

2.1.2 Aménagements prévus vis-à-vis des eaux

2.1.2.1 Assainissement routier des contre-allées

Les profils en long et en travers de la RN116 ne sont pas modifiés ; l'imperméabilisation nouvelle est liée à la création des contre-allées.

Le principe général est une évacuation des eaux des contre-allées de façon diffuse dans les fossés, qui jouent le rôle de bassins de rétention, avant d'être renvoyées vers le milieu naturel (fossés existants ou canal « Rec de Corbera »). La période de retour prise en compte correspond à une pluie d'occurrence décennale.

- Ouvrages d'écrêtement :

Les eaux collectées sur la plate-forme routière transitent dans les fossés afin de réguler le débit par écrêtement des pointes de crues du bassin versant routier pour compenser l'imperméabilisation de l'infrastructure. Ces bassins joueront également un rôle de traitement de ces eaux (décantation, déshuilage des pluies). Des cloisons de séparation positionnées en fonction de la pente du fossé viennent allonger le temps de décantation.

- Volume de confinement :

Les 4 contre-allées ne sont pas considérées comme des zones à risque d'accident : le trafic y sera très faible puisque n'y transiteront que les véhicules agricoles nécessaires à l'entretien des parcelles desservies.

Par conséquent, le dimensionnement des fossés n'inclut pas de volume de confinement des pollutions accidentelles.

- Dimensionnement des fossés valant bassins d'écrêtement (pour une pluie décennale) :

Contre allées	Surface imperméabilisée	Volume d'écrêtement	Dimensions des fossés trapézoïdaux	Exutoire
CA Nord-Ouest	1706 m ²	170 m ³	0,5mx2,5mx1m sur 304ml et 0,85mx2,85mx1m sur 77ml	Canal « Rec de corbera »
CA Sud-Ouest	1190 m ²	119 m ³	0,5mx2,5mx1m sur 215ml et 0,75mx2,75mx1 sur 90ml	Fossé de la RN116
CA Sud-Est (VF)	1409 m ²	141 m ³	0,5mx2,5mx1m sur les 265ml et 0,6mx2,6mx1 sur 80ml	Fossé de la RD16
CA Nord-Est	2007 m ²	201 m ³	0,5mx2,5mx1m tout le long de la contre-allée	Fossé de la RN116

2.1.2.2 Rétablissements des écoulements

Les contre-allées interceptent des fossés agricoles ou canaux d'irrigation qui sont tous rétablis en accord avec les débits fournis par les ASA :

Contre allées	Nb de canaux/fossés interceptés	Ouvrages à créer
CA Nord-Ouest	4	3 + 1 à élargir
CA Sud-Ouest	3	3 dont un au-dessus du Rec de Corbera
CA Sud-Est (VF)	3	3
CA Nord-Est	7	7

