et suivants (relatifs aux espaces naturels),
 - L. 341-1 et suivants (relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
 - L. 411-1 et suivants (relatifs au patrimoine naturel),
 - R. 211-108 (relatif à la définition des zones humides)
- la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, partiellement abrogée et codifiée, relative à la protection de la nature,
- la loi modifiée n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, modifiant le code rural, le code de l'urbanisme, le code des collectivités territoriales, et partiellement codifiée au code de l'environnement,
- la Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages,
- la loi n°2019-773 du 24 juillet 2019 portant création de l'Office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations des chasseurs et renforçant la police de l'environnement,
- les arrêtés régionaux et nationaux fixant les listes d'espèces animales ou végétales protégées.

✓ **Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux paysages**

- le code du patrimoine et notamment ses articles :
 - L. 521-1 et suivants (relatifs à l'archéologie préventive),
 - L. 531-14 et suivants (relatifs aux découvertes fortuites),
 - L. 611-1 et suivants (relatifs aux monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables et qualité architecturale),
- le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 341-1 et suivants (relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
 - L. 350-1 et suivants (relatifs aux paysages).

✓ **Textes relatifs à l'eau**

- le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - o L. 210-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),
 - o L. 211-1 et R. 211-1 et suivants (relatifs à la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau).
- Le décret n°2020-828 du 30 juin 2020 modifiant la nomenclature et la procédure en matière de police de l'eau.

✓ **Textes relatifs au bruit**

- le code de l'environnement et notamment ses articles L. 571-1 et suivants et R. 571-1 à R. 572-11 (relatifs au bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre), transcription de l'article 12 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit,
- l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,
- l'arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,
- la circulaire du 12 juin 2001, relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des Points Noirs de Bruit,
- la circulaire du 25 mai 2004, relative au bruit des infrastructures de transport terrestre et à la résorption des points noirs bruits.

✓ **Textes relatifs à la pollution de l'air et à la protection de la santé**

- le code de l'environnement et notamment ses articles L. 220-1 et suivants (relatifs à l'air),
- la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et notamment son article 19 complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement,
- la circulaire n° 2000-61 du 3 février 2000 relative au guide de lecture et d'analyse du volet sanitaire des études d'impact,
- le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites,
- le décret n°2003-1085 du 12 novembre 2003 portant transposition de la directive 2002/3/CE du Parlement Européen et du Conseil du 12 février 2002 et modifiant également le décret n° 98-360 du 6 mai 1998,
- la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières,
- Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

✓ **Textes relatifs aux procédures d'enquêtes publiques préalables à la DUP**

- le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles R. 112-4 et suivants relatifs au contenu du dossier d'enquête publique,
- la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux d'aménagement et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales pour ce qui concerne la concertation inter-administrative,
- le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
- le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale,
- l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes,
- l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 et le décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes,
- Décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

Chapitre 2 Notice explicative

1 Le maître d'ouvrage du projet

Le projet présenté à l'enquête est porté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie, service déconcentré du Ministère de la Transition écologique et solidaire. Elle est placée sous l'autorité du préfet de Région.

Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires
DREAL Occitanie
Direction Transports
Département Maîtrise d'Ouvrage des Routes Nationales
Division Est
520 allée Henri II de Montmorency
CS 69007
34064 Montpellier - Cedex 02
<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/>

Les principales missions de la DREAL sont :

- le pilotage et la mise en œuvre régionale des politiques de développement durable et d'aménagement durable du territoire, notamment en matière de transport, de logement, d'environnement et de prévention des risques naturels et technologiques,
- l'appui aux autorités administratives compétentes en matière d'environnement sur les plans, programmes et projets,
- la promotion de la participation des citoyens dans l'élaboration des projets ayant une incidence sur l'environnement ou l'aménagement du territoire,
- la contribution à l'information, la formation, et l'éducation des citoyens sur les enjeux du développement durable et à leur sensibilisation aux risques,
- le pilotage des moyens humains et financiers des services déconcentrés de l'État qui portent les politiques publiques du Ministère de la Transition écologique et solidaire en région.

2 Objectifs de l'aménagement de la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach

2.1 L'aménagement de l'itinéraire de Perpignan à Bourg-Madame

La Route Nationale 116, longue d'une centaine de kilomètres, relie l'agglomération perpignanaise à Bourg-Madame près de la frontière franco-espagnole.

L'Etat a pour ambition d'améliorer les conditions de circulation de cet axe routier tout en assurant un désenclavement des territoires traversés.

Les aménagements se composent de différentes opérations réparties sur deux tronçons :

- La section entre Ile sur Têt et Prades
- La section entre Prades et Andorre.

Pour la section entre Prades et Andorre, les objectifs recherchés sont :

- Améliorer la sécurité routière de la traversée de 3 villages (dont la traversée de Ria-Sirach) pour les riverains et pour les usagers de l'infrastructure ;
- Réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie des habitants ;
- Fiabiliser les temps de parcours sur l'itinéraire.

Dans ce cadre, le réaménagement de la géométrie de la route en traversée de la commune de Ria-Sirach a été retenu comme l'une des opérations prioritaires de la section Prades-Andorre.

2.2 Les objectifs de l'aménagement dans la traversée de Ria-Sirach

Le projet d'aménagement doit permettre d'améliorer et sécuriser les conditions de traversée du village de Ria-Sirach au bénéfice des usagers et des riverains.

Il est donc prévu :

- la création d'un barreau neuf de la RN116 au sud du front bâti permettant le report du trafic routier en dehors de la section urbaine étroite du village,
- l'aménagement d'un carrefour sécurisé avec la RD26a (route de la Coste de Sirach),
- le réaménagement de la section de RN116 déportée, en voie à sens unique Est-Ouest, avec aménagements piétons, reclassée dans le domaine communal.

L'aménagement nécessite la démolition de 6 bâtiments: 5 bâtis à usage d'habitation et un ancien bâtiment de réparation automobile, utilisé comme habitation et hangar de stockage de matériel agricole.

Quatre variantes d'aménagement ont été présentées lors de la concertation publique qui s'est tenue du 19 novembre au 22 décembre 2021. Le projet retenu est celui qui a recueilli le plus d'avis favorables lors de la concertation.

3 Les caractéristiques de la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach

3.1 Le trafic

Située à quelques kilomètres en amont de Prades, la traversée de la commune de Ria-Sirach est dans une zone où la RN116 admet le trafic le plus important de l'itinéraire. Le trafic moyen journalier avoisine les 10 600 véhicules par jour avec un taux de poids-lourds de 4 %.

Les comptages réalisés sur la RN116 montrent des pointes de trafic fortement marquées avec des niveaux de trafic entre 500 et 600 véhicules par heure en heure de pointe du soir (entre 17h et 18h dans les deux sens) et entre 11h et 12h vers l'ouest.

3.2 L'accidentologie

Un accident mortel a eu lieu le 8 octobre 2020 : une jeune fille de 22 ans (la serveuse du restaurant La Casa d'Arria) a été renversée par un camion en plein cœur du village de Ria-Sirach. Le camion était à l'arrêt pour laisser passer un autre poids-lourd venant en sens inverse ; au redémarrage, la conductrice du camion n'a pas vu la serveuse qui traversait la route à ce moment (la terrasse et le restaurant sont de part et d'autre de la RN). Depuis, le restaurant a supprimé sa terrasse et un aménagement de sécurité a été réalisé : abribus protégé par des rambardes rouges pour augmenter leur visibilité (photos ci-après).

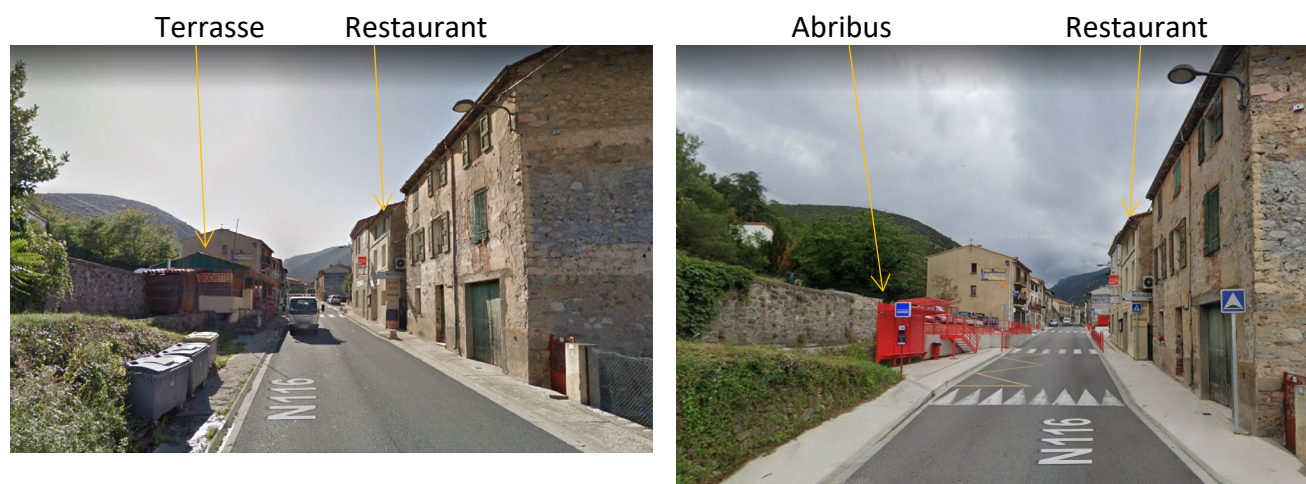


Photo google street en septembre 2018

Photo google street en juin 2023

Figure 1 : configuration accidentogène de la traversée de Ria-Sirach

Précédemment, sur la période 2011-2015, dans la traversée de la commune de Ria-Sirach, aucun accident n'avait été recensé. Un accident impliquant deux véhicules légers (VL) a eu lieu au niveau de la sortie Est de la commune. Le bilan était d'un blessé hospitalisé.

Sur le temps long, l'accidentologie reflète mal la dangerosité de la traversée de Ria-Sirach. En effet, les riverains et usagers du secteur connaissent très bien la dangerosité du site et évitent de circuler à pied

ou à vélo sur la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach. Les stratégies d'évitement adoptées par les usagers limitent le nombre d'accidents.

3.3 La géométrie

La RN116 est une route à une chaussée bidirectionnelle. Elle est prioritaire hors agglomération entre Prades et Bourg-Madame. Sur le tracé de la traversée de Ria, elle est prioritaire sur le Chemin de la Tuilerie et la Traversée de Sirach.

De manière générale, elle n'est pas isolée de son environnement immédiat car les accès riverains sont autorisés.

La traversée de Ria s'effectue sur une portion en courbe puis contre-courbe, dans un secteur urbanisé délimité par deux fronts bâtis. Le profil de la voirie se caractérise du Nord vers le Sud, par :

- Un trottoir en béton d'une largeur d'environ 1 m
- Une bordure basse avec côté en biais couplée à un caniveau presque plat (ce qui autorise son franchissement)
- Une chaussée bidirectionnelle en enrobé d'une largeur de 6 m environ, sans marquage au sol de délimitation des voies
- Une bordure basse avec côté en biais couplée à un caniveau presque plat
- Un trottoir en béton d'une largeur inférieure 1 m

Ce profil de voirie ne permet pas un croisement facile entre les véhicules, notamment entre deux poids lourds. Dans un secteur à fort trafic (jusqu'à 600 véhicules par heure en heure de pointe du soir), les difficultés engendrées ont pour effet de perturber l'écoulement du trafic et de créer des problèmes de sécurité. Les problèmes de sécurité sont accentués par une emprise très faible des trottoirs, et par les entrées de garages, localisées notamment sur le secteur Ouest, qui génèrent des manœuvres sur la RN116.



Figure 2 : poids-lourd dans la section de RN116 la plus étroite

Les trottoirs et bordures présentent des signes d'usure et de dégradation. Plusieurs bordures sont en effet démolies par endroit, et le trottoir est fissuré sur de nombreuses portions. Le croisement de poids lourds est difficilement réalisable sur ce tronçon, et la mise en place de bordures A2 (bordures en place basses) permet leur franchissement. Les PL peuvent être amenés à empiéter sur le trottoir pour permettre le croisement, c'est ce qui explique ces signes de dégradation. Ces chevauchements de trottoir rendent les circulations piétonnes très inconfortables, voire dangereuses.

La géométrie souhaitée pour résoudre ces dysfonctionnements devra tendre vers un profil de chaussée plus large (7m) et des trottoirs de 1,5m de large (profil type suivant).

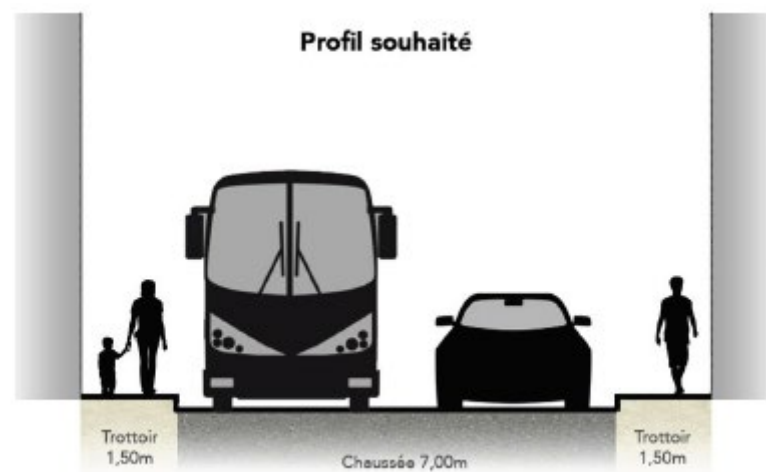


Figure 3 : Profil souhaité de la RN116

Ponctuellement, à l'est de la section étroite en courbe, un marquage en zébras est réalisé sur un peu plus de 40 mètres (photo google street view ci-après).



Figure 4 : zébras interdisant le stationnement avant la section étroite de la RN116

Cette signalisation est mise en place sur une portion où la chaussée est élargie, au sein de la courbe qu'effectue la RN. L'élargissement permet un croisement plus confortable dans un secteur contraint, et l'aménagement est censé dissuader tout automobiliste de stationner ou de s'arrêter sur cette zone, ce qui créerait des problèmes de sécurité avec de possibles collisions entre véhicules en mouvement et véhicules à l'arrêt.

4 Caractéristiques les plus importantes de l'opération

4.1 Descriptif du projet

Le projet prévoit de traiter la traversée de Ria-Sirach, en déviant l'actuelle RN116 sur une courte section, en requalifiant la chaussée existante, y compris en élargissant l'emprise par des acquisitions foncières et de bâti et en aménageant le carrefour entre la RN116 et la route de Sirach (RD26A) avec la création d'un giratoire. L'objectif est d'élargir la voie destinée aux véhicules pour faciliter leur croisement, et de proposer des cheminements plus larges aux piétons.

Il est donc prévu :

- La création du nouveau barreau routier
- La modification de l'actuelle RN116 (voie en sens unique classée dans le domaine routier communal et aménagements piétons)
- La création d'un giratoire RN116/RD26a/ancienne RN116 en sens unique.

A la place du carrefour en T actuel RN116/RD26a, le carrefour giratoire aménagé est à 4 branches. Cette nouvelle configuration vise à améliorer le cadre de vie des riverains en déviant le trafic vers la nouvelle RN116 à l'arrière du front bâti et modifier l'ancienne branche de la RN116 en route à sens unique (sens est-ouest) pour les riverains. Elle vise aussi à améliorer le tracé de la RN116 et d'élargir la chaussée avec la création de cette nouvelle branche (nouvelle RN116).

La planche en page suivante présente le tracé en plan du projet d'aménagement retenu. Il s'agit d'une représentation non définitive de l'aménagement, celui-ci pouvant encore faire l'objet d'adaptations au terrain.

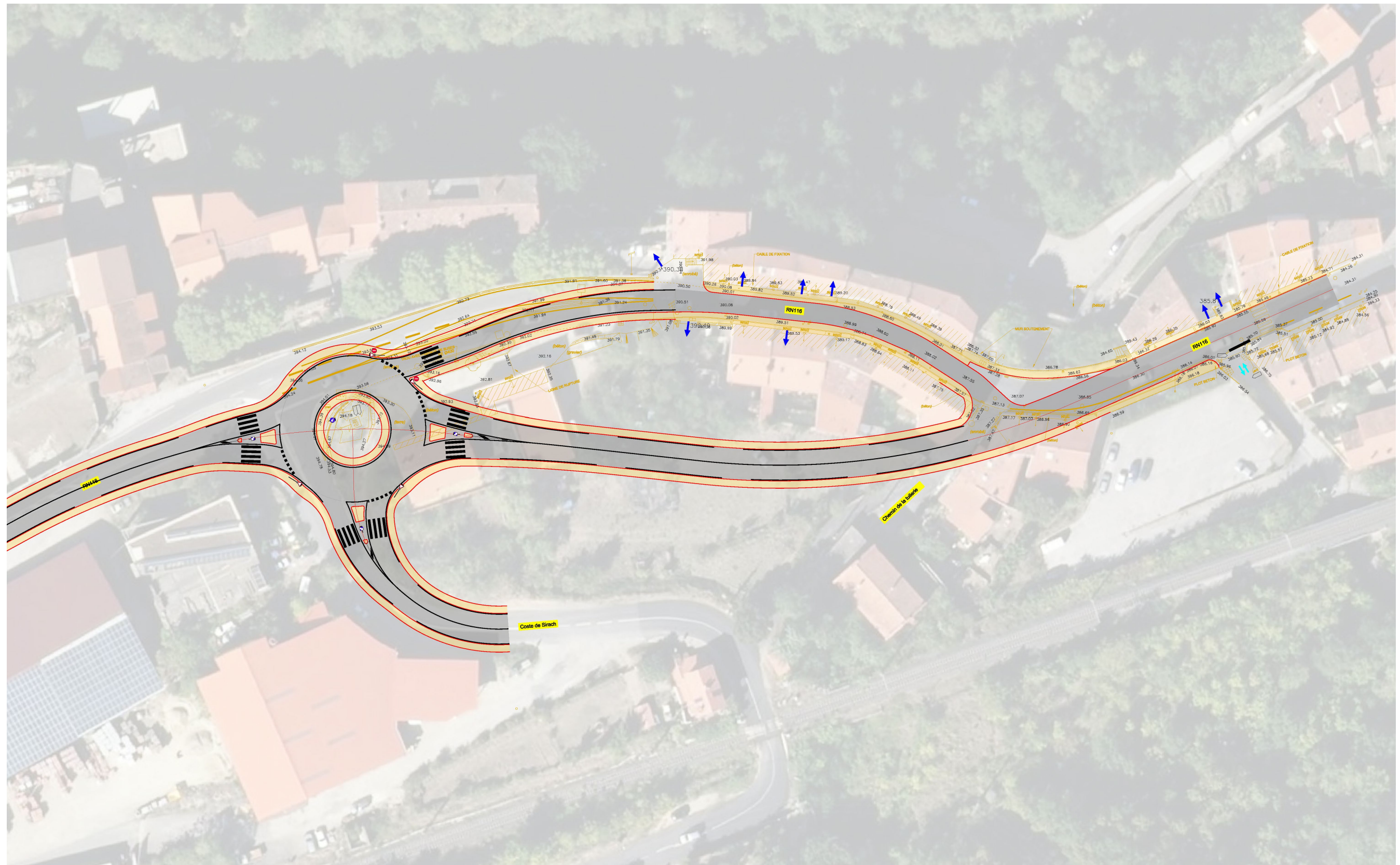


Figure 5 : aménagement routier prévu en l'état actuel des études (version non définitive)

4.2 Caractéristiques géométriques principales

4.2.1 Tracé et profils en long et en travers

Le tracé en plan du projet d'aménagement est synthétisé dans le tableau suivant :

Giratoire RN116/RD26A	RN116 OUEST	RD26A	RN116 EST (Nouvelle RN116)	RN116 EST (Ancienne RN116)
Rayon extérieur	15 m			
Largeur d'anneau	7 m			
Surlargeur franchissable	1,5 m			
Voies d'entrée	1	1	1	1
Voies de sortie	1	1	1	0
Largeur d'entrée	4 m	4 m	4 m	3,50m
Largeur de sortie	4 m	4 m	4 m	0
Rayon d'entrée	15 m	14 m	15 m	15 m
Rayon de sortie	20 m	20 m	18 m	0

Les profils en long ont des pentes maximales de 3% à 8% environ.

Le profil en travers correspond globalement au profil des voies existantes et maintenues en l'état sur lesquelles le projet se raccordera : chaussée à 2x1 voie et largeur des voies = 3,5 m.

Pour la section de RN116 requalifiée en sens unique, le profil en travers est modifié pour avoir une chaussée à sens unique, avec une largeur de chaussée de 3,5m, et des trottoirs élargis pour se raccorder aux bâtiments existants.

4.2.2 Visibilités

Les visibilités d'approche du carrefour giratoire ont été vérifiées pour une vitesse réglementaire de 50 km/h et de 30 km/h sur l'ancienne RN116.

✓ Visibilité sur la signalisation directionnelle

Un giratoire doit être rapidement identifié comme tel, bien avant les limites imposées par le calcul de la distance d'arrêt. Pour cela, il faut donner à l'utilisateur une bonne perception d'approche du carrefour : dispositions géométriques appropriées, pré-signalisation visible et lisible annonçant le plus explicitement possible le type d'aménagement abordé.

Le panneau de signalisation directionnelle de type D42b est un élément fondamental du processus d'identification du carrefour. La réglementation ne le rend pas obligatoire, mais il est conseillé de l'implanter systématiquement, sauf sur les branches très secondaires. Il doit alors être parfaitement visible ; dans le cas présent, la distance de lecture est de 88 m.

✓ Visibilité en approche sur le giratoire

Le conducteur doit disposer, à l'approche du giratoire, d'une visibilité au moins égale à la « distance de ralentissement ». Dans le cas présent, la visibilité est de 89,10m pour une vitesse de 50km/h sur la branche Ouest et la nouvelle RN116, et nécessite un dégagement de visibilité sur la branche RD26A. La visibilité est conforme à la distance du ralentissement égal à 38,08m pour une vitesse de 30km/h sur la branche RN116 EST (ancienne RN116)

Pour minimiser ce dégagement de visibilité sur la branche RD26A, une souplesse peut être appliquée en assurant à minima la visibilité à la distance d'arrêt sur les véhicules de la file d'attente prévisible.

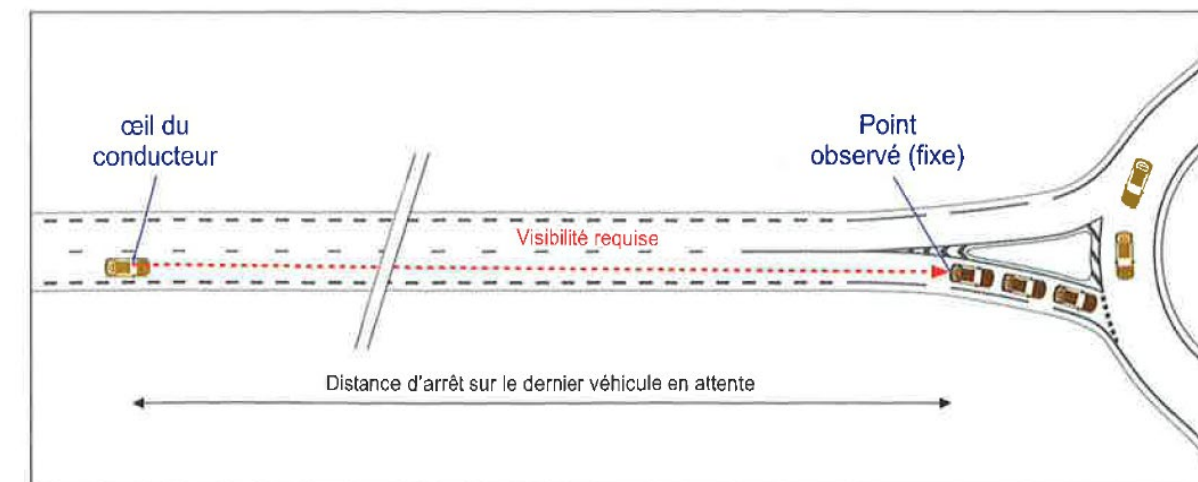


Figure 6 : Respect de la distance d'arrêt sur le dernier véhicule entrant

La visibilité sur le dernier véhicule en file d'attente de 2 véhicules est conforme à la distance d'arrêt de 54,59m à une vitesse de 50 km/h avec un dégagement de visibilité.

Pour plus de sécurité sur cette branche, le panneau signalant le giratoire sera avancé de 50m et donc positionné à 200m du carrefour.

✓ Visibilité de franchissement d'un giratoire

Les usagers qui abordent un carrefour giratoire doivent apercevoir les véhicules prioritaires suffisamment tôt pour leur céder le passage et éventuellement s'arrêter. Une grande distance de visibilité n'est toutefois pas nécessaire ; la vision complète sur le quart gauche de l'anneau à 15 m environ de l'entrée s'avère suffisante.

Dans le cas présent, le giratoire ne présentant pas de déclivité particulière ou de courbes importantes sur ses branches, la visibilité est considérée comme assurée sur le quart gauche de l'anneau pour chacune des branches d'entrée.

4.2.3 Assainissement routier

Les eaux de plate-forme routière existante sont récupérées par des grilles ou évacuées par les caniveaux en présence de trottoir pour finir dans le réseau enterré d'eau pluviale.

Pour la nouvelle RN116, ce sera le même principe, les eaux seront récupérées par les grilles du nouveau réseau enterré d'eau pluviale pour se raccorder sur le réseau existant à l'intersection avec l'ancienne RN116.

Aucun écoulement naturel n'est intercepté.

4.2.4 Modes doux

Des trottoirs sont aménagés au niveau du carrefour et en approche du carrefour sur les branches pour les riverains. L'ancienne RN116 est requalifiée pour les piétons (élargissement des trottoirs à 1,5m). L'existant étant dépourvu d'aménagement cyclable et de station de transport en commun, aucun équipement n'est prévu à cet égard.

4.2.5 Eclairage public

Les différentes zones considérées sont :

- Le carrefour giratoire en lui-même (chaussée) ;
- La branche RN116 EST (nouvelle RN116).

Une attention est portée à l'éclairage au niveau des passages piétons.

Venant à s'inscrire dans un environnement urbain dans la commune de Ria-Sirach, le carrefour giratoire supportera un éclairage public de type fonctionnel.

La nouvelle section de RN116 sera éclairée afin d'assurer une continuité d'éclairage public sur la RN116. L'objectif est d'éviter un « trou noir » entre deux secteurs éclairés.

5 Conditions d'insertion du projet dans l'environnement

5.1 Le contexte urbain

Sur la commune de Ria-Sirach, la RN116 chemine en rive droite de la vallée de la Têt. L'urbanisation s'est développée en haut de cette rive droite et le long de l'axe principal de circulation, la RN116.

Les secteurs traversés sont en zonages UA et UE dans le PLU, secteurs ouverts à l'urbanisation, à vocation respectivement d'habitat et économique.

La section étroite de RN objet de l'aménagement est bordée de bâtiments à usage de logements.

5.2 Le contexte environnemental

5.2.1 Les eaux superficielles

La RN116 actuelle franchit un cours d'eau canalisé en souterrain, le Correc de la Polit, affluent rive droite de la Têt, et est situé à 10m en amont d'un canal d'irrigation. Ce canal traverse le village en contre-bas de la RN, au nord ; ce canal longe la Têt et alimente l'usine hydroélectrique de Ria.

Le projet est situé en dehors de tout périmètre de zone humide.

Les eaux pluviales lessivant la chaussée seront récupérées dans un système d'assainissement pluvial routier et traitées de manière rustique avant rejet dans le milieu naturel. Ces dispositifs de traitement des eaux seront conformes aux règles de l'art. La création d'un réseau d'assainissement pluvial améliorera la gestion du risque de pollution des eaux superficielles.



Figure 7 : eaux superficielles

5.2.2 Les eaux souterraines

La zone de projet est au-dessus de la masse d'eau souterraine superficielle : les Calcaires primaires du Synclinal de Villefranche et Fontrabieuse (FRDG126). Cette masse d'eau est à dominante sédimentaire et les écoulements sont de type karstique en nappe libre. La zone non saturée peut être très épaisse en raison de l'importance du relief mais elle ne bénéficie d'aucune protection superficielle : cette masse d'eau est donc très vulnérable.

Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable (captages en amont de Ria-Sirach).

L'aménagement routier prévoit le traitement des eaux pluviales de la chaussée avant rejet dans le milieu naturel. Par conséquent, le projet est sans effet sur le risque de pollution des eaux souterraines.

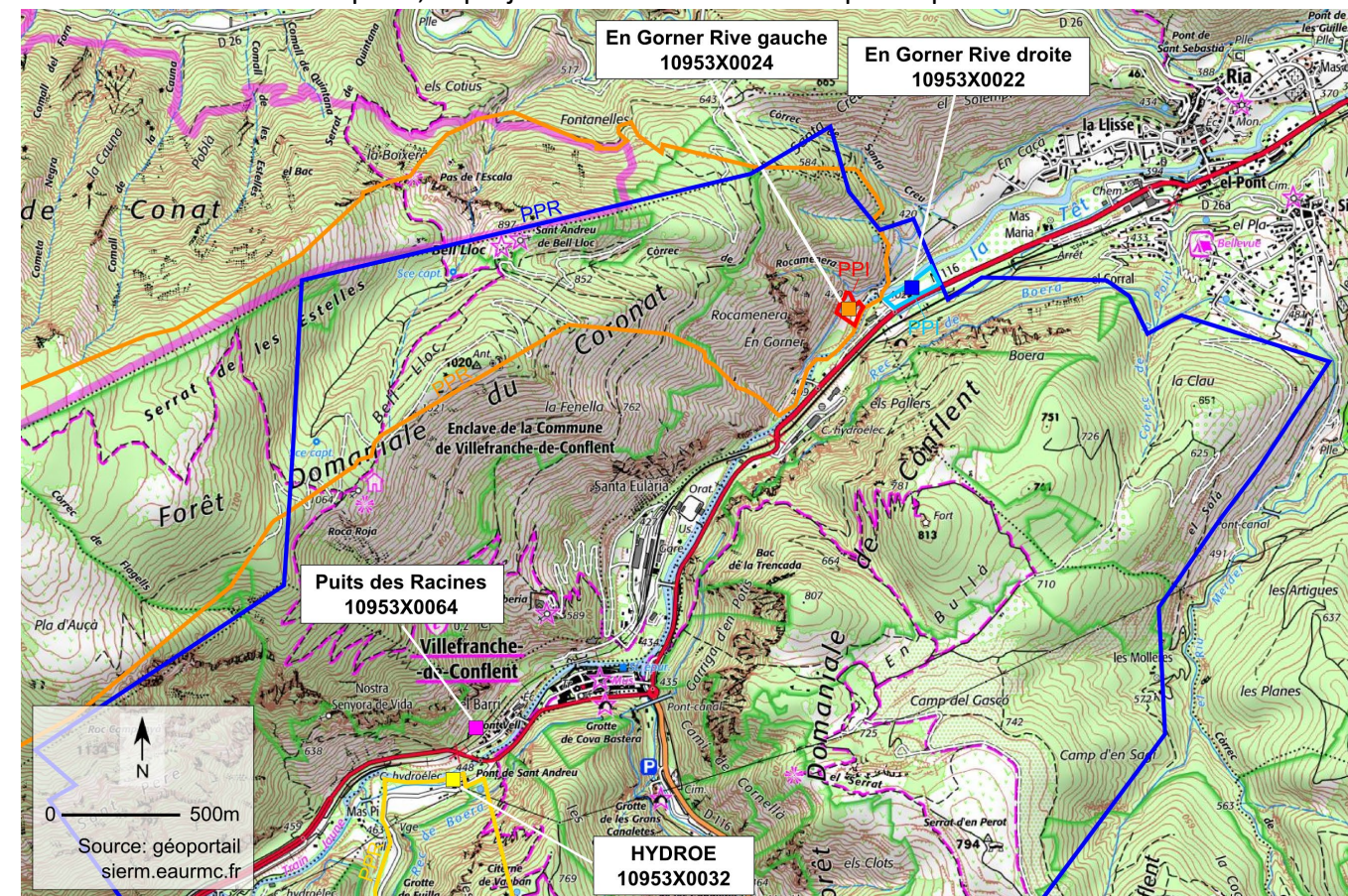


Figure 8 : eaux souterraines

5.2.3 Risques naturels

La zone de projet est située en dehors de tout secteur à risque et notamment en dehors de la zone d'expansion des crues de la Têt.

5.2.4 Milieu naturel

Les habitats naturels sont majoritairement de faible intérêt et composés d'habitats très rudéralisés. Vis-à-vis de la faune, les jardins de Ria-Sirach pourraient être fréquentés par des moineaux domestiques et rougequeues noirs, les tarentes de Maurétanie et ponctuellement le lézard catalan ou des murailles, toutes ses espèces sont communs et d'enjeu faible ; les combles des bâtiments pourraient être occupés par des chauves-souris.

Une fois les bâtiments acquis, des inventaires permettront de qualifier le niveau d'enjeu et préciser, si besoin, les mesures d'évitement et de réduction des impacts à mettre en place.

Si besoin, le calendrier des travaux sera adapté aux enjeux écologiques (travaux à réaliser en dehors des périodes de reproduction/hibernation de la faune).

5.2.5 Nuisances

Le trafic routier (trafic en JOB : 10 600 veh./jour) entraîne des nuisances sonores qui font l'objet d'une cartographie stratégique du bruit par les services de l'Etat. Une étude acoustique a permis de caractériser l'état initial acoustique (carte ci-après) : les habitations situées de part et d'autre de la RN116, dans la partie étroite de la traversée, sont soumises à une ambiance sonore non modérée (>70dB(A)), du fait de la proximité de la RN116 et de la forme urbaine de rue en U (réverbération du bruit sur les façades). Les autres bâtiments éloignés de la RN116 sont en ambiance sonore modérée. Le déport de la RN116 au sud du tracé actuel permettra d'améliorer significativement l'ambiance sonore pour 6 habitations à minima.



Figure 9 : mesures de bruit aux abords de la RN116

Lorsque le projet sera définitivement établi sur le fond topographique, une modélisation acoustique sera réalisée afin de déterminer la situation future et la nécessité ou non de prévoir des protections acoustiques (revêtement routier absorbant à privilégier, vitesse limitée à 50km/h, isolation de façade si besoin pour les bâtiments soumis à une augmentation des nuisances sonores malgré les mesures de réduction prises à la source).

Après réalisation de l'aménagement, un suivi de l'efficacité des mesures sera réalisé.

5.2.6 Déchets et matériaux issus du chantier

✓ Traitement des terres

En cas de matériaux pollués, notamment au niveau de l'ancien garage, le terrain sera dépollué et les matériaux extraits seront traités dans le cadre de filières agréées.

✓ Traitement des produits de démolition

Le projet conduira à la démolition de 6 bâtiments. Des diagnostics seront réalisés avant leur démolition qui comprendront notamment la recherche de mûres et de plomb dans les bois, peintures et canalisations. Les matériaux de démolition seront traités dans des filières agréées.

5.2.7 Patrimoine culturel et paysage

La zone de projet intercepte les périmètres de protection des monuments historiques de Ria-Sirach ; ils sont visibles depuis la RN116 actuelle. Ces monuments ne seront toutefois pas visibles depuis le futur barreau routier, le relief et les bâtiments constituant un écran visuel (cf illustration ci-contre).

Le paysage aux abords de la RN116 est dégradé dans la traversée de Ria-Sirach. En effet, la RN116 est devenue au fil du temps et de l'augmentation du trafic, source de nuisances. Ses rives, enserrées dans les maisons, sont désertées, seuls quelques commerces subsistent mais en dehors de la zone très étroite objet du présent aménagement.

La modification du tracé va améliorer la situation et permettre une reconquête urbaine du front bâti existant.

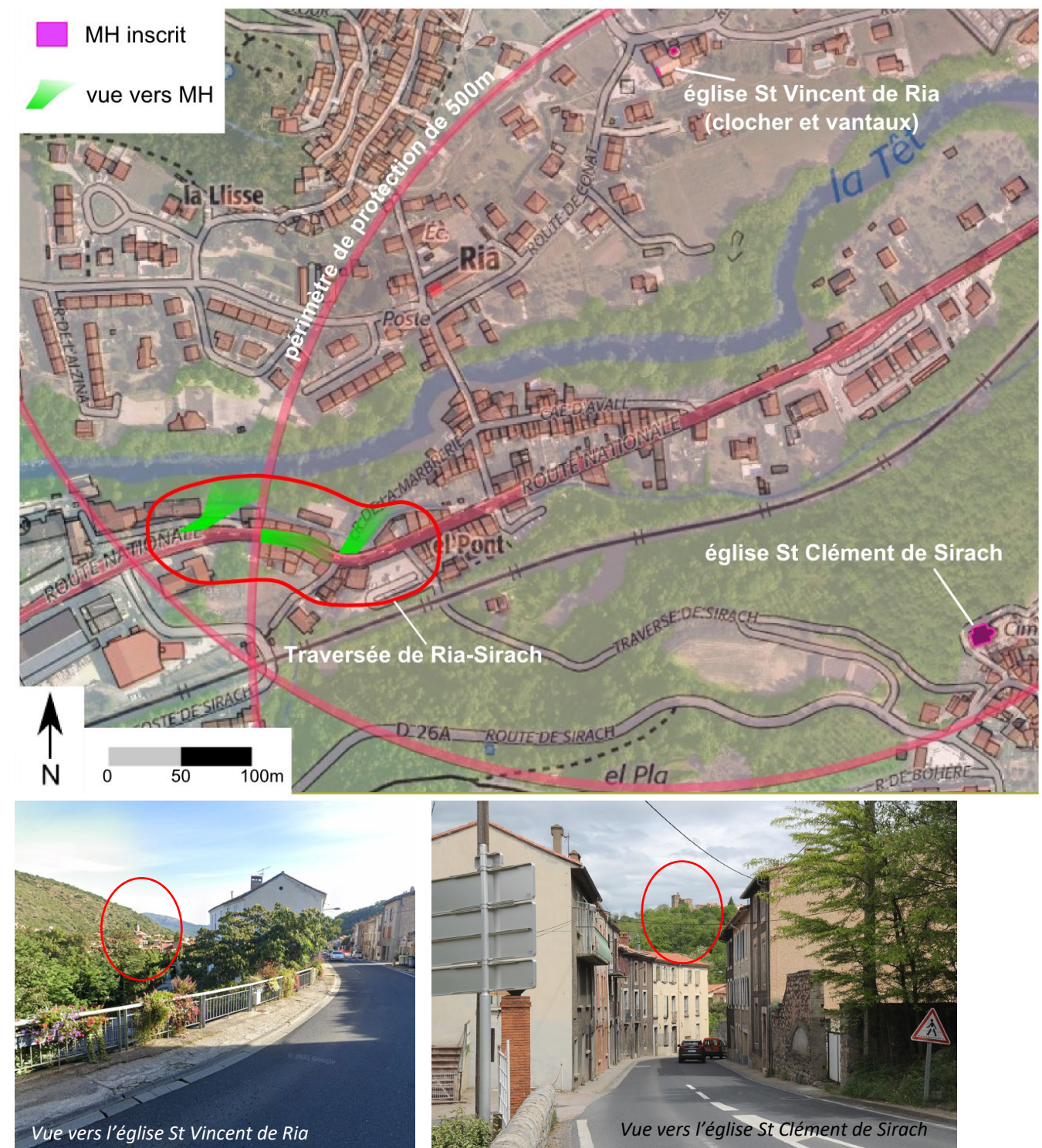


Figure 10 : monuments historiques aux abords du projet

5.3 Les variantes d'aménagement

5.3.1 Description des variantes

VARIANTE 1A : Cette variante prévoit un élargissement de la RN116 côté sud, avec entre autres la démolition du bâti existant (dégagement d'un espace de 820 m²).

Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes : parcelles 498, 501, 507, 508, 651 et 650.

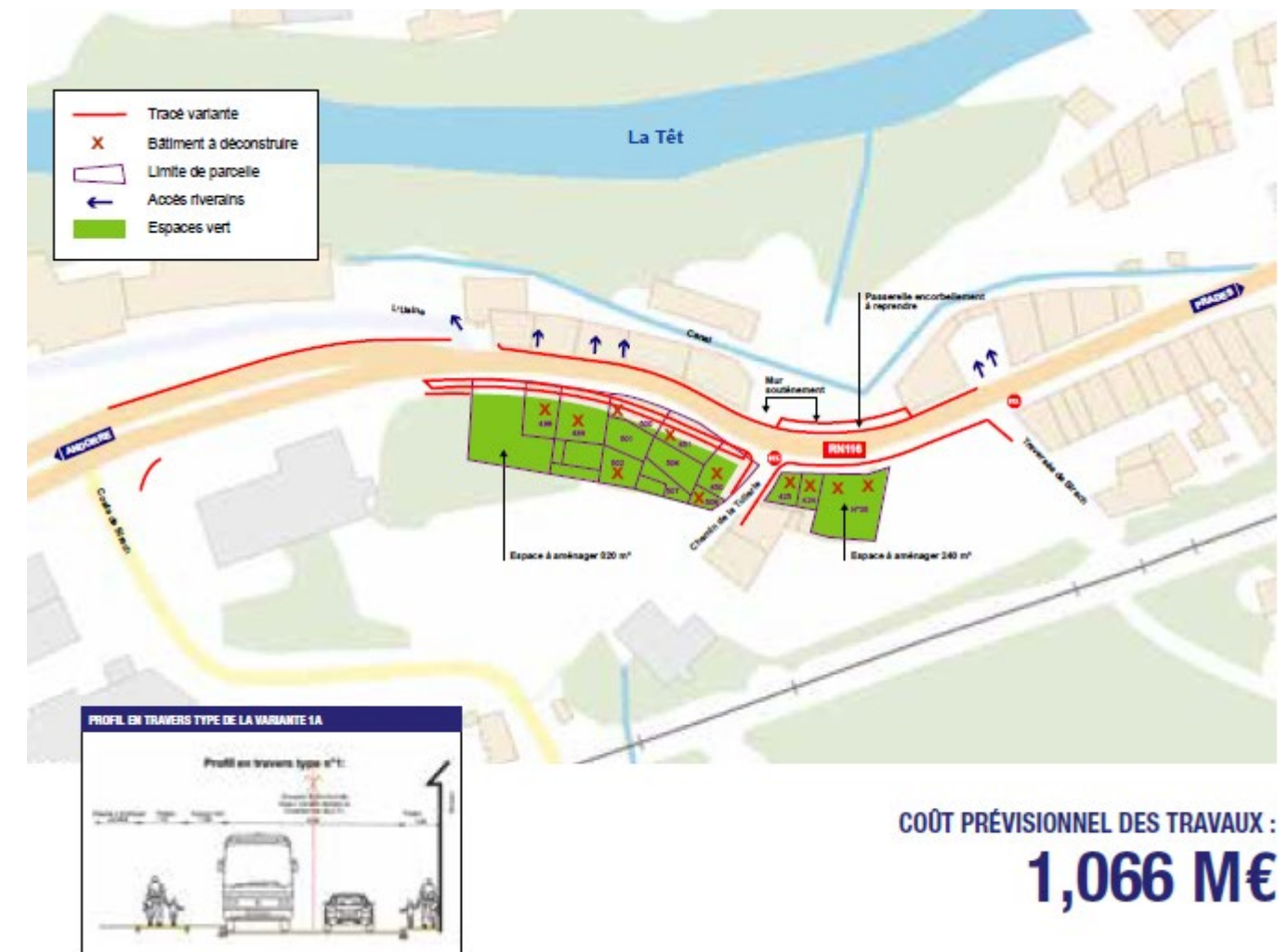
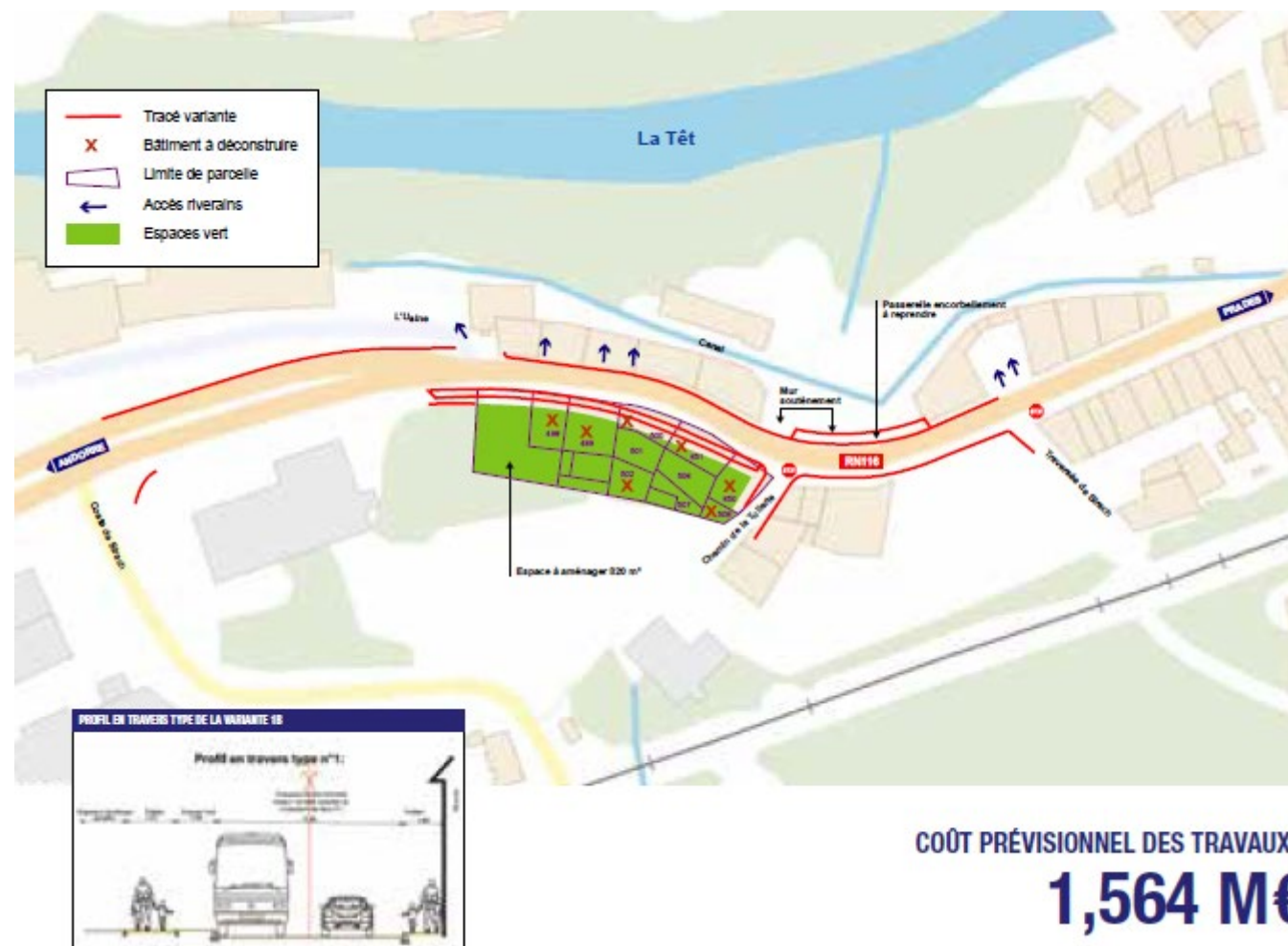
L'élargissement de la RN116 se poursuit ensuite au nord, nécessitant l'élargissement de l'ouvrage existant par encorbellement (travaux de génie civil).