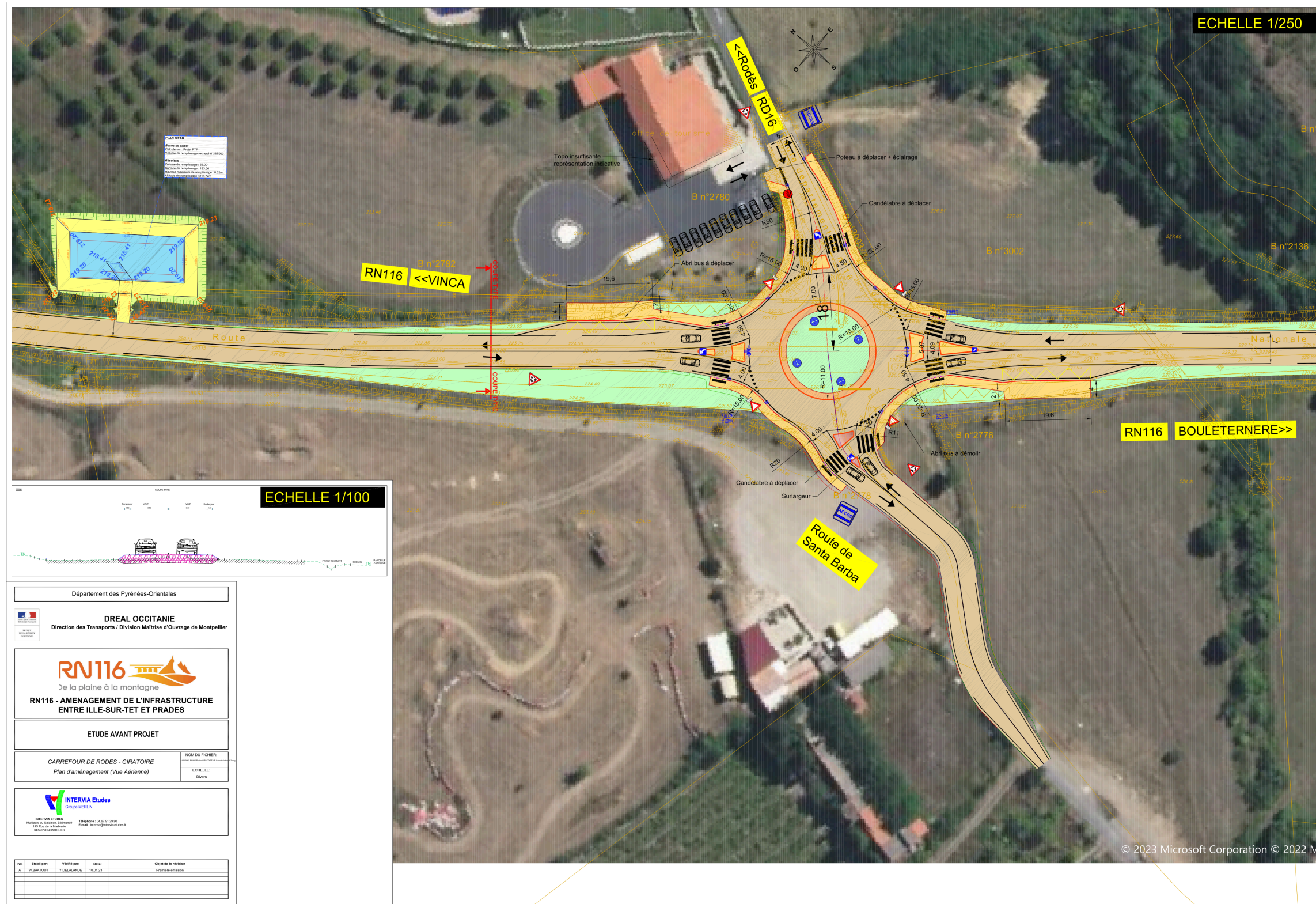


Figure 4 : carrefour giratoire d'entrée de Rodès

2.2 Section 2 : Carrefour giratoire d'entrée de Rodès (RN116-RD16)

2.2.1 Description des travaux

Au niveau du carrefour avec la RD16 (accès à Rodès), le parti d'aménagement retenu correspond à l'implantation d'un carrefour giratoire à 4 branches de rayon de 18 mètres.

Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP, le MOA s'était engagé sur ce carrefour à étudier en lien avec la commune la possibilité de supprimer les arrêts de bus présents de part et d'autre de la RN116. Ces arrêts de bus servent essentiellement aux enfants dans le cadre du ramassage scolaire. Afin d'améliorer la sécurité, la possibilité de créer un arrêt de bus unique au niveau de la raquette de retournement existante ainsi que l'utilisation de la parcelle 3002, propriété de la commune de Rodès, ont été étudiées. L'utilisation de la raquette de retournement existante a été écartée compte-tenu de l'émergence d'un projet hôtelier au mas Catalan, incompatible avec la circulation de bus à proximité immédiate du bâtiment.

Après consultation de la commune, la mobilisation de la parcelle 3002 a été écartée compte-tenu de son impact sur l'entrée de village.

Par ailleurs, le plan de ramassage scolaire a évolué et le lieu de descente et de montée dans le bus se fait aujourd'hui directement au centre du village. Ainsi, la nécessité de déplacement des arrêts de bus n'est plus justifiée.

Le projet prévoit donc le maintien des arrêts de bus de part et d'autre de la RN116. Les arrêts sont repositionnés en sortie de giratoire, afin d'éviter que les bus en stationnement ne masquent les piétons empruntant les passages piétons prévus sur les branches du giratoire.

2.2.2 Aménagements prévus vis-à-vis des eaux

L'aménagement du carrefour giratoire de Rodès ne crée pas de nouvelles surfaces imperméabilisées : il n'est donc pas nécessaire de prévoir de nouveaux volumes de rétention.

Cette section routière fait toutefois l'objet d'un ajustement de l'assainissement routier. Le carrefour giratoire représente un point de conflit et donc la probabilité de déversement de matière polluante liée à un accident est accrue. D'autant plus que ce carrefour supporte aujourd'hui un trafic poids-lourds important. Un bassin de confinement des pollutions accidentelles est donc prévu.

Par conséquent, les eaux de la plate-forme routière sont récupérées par des avaloirs au droit des trottoirs (au niveau de l'anneau) ou directement évacuées de façon diffuse dans les fossés existants (sur les branches). Le point bas de la zone se trouve à l'ouest du carrefour (vers Vinça), où est positionné un bassin de confinement des pollutions accidentelles (50m³).