VARIANTE 1B : La variante 1B correspond au même principe que la variante 1A.

Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes : parcelles 498, 501, 507, 508, 651 et 650.

Afin d'éviter les travaux de génie civil de renforcement de l'encorbellement existant, l'élargissement de la RN116 est prolongé au sud et nécessite des démolitions sur les parcelles supplémentaires suivantes : parcelles 424, 425, 35.

La démolition du bâti dégage un espace de 1060 m² qui pourra être réutilisé.



VARIANTE 2 : La deuxième variante prévoit un élargissement de la RN116 côté nord, avec entre autres la démolition du bâti existant.

Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes : parcelles 493, 494, 495, 496 et 630.

La démolition du bâti dégage un espace de 630 m² qui pourra être réutilisé.

Plus à l'est, un élargissement de l'ouvrage existant est nécessaire, impliquant des travaux de génie civil.

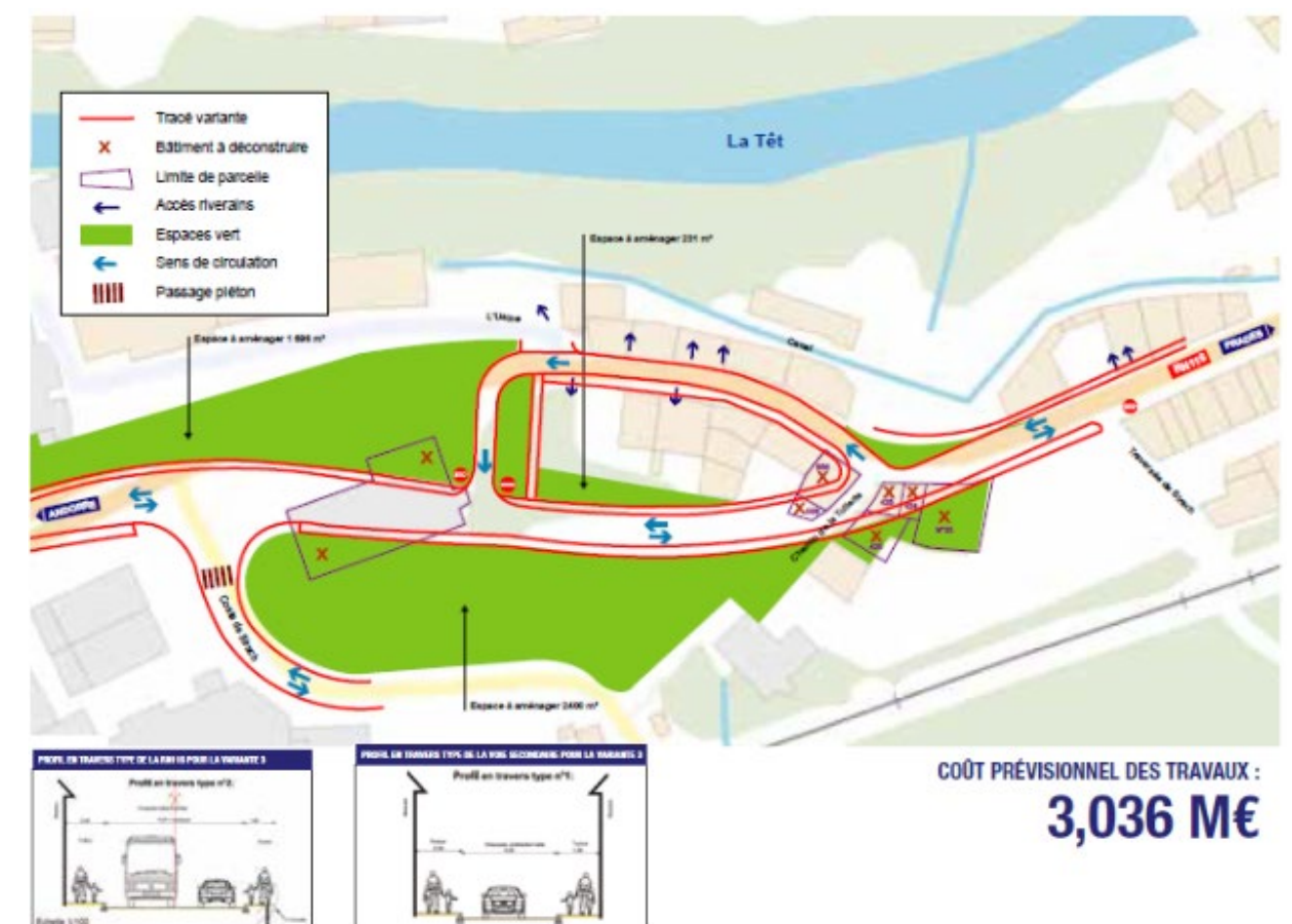
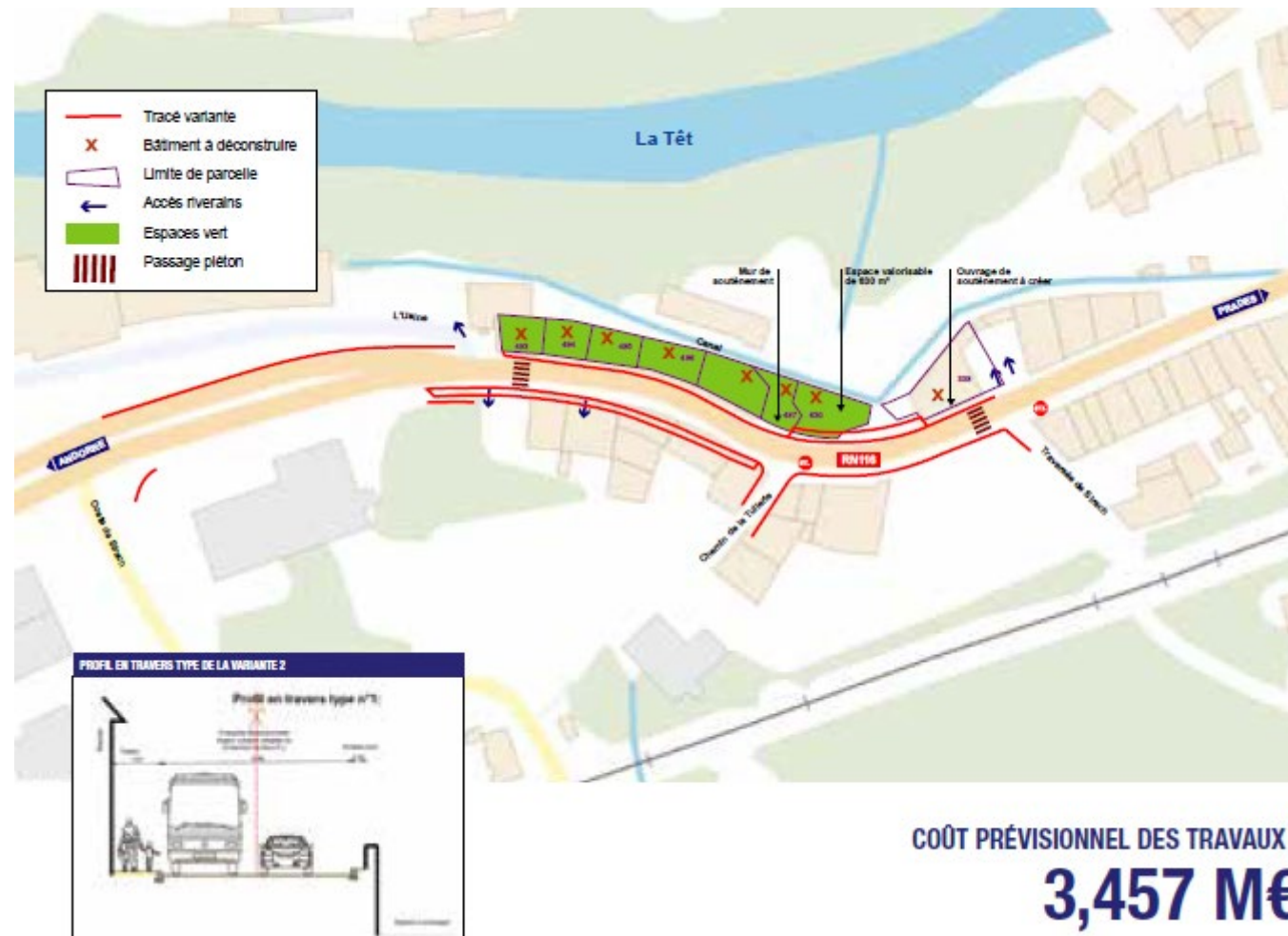
VARIANTE 3 : Au niveau du carrefour ouest avec la route Coste de Sirach de type « tourne-à-gauche » (TAG), la RN116 est déportée vers le sud et suit un tracé passant par le garage automobile abandonné, puis rejoint le tracé existant au niveau du Chemin de la Tuilerie.

Plusieurs démolitions de bâti sont nécessaires pour la réalisation de cette option. Les parcelles concernées sont : parcelles 424, 425, 426, 650, 508 et 643 (garage), soit le dégagement d'un espace de 4 330 m² qui pourra être réutilisé.

La majorité du front bâti qui possède un contact direct avec l'infrastructure existante reste intacte. Le tracé de la RN116 est réutilisé en voie secondaire, à sens unique dans le sens Est/Ouest, afin de maintenir un accès pour les riverains. Cela permet d'écarter ces habitations du trafic significatif présent sur la RN.

Le carrefour avec la Coste de Sirach est déporté, en maintenant le principe actuel d'un carrefour de type TAG.

La voie secondaire permettant l'accès aux habitations actuelles se connecte sur la RN116 via un Stop. Le Chemin de la Tuilerie est mis en impasse.



5.3.2 Comparaison des variantes

Les tableaux ci-après présentent l'analyse multicritère des variantes d'aménagement, tableaux présentés également lors de la concertation publique.

Tableau 1 : analyse comparatives des variantes d'aménagement

	VARIANTE 1A : Élargissement de la RN116 côté sud avec passerelle à reprendre	VARIANTE 1B : Élargissement de la RN116 côté sud avec impact sur les parcelles 424, 425 et 35	VARIANTE 2 : Élargissement de la RN116 côté nord	VARIANTE 3 : Déport de la RN116 au sud
Géométrie de l'Aménagement et respect des règles de l'art	Le tracé de la RN116 respecte les principes géométriques édités dans les guides de conception routière.			
Lisibilité de l'aménagement et fonctionnement général	Le fonctionnement général de la traversée reste le même. Le carrefour de type TAG avec la Coste de Sirach est maintenu			Le fonctionnement général de la traversée est revu : - Nouveau barreau routier créé au sud de la RN116 ; - L'infrastructure actuelle est transformée en voie à sens unique ; - Le carrefour de type TAG est déporté ; - Chemin de la Tuilerie mis en impasse. - Mise en place d'une signalisation adaptée.
Sécurité	L'élargissement de la RN116 permet un croisement plus confortable entre les véhicules (PL et VL), ce qui améliore les conditions de sécurité. Les visibilités au droit des voies secondaires sont également bien meilleures.		L'élargissement de la RN116 permet un croisement plus confortable entre les véhicules (PL et VL), ce qui améliore les conditions de sécurité. Les visibilités au droit des voies secondaires sont améliorées mais restent néanmoins en dessous des valeurs minimums recherchées.	La création d'une nouvelle infrastructure sur un tracé moins sinueux permet d'offrir des caractéristiques plus généreuses à la route, facilitant ainsi le croisement entre PL. Les conditions de visibilité sont sensiblement améliorées.
Impact sur le trafic	La situation reste la même en ce qui concerne l'écoulement du trafic sur la RN116, à la seule différence que le nombre d'accès directs vers des habitations, et donc des manœuvres associées, est sensiblement réduit.			Séparation entre le trafic de transit et celui de desserte d'habitation. La traversée de la commune est donc beaucoup plus fluide.
Foncier	6 parcelles sont concernées par une démolition de bâti.	9 parcelles sont concernées par une démolition de bâti.	5 parcelles sont concernées par une démolition de bâti.	6 parcelles sont concernées par une démolition de bâti.
Génie civil et ouvrages	Travaux de génie civil à prévoir sur l'ouvrage existant.	L'ouvrage existant n'est pas impacté par le projet.	Travaux de génie civil à prévoir sur l'ouvrage existant.	L'ouvrage existant n'est pas impacté par le projet.
Modes Doux et Transports en commun	Une attention particulière est portée aux cheminements piétons, avec un respect des normes PMR. Les trottoirs sont élargis à 1,5 mètre minimum de part et d'autre de la RN116.			Le nouveau tracé s'accompagne de d'aménagements piétons de part et d'autre de la route. Sur l'infrastructure actuelle, la mise en sens unique permet d'élargir les trottoirs existants en laissant un minimum d'1,5 mètre de large.
Stationnement	Pas d'enjeux			
Eaux de surface et souterraines	Création d'un passage piéton en encoffrement au-dessus d'un affluent de la Têt	L'ouvrage existant n'est pas impacté par le projet.	Reprise de l'ouvrage existant au-dessus de l'affluent de la Têt.	L'ouvrage existant n'est pas impacté par le projet.

	VARIANTE 1A : Élargissement de la RN116 côté sud avec passerelle à reprendre	VARIANTE 1B : Élargissement de la RN116 côté sud avec impact sur les parcelles 424, 425 et 35	VARIANTE 2 : Élargissement de la RN116 côté nord	VARIANTE 3 : Déport de la RN116 au sud
Risques	Passage en dehors de la zone inondable du Correc de la Polit			
Patrimoine	Rupture d'un front bâti historique composé de 7 habitations	Démolition d'un front bâti ancien composé de 7 habitations	Démolition d'un front bâti ancien composé de 8 bâtiments mais ouvertures de vues intéressantes sur le fond de vallée et les quartiers situés sur le coteau nord Modification des vues vers l'église St Vincent de Ria (MH)	Démolition de 6 bâtiments anciens d'habitations et d'un bâtiment artisanal présentant quant à lui peu de qualités architecturales. Impact considérable sur les jardins et les murs de pierres qui les ceinturent. Modification des vues vers l'église St Clément de Sirach (MH)
Enjeux écologiques	Milieux artificialisés de très faible intérêt écologique, mais impacts potentiels sur des Chiroptères anthropophiles protégées (e.g. pipistrelles) pouvant gîter dans les bâtis. Inspection des bâtis par un chiroptérologue préconisée en amont des travaux de démolition. En fonction de la présence ou non de colonies de Chiroptères en bâtis, soumission possible du projet à une demande de dérogation Espèces protégées.			
Urbanisme/Paysage	Risque de dilatation de l'espace public occasionnant une perte de repères et de l'identité du quartier qui fait office de « nœud » ou « d'entrée de ville » pour la commune.		Les espaces vides créés par les démolitions représentent de réelles opportunités en termes d'aménagements urbains, prenant appui sur un espace public préexistant qui n'est pas suffisamment mis en valeur et dont l'accessibilité pourrait être améliorée au bénéfice d'une amélioration des connexions urbaines	Risque de dilatation de l'espace public occasionnant une perte de repères et de l'identité du quartier. Aménagement des espaces libres occasionnés par les démolitions particulièrement problématiques du fait des nuisances de la route et de l'imperméabilisation de zones actuellement en pleine terre contre la libération sols revêtus et compactés depuis des années.
Cadre de vie	Le partage des espaces publics entre usagers est amélioré mais les nouveaux vides à aménager sont contraints par leurs formes, leurs reliefs et les nuisances imposées par la route ce qu'il fait qu'ils ne présentent pas d'intérêt particulier (voire même plutôt des charges d'entretien supplémentaires)		Le partage des espaces publics entre usagers est amélioré. Les démolitions offrent des opportunités intéressantes d'aménagements permettant de favoriser les circulations piétonnes, d'améliorer les repères urbains en ouvrant les vues d'un quartier à l'autre, ainsi que de mettre en valeur la présence de l'eau sous différentes formes.	Le partage des espaces publics entre usagers est amélioré mais les vides à aménager sont contraints par leurs formes, leurs reliefs et les nuisances imposées par la route (voire même plutôt des charges d'entretien supplémentaires)
Nuisances sonores et qualité de l'air	Modification du front bâti (rue en U à rue ouverte) donc diminution de la réverbération acoustique			Amélioration pour les maisons en front de RN116 mais dégradation pour celles au sud sur le tracé neuf
Réseaux	Le réseau d'assainissement pluvial actuel devra être complété suite aux modifications apportées. Les impacts seront également importants sur tous les autres réseaux : suite à la démolition du bâti, les réseaux (électrique, gaz, AEP, Telecom...) devront être neutralisés			
Estimation du coût des travaux (en millions € TTC)	1, 564	1, 066	3, 457	3, 036



5.3.3 Choix de la variante

A l'issue de la concertation publique, il ressort des avis émis que ce n'est pas l'amélioration des conditions de transit qui importe pour les riverains et usagers locaux, mais l'amélioration des conditions de sécurité, pour les piétons en traversée du village de Ria et pour les automobilistes au niveau du carrefour RN116-RD26a (route de la Coste de Sirach).

En effet, les contributeurs à la concertation publique soulignent la nécessité d'intégrer le traitement de entre la RN116 et la RD26a (route de la Coste de Sirach) dans la réflexion compte tenu de sa dangerosité. Ils signalent notamment la vitesse excessive des véhicules depuis Villefranche de Conflent et la difficulté pour les riverains de sortir de Sirach et à la RN116 par manque de lisibilité au carrefour et du flux du trafic routier, notamment en période de circulation importante (période estivale, vacances d'hiver...).

Ainsi, seule la variante 3 permet de traiter le carrefour avec la RD26a de manière satisfaisante. Par conséquent, cette variante a constitué le choix préférentiel lors de la concertation publique (16 avis). C'est donc sur la base de cette variante d'aménagement que le projet a été approfondi. Par rapport à la proposition faite lors de la concertation publique, la géométrie du projet a été affinée en réutilisant au mieux la plate-forme routière de la RN116 existante et en regroupant les échanges sur un carrefour giratoire à 4 branches qui permet de pacifier l'entrée de ville ouest en provenance de Villefranche-de-Conflent.

6 Justification de l'utilité publique du projet

L'appréciation de l'utilité publique d'un projet est réalisée sur la base de trois critères qui s'articulent autour des motifs de l'expropriation et du but poursuivi par la personne morale expropriante :

- le recours à la théorie dite « du bilan » qui vise à s'assurer que les avantages de l'opération l'emportent sur ses inconvénients, en tenant compte de l'ensemble des intérêts publics et privés en jeu ;
- l'opportunité du projet ;
- le caractère nécessaire de l'expropriation, à travers la démonstration de l'absence de solutions alternatives.

6.1 Les avantages de l'aménagement

✓ *L'objectif du projet : l'amélioration de la sécurité routière*

Sur le nouveau barreau, l'élargissement de la RN116 permettra le croisement de deux poids-lourds dans de bonnes conditions de sécurité routière.

En outre, le carrefour giratoire d'entrée de village côté ouest sécurise les échanges entre la RD26a et la RN116 et permet de ralentir le trafic en provenance de Villefranche de Conflent.

Dans la traversée du village, comme sur le nouveau barreau, les piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) bénéficieront de trottoirs confortables et sûrs, à distance du trafic routier.

L'aménagement permet également de mettre à niveau la signalisation verticale et horizontale, et l'éclairage.

✓ *Sur le trafic*

S'agissant d'un aménagement routier ponctuel de sécurité, le projet n'est pas de nature à augmenter le trafic routier sur la RN116.

Le trafic routier est reporté sur le nouvel axe, ce qui permet de diminuer considérablement les nuisances pour les 10 habitations actuellement situées de part et d'autre de la RN116, dans la section la plus étroite du village. Actuellement, le trafic y est de 10 600 véhicules/jour et sera réduit à moins de 20 véhicules par jour (desserte de 10 bâtiments à usage de logement).

✓ *Sur le cadre de vie des riverains*

Dans cette section étroite de Ria-Sirach, la diminution du trafic entraîne une baisse nette des nuisances sonores et de la pollution de l'air. L'amélioration de la situation permet d'envisager la rénovation des logements, actuellement vacants du fait du cadre de vie dégradé (accès difficiles aux logements par les piétons et véhicules (trottoirs <1m de large) sur une route à fort trafic, difficulté d'entretien du bâti voire impossibilité côté RN116).

L'ancienne RN116 bénéficiera d'une requalification : chaussée réduite à sens unique, trottoirs aux normes de sécurité en vigueur, avec notamment des aménagements accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La requalification de l'ancienne RN116 est favorable aux piétons et cyclistes et plus généralement aux liaisons internes à Ria-Sirach. L'aménagement permet aussi à la commune de réfléchir à la requalification de l'entrée ouest du village.

✓ *Sur la qualité des eaux*

Le réseau d'assainissement routier est mis aux normes, ce qui est favorable à la qualité des eaux des canaux et de la Têt (amélioration de la protection contre les pollutions chroniques et accidentelles).

6.2 Les inconvénients

L'aménagement nécessite la démolition de 6 bâtiments : 5 bâtis à usage d'habitation et un ancien bâtiment de réparation automobile, utilisé comme habitation et hangar de stockage de matériel agricole. Il s'agit des parcelles 900, 424, 425, 426 (habitations au droit du carrefour chemin des Tuileries et RN116) et la parcelle 643 (garage). Sur la cartographie ci-après, il manque la photographie de l'habitation de la parcelle 426.



Figure 11 : localisation et photographies des bâtiments à détruire

En revanche, le nouveau tracé induit de nouvelles nuisances pour des habitations jusqu'alors éloignées de la RN116 (parcelles signalées par le symbole ★ sur la cartographie ci-avant). Si besoin, ces habitations se trouvant désormais en contact avec la RN116 feront l'objet de mesures de protection phonique, en privilégiant la réduction à la source (revêtement routier absorbant à privilégier, vitesse limitée à 50km/h, isolation de façade si besoin). Par conséquent, une fois le projet définitivement validé, l'étude acoustique sera complétée d'une modélisation de la situation future.

Des mesures acoustiques viendront vérifier l'efficacité des mesures mise en place ultérieurement.

6.3 Bilan socio-économique de l'aménagement

L'évaluation socio-économique d'un aménagement routier met en balance les avantages monétarisés du projet vis-à-vis de l'investissement routier consenti ; elle est obligatoire pour tout projet routier dont le montant des travaux est supérieur à 80M€. Dans le cas de figure de l'aménagement de la traversée de Ria-Sirach, une analyse qualitative est produite.

Les avantages du projet portent sur l'amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie.

L'amélioration du cadre de vie pour les bâtiments situés dans la section étroite de Ria-Sirach va permettre la rénovation de ces logements et leur utilisation. Aujourd'hui, plusieurs logements sont vacants et non entretenus ; sans aménagement, on peut supposer que la dégradation de ces bâtiments se poursuivra jusqu'à leur démolition en cas de risque pour la sécurité publique.

Enfin, le projet permet de diminuer le nombre d'habitants exposés à la pollution sonore et atmosphérique ce qui améliore la santé publique.

Les acteurs profitant du projet sont les riverains (habitants des logements, propriétaires) et les tiers (amélioration des indicateurs de sécurité routière). L'investissement est réalisé par l'Etat ; il est négatif puisqu'il s'agit d'une dépense.

Le bilan qualitatif avec ou sans projet peut donc se traduire ainsi :

	Avec le projet	Sans le projet
Riverains (cadre de vie)	++	---
Usagers (sécurité routière)	+++	---
Etat (investissement)	3,5 M€	0 €

6.4 Justification de l'utilité publique du projet d'aménagement

Les avantages apportés par le projet sont largement supérieurs aux effets négatifs.