Le volume de confinement correspond au volume provenant de la pollution accidentelle en temps sec. Au vu des sensibilités, le bassin sera étanche. Les pentes des talus seront à 2/1 pour les pentes intérieures.

2.3 Section 3 : Restructuration entre les PR 30 et 35 (entre Rodès et Vinça)

2.3.1 Description des travaux

Sur les 5 kilomètres qui composent la section 3, le parti d'aménagement comprend :

- La sécurisation et l'allongement des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça ;
- La dénivellation par passage supérieur du carrefour avec la RD13E ;
- La suppression des accès directs au droit du lieu-dit « El Moli », et rétablissement par les voies communales existantes avec prolongement d'une voie communale.

2.3.1.1 Modification des créneaux de dépassement

Quatre créneaux de dépassement sont aménagés avec les caractéristiques suivantes :

- créneau de dépassement n°1 (sens Ille-sur-Têt→Prades) effectif sur 655m ; un seul accès direct est conservé, celui vers les installations du barrage ;
- créneau de dépassement n°2 (sens Prades→Ille-sur-Têt) effectif sur 846m ; aucun accès direct sur la RN116 n'est présent sur cette portion ;
- créneau de dépassement n°3 (sens Ille-sur-Têt→Prades) effectif sur 897m ; aucun accès direct sur la RN116 n'est présent sur cette portion ;
- créneau de dépassement n°4 (sens Prades→Ille-sur-Têt) effectif sur 579m ; deux accès directs sur la RN116 sont présents sur cette portion : ils correspondent aux deux voies du carrefour avec la RD13E qui est reconfiguré.

En ce qui concerne le carrefour avec la RD13G (accès direct au bourg de Vinça), les dimensions des éléments du carrefour de type Tourne-à-Gauche (TAG) existant sont revues et plusieurs îlots sont supprimés pour obtenir une meilleure lisibilité.

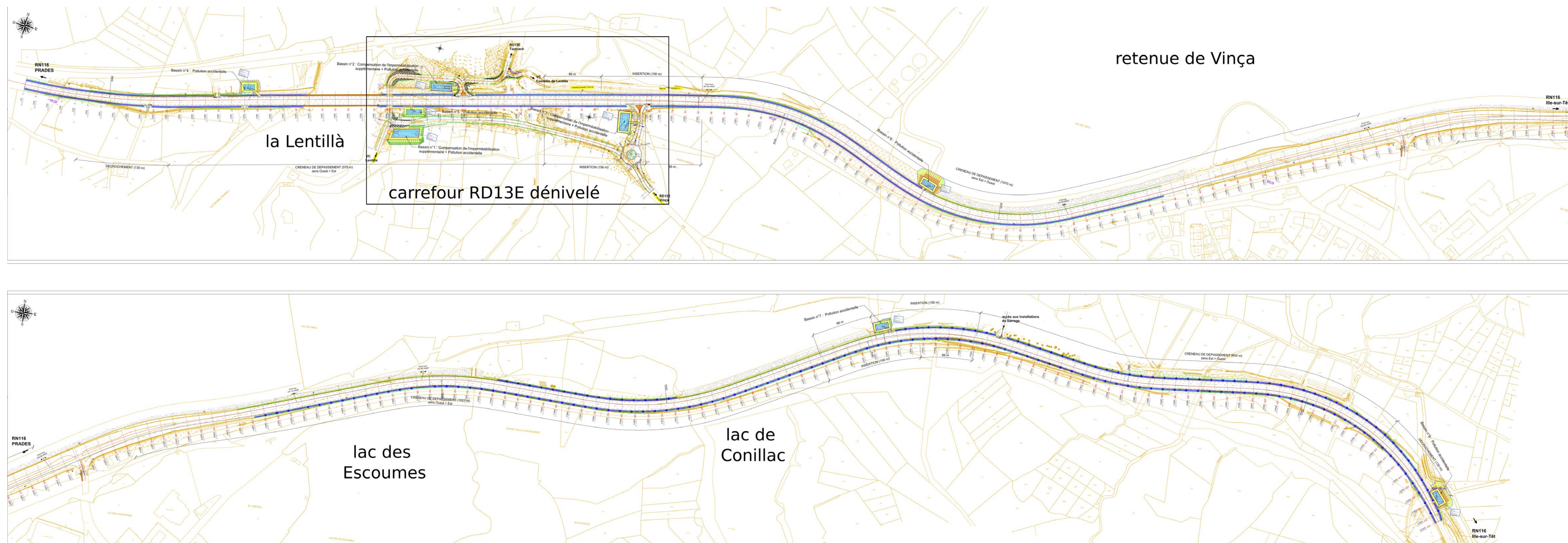


Figure 5 : restructuration des créneaux entre Rodès et Vinça et dénivellation du carrefour avec la RD13E

DAE

Pièce E – Nature des travaux, nomenclature, moyens
de surveillance

2.3.1.2 Dénivellation du carrefour RD13E

Le carrefour avec la RD13E correspond au dernier élément de cette section. Le parti d'aménagement consiste à déniveler le carrefour : passage de la RD13E au-dessus de la RN116 ; un ouvrage de 35 mètres est prévu à cet effet.