Le projet d'aménagement permet de traiter un problème de sécurité routière dans la traversée du village de Ria-Sirach : croisement difficile de deux poids-lourds dans la traversée d'une section étroite du village de Ria-Sirach. Le traitement de ce dysfonctionnement a des répercussions positives pour les automobilistes et les piétons se déplaçant dans le village, mais également pour les riverains.

La concertation a montré que l'enjeu de sécurité routière était la préoccupation principale des usagers. En regroupant les échanges RN116/RD26a en un carrefour giratoire, les bénéfices sont accrus sur la sécurité routière : abaissement des vitesses en entrée de ville côté ouest en provenance de Villefranche-de-Conflent et amélioration de la sécurité routière au droit du carrefour RN116/RD26a.

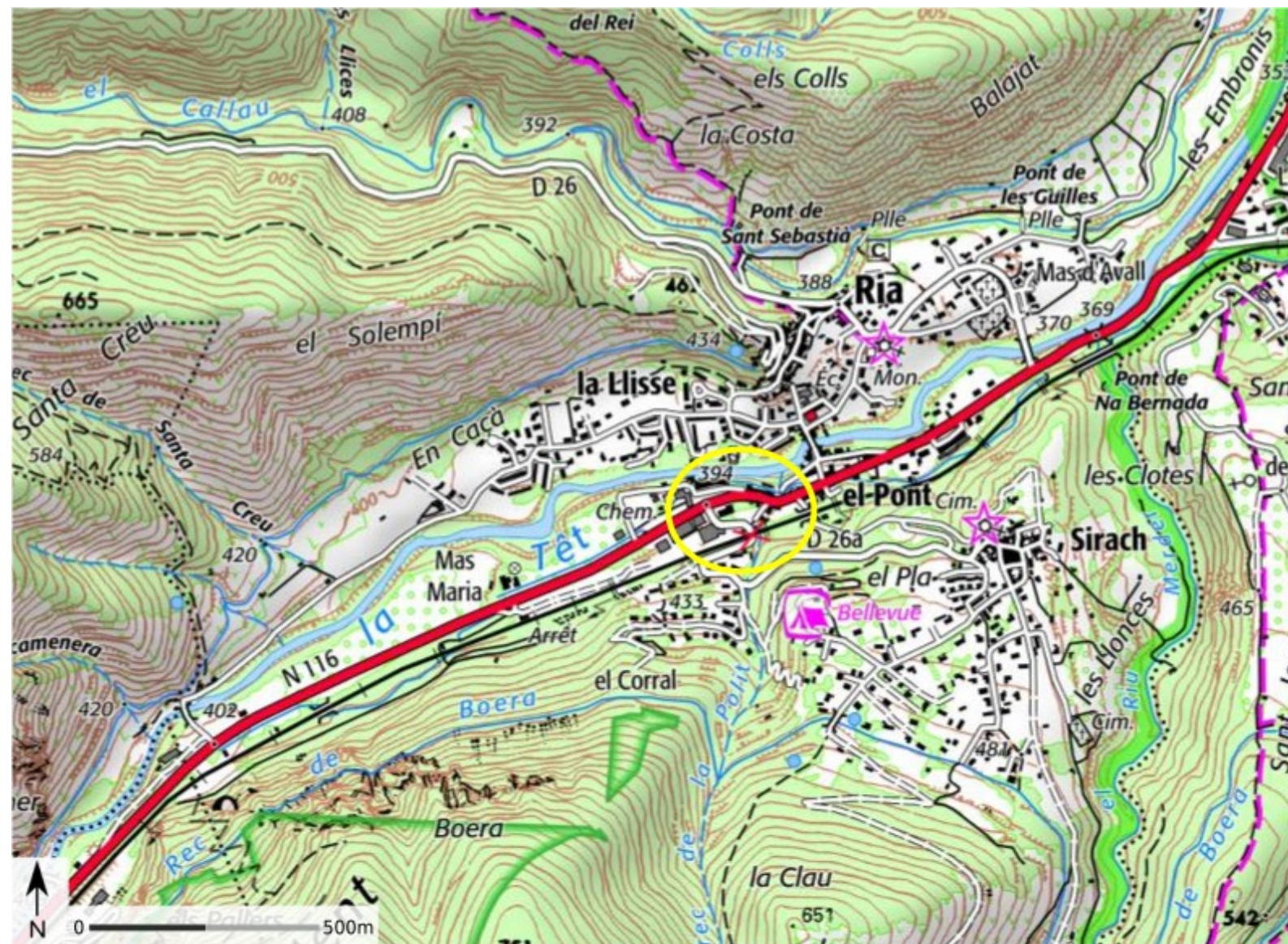
Les avantages induits par l'opération excèdent la simple amélioration ponctuelle de la sécurité routière puisque le cadre de vie des habitants de cette partie du village est nettement amélioré : les nuisances sonores sont largement réduites pour 10 bâtiments à usage d'habitation, les déplacements piétons et cyclables gagnent en confort, l'entrée de ville côté ouest peut être valorisée.

Le report de trafic peut être négatif pour trois habitations : elles bénéficieront de mesures de protection phonique (à déterminer une fois le projet défini de manière détaillée).

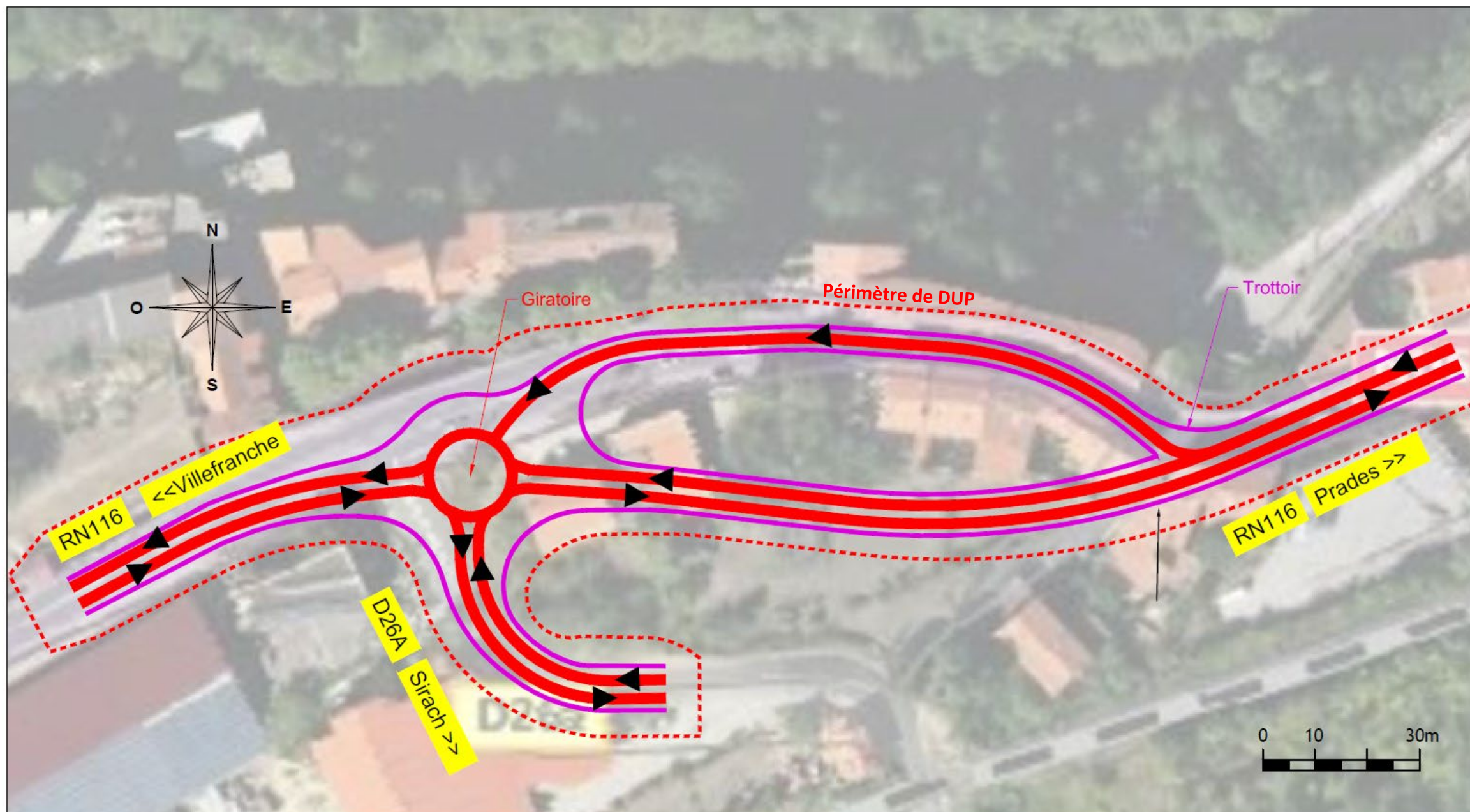
Le coût des travaux du projet est de 1,6 M€ TTC et nécessite la démolition de 6 bâtiments, mais le projet engendre de nombreux effets positifs comme expliqué ci-avant.

Par conséquent, le projet d'aménagement de la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach apparaît d'utilité publique. La balance des coûts et des avantages fait ressortir un bilan largement positif.

Chapitre 3 Plan de situation



Chapitre 4 Plan général des travaux



DREAL OCCITANIE

Direction des Transports
Division Maîtrise d'Ouvrage de Montpellier



**RN116 - AMENAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE
ENTRE ILLE-SUR-TET ET PRADES**

**CARREFOUR RIA
PLAN GENERAL DES TRAVAUX**

Dossier préalable à la demande de DUP



Chapitre 5 Estimation des dépenses

L'estimation du coût de l'opération permet d'informer le public sur l'ordre de grandeur des dépenses engendrées par la réalisation de l'aménagement de la traversée de Ria-Sirach et les frais d'acquisition des terrains.

L'estimation du projet comprend :

- les études et la maîtrise d'œuvre des travaux,
- les acquisitions foncières à l'amiable ou par expropriation pour cause d'utilité publique,
- le dégagement des emprises,
- les terrassements,
- les chaussées et le giratoire,
- le drainage et l'assainissement,
- les équipements de sécurité et d'exploitation.

Les dépenses se répartissent de la façon suivante (en € TTC juin 2023) :

Désignation	Montant arrondis en €
Acquisitions foncières	1 876 630
Travaux	1 606 092

Le total de l'opération s'élève à 3,5 M€ TTC.

Les financements nécessaires à la poursuite des études puis à la réalisation des acquisitions foncières et des travaux seront à rechercher dans le cadre d'une prochaine contractualisation entre l'Etat et la Région Occitanie.

Chapitre 6 Annexes

1. Avis du Domaine : estimation sommaire et globale
2. Décision de l'autorité environnementale n° F-076-23-C-0071 du 26 avril 2023
3. Bilan de la concertation publique

Direction départementale des Finances publiques des
Pyrénées-Orientales

Pôle d'évaluation domaniale de PERPIGNAN
4 BOULEVARD KENNEDY 66000 PERPIGNAN

téléphone : 04 68 08 10 29

POUR NOUS JOINDRE :

Affaire suivie par : Christophe QUINTA

téléphone : 04 68 08 10 29
courriel : christophe.quinta@dgfip.finances.gouv.fr

Réf.OSE : 2022-66161-75369

*La Directrice départementale des
Finances Publiques des Pyrénées-
Orientales* à

MADAME LA RESPONSABLE

GEOFIT EXPERT

**AVIS DU DOMAINE
ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE**

Commune : RIA-SIRACH

Adresse de l'opération : LE VILLAGE

Dépense prévisionnelle : 1 862 000 €

1 – SERVICE CONSULTANT

SOCIETE GEOFIT EXPERT

affaire suivie par : Mme Estelle RICHARD

2 – DATE

de consultation : 10/10/2022

de réception : 10/10/2022

de dossier en état : 10/10/2022

3 – OPÉRATION SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE – DESCRIPTION DU PROJET ENVISAGÉ

Acquisitions pour aménagements routiers sur la RN 116.

4 – DESCRIPTION SOMMAIRE DES IMMEUBLES COMPRIS DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

Cf parcelles décrites dans la demande d'évaluation.

5 – URBANISME – RÉSEAUX

5.1 – Urbanisme :

Zones urbaines au PLUI

5.2 – Réseaux :

OUI

6 – DATE DE RÉFÉRENCE

En l'état de la procédure, la date de référence est fixé en application des dispositions prévues par le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique et par le Code de l'Urbanisme.

7 – DÉTERMINATION DE LA MÉTHODE D'ÉVALUATION

La présente évaluation sommaire et globale intervient dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique engagée par le consultant.

Les emprises à acquérir pour la réalisation de l'opération projetée devront être indemnisées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par les actuels propriétaires. Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

À ce stade de la procédure, les biens n'ont pas fait l'objet d'une visite approfondie et le service n'est pas en possession de l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation détaillée de chaque emprise.

8 – ESTIMATION PRÉVISIONNELLE DE LA DÉPENSE

Compte tenu des caractéristiques des biens, de la réglementation d'urbanisme applicable, du marché immobilier local ainsi que des décisions jurisprudentielles récentes, les emprises, regroupées par types de biens en fonction de leur zonage au PLU, ont été valorisées en fonction de leur consistance et de leur zonage.

Dès lors, la dépense globale pour l'acquisition des emprises foncières de l'opération décrite par le consultant, peut être établie comme suit :

Indemnités principales estimées à : 1 330 000 €

Les indemnités principales correspondent à la valeur vénale des biens.

Indemnités accessoires (*) et aléas divers estimés à (**): 532 000 €

DÉPENSE TOTALE ESTIMÉE ET ARRONDIE À 1 862 000 €

(*) Les indemnités accessoires, calculée forfaitairement au stade de l'évaluation globale et sommaire, comprennent notamment :

– les indemnités de remploi, dues en cas d'acquisition après Déclaration d'Utilité Publique, arbitrées forfaitairement à 266 000 €,

(**) une majoration pour aléas divers a été calculée forfaitairement à 266 000 €.

9 – DURÉE DE VALIDITÉ

24 mois

10 – OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

Une nouvelle consultation du Pôle d'Évaluation Domaniale serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai ci-dessus, ou si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

La Directrice départementale des Finances Publiques des Pyrénées-Orientales,

Pour le directeur départemental
des finances publiques
et par délégation
l'administratrice
des finances publiques adjointe
Véronique CONRY

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.

Direction départementale des Finances publiques des
Pyrénées-Orientales

Pôle d'évaluation domaniale de PERPIGNAN
4 BOULEVARD KENNEDY 66000 PERPIGNAN
téléphone : 04 68 08 10 29

POUR NOUS JOINDRE :

Affaire suivie par : Christophe QUINTA
téléphone : 04 68 08 10 29
courriel : christophe.quinta@dgfip.finances.gouv.fr
Réf.OSE : 2023-66161-33176

*La Directrice départementale des
Finances Publiques des Pyrénées-
Orientales* à

MADAME LA RESPONSABLE

GEOFIT EXPERT

AVIS DU DOMAINE ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE COMPLEMENTAIRE

Commune : RIA-SIRACH

Adresse de l'opération : LE VILLAGE

Dépense prévisionnelle : 14 630 €

1 – SERVICE CONSULTANT

SOCIÉTÉ GEOFIT EXPERT

affaire suivie par : Mme Estelle RICHARD

2 – DATE

de consultation : 02/05/23

de réception : 02/05/23

de dossier en état : 02/05/23

3 – OPÉRATION SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE – DESCRIPTION DU PROJET ENVISAGÉ

Acquisitions pour aménagements routiers sur la RN 116.

4 – DESCRIPTION SOMMAIRE DES IMMEUBLES COMPRIS DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

Cf parcelles décrites dans la demande d'évaluation.

5 – URBANISME – RÉSEAUX

5.1 – Urbanisme :

Zones urbaines au PLUI

5.2 – Réseaux :

OUI

6 – DATE DE RÉFÉRENCE

En l'état de la procédure, la date de référence est fixé en application des dispositions prévues par le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique et par le Code de l'Urbanisme.

7 – DÉTERMINATION DE LA MÉTHODE D'ÉVALUATION

La présente évaluation sommaire et globale intervient dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique engagée par le consultant.

Les emprises à acquérir pour la réalisation de l'opération projetée devront être indemnisées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par les actuels propriétaires. Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

À ce stade de la procédure, les biens n'ont pas fait l'objet d'une visite approfondie et le service n'est pas en possession de l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation détaillée de chaque emprise.

8 – ESTIMATION PRÉVISIONNELLE DE LA DÉPENSE

Compte tenu des caractéristiques des biens, de la réglementation d'urbanisme applicable, du marché immobilier local ainsi que des décisions jurisprudentielles récentes, les emprises, regroupées par types de biens en fonction de leur zonage au PLU, ont été valorisées en fonction de leur consistance et de leur zonage.

Dès lors, la dépense globale pour l'acquisition des emprises foncières de l'opération décrite par le consultant, peut être établie comme suit :

Indemnités principales estimées à : 10 450 €

Les indemnités principales correspondent à la valeur vénale des biens.

Indemnités accessoires (*) et aléas divers estimés à (): 4 180 €**

DÉPENSE TOTALE ESTIMÉE ET ARRONDIE À 14 630 €

() Les indemnités accessoires, calculée forfaitairement au stade de l'évaluation globale et sommaire, comprennent notamment :*

– les indemnités de remploi, dues en cas d'acquisition après Déclaration d'Utilité Publique, arbitrées forfaitairement

*(**) une majoration pour aléas divers a été calculée forfaitairement.*

9 – DURÉE DE VALIDITÉ

24 mois

10 – OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

Une nouvelle consultation du Pôle d'Évaluation Domaniale serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai ci-dessus, ou si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

La Directrice départementale des Finances Publiques des Pyrénées-Orientales,

Et par délégation, l'Inspecteur,
Christophe QUINTA



L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.



Autorité environnementale

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur le projet d'aménagement de la RN 116 dans la traversée de Ria-Sirach (66)

n° : F-076-23-C-0071

Décision n° F-076-23-C-0071 du 26 avril 2023

**Décision du 26 avril 2023
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement**

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-076-23-C-0071, présentée par la direction régionale de l'équipement, de l'aménagement et du logement Occitanie, relative au projet d'aménagement de la RN 116 dans la traversée de Ria-Sirach (66), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 11 avril 2023.

Considérant la nature du projet,

- le projet consiste en la création d'un barreau routier de 170 m de long déviant la RN 116 et d'un carrefour giratoire raccordant ce barreau à la RN 116 ; le projet prévoit le réaménagement de la RN 116 déviée. Il prévoit en outre la démolition de six bâtiments dont un ancien garage ;
- l'objectif du projet est d'améliorer la circulation routière, les poids lourds se croisant difficilement, et celles des piétons et des cycles ainsi que le cadre de vie des habitants ;
- étant entendu que le projet a fait l'objet de variantes discutées pendant la concertation qui a permis d'aboutir au projet présenté ;
- étant entendu également que le PLUi sera mis en compatibilité pour réserver l'emplacement du projet ;

Considérant la localisation du projet,

- le projet concerne la route nationale RN 116, axe structurant des Pyrénées-Orientales reliant la plaine languedocienne à Andorre et à l'Espagne en empruntant la vallée de la Têt ;
- dans le bourg de Ria-Sirach, à proximité de deux monuments historiques (églises de Saint-Vincent-de-Ria et de Saint-Clément-de-Sirach), le projet devant faire l'objet d'un permis d'aménager ;
- en zone de montagne, au sein du Parc naturel régional des Pyrénées catalanes ;
- en bordure du site Natura 2000 « Sites à chiroptères des Pyrénées-Orientales » (ZSC n° FR9102010), de la Znieff de type II « Versant sud du Massif du Madres » (910030627), à 400 m de la Znieff de type I « Trancade d'Ambouilla » (910010886) et à 350 m de la Znieff de type II « Vallée du Conflent » (910010885) ;
- en dehors de toute zone humide ;
- sur le site d'activité d'un ancien garage automobile ;

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences,

- dès la phase de travaux :
 - le projet prévoit l'acquisition de six bâtiments. Le maître d'ouvrage s'engage à ce que les locataires bénéficient d'une aide au relogement dans le parc social ou dans le parc privé aidé ;
 - l'ancienne chaussée sera démontée pour désimpermeabiliser une surface de 700 m² (surface de la nouvelle route : 600 m²) ;
 - le dossier ne prévoit pas d'analyse de sol malgré la présence d'un ancien garage automobile. **Une étude de pollutions est nécessaire et les terres excavées traitées dans des filières de revalorisation adaptées ;**
 - six bâtiments feront l'objet d'inspections pour les chauves-souris avant démolition. Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place « des mesures appropriées en cas de présence avérée des chauves-souris » (mesures d'évitement, de réduction et de compensation et demande de dérogation espèces protégées). **Dès lors que ces mesures seront mises en œuvre pour prévenir toute perte d'habitat potentiel pour les chauves-souris,** cette disposition paraît adaptée ;
 - par ailleurs, des diagnostics préalables (amiante, métaux (sans distinction)) sont prévus pour les six bâtiments à démolir. **Ces diagnostics devront inclure la recherche de mûres et de plomb dans les bois, peintures et canalisations ;**
- en phase d'exploitation :
 - le projet ne modifiera pas les trafics routiers traversant le bourg (10 600 véhicules/jour dont 4 % de poids lourds) ;
 - dans le cadre d'une pré-étude acoustique, quatre mesures de bruit ont été réalisées dans le bourg. En application de la [note bruit \(https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf\)](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf), elles montrent que le projet se situe en zone d'ambiance modérée. Le maître d'ouvrage s'engage à respecter les seuils réglementaires qui sont, pour un projet neuf, de **55 dB(A) de jour et de 60 dB(A) de nuit**. Après réalisation du projet, c'est la conformité aux cibles établies par l'Organisation mondiale de la santé qui est, selon l'Ae, à vérifier (rapport : « *Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement pour la région européenne* »). Le dossier prévoit de privilégier les mesures de réduction à la source (vitesse limitée à 50 km/h, revêtement acoustique). La RN 116 déviée sera exploitée en sens unique. **Le suivi de l'efficacité des mesures, y compris sur la RN 116, devra être réalisé ;**
 - des aménagements sont prévus pour les piétons (trottoirs) et les cycles (pistes) ;
 - des aménagements paysagers seront réalisés en accord avec la commune ;
 - le projet prévoit de « récupérer [les eaux polluées de chaussées] dans un réseau d'assainissement pluvial [; elles feront] l'objet d'un traitement rustique avant rejet dans le milieu naturel. **Il est nécessaire de prévoir un dispositif de traitement des eaux de chaussée conforme aux règles de l'art ;**

Concluant que,

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, et **sous réserve des adaptations indiquées dans la décision**, le projet d'aménagement de la RN 116 dans la traversée de Ria-Sirach (66) n'est pas susceptible d'incidences significatives sur l'environnement et sur la santé humaine, au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (annexe III de la directive susvisée n°2014/52/UE du 16 avril 2014) ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, le projet d'aménagement de la RN 116 dans la traversée de Ria-Sirach (66) n° F-076-23-C-0071, n'est pas soumis à évaluation environnementale sous réserve de la prise en compte des améliorations précisées ci. **À défaut, le projet nécessiterait une évaluation environnementale.**

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site internet de la formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 26 avril 2023

Le président par intérim de la formation d'Autorité
environnementale de l'Inspection générale de
l'environnement et du développement durable



Alby SCHMITT

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires
Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.



PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

Le Préfet des Pyrénées-Orientales,

Arrêté n° DREAL/2022/115/0001

**dressant bilan de la concertation publique sur
le réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach**

Vu l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme ;
Vu l'article L120-1 du Code de l'Environnement ;
Vu l'article L121-16 du Code de l'Environnement ;
Vu le décret 2004-374 du 29 avril 2004, modifié, relatif aux pouvoirs des préfets et à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements

Vu le Décret du 29 juillet 2020 portant nomination du préfet des Pyrénées-Orientales M. Étienne STOSKOPF ;

CONSIDÉRANT : qu'il appartient au préfet d'arrêter le bilan de la concertation du public pour les opérations d'investissement de l'État dans le département ;

SUR PROPOSITION DU DIRECTEUR RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT, OCCITANIE

ARRÊTE :

ARTICLE 1. LES OBJECTIFS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RN116

Les objectifs généraux du projet de réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach sont :

- d'élargir la voie destinée aux véhicules pour faciliter leur croisement,
- proposer des cheminements plus larges aux piétons.