Cette configuration permet de maintenir le 4^{ème} créneau de dépassement sur la RN116 (sens Prades→Ille-sur-Têt).

Deux branches de la RD13E se connectent sur la RN116 via 2 demi-carrefours de manière désaxée (espacés de 275 mètres). Deux carrefours en T sont aménagés à ces 2 niveaux.

Pour le rétablissement des voies secondaires, la voie communale au sud-est prolongée et vient se connecter sur la RD13E via un carrefour giratoire créé à cet effet.

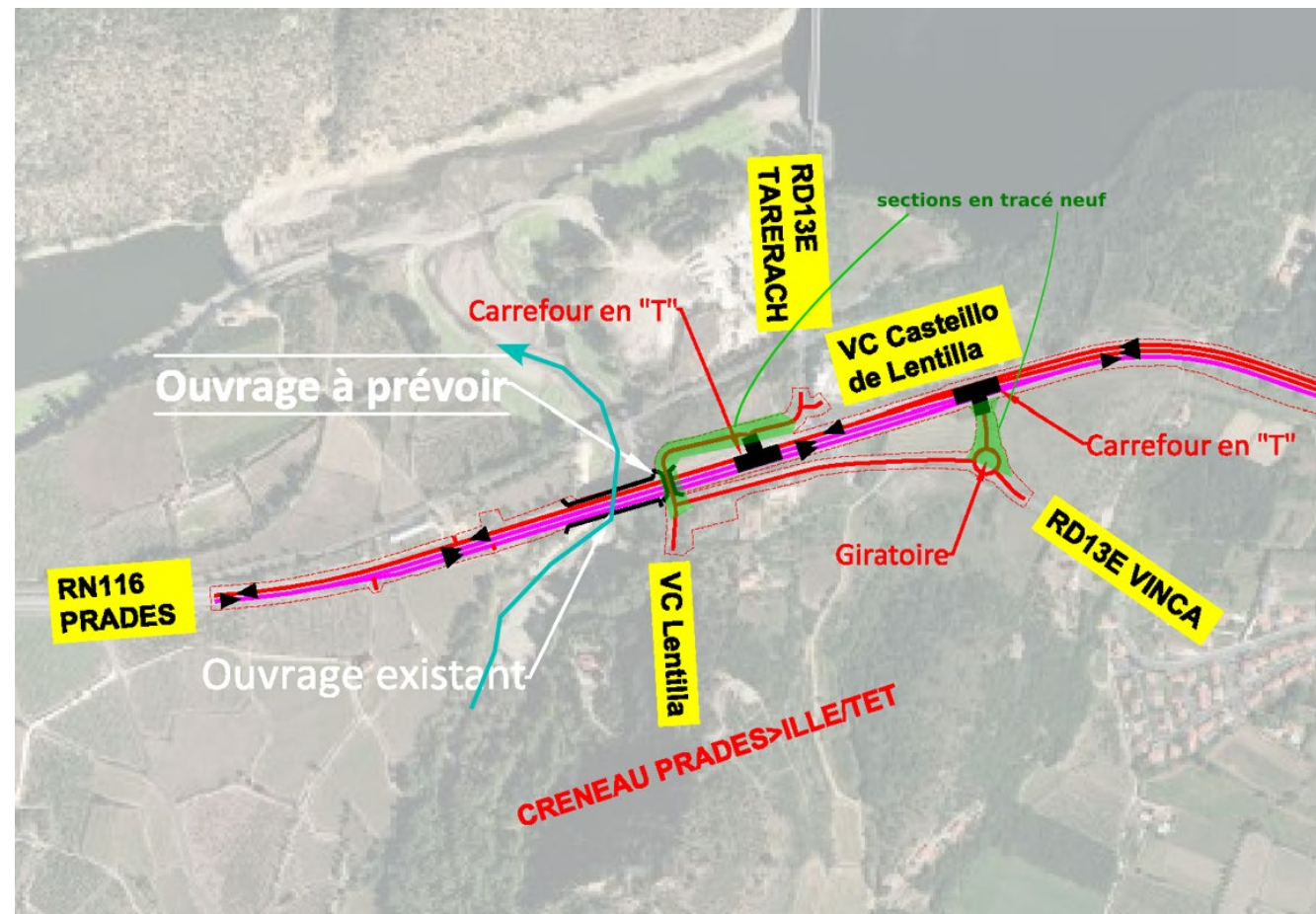


Figure 6 : dénivellation du carrefour RD13E/RN116

2.3.1.3 Rétablissement des accès à El Moli

L'accès à El Moli est rétabli par les voies communales existantes (Pla de las Olivedes ou chemin du moulin) ; la voie communale est prolongée sur 50m à El Moli, au droit du moulin, sur un terrain communal. L'accès à la partie sud d'El Moli (au sud du Rec de Corbera) se fait par un chemin existant qui se connecte sur la voie d'accès à la chapelle St Pierre.