ARTICLE 2. LA CONCERTATION MENÉE EN 2021

La concertation a eu lieu du 19 au 22 décembre 2021.

Durant cette période, le dossier a été consultable :

- à la mairie de Ria-Sirach ;
- en ligne sur le site internet DREAL Occitanie: <http://mtes.fr/156>

Une exposition sur le projet avec des panneaux a été installée en mairie de Ria-Sirach. Une permanence s'est tenue le mardi 30 novembre de 9h00 à 16h00 en mairie de Ria-Sirach.

Les avis ont pu être exprimés :

- sur le registre mis à disposition en mairie ?
- par courriel à l'adresse dédiée : concertationRia116.drealoccitanie@developpement-durable.gouv.fr
- par courrier à l'adresse « DREAL Occitanie – Direction Transports, à l'attention de M. ASSEMAT - 520 allée Henry II de Montmorency, 34 064 Montpellier Cedex 2 ».

ARTICLE 3. BILAN DE LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation avec le public est joint au présent arrêté.

ARTICLE 4. LES ORIENTATIONS RETENUES POUR LA POURSUITE DES ÉTUDES

Au regard des avis recueillis, le choix du maître d'ouvrage se porte sur les éléments suivants pour la suite des études :

- Les études seront poursuivies pour approfondir les choix et solutions techniques sur la base de la variante 3, qui est ressortie comme la variante à privilégier dans le cadre de la concertation.
- Ces études devront également intégrer le réaménagement de l'entrée de ville en provenance de Villefranche de Conflent et du carrefour entre la RN116 et la RD26a (route de Sirach), qui sont apparus comme source de préoccupation pour les usagers.

ARTICLE 5. EXÉCUTION ET PUBLICATION

Sont chargés de l'exécution du présent arrêté le secrétaire général de la préfecture et le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Le bilan de la concertation sera :

- transmis à :
 - Commune de Ria-Sirach
 - Communauté de communes Roussillon Conflent
 - Conseil Régional Occitanie
 - Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales
- mis en ligne sur le site <http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr>

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Pyrénées-Orientales.

Fait à Perpignan, le 25/04/2022

Le Préfet des Pyrénées-Orientales,

Etienne STOSKOPF



1. Préambule

La Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie porte le projet de réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach (département des Pyrénées Orientales).

Ce projet a été soumis à une concertation publique qui s'est déroulée du 19 novembre au 22 décembre 2021.

Cette concertation a pour objet de recueillir les avis du public sur les variantes d'aménagements proposées pour éclairer le maître d'ouvrage sur la suite à donner au projet et sur le choix de la solution d'aménagement à retenir.

Ce bilan a pour objectif de rappeler les modalités d'information et d'échange mises en œuvre, d'une part, et, d'autre part, de retracer et synthétiser les échanges et avis exprimés par le public.



2. Le projet et son contexte

Longue d'une centaine de kilomètres, la RN116 relie l'agglomération perpignanaise à Bourg-Madame, près de la frontière franco-espagnole. L'État vise à améliorer les conditions de circulation de cet axe routier qui supporte un trafic à longue distance, tout en assurant le désenclavement des territoires traversés.

La concertation publique porte sur l'aménagement de cette infrastructure du réseau routier national au niveau de la traversée de la commune de Ria-Sirach.

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

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 3

SOMMAIRE

1. Préambule	3
2. Le projet et son contexte	3
3. La concertation publique	9
4. Bilan de la participation du public	10
5. Les enseignements de la concertation et les suites à donner	14
6. Annexes	15

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 2

• Description synthétique du projet

L'État vise une amélioration continue de l'axe de la RN116. Le programme d'aménagement se compose de plusieurs opérations ponctuelles et indépendantes, réparties sur deux tronçons :

- La section entre Ille-sur-Têt et Prades, pour laquelle deux concertations portant sur plusieurs aménagements ont été menées en 2017 et 2019.

- La section entre Prades et Andorre. Pour cette section, une étude d'opportunité de phase 2 a été entamée. Elle vise à poursuivre les objectifs de l'État par la réalisation de différentes opérations sur l'itinéraire, à savoir :

- Améliorer la sécurité sur l'itinéraire.
- Réduire les nuisances pour les usagers et les riverains.

CINQ OPÉRATIONS ONT ÉTÉ RETENUES DANS CE CADRE :

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

LE PROGRAMME DU PROJET À RIA-SIRACH

Il s'agit de traiter la traversée de Ria-Sirach, en requalifiant la chaussée, y compris en élargissant l'emprise par des acquisitions foncières et de bâti. L'objectif est d'élargir la voie destinée aux véhicules pour faciliter leur croisement, et de proposer des cheminements plus larges aux piétons.

Le projet prend en compte la réhabilitation des espaces publics, avec des enjeux forts sur la signalétique et sur le paysage, afin de respecter l'objectif de qualité paysagère de la charte du Parc naturel régional des Pyrénées catalanes.



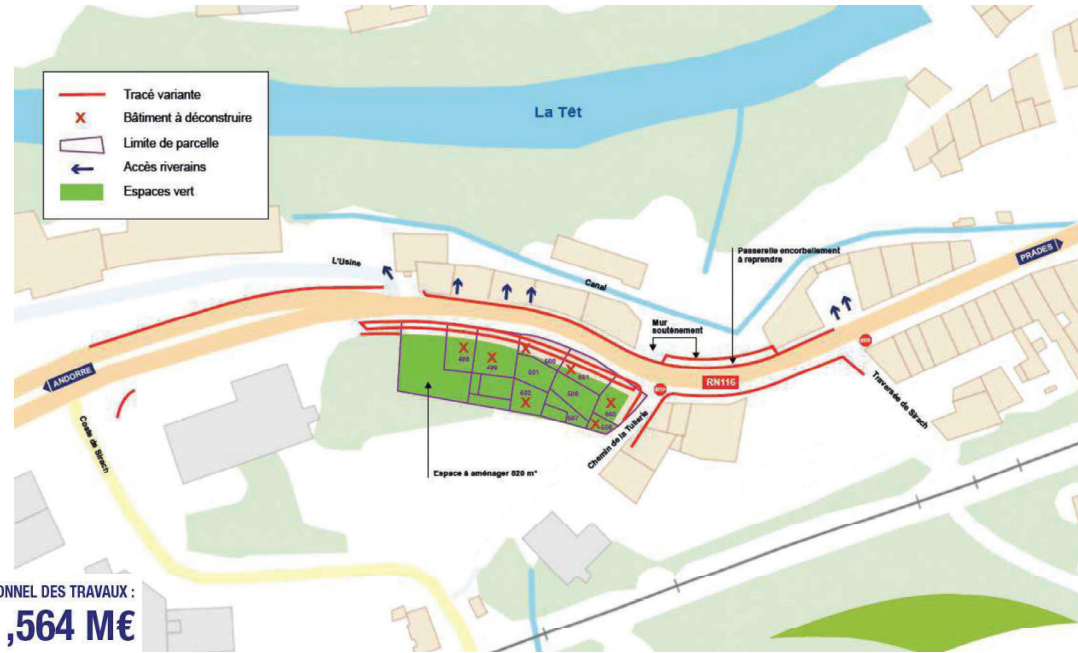
Vue montante sur le virage en « S » de la RN116

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 4

• **Quatre variantes présentées à la concertation**

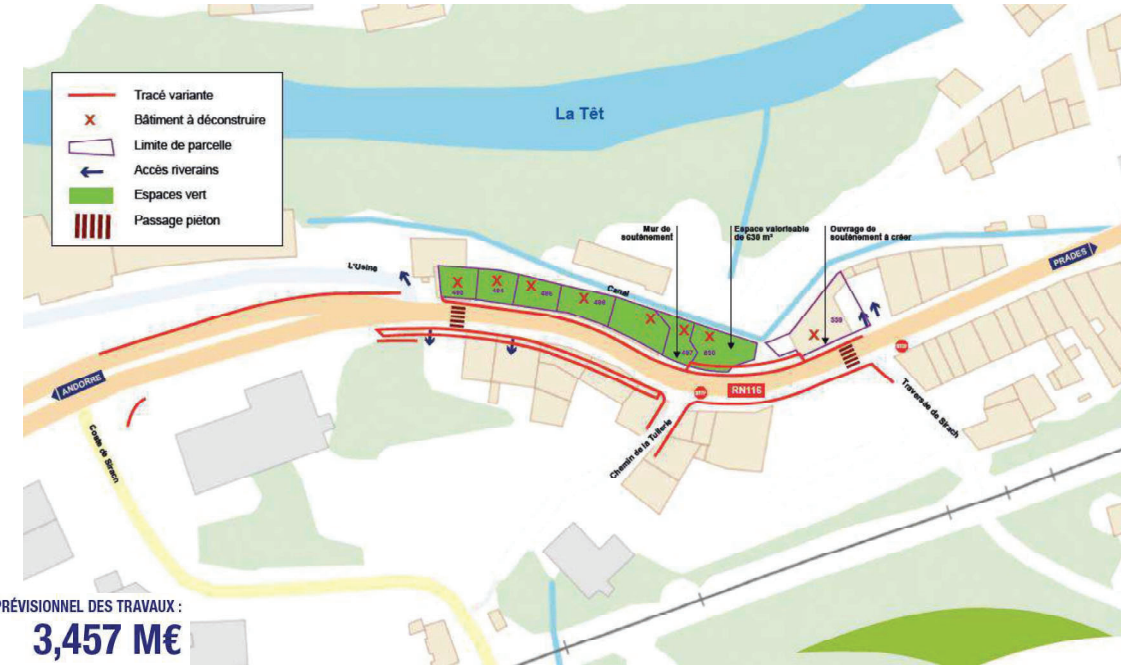
VARIANTE 1A

Cette variante prévoit un élargissement de la RN116 côté sud, avec entre autres, la démolition du bâti existant (dégagement d'un espace de 820 m²).
 Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes : parcelles 498, 501, 507, 508, 651 et 650.
 L'élargissement de la RN116 se poursuit ensuite au nord, nécessitant l'élargissement de l'ouvrage existant par encorbellement (travaux de génie civil).



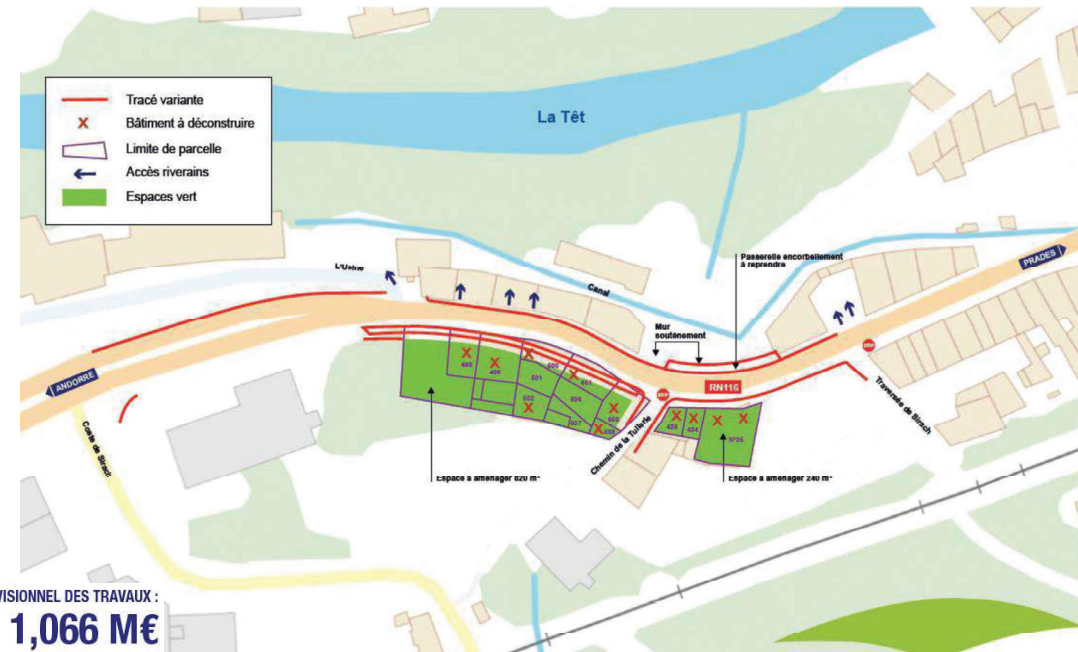
VARIANTE 2

La deuxième variante prévoit un élargissement de la RN116 côté nord, avec entre autres la démolition du bâti existant.
 Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes : parcelles 493, 494, 495, 496 et 630.
 La démolition du bâti dégage un espace de 630 m² qui pourra être réutilisé.
 Plus à l'est, un élargissement de l'ouvrage existant est nécessaire, impliquant des travaux de génie civil.



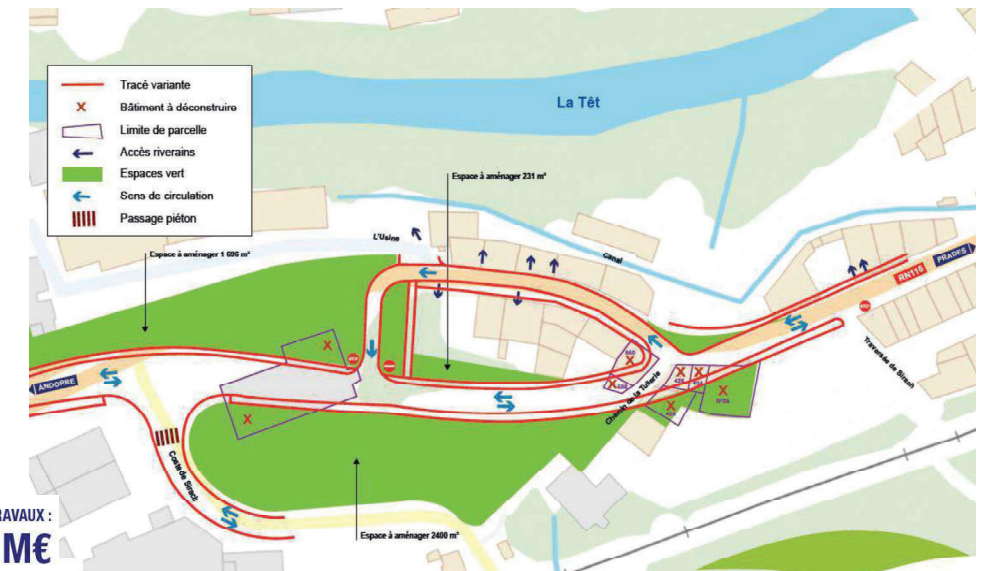
VARIANTE 1B

La variante 1B correspond au même principe que la variante 1A.
 Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes : parcelles 498, 501, 507, 508, 651 et 650.
 Afin d'éviter les travaux de génie civil de renforcement de l'encorbellement existant, l'élargissement de la RN116 est prolongé au sud et nécessite des démolitions sur les parcelles supplémentaires suivantes : parcelles 424, 425, 35.
 La démolition du bâti dégage un espace de 1060 m² qui pourra être réutilisé.



VARIANTE 3

Au niveau du carrefour de type tourne à gauche, la RN116 est déportée et suit un tracé passant par le garage automobile abandonné, puis rejoint le tracé existant au niveau du Chemin de la Tuilerie.
 Plusieurs démolitions de bâti sont nécessaires pour la réalisation de cette option. Les parcelles concernées sont : parcelles 424, 425, 426, 650, 508 et 643 (garage), soit le dégagement d'un espace de 4330 m² qui pourra être réutilisé.
 La majorité du front bâti qui possède un contact direct avec l'infrastructure existante reste intacte. Le tracé de la RN116 est réutilisé en voie secondaire, à sens unique dans le sens Est/Ouest, afin de maintenir un accès pour les riverains. Cela permet d'écarter ces habitations du trafic significatif présent sur la RN.
 Le carrefour avec la Coste de Sirach est déporté, en maintenant le principe actuel d'un carrefour de type tourne à gauche (TAG).
 La voie secondaire permettant l'accès aux habitations actuelles se connecte sur la RN116 via un Stop. Le Chemin de la Tuilerie est mis en impasse.



3. La concertation publique

La concertation préalable s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues à l'article L103-2 du Code de l'urbanisme, et associe, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

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

En tant que maître d'ouvrage de l'opération, l'État pilote cette concertation qui s'est déroulée du 19 novembre au 22 décembre 2021.

Elle a permis aux habitants de la commune directement impactée par le projet de mesurer les enjeux de cette opération et de prendre connaissance des choix opérés par le maître d'ouvrage.

Contrairement à l'enquête publique, la concertation publique apparaît très tôt dans le déroulement d'un projet, ce qui permet à la population d'intervenir sur un projet qui n'est pas encore définitif.

• Les modalités de la concertation publique

> Pour s'informer

- Une information du public par voie d'affichage et parution dans la presse ;
- Un courrier adressé aux habitants des maisons directement concernées ;
- Le dossier de concertation en mairie de Ria-Sirach et consultable sur Internet : <http://mtes.fr/156> ;
- Une exposition sur le projet avec des panneaux d'information en mairie ;
- Une présentation du projet en conseil municipal le vendredi 26 novembre à 18h30 en mairie ;
- Une permanence le mardi 30 novembre 2021 de 9h00 à 16h00 en mairie.

> Pour s'exprimer

- Par courriel à l'adresse dédiée : concertationRia116.dreal-occitanie@developpementdurable.gouv.fr
- Le registre de la concertation mis à disposition en mairie ;
- Par courrier postal : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) – Occitanie Direction des Transports - à l'attention de M. ASSEMAT - 520, Allée Henri II de Montmorency CS 69007 - 34064 Montpellier - Cedex 02

• Synthèse qualitative des contributions recueillies (suite)

Dans l'expression de leur avis, plusieurs contributeurs émettent des propositions d'aménagement complémentaires aux projets présentés à la concertation :

- Création d'un carrefour giratoire pour freiner les flux de circulation (11 avis).
- Adaptation de la signalisation par la mise en place d'un panneau de limitation de vitesse 50 km/h à l'entrée du village (4 avis).
- Mise en place d'un feu tricolore à détection de présence et de vitesse au niveau du carrefour et à l'angle des Charbonnières par exemple (1 avis).
- Mise en place d'un radar de feu en complément, pour maximiser l'effet dissuasif et limiter les comportements dangereux (1 avis). Il est noté que ce type de dispositif est déjà présent dans de nombreuses agglomérations et représente un investissement moindre que les projets envisagés.
- Implantation de dos d'ânes ou de ralentisseurs (2 avis).
- Mise en place d'un radar pédagogique (6 avis), voire d'un radar de contrôle (2 avis) pour limiter les comportements dangereux.
- Suppression du talus pour améliorer la visibilité des automobilistes (2 avis).
- Agrandissement de la surface d'arrêt entre les deux voies à l'endroit de l'intersection pour emprunter ou quitter la RN116 (exemple de l'accès à Vinça sur la RN116).
- Installer des miroirs en face du panneau stop de l'intersection RN116/RD26A.

Un avis suggère par ailleurs que l'entrée à L'Usine puisse s'effectuer dans les deux sens afin d'éviter les difficultés de circulation qui pourraient être générées dans la variante 3.

D'autre part, un contributeur regrette que l'étude ne prenne en compte les usages réels des cheminements opérés par les piétons et des cyclistes. D'une manière générale, il est demandé une **meilleure prise en compte de la circulation des piétons, des vélos et des transports en commun**, en particulier :

- la mise en place d'un circuit bus en dehors de la RN116 pour éviter que les personnes, en particulier les enfants qui prennent le bus, soient confrontés aux dangers que représentent les flux intenses de véhicules de la RN116 ;
- la création d'une passerelle à l'aplomb du pont de chemin de fer ;
- l'implantation d'un feu tricolore et d'un passage piéton au niveau de la voirie de retour du centre-ville de Ria-Sirach ;
- la création d'une piste cyclable entre Ria-Sirach et Prades et d'un espace piéton, notamment sur la portion venant du lycée.

Enfin, des contributeurs craignent que l'élargissement de la voie de circulation et la création d'un tracé plus rectiligne puissent conduire à l'augmentation de la vitesse des véhicules traversant la commune. Certains demandent à connaître les dispositifs de sécurité qui sont envisagés.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 9

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 11

4. Analyse de la participation du public

• Bilan quantitatif

Les actions d'information mises en œuvre par la DREAL Occitanie durant la période de concertation se traduisent en terme de participation par :

- 25 participants à la permanence du 30 novembre 2021 tenue par la DREAL
- 2 contributions par courrier postal
- 19 contributions par courriels
- 12 contributions déposées sur le registre d'expression mis à disposition du public en mairie de Ria-Sirach (+ 2 avis reçus par courriel et intégrés également au registre).

Au total, 33 contributions ont été rendues.

Un même contributeur a pu s'exprimer plusieurs fois, sur plusieurs thèmes différents et à travers différents moyens d'expression.

Nombre de contributions par moyen d'expression



■ Courriels ■ Courriers postaux ■ Registre

• Synthèse qualitative des contributions recueillies

Les observations recueillies à l'issue de la concertation, tous moyens d'expression confondus, ont toutes été analysées et font l'objet d'une synthèse par thématique.

THÉMATIQUES ABORDÉES

Les principaux thèmes abordés sont :

- **La sécurité (dont propositions d'aménagements)**
- **L'impact du projet sur les parcelles et les habitations**
- **L'environnement et le cadre de vie**
- **Le projet en soi (opportunité du projet)**

> Sécurité (dont propositions d'aménagements)

L'enjeu de sécurité dans la commune de Ria-Sirach est la préoccupation principale relevée parmi l'ensemble des contributions, à la fois pour les automobilistes mais aussi pour les piétons se déplaçant dans le village.

D'une part, la plupart des contributeurs soulignent la nécessité d'intégrer le traitement de l'intersection entre la RN116 et la RD26a (route de la Coste de Sirach) dans la réflexion compte tenu de sa dangerosité. Ils signalent notamment la vitesse excessive des véhicules depuis Villefranche de Confient et la difficulté pour les riverains de sortir de Sirach et d'accéder à la RN116 par manque de visibilité au carrefour et du flux du trafic routier, notamment en période de circulation importante (période estivale, vacances d'hiver...).

22 avis font mention de la dangerosité de ce carrefour et de la nécessité d'y prévoir un aménagement.

• Synthèse qualitative des contributions recueillies (suite)

> L'impact du projet sur les parcelles et les habitations directement concernées par le projet, à savoir :

- Trois avis font mention que la variante n°3 conduirait à la destruction du garage situé au 51 route nationale qui n'est pas abandonné comme indiqué dans le dossier. Ce bâtiment est signalé comme étant utilisé à des fins d'entrepôt indispensable pour le maintien d'une exploitation agricole (éleveur sur la commune) pour stocker le matériel et le fourrage. Sa destruction compromettrait la pérennité de l'exploitation agricole. Par ailleurs, des travaux de rénovation sont en cours sur ce bâtiment.
- Destruction de terres agricoles attenantes au garage (cf ci-dessus)
- Destruction de 4 logements d'habitation « qualitatifs » sur la parcelle n°494 (variantes 2 et 3), et dont la location, selon sa propriétaire, est son unique source de revenus.
- Impact des variantes 2 et 3 sur la parcelle 493 acquise récemment par son propriétaire qui a effectué des travaux de rénovation.

Il est par ailleurs demandé quelles solutions de relogement sont envisagées pour les habitants des maisons destinées à être déconstruites.

> L'environnement et le cadre de vie

Un avis fait remarquer que l'augmentation du flux de circulation dans la commune représente des risques pour la santé (élévation des niveaux de bruit et de pollution) et de sécurité pour les riverains (poids-lourds transportant de matières dangereuses par exemple).

Il est également signalé que la variante 3 pourrait être source de davantage de pollution et de bruit.

Par ailleurs, il est souhaité que le projet intègre la végétalisation des espaces à aménager afin que ceux-ci assurent un environnement agréable aux riverains et atténuent les effets du bruit et de la pollution. Il est demandé d'éviter la création de parkings. Il est également proposé d'utiliser ces espaces en y implantant des aires de pique-nique, de repos, voire un café restaurant qui pourrait générer la création d'emplois.

Un avis suggère qu'une aide soit accordée aux riverains de la route nationale pour la remise en état de la façade de leur habitation soumise à la pollution du trafic routier.

> Le projet en soi (opportunité du projet)

Si l'opportunité du projet n'est pas remise en question, un contributeur estime qu'un contournement de la commune s'impose au regard notamment des nuisances générées par le trafic routier.

Un autre contributeur exprime le souhait que le projet puisse se réaliser rapidement.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 10

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 12

• **Synthèse qualitative des contributions recueillies (suite)**

AVIS SUR LES VARIANTES

L'expression du choix préférentiel d'une variante se répartit de la manière suivante :

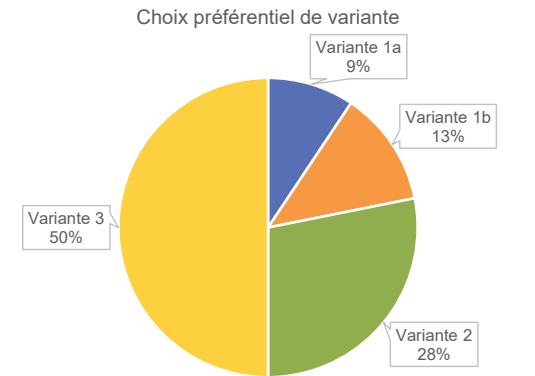
Variante 1A	Variante 1B	Variante 2	Variante 3
3 avis	4 avis	9 avis	16 avis

Un contributeur a pu exprimer sa préférence pour plusieurs variantes à la fois au sein d'un même avis.

A l'issue de la concertation, **la moitié des avis exprimés se positionne en faveur de la variante 3**, principalement sur la base des arguments avancés par les contributeurs :

- cette variante se rapproche de la solution la plus adaptée pour améliorer la sécurité dans Ria-Sirach ;
- elle crée un tracé plus linéaire de la RN116 et offre une meilleure lisibilité, permettant un bon écoulement du trafic ;
- elle limite les expropriations et représente la solution la moins pénalisante sur le plan foncier ;
- elle préserve les bâtiments historiques liés à la vie industrielle de la commune au siècle dernier ;
- elle limite les nuisances sonores et pollution pour les riverains de la RN116 ;
- elle permet la création de deux espaces verts à aménager pour le rendre plus ludique pour les riverains.

L'autre moitié des avis se répartit entre les autres variantes proposées.



Deux avis se sont opposés formellement à la variante 3, en raison notamment de son impact sur un bâtiment de stockage encore utilisé aujourd'hui et nécessaire au bon fonctionnement d'une exploitation agricole. La famille qui en est propriétaire prévient que des recours juridiques pourraient être engagés si cette variante venait à être choisie comme solution d'aménagement.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 13

5. Les enseignements de la concertation et les suites à donner

• **Analyse du maître d'ouvrage**

La participation du public et la richesse des contributions démontrent l'intérêt que représente le projet pour les riverains de Ria-Sirach. Certains contributeurs n'ont pas hésité d'ailleurs à joindre, à leur avis, un schéma explicatif de leur proposition d'aménagement.

L'ensemble des moyens d'expression mis à disposition ont été utilisés par le public.

Des avis émis, il ressort que ce n'est pas l'amélioration des conditions de transit qui importe pour les riverains et usagers locaux, mais celle des conditions de sécurité, pour les piétons en traversée du village de Ria-Sirach et pour les automobilistes au niveau du carrefour RN116 avec la route de Sirach (RD26a).

Bien que la variante 3 conduise à la destruction d'un ancien garage utilisé aujourd'hui comme bâtiment de stockage pour une exploitation agricole, la variante n°3 est celle qui revient le plus souvent.

La variante 2 revient ensuite plus fréquemment que la variante 1.

• **Les suites à donner**

Les études vont être poursuivies pour approfondir les choix et solutions techniques sur la base de la variante 3 qui est ressortie comme la variante à privilégier dans le cadre de la concertation. Ces études devront également intégrer le réaménagement de l'entrée de ville en provenance de Villefranche de Conflent et du carrefour entre la RN116 et la RD26a (route de Sirach) qui sont apparus comme source de préoccupation pour les usagers.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 14

ANNEXES

Affiche réglementaire	16
Courrier aux habitants	x
Dossier de concertation	17
Panneaux d'exposition	21
Contributions du public	23

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 15

Affiche réglementaire

CONCERTATION PRÉALABLE

sur le projet d'aménagement de la RN116 entre Prades et Andorre

Organisée par l'Etat - DREAL Occitanie,
au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme,

du vendredi 19 novembre au mercredi 22 décembre 2021

La concertation porte sur l'aménagement de cette infrastructure du réseau routier national au niveau de la traversée de la commune de Ria-Sirach.

Le projet sera présenté en conseil municipal le vendredi 26 novembre 2021 à 18H30.
La DREAL Occitanie tiendra une permanence publique le mardi 30 novembre 2021 de 9h00 à 16h00 en mairie de Ria-Sirach.

Pour s'informer et donner son avis :

- Un dossier de concertation consultable en mairie de Ria-Sirach et sur Internet <http://mes.fr/156> (mot de passe : Ria2021)
- Une exposition sur le projet et un registre d'expression en mairie de Ria-Sirach.
- Une adresse mail : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr
- Par courrier :
DREAL Occitanie
« Direction Transports, à l'attention de M. ASSEMIAT »
520 allée Henri II de Montmorency
CS 69007
34064 MONTPELLIER CEDEX 2

A la suite de cette concertation, la DREAL Occitanie produira un bilan qui sera disponible sur son site internet.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 16

Dossier de concertation

Concertation préalable sur le RÉAMÉNAGEMENT de la RN116 à RIA-SIRACH

DU 19 NOVEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2021

DOSSIER DE CONCERTATION

RN116 De la plaine à la montagne

En effet, les collectivités territoriales et les élus locaux sont associés au cours de la phase de concertation préalable au projet de réaménagement de la RN116. Les modalités de concertation préalable sont présentées dans ce dossier de concertation. Ce dossier permet à chaque citoyen d'exprimer son avis sur le projet de réaménagement de la RN116, de la plaine à la montagne.

LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

POUR S'INFORMER

- Le dossier de concertation préalable est mis à disposition sur le site internet de la Direction Départementale de l'Équipement, de l'Énergie et de la Mobilité (DDERM) de la Haute-Savoie.
- Une exposition sur le projet sera organisée à l'Agence d'Urbanisme de la Haute-Savoie.
- La présentation du projet en conseil municipal le mardi 23 novembre à 18h30 au maire.
- Une promenade le mardi 30 novembre 2021 de 9h00 à 18h00 en matinée.

PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET

UN PROJET QUI S'INCRIPE DANS UNE DEMARCHE GLOBALE D'AMÉLIORATION DU FONCTIONNEMENT DE LA RN116

Le 10 février 2019, le préfet de la Haute-Savoie a demandé au Préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes d'élaborer un dossier de concertation préalable de l'axe entre le site de Ria-Sirach et l'axe secondaire existant. Ce dossier de concertation préalable est mis à disposition sur le site internet de la Direction Départementale de l'Équipement, de l'Énergie et de la Mobilité (DDERM) de la Haute-Savoie.

Le projet de réaménagement de la RN116 est composé de plusieurs opérations coordonnées et interdépendantes, effectuées sur deux tronçons. Le tronçon principal est situé entre Ria-Sirach et la commune de Aoste, sur un tronçon de 1,5 km. Le tronçon secondaire est situé entre Ria-Sirach et la commune de Aoste, sur un tronçon de 1,5 km.

Le projet de réaménagement de la RN116 est composé de plusieurs opérations coordonnées et interdépendantes, effectuées sur deux tronçons. Le tronçon principal est situé entre Ria-Sirach et la commune de Aoste, sur un tronçon de 1,5 km. Le tronçon secondaire est situé entre Ria-Sirach et la commune de Aoste, sur un tronçon de 1,5 km.

LA CONCERTATION PREALABLE

OBJET DE LA CONCERTATION

Le public est consulté pour qu'il exprime son point de vue sur l'opportunité ou les préconisations sur le projet proposé.

LE CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION PREALABLE

Le présent dossier de concertation préalable est établi en vertu de la loi n° 2010-1248 du 22 octobre 2010 relative à la transparence de l'information sur les coûts de l'énergie et à l'efficacité énergétique des bâtiments.

Le projet est un acte susceptible de modifier de façon substantielle le cadre de vie. La concertation préalable permet de recueillir l'avis des citoyens et de leur permettre d'exprimer leur avis sur le projet.

CINQ OPERATIONS ONT ÉTÉ RETENUES DANS CE CADRE :

- Le tronçon principal de la RN116 entre Ria-Sirach et la commune de Aoste, sur un tronçon de 1,5 km.
- Le tronçon secondaire de la RN116 entre Ria-Sirach et la commune de Aoste, sur un tronçon de 1,5 km.
- Le tronçon tertiaire de la RN116 entre Ria-Sirach et la commune de Aoste, sur un tronçon de 1,5 km.
- Le tronçon quaternaire de la RN116 entre Ria-Sirach et la commune de Aoste, sur un tronçon de 1,5 km.
- Le tronçon quinquiesme de la RN116 entre Ria-Sirach et la commune de Aoste, sur un tronçon de 1,5 km.

POURQUOI CE PROJET ?

Sur la base de ses engagements, quatre variantes ont été élaborées. Elles sont regroupées en deux variantes principales.

LE PROGRAMME DU PROJET

Le projet de réaménagement de la RN116 est composé de plusieurs opérations coordonnées et interdépendantes, effectuées sur deux tronçons. Le tronçon principal est situé entre Ria-Sirach et la commune de Aoste, sur un tronçon de 1,5 km. Le tronçon secondaire est situé entre Ria-Sirach et la commune de Aoste, sur un tronçon de 1,5 km.

Dossier de concertation

LA VARIANTE 2

La deuxième variante prévoit un élargissement de la RN116 côté nord, avec entre autres la démolition du bâti existant. Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :

- Parcelle 493
- Parcelle 494
- Parcelle 495
- Parcelle 496
- Parcelle 530

La démolition du bâti dégage un espace de 630 m² qui pourra être réutilisé.

Plus à l'est, un élargissement de l'ouvrage existant est nécessaire, impliquant des travaux de génie civil.

LA VARIANTE 3

Cette variante prévoit un dépot de la RN116 au sud. Au niveau du carrefour de type TAC, la route est déportée et suit un tracé passant par le garage automobile abandonné, puis rejoint le tracé existant au niveau du Chemin de la Tulière. Plusieurs démolitions de bâti sont nécessaires pour la réalisation de cette option. Les parcelles concernées sont :

- Parcelle 424
- Parcelle 425
- Parcelle 426
- Parcelle 650
- Parcelle 508
- Parcelle 643 (garage)

La démolition du bâti dégage un espace de 4330 m² qui pourra être réutilisé.

La largeur du front bâti qui possède un contact direct avec l'infrastructure existante reste intacte. Le tracé de la RN116 est réalisé en voie secondaire, à sens unique dans le sens Est/Ouest, afin de maintenir un accès pour les riverains. Cela permet d'éviter ces habitations du trafic significatif présent sur la RN116. Le carrefour avec la Côte de Sirach est déporté, tout en maintenant le principe actuel d'un carrefour de type tourne à gauche. La voie secondaire permettant l'accès aux habitations actuelles se connecte sur la RN116 via un Stop. Le Chemin de la Tulière est mis en impasse.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 19

Dossier de concertation

LA VARIANTE 1A

Cette variante prévoit un élargissement de la RN116 côté sud, avec entre autres la démolition du bâti existant. Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :

- Parcelle 501
- Parcelle 507
- Parcelle 508
- Parcelle 651
- Parcelle 650

L'élargissement de la RN116 se poursuit ensuite au nord, nécessitant un élargissement de l'ouvrage existant. Il faut donc prévoir des travaux de génie civil en reprenant la passerelle en encochenement.

La démolition du bâti dégage un espace de 820 m² qui pourra être réutilisé.

LA VARIANTE 1B

La variante 1B correspond au même principe que la variante 1A. Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :

- Parcelle 498
- Parcelle 501
- Parcelle 507
- Parcelle 508
- Parcelle 651
- Parcelle 650

Mais afin d'éviter les travaux de génie civil de renforcement de l'encorbement existant, l'élargissement de la RN116 est prolongé au sud. Cela signifie que de nouvelles habitations nécessitent une démolition. Il s'agit des parcelles suivantes :

- Parcelle 424
- Parcelle 425
- Parcelle 35

La démolition du bâti dégage un espace de 1060 m² qui pourra être réutilisé.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 18

Dossier de concertation

ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

Caractéristique	Variante 1A : Élargissement de la RN116 côté sud avec démolition du bâti existant	Variante 1B : Élargissement de la RN116 côté sud avec démolition du bâti existant et prolongement au sud	Variante 2 : Élargissement de la RN116 côté nord	Variante 3 : Dépot de la RN116 au sud
Impact visuel	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact sonore	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact paysager	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact patrimonial	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact économique	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact social	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact environnemental	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact technique	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact financier	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact juridique	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact politique	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact culturel	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact éducatif	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact sportif	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact sanitaire	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact démographique	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact sociétal	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.
Impact global	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.	Le tracé de la RN116 traverse le paysage existant de manière continue.

Caractéristique	Variante 1A	Variante 1B	Variante 2	Variante 3
Impact visuel	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact sonore	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact paysager	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact patrimonial	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact économique	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact social	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact environnemental	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact technique	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact financier	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact juridique	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact politique	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact culturel	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact éducatif	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact sportif	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact sanitaire	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact démographique	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact sociétal	1,500	1,800	3,450	3,800
Impact global	1,500	1,800	3,450	3,800

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 20

Panneaux d'exposition

Concertation préalable sur le RÉAMÉNAGEMENT de la RN116 à RIA-SIRACH

LA CONCERTATION

L'objectif est de recueillir vos avis et remarques, d'expliquer les enjeux du projet, de répondre à vos questions et de vous faire part de nos intentions.

LES OBJECTIFS

- Un meilleur accès aux commerces et services de proximité.
- Un meilleur accès aux transports en commun.
- Un meilleur accès aux services de proximité.
- Un meilleur accès aux services de proximité.

LE PROGRAMME DU PROJET

- Requalification de la chaussée, à l'exception de la zone de stationnement.
- Requalification des trottoirs, à l'exception de la zone de stationnement.
- Requalification des espaces verts, à l'exception de la zone de stationnement.
- Requalification des éclairages, à l'exception de la zone de stationnement.
- Requalification des mobiliers urbains, à l'exception de la zone de stationnement.

LE CALENDRIER

Concertation PRÉALABLE du 19 novembre au 22 décembre 2021

QUATRE VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

VARIANTE 1A

1,584 M€

VARIANTE 1B

1,066 M€

Concertation PRÉALABLE du 19 novembre au 22 décembre 2021

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 21

Contributions par courriel

Sujet : sécurisation 116 Ria
De : > roselyne.haroux (par Internet) <roselyne.haroux@gmail.com>
Date : 06/12/2021 à 18:42
Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,
 En tant que sirachoises nous sommes favorables sans hésitation au projet 3 à la condition de mettre un rond-point au carrefour avec Sirach car les véhicules venant de Villefranche arrivent à vive allure et cela les ralentirait à l'entrée du village
 Mr et Mme HARAUX Alain et Roselyne
 7 rue des Abricotiers
 66500 RIA-SIRACH

Concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria Sirach

A la lecture du dossier de concertation, il nous semble globalement que la variante 2 serait préférable. Toutefois, il y a un point que n'aborde aucune des variantes et qui concerne le débouché de la Coste de Sirach sur la 116, au niveau de l'ancien garage Capdet. La sortie au droit du TAG est rendue très dangereuse du fait de la vitesse excessive des véhicules descendant vers Perpignan. Pour pratiquer régulièrement cette arrivée sur Ria-Sirach, la longue ligne droite comportant une zone de dépassement à 3 voies rend difficilement lisible le panneau d'entrée de ville limitant normalement la vitesse à 50 km/h. Je pense qu'une analyse des vitesses à cet endroit devrait corroborer ces propos. Même les conducteurs les plus prudents et les plus respectueux du code de la route peuvent se laisser emporter dans la mesure où il n'y a même pas un panneau limitant la vitesse à 50 km/h pour les alerter.

Nous pensons donc qu'il serait indispensable d'intégrer à la réflexion globale sur la traversée de Ria-Sirach le traitement de cette insertion depuis Sirach sur la 116. Cela comporterait à minima la signalisation par un panneau de limitation de vitesse 50 km/h à l'entrée du village ainsi que la mise en place d'un Radar Pédagogique comme on en trouve par exemple à l'entrée de Marquixanes et de bien d'autres villages.

ANNIE CASALS
 5 RUE BELLEVUE
 66500 Sirach

Le 10/12/2021

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 23

QUATRE VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

VARIANTE 2

3,457 M€

VARIANTE 3

3,036 M€

Concertation PRÉALABLE du 19 novembre au 22 décembre 2021

ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

Critères	Variante 1A	Variante 1B	Variante 2	Variante 3
Coût	1,584 M€	1,066 M€	3,457 M€	3,036 M€
Impact environnemental
Impact social
Impact économique
Impact patrimonial
Impact paysager
Impact culturel
Impact technique
Impact réglementaire
Impact juridique
Impact fiscal
Impact politique
Impact institutionnel
Impact associatif
Impact citoyen
Impact citoyen engagé
Impact citoyen responsable
Impact citoyen actif
Impact citoyen citoyen
Impact citoyen engagé
Impact citoyen responsable
Impact citoyen actif
Impact citoyen citoyen

Concertation PRÉALABLE du 19 novembre au 22 décembre 2021

Sécurisation portion RN116 Ria-Sirach

Un projet 3 réaménagé à considérer

De mon point de vue, le Projet 3 proposé serait, a priori, proche de la solution la mieux adaptée. Cependant, il m'apparaît qu'elle ne tient pas compte de deux problématiques majeures qui sont, d'une part la problématique liée aux difficultés que rencontrent les riverains à accéder à la RN116, particulièrement en périodes de circulation intense (en périodes vacancières par exemple), d'autre part la dangerosité toujours présente d'une circulation intense pour les piétons au niveau du magasin Vival et de l'arrêt de bus. Bien que nous nous devions de reconnaître que des efforts ont été accomplis à la suite du drame que nous avons vécu.

Je propose donc une amélioration du tracé, afin d'éviter que les personnes, en particulier les enfants qui prennent le bus soient toujours confrontés aux dangers que représentent les flux intenses de véhicules, par la mise en place d'un circuit bus en dehors de la RN116 ainsi qu'un rond-point au niveau de la jonction avec la route de Sirach pour freiner les flux et permettre aux riverains en provenance de Sirach, aux bus, aux riverains de Ria un accès facilité à la nouvelle RN116.

Je me tiens à votre disposition pour en discuter si besoin est, dans la mesure où mon schéma simpliste nécessiterait de plus amples explications.

Antoine Mocellin
 15 rue de Bellevue
 66500 Ria-Sirach

antoine.mocellin@hotmail.com
 Tel : 06 18 26 7856

Sujet : Projet sécurisation RN116 Ria-Sirach
De : > antoine.mocellin (par Internet) <antoine.mocellin@gmail.com>
Date : 06/12/2021 à 12:36
Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr
Copie à : Antoine Mocellin <antoine.mocellin@gmail.com>

Pièces jointes disponibles jusqu'au 5 janv. 2022

Bonjour,

Désolé d'avoir manqué la réunion de concertation du 30 Novembre dernier. Après consultation des Projets proposés, je me permets de vous faire part de mes commentaires/proposition en pièce jointe.

Cordialement,

Antoine Mocellin

Sujet : Réaménagement de la RN 116 à Ria-Sirach
De : > chantalcordi (par Internet) <chantalcordi@hotmail.com>
Date : 19/12/2021 à 20:33
Pour : "concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr"
<concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr>

Madame,
Monsieur,

A la lecture du dossier de concertation, il nous semble globalement que la variante 2 serait préférable.

Toutefois, il y a un point que n'aborde aucune des variantes et qui concerne le débouché de la Coste de Sirach sur la 116, au niveau de l'ancien garage Capdet.

La sortie au droit du TAG est rendue très dangereuse du fait de la vitesse excessive des véhicules descendant vers Perpignan.

Pour pratiquer régulièrement cette arrivée sur Ria-Sirach, la longue ligne droite comportant une zone de dépassement à 3 voies rend difficilement lisible le panneau d'entrée de ville limitant normalement la vitesse à 50km/h.

Je pense qu'une analyse des vitesses à cet endroit devrait corroborer ces propos.

Même les conducteurs les plus prudents et les plus respectueux du code de la route peuvent se laisser emporter dans la mesure où il n'y a même pas un panneau limitant à 50km/h pour les alerter.

Nous pensons donc qu'il serait indispensable d'intégrer à la réflexion globale sur la traversée de Ria-Sirach le traitement de cette insertion depuis Sirach sur la 116.

Cela comporterait à minima la signalisation par un panneau de limitation de vitesse 50km/h à l'entrée du village ainsi que la mise en place d'un Radar Pédagogique comme on en trouve par exemple à l'entrée de Marquixanes et de bien d'autres villages.

Cordialement,

Madame Cordi Chantal
1, rue du Pla
66500 Ria-Sirach

Sujet : concertation préalable pour la sécurisation d'une portion de la RN116
De : > sadiou.chantal (par Internet) <sadiou.chantal@wanadoo.fr>
Date : 20/12/2021 à 11:19
Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Mme Sadiou dit Sône Chantal

23, rue d'Aragon

66500 Ria-Sirach

Habitante de Sirach depuis 89, je me permets de vous soumettre le problème du débouché de la Coste de Sirach au niveau de l'ancien garage CAPDET que j'emprunte régulièrement en voiture :

Aucun des projets proposés ne concerne ce débouché, rendu très dangereux par la vitesse excessive des véhicules descendant VERS Perpignan, le panneau d'entrée de Ria limitant la vitesse à 50km n'étant pas lu ou ignoré.

En conséquence il est INDISPENSABLE d'intégrer le traitement du débouché de la Coste de Sirach qui doit être sécurisé dans le projet variante 2 par un rond point ou à minima un radar au moins pédagogique puisqu'il est envisagé un doublement de la Nationale à cet endroit là.

Mme Sadiou Sirach le 20/12/21

Sujet : courrier pour la rn 116 traverse de Ria
De : > sibiude.isabelle (par Internet) <sibiude.isabelle@sfr.fr>
Date : 20/12/2021 à 07:44
Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur ASSEMAT

Veuillez trouver en pièces jointe la lettre explicative pour le projet de la déviation de la RN116 dans la traversée de Ria dont la variante n°3 nous impacte complètement.

— Pièces jointes : —

lettres Dreal pour RN 116.odt

19,8 Ko

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 27

Sirach le, 14 Décembre 2021

Madame SIBIUDE Danielle
9 rue d'Aragon
66500 RIA-SIRACH
0468963832
0620558293

DREAL Occitanie
à l'attention de Monsieur ASSEMAT

objet : déviation de la RN 116 à RIA

Monsieur,

Je suis totalement opposée au projet n° 3 entraînant la préemption et la destruction du garage situé au 51 route nationale dont je suis propriétaire. **Le garage et la maison d'habitation n'est nullement abandonné** comme indiqué dans vos documents accompagnant la concertation préalable.