L'accès à un hameau situé au sud de la voie ferrée se fait par un chemin existant qui longe la voie ferrée jusqu'à Vinça.

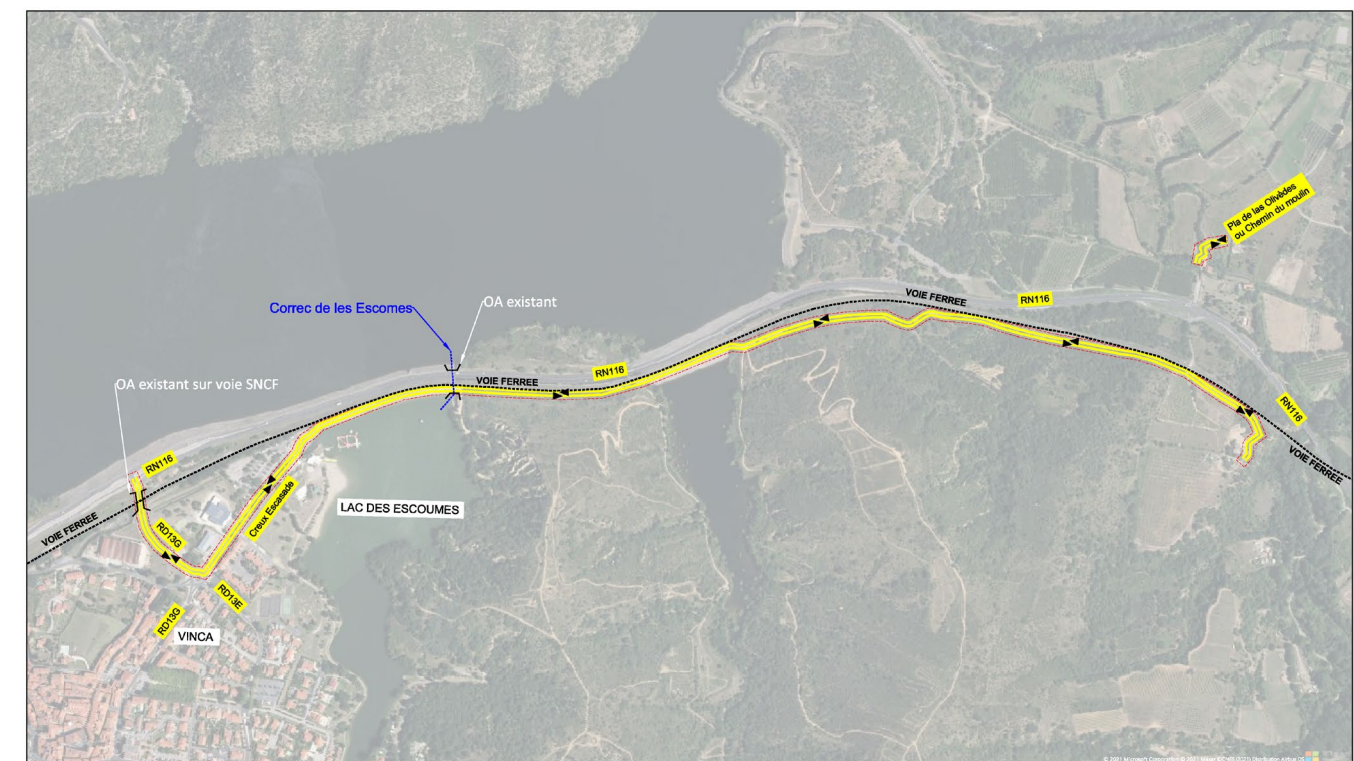


Figure 7 : rétablissements des accès à El Moli

2.3.2 Aménagements prévus vis-à-vis des eaux

2.3.2.1 Principes retenus

Les eaux de la plate-forme routière sont directement évacuées de façon diffuse dans des fossés pour finir dans des bassins de rétention dès lors que les travaux induisent une imperméabilisation nouvelle, avant d'être rejetées vers les différents exutoires. Les bassins de rétention sont dimensionnés pour recevoir le volume le plus contraignant entre le volume d'écêtement et celui de confinement.

Seul le réaménagement du carrefour avec la RD13E entraîne une imperméabilisation nouvelle. La modification des créneaux de dépassement se fait sur l'emprise routière actuelle.

2.3.2.2 Carrefour dénivelé RD13E/RN116

Au droit du nouveau carrefour de la RD13E et ses rétablissements sur la RN116, il est prévu des bassins de rétention assurant la double fonction « écrêtement » et « rétention de la pollution accidentelle ». Les volumes retenus sont listés dans le tableau suivant et cartographiés ci-dessous :

N° de l'ouvrage	Type d'ouvrage	Surface active collectée	Volume d'écêtement	Volume de confinement	Volume utile retenu
1	Compensation de l'imperméabilisation supplémentaire + pollution accidentelle	3216 m ²	101 m ³	219 m ³	219 m ³
2		2638 m ²	240 m ³	166 m ³	240 m ³
3		2016 m ²	169 m ³	136 m ³	169 m ³

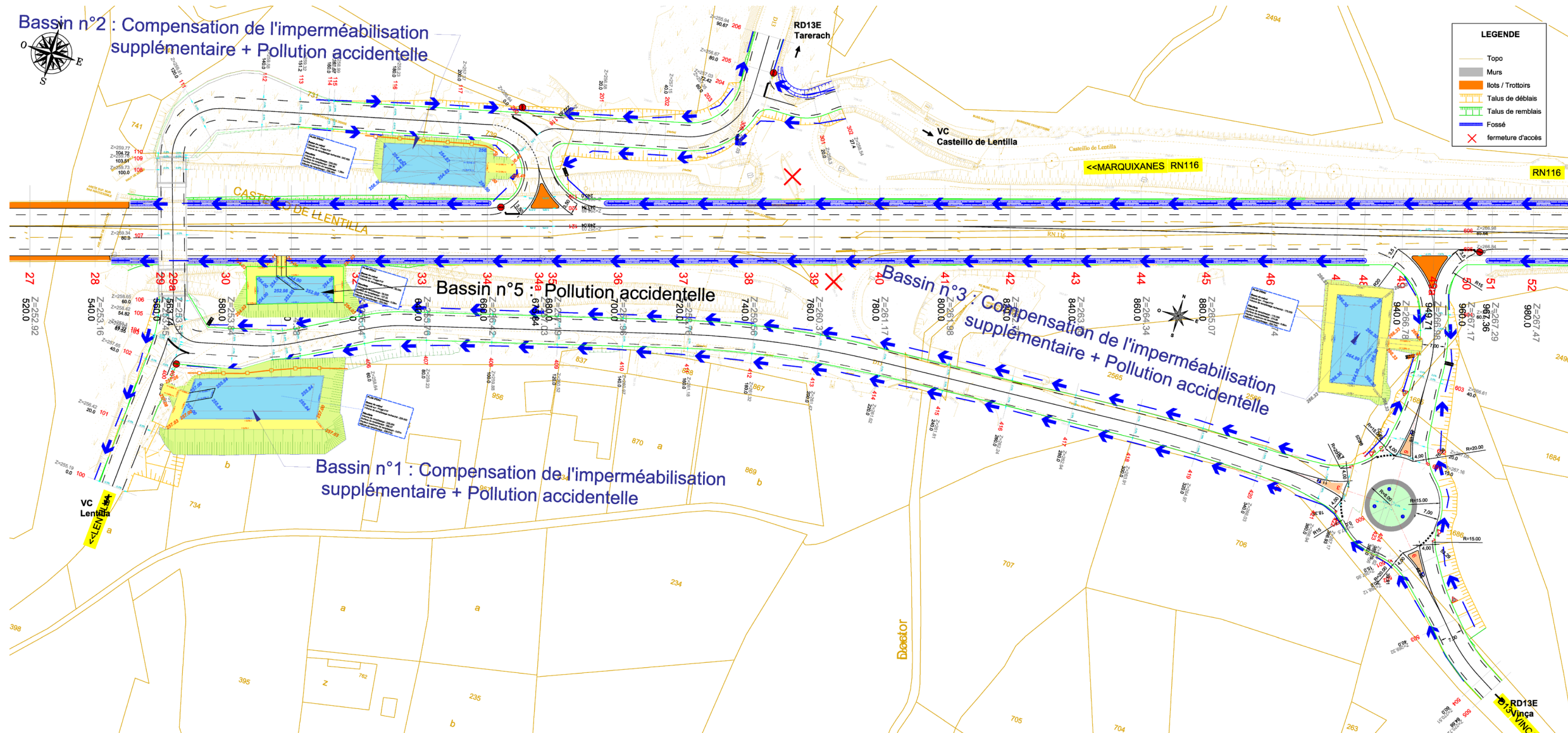


Figure 8 : bassins de rétention prévus au droit du carrefour RN116/RD13E

2.3.2.3 Créneaux de dépassement

La modification des créneaux de dépassement n'entraîne pas de nouvelles surfaces imperméabilisées qui nécessiteraient la mise en place de dispositif de rétention des eaux pluviales.