Le terrain a été acheté en 1978. Le garage a été construit en 1979 par les soins de la famille CAPDET – SIBIUDE totalement en pierres.

La cessation d'activité du garage automobile par mon frère mécanicien et moi-même secrétaire à mi-temps et exploitante agricole sur la commune le reste du temps a été faite en 2003. Nous sommes natis du village, éleveurs sur la commune de grand-père, père, mère, moi-même et ma fille depuis 12 ans.

Depuis 2003, **ce bâtiment est devenu un entrepôt indispensable pour mon exploitation agricole pour stocker le matériel et le fourrage**. Ayant pris la retraite, c'est ma fille qui a pris la succession de l'exploitation de bovins allaitants sur la commune, dont **le local lui est indispensable pour son activité journalière**.

Si toutefois le bâtiment venait à disparaître, cela mettrait l'exploitation de ma fille en péril. Ce bâtiment est facile d'accès pour ses véhicules (bétail, tracteur, remorque) et ses livraisons de fourrage par semi-remorque.

Je suis actuellement en train d'effectuer des travaux d'étanchéité sur ce bâtiment et de refaire la terrasse afin que ma fille puisse y habiter.

Je m'oppose totalement **à ce projet n° 3**, sachant que dans le projet 1A, des maisons sont inhabitées depuis de nombreuses années et en train de tomber en ruines. De plus, en détruisant le garage qui est un bâtiment fonctionnel, on ne sécurise en aucun cas le croisement de Sirach. La nationale sera encore plus dangereuse que ce qu'elle est actuellement, les

automobilistes iront encore plus vite. Les résidents du tronçon dévié de nationale ne seront pas du tout en sécurité pour sortir, n'y pour rentrer chez eux dans le sens Andorre Prades.

Lors d'un rendez-vous le mercredi 8 décembre 2021 à 18 heures avec Monsieur Maury, maire de la commune, ce dernier nous a assuré n'être au courant des 4 variantes que depuis peu de temps et que de toutes façons qu'aucune ne lui convenait.

Toutes les voies de recours juridiques seront utilisées par mes soins au cas où le projet n° 3 serait choisi pour la déviation de la RN 116 sur RIA.

Madame SIBIUDE Danielle

original adressé à Mr ASSEMAT de la DREAL
copie remise en main propre à la mairie
copie sur le registre en mairie de RIA – SIRACH
copie au premier Ministre Mr CASTEX
copie au Sous-Préfet Mr FOSSAT
copie à la députée Mme GAYTE

Sujet : Mes remarques sur le projet d'aménagement de la RN116 à RIA
De : > dbesson.maison (par Internet) <dbesson.maison@gmail.com>
Date : 06/12/2021 à 19:31
Pour : <concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Vous trouverez ci-après mes remarques liées aux différents projets d'aménagement présentés en réunion publique.

La circulation sur la RN116 dans RIA pose effectivement plusieurs problèmes :

- une vitesse excessive notamment dans le sens Villefranche è Prades du fait d'un passage d'une ligne droite à 90 à une zone urbaine à 50 puis 30 ;
- un rétrécissement de la voirie et un manque de visibilité du fait du tracé « baionnette » de la RN116 à l'entrée de ville ;
- des obstacles imprévus pour les stationnements temporaires des riverains, livreurs et bus ;
- une absence de circulation sécurisée vélo – piéton sur la zone.

Je soutiens le projet 3 qui :

- limite les expropriations ;
- supprime la baionnette et crée un tracé beaucoup plus linéaire de la RN116 ;
- limite les nuisances sonores et pollution pour les riverains concernés par le projet sur la RN116 ;
- permet la création de 2 espaces verts qu'il faudra aménager pour le rendre ludique pour les riverains

Pour autant, je pense que pour réduire la vitesse en entrée de ville et faciliter l'accès à Sirach, il serait souhaitable d'implanter un rondpoint au niveau de l'accès à Sirach. De même, il serait souhaitable d'implanter un feu + passage piéton au niveau de la voirie de retour du centre-ville de RIA. Cela permettrait aussi un passage sécurisé de la RN116 pour se rendre vers le plat de RIA.

Je vous transmets mes salutations les meilleures

D. Besson

Sujet : avis projet sécurisation accès RN116 depuis Sirach - Dominique et Marie-Claire Malis
De : > dominique.malis (par Internet) <dominique.malis@orange.fr>
Date : 21/12/2021 à 09:59
Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour madame ,bonjour monsieur

Depuis notre retraite nous habitons à Sirach au 2bis rue Bellevue et nous avons des difficultés d'accéder en toute sécurité à la nationale 116 dans la direction RIA- Villefranche

En effet nous devons nous insérer avec prise de risque entre les deux flux de véhicules ; la bande d'arrêt entre les deux voies est insuffisante

notamment pour les camions venant livrer ou s'approvisionner à 3M matériaux ou aux camping cars clients du camping Bellevue

Vos projets ne prennent pas en compte ce tourné à gauche

Je vous suggère d'étudier la faisabilité d'un rond-point ou à minima l'agrandissement de la surface d'arrêt entre les deux voies

avec nos remerciements

Dominique Malis

Administrateur territorial hors classe

Sujet : Concertation RIA 116 réponse de mr LORRION Frédéric et Mme BERGIA Isabelle 3 rue du PLA 66500 Ria-sirach
De : > isab.bergia66 (par Internet) <isab.bergia66@gmail.com>
Date : 15/12/2021 à 19:58
Pour : concertationria116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Suite au courrier d'information municipale, nous répondons favorablement au projet 1B.

En vous remerciant.

Bien cordialement,

Mr LORRION Frédéric
Mme BERGIA Isabelle

Sujet : Projet Rn116
De : > isabellemarie66 (par Internet) <isabellemarie66@gmail.com>
Date : 22/12/2021 à 20:34
Pour : concertationria116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonsoir,

Je vote le projet n°3.

Habitant vernet les bains.

Avec une demande de couper le talus en arrivant à sirach pour la visibilité. Merci

Cordialement

Mme Isabelle hennequez

Sujet : Concertation préalable sécurisation RN116
De : > jeanmarie.gaubert (par Internet) <jeanmarie.gaubert@sfr.fr>
Date : 09/12/2021 à 17:14
Pour : concertationria116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

bonjour

Je donne mon avis pour le projet de sécurisation de la RN116 à RIA.

J'OBTE POUR LE PROJET 3 .

bien qu'il serait nécessaire de faire un rond point au niveau du croisement de SIRACH pour améliorer la sécurité ou des dos d'ânes pour faire ralentir les voitures venant de VILLEFRANCHE DE CONFLENT qui arrivent déjà assez vite, donc si c'est plus large ils arriveront encore plus vite dans le village de RIA.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 29

Sujet : sécurisation d'une portion de la RN116
De : > monique.d.hennequez (par Internet) <monique.d.hennequez@orange.fr>
Date : 22/12/2021 à 15:35
Pour : concertationria116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

bonjour

JE SOUHAITE VIVEMENT LE PROJET 3 de ce projet pour la sécurisation de ce secteur

j'attire votre attention sur l'importance d'intégrer le carrefour de SIRACH en élargissant les côtés et en supprimant le talus (direction villefranche de conflent) pour une meilleure visibilité et en installant en sus des miroirs en face du stop

bonne réception salutations distinguées

j'espère que ce projet se fera très prochainement et pas dans une décennie

mme hennequez monique RIA SIRACH

Sujet : Concertation aménagement 116 à Ria Sirach
De : > jocaveil.nicole (par Internet) <jocaveil.nicole@gmail.com>
Date : 08/12/2021 à 11:31
Pour : concertationria116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

A l'attention de Monsieur Assemat

Habitante de Sirach et originaire de Ria, la dernière variante (3) me paraît la plus adéquate malgré son coût plus élevé :

1) elle préserve les bâtiments historiques liés à la vie industrielle de Ria au siècle dernier (qui pourraient d'ailleurs être réhabiliter sur un futur projet ??),
2) elle permet un accès plus sécurisé de l'embranchement de Sirach, qui est souvent très dangereux en période de grosse circulation sur la rn 116 (12h15, 18h15, dimanche soir descente ski, été...)

Espérant en votre compréhension,

Respectueuses salutations.

Nicole Amiel Jocaveil

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 31

De : > astruch.jean-patrick (par Internet) <astruch.jean-patrick@orange.fr>
Date : 07/12/2021 à 19:07
Pour : concertationria116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

A l'attention de M. ASSEMAT

Suite à la concertation dans le cadre de la sécurisation d'une portion de la RN 116 sur la commune de RIA (66500).

Je viens vers vous pour exprimer mon choix pour le projet 3.

Le projet 3 est le seul projet qui permet de casser réellement le virage en S et offrir une meilleure visibilité tout en conservant un maximum de logement.

Je regrette que aucun de ces projets ne prennent en compte l'amélioration du carrefour d'accès à SIRACH.

Le carrefour en question est d'une grande dangerosité, en cause la vitesse excessive des véhicules qui arrivent de la direction de Villefranche de Conflent ainsi que le manque de visibilité pour les riverains qui souhaitent sortir de SIRACH. Pendant la période estivale ou la période hivernale (ouverture sport d'hiver) rejoindre SIRACH est un véritable parcours du combattant. Il me semble que sur le projet 3 il y a assez de surface disponible pour mettre en place un carrefour sous forme de rond point.

Je reste à votre disposition pour tous renseignements complémentaires.

astruch.jean-patrick
astruch.jean-patrick@orange.fr
8 route de sirach
66500 RIA SIRACH

Sujet : Projet 116
De : > valls.jeanpierre (par Internet) <valls.jeanpierre@orange.fr>
Date : 16/12/2021 à 08:44
Pour : concertationria116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Etant propriétaire sur la commune de RIA-SIRACH, je vous fais part de mon souhait concernant les projets sur la 116 traversant le village qui ont été proposés. Je retiendrais le projet n°3 car celui-ci permettrait de sécuriser l'entrée du village et également l'accès au village de SIRACH. Car la vitesse est bien présente sur cette commune.

Cordialement,

Jean-Pierre VALLS

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 30

Sujet : RÉAMÉNAGEMENT de la RN116 à RIA-SIRACH
De : > niacla (par Internet) <niacla@gmail.com>
Date : 22/12/2021 à 21:18
Pour : concertationria116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour

Veuillez trouver un lien de soumission concernant les travaux proposés à Ria Sirach Route Nationale 116

<https://docs.google.com/document/d/1m8Rcja1FaVw0lqguYv75JHDoKsobnr8dFQoeGHune4/edit?usp>

Cordialement

Pádraig Mc Geehan

www.riasirach.com

<https://www.facebook.com/pages/Ria-Sirach-Apartments/157824080897791>

RÉAMÉNAGEMENT de la RN116 à RIA-SIRACH

Je suis M. Pádraig Mc Geehan. J'habite au 94 Route Nationale, lieu-dit "L'Usine". Je suis directement concerné par le travail proposé. Je vis ici avec ma femme Catherine et nous avons un meuble de tourisme dans la propriété voisine. Nous avons trois appartements en location. Les autres usagers de la route à L'usine sont nos voisins du 92 et EDF qui ont une centrale hydroélectrique à côté. Il y a un flux régulier de petits et gros véhicules qui ont besoin d'y accéder.

Malheureusement, les propositions sont loin du contournement total du village qui s'impose. Les niveaux de bruit et de pollution sont des risques majeurs pour la santé et doivent faire l'objet d'un suivi régulier. Des vapeurs de diesel sont en permanence dans l'air à l'avant de nos bâtiments, et le smog et la saleté produits signifient que nos bâtiments ont besoin d'un entretien régulier.

Les flux de circulation sur la route ont considérablement augmenté depuis le confinement. De plus en plus de touristes, de camping-cars et de gros camions, totalement inadaptés à la route étroite.

Marcher sur la route est un cauchemar. Les véhicules montent continuellement sur le trottoir. J'ai eu de nombreuses rencontres rapprochées avec la circulation et ma sœur a en fait été heurtée par le miroir d'un camping-car sur le trottoir. Heureusement, il ne s'agissait que de bleus.

un flux constant de gros camions dangereux transportant de l'essence et d'autres marchandises vers Andorre. La route ne leur convient pas et ne doit pas traverser les rues d'une ville.

J'aurais soulevé quelques points concernant les propositions.

- Mon option préférée est no.3
 - Il y a moins de perturbations immédiates car des travaux majeurs peuvent avoir lieu sans que la route ne soit fermée pendant de longues périodes.
 - Il éloigne partiellement la circulation de nos bâtiments.
 - Cela signifie que la plupart de nos voisins ne perdent pas leur maison
- Mes préoccupations concernant la proposition 3 sont
 - Accès à l'usine depuis Villefranche. L'accès proposé est très difficile. Vous devez vous arrêter, provoquant une accumulation de trafic. Aussi le virage quand on revient sur soi est difficile. Ce sera difficile surtout pour les gros véhicules qui ont besoin d'accéder régulièrement aux locaux. Je me demande s'il est possible de faire l'entrée à L'usine dans les deux sens comme le montre le dessin modifié.
 - Mon autre souci concerne les espaces à aménager. Je pense que la proposition devrait inclure un engagement à garantir que ces espaces seront aménagés pour assurer un environnement agréable, qui peut en partie atténuer les terribles effets du bruit et de la pollution. Toutes ces zones devraient être vertes avec de l'herbe et des plantations comme il sied à l'entrée de notre ville. S'il vous plaît, pas de parkings, enclos à ordures etc. Il y en a déjà assez dans le village.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 32

Fig. 1 Solution proposée :-

- j'ai assisté à la présentation du projet en visioconférence au conseil municipal, le vendredi 26 novembre. Une solution a été proposée par le maire pour accepter la proposition 3 avec un rond-point. Bien que je convienne que c'est une solution valable, je crains que le fait de ralentir à nouveau la circulation dans le village ne soit une source majeure de pollution et de bruit.
- Enfin je proposerais une sorte d'aide/assistance pour inciter les riverains de la route nationale à améliorer les façades des immeubles qui ont subi d'immenses dégâts au fil des années par le flux constant de la circulation devant leurs portes.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 33

RÉAMÉNAGEMENT de la RN116 à RIA-SIRACH

Je suis M. Pdraig Mc Geehan. J'habite au 94 Route Nationale, lieu-dit "L'Usine". Je suis directement concerné par le travail proposé. Je vis ici avec ma femme Catherine et nous avons un meuble de tourisme dans la propriété voisine. Nous avons trois appartements en location. Les autres usagers de la route à L'usine sont nos voisins du 92 et EDF qui ont une centrale hydroélectrique à côté. Il y a un flux régulier de petits et gros véhicules qui ont besoin d'y accéder.

Malheureusement, les propositions sont loin du contournement total du village qui s'impose. Les niveaux de bruit et de pollution sont des risques majeurs pour la santé et doivent faire l'objet d'un suivi régulier. Des vapeurs de diesel sont en permanence dans l'air à l'avant de nos bâtiments, et le smog et la saleté produits signifient que nos bâtiments ont besoin d'un entretien régulier.

Les flux de circulation sur la route ont considérablement augmenté depuis le confinement. De plus en plus de touristes, de camping-cars et de gros camions, totalement inadaptés à la route étroite.

Marcher sur la route est un cauchemar. Les véhicules montent continuellement sur le trottoir. J'ai eu de nombreuses rencontres rapprochées avec la circulation et ma sœur a en fait été heurtée par le miroir d'un camping-car sur le trottoir. Heureusement, il ne s'agissait que de bleus.

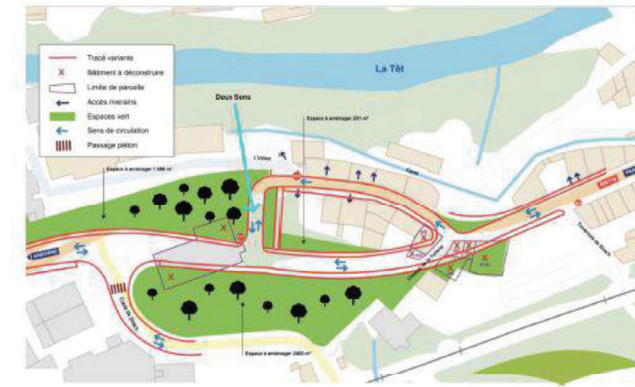
Il y a un flux constant de gros camions dangereux transportant de l'essence et d'autres marchandises vers Andorre. La route ne leur convient pas et ne doit pas traverser les rues d'une petite ville.

Je voudrais soulever quelques points concernant les propositions.

- Mon option préférée est no.3
 - Il y a moins de perturbations immédiates car des travaux majeurs peuvent avoir lieu sans que la route ne soit fermée pendant de longues périodes.
 - Il éloigne partiellement la circulation de nos bâtiments.
 - Cela signifie que la plupart de nos voisins ne perdent pas leur maison
- Mes préoccupations concernant la proposition 3 sont
 - Accès à l'usine depuis Villefranche. L'accès proposé est très difficile. Vous devez vous arrêter, provoquant une accumulation de trafic. Aussi le virage quand on revient sur soi est difficile. Ce sera difficile surtout pour les gros véhicules qui ont besoin d'accéder régulièrement aux locaux. Je me demande s'il est possible de faire l'entrée à L'usine dans les deux sens comme le montre le dessin modifié.
 - Mon autre souci concerne les espaces à aménager. Je pense que la proposition devrait inclure un engagement à garantir que ces espaces seront aménagés pour assurer un environnement agréable, qui peut en partie atténuer les terribles effets du bruit et de la pollution. Toutes ces zones devraient être vertes avec de l'herbe et des plantations comme il sied à l'entrée de notre ville. S'il vous plaît, pas de parkings, enclos à ordures etc. Il y en a déjà assez dans le village.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 34

Fig. 1 Solution proposée :-



- j'ai assisté à la présentation du projet en visioconférence au conseil municipal, le vendredi 26 novembre. Une solution a été proposée par le maire pour accepter la proposition 3 avec un rond-point. Bien que je convienne que c'est une solution valable, je crains que le fait de ralentir à nouveau la circulation dans le village ne soit une source majeure de pollution et de bruit.

- Enfin je proposerais une sorte d'aide/assistance pour inciter les riverains de la route nationale à améliorer les façades des immeubles qui ont subi d'immenses dégâts au fil des années par le flux constant de la circulation devant leurs portes.

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 35

Sujet : TR: Concertation réaménagement de la RN 116 0 ria
 De : > Agullo.Sabine (par Internet) <Agullo.Sabine@iuct-oncopole.fr>
 Date : 09/12/2021 à 15:16
 Pour : "concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr"
 <concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,
 Ci-joint ce courrier concernant l'aménagement de la RN 116 à Ria.
 Vous en souhaitant bonne réception.
 Bien cordialement.

S. Agullo.

— Pièces jointes :
 Concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria Sirac....docx

Concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria Sirach

A la lecture du dossier de concertation, il nous semble globalement que la variante 2 serait préférable. Toutefois, il y a un point que n'aborde aucune des variantes et qui concerne le débouché de la Coste de Sirach sur la 116, au niveau de l'ancien garage Capdet. La sortie au droit du TAG est rendue très dangereuse du fait de la vitesse excessive des véhicules descendant vers Perpignan. Pour pratiquer régulièrement cette arrivée sur Ria-Sirach, la longue ligne droite comportant une zone de dépassement à 3 voies rend difficilement lisible le panneau d'entrée de ville limitant normalement la vitesse à 50 km/h. Je pense qu'une analyse des vitesses à cet endroit devrait corroborer ces propos. Même les conducteurs les plus prudents et les plus respectueux du code de la route peuvent se laisser emporter dans la mesure où il n'y a même pas un panneau limitant la vitesse à 50 km/h pour les alerter.

Nous pensons donc qu'il serait indispensable d'intégrer à la réflexion globale sur la traversée de Ria-Sirach le traitement de cette insertion depuis Sirach sur la 116. Cela comporterait à minima la signalisation par un panneau de limitation de vitesse 50 km/h à l'entrée du village ainsi que la mise en place d'un Radar Pédagogique comme on en trouve par exemple à l'entrée de Marquixanes et de bien d'autres villages.

Sabine Agullo
 8 rue de la grotte
 66500 SIRACH

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 36

Sujet : Concertation préalable RN 116 à Ria-Sirach
De : > sylphil (par Internet) <syphil@wanadoo.fr>
Date : 09/12/2021 à 11:39
Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr
Copie à : Philippe Pous <philippe-pous@wanadoo.fr>

Bonjour,

Veillez trouver ci-joint notre réflexion suite à la lecture du document de concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria-Sirach.
 Bonne réception. Cordialement.

Sylvie et Philippe POUS-ARBIOI

—Pièces jointes :—

Concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria Sirach.pdf

Concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria Sirach

A la lecture du dossier de concertation, il nous semble globalement que la variante 2 serait préférable. Toutefois, il y a un point que n'aborde aucune des variantes et qui concerne le débouché de la Coste de Sirach sur la 116, au niveau de l'ancien garage Capdet. La sortie au droit du TAG est rendue très dangereuse du fait de la vitesse excessive des véhicules descendant vers Perpignan. Pour pratiquer régulièrement cette arrivée sur Ria-Sirach, la longue ligne droite comportant une zone de dépassement à 3 voies rend difficilement lisible le panneau d'entrée de ville limitant normalement la vitesse à 50 km/h. Je pense qu'une analyse des vitesses à cet endroit devrait corroborer ces propos. Même les conducteurs les plus prudents et les plus respectueux du code de la route peuvent se laisser emporter dans la mesure où il n'y a même pas un panneau limitant la vitesse à 50 km/h pour les alerter.

Nous pensons donc qu'il serait indispensable d'intégrer à la réflexion globale sur la traversée de Ria-Sirach le traitement de cette insertion depuis Sirach sur la 116. Cela comporterait à minima la signalisation par un panneau de limitation de vitesse 50 km/h à l'entrée du village ainsi que la mise en place d'un Radar Pédagogique comme on en trouve par exemple à l'entrée de Marquixanes et de bien d'autres villages.

Sylvie et Philippe Pous-Arbiol
 1, rue de la Grotte
 66500 Sirach

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach | 37

Contributions par courrier postal

Madame Bousquet Hélène
 rue Traversière
 66500 Ria-Sirach

Ria Sirach le 9/12/2021

Concertation RN116.

Il me semble que le projet 2 est le plus intéressant.

Je remarque qu'aucun de ces projets ne tient compte de la dangerosité du carrefour avec la route de Sirach.

Vous devriez en tenir compte car pour aller vers Villefranche, les véhicules venant de Prades sont dangereux.

Merci.

H. Bousquet

A. ARBINO	N. GSEMPT	H. DITCH
E. GHIONE	V. CLEMENT	J. L. GUIRAUDE
A. LUTTRINGER	B. TRINQUIER	T. PEYRO-ROUD
	A. JOLLAND	
	13 DEC. 2021	J. JOUVEY-TESTUD
VISA	AC	/ pour information o pour attribution X pour projet de réponse

Concertation sur le réaménagement de la RN 116

Après avoir pris connaissance du dossier de concertation, il nous semble que le projet 2 serait préférable.

Aucun des projets n'évoque le carrefour avec la route de Sirach qui malgré le STOP existant s'avère très dangereux.

Il est très difficile de couper la RN116 pour se rendre en Carladagne sans risques. Les véhicules circulant dans les 2 sens sur la RN116 roulent à vive allure sans que les 50 km/h ne soient respectés.

Pourriez-vous tenir compte dans votre projet d'une sécurisation de ce carrefour.

M^{re} et M^{me} CAMRS Paul.

5. rue d'aragon.

Ria-SIRACH

A. ARBINO	N. GSEMPT	H. DITCH
E. GHIONE	V. CLEMENT	J. L. GUIRAUDE
A. LUTTRINGER	B. TRINQUIER	T. PEYRO-ROUD
	A. JOLLAND	
	13 DEC. 2021	J. JOUVEY-TESTUD
VISA	AC	/ pour information o pour attribution X pour projet de réponse

Sujet : Concertation RN116 traversée de RIA
De : > solarte (par Internet) <solarte@free.fr>
Date : 21/12/2021 à 21:14
Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Ci joint mes observations concernant la concertation préalable à la sécurisation de la traversée de RIA.