Toutefois, le risque d'accident demeure en milieu sensible (Lentilla, lac de Vinça et captage de Rodès) ; il est donc prévu la création de bassins de confinement des pollutions accidentelles aux points bas. Ainsi, 5 bassins de 50m³ chacun sont prévus le long de la section 3. Ils sont cartographiés (PA4 à 8) sur le plan ci-après.



Figure 9 : localisation des bassins de rétention (BR) et de confinement de la pollution accidentelle (PA) sur la section 3

2.4 Section 4 : Carrefour avec la RD25

Le carrefour avec la RD25 (à l'est de Marquixanes) est amélioré avec plusieurs ilots en dur créés. Il s'agissait essentiellement de transformer le marquage au sol en ilots. Les travaux ont déjà été réalisés. Ces travaux ne nécessitent pas d'emprises foncières supplémentaires : l'ensemble de l'aménagement a été réalisé dans l'emprise routière actuelle.

Puisqu'il s'agissait d'une modification non significative et qu'il n'y avait pas d'incidences ni sur les eaux, ni sur les espèces protégées, le projet n'était soumis à aucune autorisation environnementale.

2.5 Déviation de Marquixanes

Le projet de déviation de Marquixanes consiste en la création d'un barreau en tracé neuf, au nord de la commune de Marquixanes, entre le village et la Têt.

Les rétablissements au réseau routier se font via :

- un carrefour composé d'un giratoire principal et d'un giratoire secondaire en entrée Ouest de Marquixanes, permettant un point d'échanges avec la RN116 et le village de Marquixanes,
- un accès supplémentaire à l'Est de Marquixanes, se raccordant sur la déviation de la RN116 par l'intermédiaire d'un tourne à gauche et ayant pour objectif de desservir la commune par l'Est.

Ce projet a fait l'objet d'un DAE spécifique déposé en mai 2022.

2.6 Sections 5 et 6 : les aménagements entre Marquixanes et Prades

Les deux dernières sections des aménagements ponctuels de la RN116 entre Marquixanes et Prades concernent la création de créneaux de dépassement, la suppression des accès directs sur la RN116 et le réaménagement du carrefour avec la RD24. Toutefois, à l'issue de l'enquête publique préalable à la DUP, il a été convenu d'étudier des aménagements complémentaires sur la section comprise entre Marquixanes et Prades afin de répondre aux attentes des communes et usagers.

Ces modifications du programme (allongement d'un créneau, modification de l'aménagement du carrefour avec la RD24) ne permettent pas d'intégrer les aménagements ouest à ce premier DAE. Le projet initial sera modifié et fera l'objet d'une demande de Déclaration d'Utilité Publique modificative afin d'élargir le périmètre des acquisitions de parcelles et d'un DAE complémentaire.

Les travaux sur cette section auront des incidences sur le milieu aquatique :

- Nouvelle imperméabilisation et interception de bassins versants supérieurs à 20ha ;
- Elargissement de la plate-forme routière sur des zones d'expansion des crues ;
- Elargissement d'ouvrages hydrauliques existants ce qui peut entraîner des incidences sur le milieu aquatique et éventuellement sur des habitats d'espèces protégées.

3 Analyse du projet au regard de la nomenclature IOTA

3.1 Pompages dans la nappe ou prélèvement dans les cours d'eau

En phase exploitation, aucun prélèvement dans les nappes ou cours d'eau ne sera effectué.

En phase chantier, la réalisation des travaux nécessitera un apport d'eau pour la réalisation de certaines tâches : arrosage des pistes, fabrication de béton, arrosage des matériaux avant leur mise en œuvre, nettoyage des engins...

Au stade actuel de l'avancement du projet, il n'est pas prévu de pompage dans les nappes ou dans les cours d'eau. Cependant il n'est pas exclu que des besoins ponctuels apparaissent. Les besoins en eau seront alors de la compétence et de la responsabilité des entreprises en charge des travaux, qui déposeront si nécessaire, les déclarations ou demandes d'autorisation adéquates.

3.2 Nouvelles imperméabilisations et rejet des eaux pluviales dans le milieu naturel

La section de RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades intercepte de nombreux bassins versants, cartographiés ci-contre.

Toutefois, pour les sections 1 à 3, les nouvelles surfaces imperméabilisées sont réduites et/ou se trouvent dans des sous bassins versants réduits.

Ainsi, les travaux du giratoire de Rodès (section 2), de modification des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça (section 3) et de modification du carrefour avec la RD25 (section 4) sont réalisés sur l'actuelle plate-forme routière, sans nouvelle imperméabilisation.

L'aménagement du giratoire de Rodès permet de désimperméabiliser 1200m² environ.

Les imperméabilisations nouvelles concernent :

- l'aménagement des contre-allées de Bouleternère (section 1)
- la dénivellation du carrefour avec la RD13E à l'ouest de Vinça (extrémité de la section 3),
- les sections 5 et 6 relatives à la création de nouveaux créneaux de dépassement.

La modification du programme d'aménagement sur les sections 5 et 6 nécessite des études complémentaires ; ces travaux feront l'objet d'une DUP modificative et d'un DAE complémentaire.

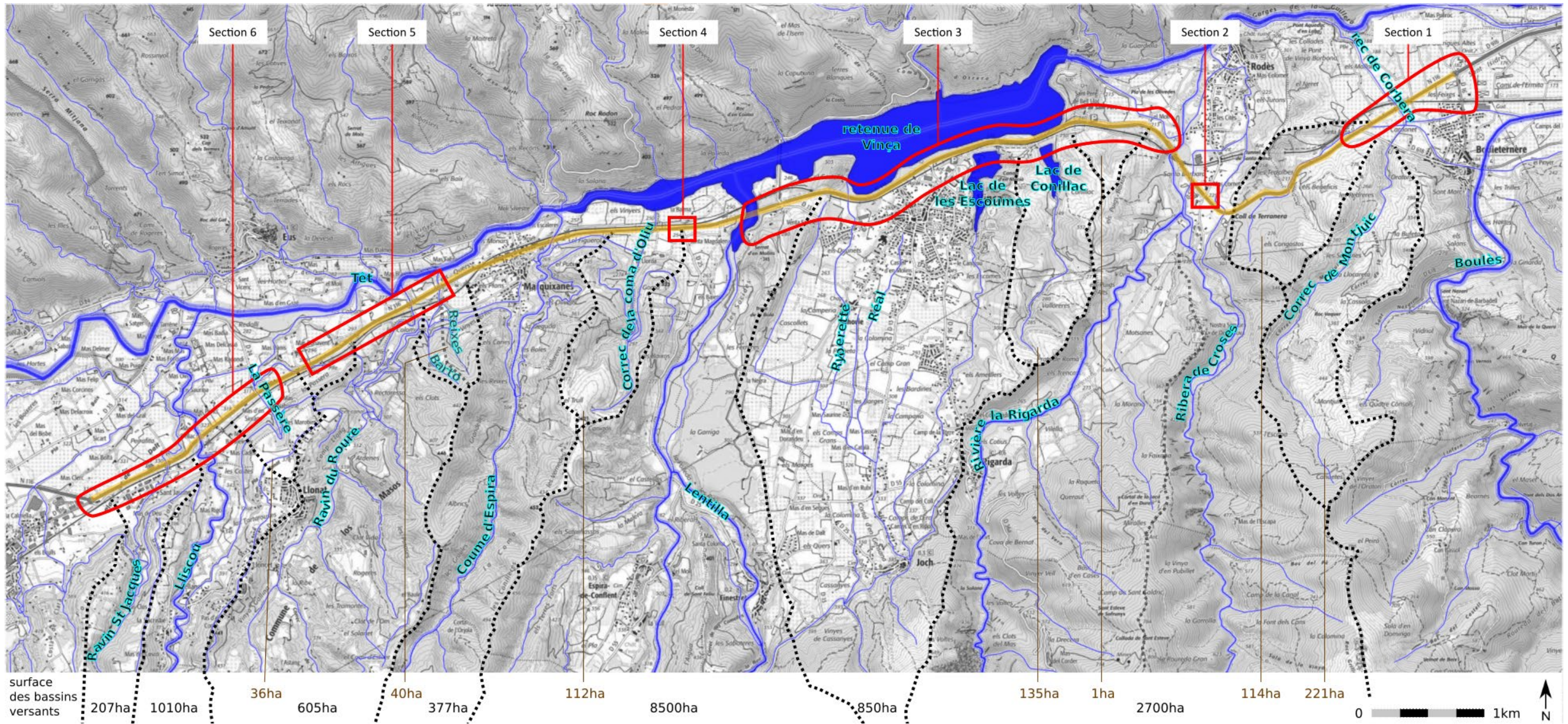


Figure 10 : Bassins versants interceptés par le projet d'aménagements ponctuels