Cordialement,

Yann Jautard

SOLARTE 53 RN 116 carrefour de Sirach 66500 RIA SIRACH 04 68 05 27 26 solarte@free.fr

—Pièces jointes :—

reponse concertation RIA.pdf

27,8 Ko

Yann JAUTARD
 Propriétaire du bâtiment artisanal
 53 RN 116
 66500 RIA SIRACH

Concertation préalable concernant la sécurisation de l'entrée ouest du village de RIA

Ria, le 21/12/2021

De mon point de vue, aucun des scénarios proposés ne résout le principal problème de Ria : la vitesse à la traversée du village, qui a déjà provoqué deux drames, dont un très récent.

Dans les 4 cas envisagés, il me semble que le résultat de l'élargissement de la chicane constituée par les deux rangées de maisons sera au contraire un passage plus facile donc une augmentation de cette vitesse, alors même qu'aujourd'hui cela constitue un ralentisseur "naturel". Certes de temps à autres un convoi exceptionnel provoque un ralentissement plus important le temps de la traversée, mais rien d'insurmontable.

Le pire concernant ce problème de vitesse serait certainement le dernier projet qui prévoit de raser l'ancien garage citroen : il va largement supprimer la courbe qui permet justement ce ralentissement. Je voudrais aussi attirer l'attention sur le fait que ce projet implique la destruction d'un outil de travail indispensable d'une éleveuse, puisque ce bâtiment est aujourd'hui son lieu de stockage de fourrages et de matériel, absolument nécessaire au bon fonctionnement de son exploitation. Ce projet impliquerait en outre la destruction de la parcelle de terre agricole attenante pour y passer la nouvelle route. En ces temps de problématique climatique et de menace sur la biodiversité, toute réduction de terre agricole semble totalement contre-productive.

D'autre part, il a été évoqué le problème du carrefour de Sirach. De mon point de vue, là encore le principal problème est la vitesse des véhicules arrivant de Villefranche. Pour le reste, il n'y a jamais eu d'accident à cet endroit, la visibilité est bonne dans les deux sens, et le temps d'attente quand il y a beaucoup de circulation sur la RN116 peut sembler pénible, mais pourtant n'excède jamais une ou deux minutes. Par contre, le projet 3 en plaçant plus en retrait dans l'annonce de la courbe le piquage de la route de Sirach va créer un problème de visibilité vis à vis des véhicules arrivant de Villefranche.

Concernant les projets qui visent à élargir le passage dans la chicane : la version 1A semble plus judicieuse, permettant des travaux de génie civil à moindre frais. Les constructions à démolir ont peu de valeur d'usage, coincées entre la route et le surplomb des terrains au sud. Les propriétaires seraient peut-être heureux de pouvoir saisir enfin l'opportunité de s'en défaire. Les bâtiments opposés récupéreraient alors un peu de valeur et d'agrément avec une façade sud maintenant dégagée.

Le projet 3 maintient tous les défauts de ces deux bandes de logements même s'il déporte la nuisance de la route.

Il me semble donc qu'une autre approche pourrait permettre de résoudre les deux problématiques (vitesse et attente au carrefour) de manière moins onéreuse et moins invasives pour les riverains :

La mise en place d'un feu tricolore à détection de présence et de vitesse au niveau du carrefour : en cas de présence de véhicules venant de Sirach ou montant vers Sirach, le feu bascule, sinon il est vert pour la RN116. Et à détection de vitesse au niveau par exemple de l'angle des charbonnières, pour qu'en cas de vitesse excessive des voitures venant de Villefranche, il passe au rouge ce qui provoquera un ralentissement de fait. Avec pourquoi pas un radar de feu en complément, afin de maximiser l'effet dissuasif et d'éviter les comportements dangereux. Ce type de système est présent dans de nombreuses agglomérations, semble t'il avec succès, et pour un investissement bien moindre que les projets envisagés.

Contributions déposées sur le registre d'expression

Nicolas CARTIER-DU ROCHEZ
 4 Avenue d'En Gosa
 66500 Ria

Ria le 29/11/21

Afin d'un projet de réaménagement partiel de la RN116 dans la traversée de Ria

Mon propos principal sera non seulement de féliciter le DREAL de l'engagement de la concertation sur le projet de réaménagement partiel de la RN116 dans la traversée de Ria, mais en cette occasion répondre aux exigences légales ou réglementaires. La liste des panneaux d'affichage présentés en Annexe, ainsi que la possibilité de ne présenter des modifications d'ouvrage au DREAL, sont à souligner.

1) Sur le principe de l'opération
a) l'opportunité

La traversée de Ria par la RN116 présente des aléas sérieux de sécurité dans sa partie terminale dans le sens Est-Ouest : la double virage en U rend la voie peu propice à une circulation sûre, et les trottoirs n'offrent qu'une faible protection aux piétons.

Il est donc difficile d'insister sur la nécessité de nouvelles aménagements à cette situation, potentiellement inacceptable de générer de graves conséquences.

B) L'intersection RN116/RD36A

Seul erreur de ma part, cette intersection n'entre pas dans le champ du présent projet d'aménagement. Cette absence de prise en compte est à mon sens une lacune, sur laquelle je reviendrai infra.

II Examen des variantes et avis sur le choix à opérer

A) Examen des variantes

Les variantes 1A, 1B et 2 ont de fortes similitudes, en ce qui elles convergent à la RN son tracé actuel, sinon presque rectifié et amélioré par la démolition de maisons le tracés soit d'un côté, soit de l'autre.

La variante 3 tranche radicalement avec les autres en ce qui elle prévoit un déplacement complet de l'axe de la RN dans sa portion réputée dangereuse la partie en S subsistant telle quelle pour assurer la présence locale, et ayant donc probable vocation à être sécurisée dans la voirie communale.

Le choix de variante que j'ai précisée

Vous laissez sans hésiter à la variante 3. G. d'avis n'engage éminemment que moi, et j'ai toute confiance au à lui émettre et à la DREAL pour la détermination ultime de l'option à retenir.

La justification de cette présentation

- Cette variante présente, à mon sens, l'avantage d'offrir une traversée relativement rectiligne de tout le village, la portion de voie à créer étant rassemblée dans l'axe de la voie actuelle dans son sens Est-Ouest. Cette relative rectitude devrait favoriser le bon écoulement du trafic.

On pourrait certes objecter que le tracé rectiligne qui va en résulter pourrait inciter les véhicules à accélérer leur vitesse, au détriment de l'objectif de sécurité qui est la raison première du projet.

Cette objection doit à mon sens être écartée, car un tracé presque rectiligne offre toujours une meilleure visibilité, et les dispositifs de ralentissement de la vitesse pourraient opportunément être installés si nécessaire.

- Cette variante est, au sens de l'Etat, la moins pénalisante sur le plan financier, avec une faible destruction de bâti, et la comparaison des autres variantes.

2) les conditions à mettre à la réalisation de la variante 3

a) le coût

Si l'on ignore pas que la variante 3 est la plus onéreuse. Cependant, la mise en œuvre de celle-ci permettrait de traiter définitivement ce secteur pour des décennies.

Elle permettrait aussi le maintien d'un important bâti, qui, certes, mériterait probablement une réhabilitation mais qui pourra, sous cette réserve, offrir d'importantes solutions d'hébergement, et un secteur devenu plus sain sur le plan routier, en un moment de crise avérée de logement.

b) La question de la jonction avec la RD38A

Cette voie devrait à être exclusive de la population de Sirach et de ses abords urbanisés.

Or, sauf erreur de ma part, le projet actuel de réaménagement ne concerne pas la jonction entre les deux voies, malgré la grande proximité géographique entre la RD et le projet de réaménagement (surtout dans sa variante 3).

C'est à mon sens une lacune pour un projet visant à l'amélioration à long terme de la sécurité routière.

dimanche 10/12/2021

2 rue des Mirocoullés à Ria-Sirach

1) SECURITE PIETONS ET VELOS

En dehors de "loisirs" promeneuses, randonneurs, les piétons de Ria vont : à la gare ; au bus ; à Prades (2 km seulement) ; à la zone commerciale (pâtisseries, papeterie, vol, travaux ménagers) ; ...

REGRET certain que l'étude ne prenne pas en compte les USAGES REELS des déplacements quotidiens.

Préciser à l'aplomb du pont ou chemin de fer : Piétons en grand danger : absence de clôture trottoir et la vitesse sur l'échelle de danger sociale.

Exemple de signalisation : pas d'arrêt de la route ; comment ne pas considérer comme une PRIORITE de sécurité la proximité entre Prades et Ria.

3) Au moment où on propose de FAVORISER LES CHEMINEMENTS DOUX : marche, vélos, poussettes, fauteuils roulant comment ne pas considérer comme une PRIORITE de sécurité la proximité entre Prades et Ria. L'année dernière de l'été, un chien, peu agressif ou loquax, mais pour les enfants courants, c'est 50% plus long.

parmi les ACTIONS à ETUDIER (bureau d'étude le pied !!!)

un vrai PASSE RELLE nécessaire à l'aplomb du pont de chemin de fer

se peut observer les usages réels sur la route

2) Aménagement de la RN116 dans la petite portion sur de la traversée de Ria

- la question privilégiée est le croisement entre poids lourds et voitures.

On ne mentionne pas les BUS TRANSPORT PUBLIC, car les premiers véhicules de ce type ne sont même pas mentionnés dans l'étude !

- Il est peut-être regrettable que si la route est plus droite, les véhicules vont plus vite. Quelque soit les usages ? Nos voisins ruraux ont sur la route des véhicules des villages, des fermes qui indiquent l'existence des zones à vitesse réduite et se mettent sur la route si la route est trop étroite et séparée.

3) la pollution sonore ; si circulation ou circulation, la pollution sonore est un problème.

Il serait intéressant de savoir si la pollution sonore est un problème suffisant pour faire passer le projet de construction et de présence de constructions dans non absence de ces habitations : entrées, gymnases, ...

4) VARIANTES - Foule trop courte - Empiètement, gare, voir Prades, véhicules, traverses piétons, ne sont même pas étudiés !

Il me paraît donc indispensable d'étudier dès à présent l'intégration de cette intersection dans le projet.

Au surplus, je pense que cette nécessaire coordination entre les deux axes sera très vraisemblablement évoquée lors des enquêtes publiques à mener sur le projet, et absence de prise en compte dès à présent de cette intersection risquant fort de fragiliser l'ensemble du projet.

Se sera sans doute techniquement un gain de temps et de coût si les évaluations de trafic justifiaient un tel aménagement. S'obtient cependant que le foncier acquis sur l'emprise de l'ancien garage devrait, en première analyse, permettre la réalisation d'un gainage, ce que je préconise donc.

- Préférer à la variante 3 qui élargit un peu le projet mais les décisions à prendre doivent composer ; si alternatives, quel est pour les habitants des nuisances actuelles travaux à faire, travaux de réfection de la route ; l'attractivité de ces constructions ou 1300 habitations pourraient être favorisés par la largeur de la route ; CONVIVIBILITE ACCESSIBLES ; présence dans la zone ; billes et uniformément aménagés ; café restaurant, ainsi que piscine, etc ; voir ou rapier ; petit surplus à créer aussi ; ? ? ; merci espérance de voir ;

E. Vallée le 20 octobre 2021

Ruiz Virginie et Luc Laurent 86 route nationale 116 Ria-Sirach.

Favorable au projet variante 2.

Ruie nationale trop dangereuse avec beaucoup trop de passage de poids lourds. Aucune sécurité sur la route. Problèmes d'inondations et pollutions qui rentrent dans les maisons.

le 03 décembre 2021

Je pense que la variante 3 est une bonne solution.

Simone Tourne

Pareillement la variante 2 me paraît intéressante. Les maisons qui bordent la route sont étroites et pratiquement inhabitées.

Il y avait la rue sur la droite et l'obligation de la route -

Sécurisation portion RN116 Ria-Sirach

Un projet 3 réaménagé à considérer

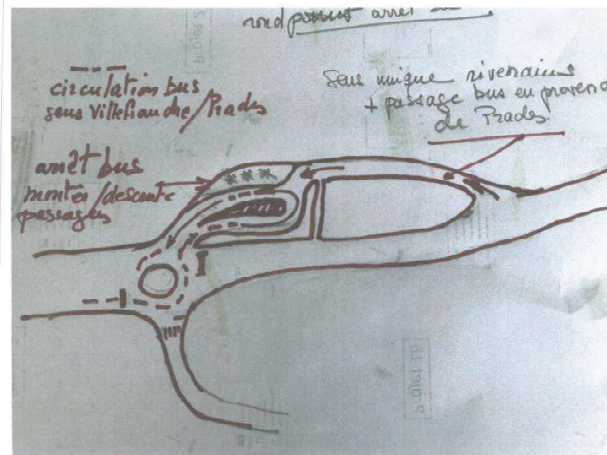
De mon point de vue, le Projet 3 proposé serait, a priori, proche de la solution la mieux adaptée. Cependant, il m'apparaît qu'elle ne tient pas compte de deux problématiques majeures qui sont, d'une part la problématique liée aux difficultés que rencontrent les riverains à accéder à la RN116, particulièrement en périodes de circulation intense (en périodes vacancières par exemple), d'autre part la dangerosité toujours présente d'une circulation intense pour les piétons au niveau du magasin Vival et de l'arrêt de bus. Bien que nous devions reconnaître que des efforts ont été accomplis à la suite du drame que nous avons vécu.

Je propose donc une amélioration du tracé, afin d'éviter que les personnes, en particulier les enfants qui prennent le bus soient toujours confrontés aux dangers que représentent les flux intenses de véhicules, par la mise en place d'un circuit bus en dehors de la RN116 ainsi qu'un rond-point au niveau de la jonction avec la route de Sirach pour freiner les flux et permettre aux riverains en provenance de Sirach, aux bus, aux riverains de Ria un accès facilité à la nouvelle RN116.

Je me tiens à votre disposition pour en discuter si besoin est, dans la mesure où mon schéma simpliste nécessiterait de plus amples explications.

Antoine Mocoilin
15 rue de Bellevue
66500 Ria-Sirach

antoine.mocoilin@hotmail.com
Tel : 06 18 26 7856



Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach |45

Sirach le, 14 Décembre 2021

Madame SIBIUDE Danielle
9 rue d' Aragon
66500 RIA-SIRACH
0468963832
0620558293

DREAL Occitanie
à l'attention de Monsieur ASSEMAT

objet : déviation de la RN 116 à RIA

Monsieur,

Je suis totalement opposée au projet n° 3 entraînant la préemption et la destruction du garage situé au 51 route nationale dont je suis propriétaire. **Le garage et la maison d'habitation n'est nullement abandonné** comme indiqué dans vos documents accompagnant la concertation préalable.

Le terrain a été acheté en 1978. Le garage a été construit en 1979 par les soins de la famille CAPDET - SIBIUDE totalement en pierres.

La cessation d'activité du garage automobile par mon frère mécanicien et moi-même secrétaire à mi-temps et exploitante agricole sur la commune le reste du temps a été faite en 2003. Nous sommes naitifs du village, éleveurs sur la commune de grand-père, père, mère, moi-même et ma fille depuis 12 ans.

Depuis 2003, **ce bâtiment est devenu un entrepôt indispensable pour mon exploitation agricole pour stocker le matériel et le fourrage**. Ayant pris la retraite, c'est ma fille qui a pris la succession de l'exploitation de bovins allaitants sur la commune, dont **le local lui est indispensable pour son activité journalière**.

Si toutefois le bâtiment venait à disparaître, cela mettrait l'exploitation de ma fille en péril. Ce bâtiment est facile d'accès pour ses véhicules (bétailère, tracteur, remorque) et ses livraisons de fourrage par semi-remorque.

Je suis actuellement en train d'effectuer des travaux d'étanchéité sur ce bâtiment et de refaire la terrasse afin que ma fille puisse y habiter.

Je m'oppose totalement à ce projet n° 3, sachant que dans le projet 1A, des maisons sont inhabitées depuis de nombreuses années et en train de tomber en ruines. De plus en détruisant le garage qui est un bâtiment fonctionnel, on ne sécurise en aucun cas le croisement de Sirach. La nationale sera encore plus dangereuse que ce qu'elle est actuellement, les

automobilistes iront encore plus vite. Les résidents du tronçon dévié de nationale ne seront pas du tout en sécurité pour sortir, n'y pour rentrer chez eux dans le sens Andorre Prades.

Lors d'un rendez-vous le mercredi 8 décembre 2021 à 18 heures avec Monsieur Maury, maire de la commune, ce dernier nous a assuré n'être au courant des 4 variantes que depuis peu de temps et que de toutes façons qu'aucune ne lui convenait.

Toutes les voies de recours juridiques seront utilisées par mes soins au cas où le projet n° 3 serait choisi pour la déviation de la RN 116 sur RIA.

Madame SIBIUDE Danielle

Sibiude

original adressé à Mr ASSEMAT de la DREAL
copie remise en main propre à la mairie
copie sur le registre en mairie de RIA - SIRACH
copie au premier Ministre Mr CASTEX
copie au Sous-Préfet Mr FOSSAT
copie à la députée Mme GAYTE

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach |47

le 13.12.2021 M. TREGUIER Adeline

Pour avoir les projets sont validés.
Je préfère les variantes 3

Le problème est que habitant Côte de Sirach, je ne vois aucun scénario qui engageant des voitures à ralentir à l'approche du stop.

- * les voitures sont en descente.
- * la visibilité est mauvaise.
- * les voitures ne freinent qu'au virage dans le virage.

Si il n'y a plus de virage, elles se freinent qu'au ralentissement.

Il ya un carrefour en T. Des accidents sont à prévoir ici.
Côte de SIRACH et village de SIRACH passent par ce carrefour.

En espérant que ma remarque sera prise en compte.

MESSEAU Bernard Sirach le 13/12/2021
Fédération des Communes de Sirach -
Messieurs.

Je suis. Pour le projet Variante 3 - mais pour contourner il faudrait faire un Rd Point pour Sirach, et cela ferait ralentir les voitures venant de Villefranche -
Sincères salutations
B. Messeau

Mme Monique Sabatier
14, rue desabrications
66500 Ria-Sirach

Sirach, le 10/12/2021

Messieurs,

A l'examen des 4 projets visant la sécurisation d'une portion de la RN116, il m'est difficile de me prononcer sur celui qui me paraît le plus adapté. Le projet n°3, peut-être ! Je suis en même temps fort surpris que ces 4 projets ignorent totalement la sécurisation de l'accès à Sirach. C'est pourtant un endroit extrêmement dangereux sur cette RN116, à cause du manque de visibilité, de la vitesse excessive des véhicules venant de Villefranche de Conflent et qui s'engouffrent dans le rétroviseur du virage pendant l'absence temporaire de la pharmacie.

Mon seul point à l'entrée de la bretelle d'accès serait un des moyens de faire ralentir les automobilistes "fous" avec l'installation d'un radar dans l'axe en amont de ce rond-point. Cela permettrait aussi de faciliter l'accès à la route de Sirach, en période d'affluence, quand on revient de Prades.

Merci de votre attention. Salutations.

M. Sabatier

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach |46

le 13.12.2021

Essayer d'accès à la montée vers Sirach.

Il me semble que le projet le plus sécurisant serait de construire un carrefour giratoire.

Il permettrait d'obtenir un maximum de sécurité. Les véhicules étant obligés de ralentir fortement voire de s'arrêter aux abords du carrefour. Cela permettrait à ceux allant ou descendant de Sirach de pouvoir emprunter la RN116 en toute sécurité.

De plus les véhicules venant de Villefranche entreraient dans Ria avec une vitesse réduite. Il voir la faisabilité du projet aussi bien au niveau technique (espace suffisant pour réaliser ce genre d'ouvrage) qu'économique.

Une autre possibilité serait d'élargir la chaussée à cet endroit afin de pouvoir emprunter la RN116 ou en la quittant en deux étapes. Le triple carrefour étant à ce moment là capable de couvrir et de protéger un ou plusieurs véhicules effectuant la manœuvre.

Comme pour l'accès à l'axe sur la RN116, plus économique et moins gourmand en espace et en même temps moins sécurisant.

Quatre points importants.

- Et quand une véritable piste cyclable (dans les deux sens, plus un espace piétons) en séparé matériellement de la route entre Ria et Prades?
- Quant à Sirach tout le parcours et en particulier la portion venant de lycées.
- Pour les projets présentés sur le papier que nous avons vu en améliorant le passage des virages à l'entrée de Ria (venant de Villefranche) il est important de ne pas oublier d'installer un système de ralentisseur. Celui-ci sera apprécié s'il est dissuasif sans être un mur quasiment infranchissable comme ça se fait sur certaines routes.

NOTA: Nous n'avons été informés du projet d'aménagement que le 8 décembre 2021.

Jean Louis et Geneviève SALIERI
Mas Les Antiques

Réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach |48

M^{me} Marti Marie Ange
47 Route nationale N6
66500 Ria Sirach
Tel: 0986 70 20 12

Le 12 décembre 2021

Objet: Remarque sur le projet de la route nationale N6
(M^{me} Marti Marie Ange)

Veuve depuis 1 an, propriétaire et habitante du 47 route nationale N6, parcelle N°494 avec également trois locataires m'appartant un revenu.

Si le projet est trop long, et que mes locataires partent, je me retrouverais donc sans revenus; donc mon choix se porterait sur le projet A et B, car le 88 parcelle N°494 est un immeuble trois appartements refait à neuf.

Alors que l'ancienne pharmacie jusqu'au 47 parcelle N°499 ce ne sont que des ruines. Nous sommes que deux logements correct (le 47 parcelle N°493 et le 49 parcelle N°498) sachant que ma maison du 47 parcelle N°494 est très bien et rentable.

A ce jour les bâtisses de la parcelle N°500, N°501, N°502 me causent également des défits.
Par ailleurs le plus important des sujets est que je souhaiterais que cela passe par le 47 car le garage n'est pas à l'abandon. Les propriétaires ont le tous les jours et bien devant pour leur travail (agriculture, frigos, stockage ect...) sachant que depuis 1983 nous avons l'accord du propriétaire pour passer stationner ainsi que mes locataires car parfois il n'y a pas la possibilité avec le parking existant.

Cordialement

M^{me} Marti Marie Ange
Marti

M^{re} Cayuela Daniel
90 route nationale N6
66500 Ria Sirach
Tel: 06 13 94 05 55

Le 16 Décembre 2021

Objet: remarque sur le projet de la nationale N6
(M^{re} Cayuela Daniel)

Je viens d'acheter la parcelle n°293, je me suis endetté auprès de ma banque pour une durée de 25 ans.
Paiement effectué des travaux de rénovation. Il est donc bien entendu que je ne souhaite pas que ma maison soit détruite. Il m'a donc ce projet donc sur le projet A et B.

Cordialement

M^{re} Cayuela Daniel

Le 16 Décembre 2021

M^{re} Philippe BOSCO
3 chemin de la treuille
66500 Ria Sirach
06-90-40-24-30

Objet: remarque sur le projet de la nationale N6.

Maison de mes parents, mon intérêt personnel n'est pas ou plus important je pense pour l'avenir de cette commune et la sécurité est très important.
Le projet "La variante AB" me semble

améliorer correctement le secteur en lui donnant visibilité et sécurité tout en restant dans un coût si l'on fait des raisonnements. Il est impératif de décider pour l'ensemble des citoyens de Ria Sirach des travaux avant une catastrophe!



Crédit photos: DREAL Occitanie, Wikipédia


**PRÉFET
DES PYRÉNÉES-
ORIENTALES**
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement
et du logement DREAL - Occitanie
Direction des Transports - 520, Allée Henri II de Montcrency
CS 69007 - 34084 Montpellier - Cedex 02
www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr