

◦ LE CARREFOUR AVEC LA RD 24

DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Cette section correspond à l'intersection entre la RN116 et la RD24. Ce carrefour n'est pas en phase avec les règles de conception des intersections hors agglomération et des accès riverains vers des activités commerciales sont situés en plein carrefour.

En effet, le carrefour actuel est composé de deux « Tourne À Gauche » (TAG), séparés par un îlot central et une voie de décélération pour le mouvement de la RN116 vers la RD24 Sud.

Les principaux enjeux seront :

- > La sécurisation de cette intersection. Ceci implique l'amélioration de sa perception afin d'avoir une meilleure compréhension du fonctionnement de l'intersection.
- > La gestion des accès riverains.

LES VARIANTES ETUDIEES

> **Variante 1** : carrefour en double TAG reconfiguré. Cette proposition reste sur le principe de 2 accès de la RD24 sur la RN116, en supprimant l'îlot central pour en faire une voie de stockage*, ce qui permet de limiter les ralentissements sur la route nationale.

> **Variante 2** : carrefour en croix avec desserte des riverains réalisée par l'arrière. Cela permet des échanges plus directs.

**Voie de stockage : voie permettant de changer de direction sans gêner la circulation de l'axe routier que l'on quitte. Elle peut se situer à droite ou à gauche de la voie de circulation.*

LE CHOIX DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les deux solutions proposées sont proches en coût et peuvent toutes les deux être justifiées dans un tel cas de figure. Le public est invité à se prononcer lors de cette concertation préalable et les variantes feront l'objet d'études plus poussées pour qu'il y ait une décision prise sur le choix de l'une ou de l'autre.

La DREAL n'a pas statué, à ce jour, sur l'une ou l'autre des deux solutions.

NB : pour les 2 variantes, côté Est, le nez d'îlot a été prolongé de 32 m afin que les mouvements de tourne à gauche soient rendus impossibles vers les bâtis au nord de la RN116. Le trafic ne peut pas justifier le maintien du principe de voie de décélération comme à l'état actuel.



AMELIORATION DU CARREFOUR AVEC LA RD24



Variante 1 / sources : vue aérienne



Variante 2 / sources : vue aérienne

IMPACTS PRINCIPAUX DU PROJET

Emprises et usages :

D'un point de vue foncier, un tel aménagement nécessite une emprise sur la parcelle agricole (verger), que ce soit pour la variante 1 ou la variante 2.

Cependant, la variante 2 (carrefour en croix avec desserte des riverains par l'arrière) induit la démolition de l'habitation inhabitée du hameau.

Elle nécessite également la modification des usages et un effort de signalisation des commerces et de leur accessibilité depuis la RN116 afin de préserver leur activité économique.

Milieu naturel :

C'est une section courte, bordée par des friches, qui ne représentent pas un réel enjeu écologique.

Cependant, une zone de talus, pierrier et gravats au nord-ouest de l'hôtel est très favorable aux reptiles, dont au lézard ocellé (enjeu régional très fort), déjà détecté plus en amont sur le tracé de la RN116. Il y a donc un risque que des individus fréquentent le site.

Paysage :

La modification mineure de la géométrie du carrefour restant majoritairement sur les emprises routières actuelles a un impact négligeable sur le paysage.

Assainissement pluvial :

Le réseau d'assainissement actuel permettant la gestion des eaux pluviales sera amélioré et complété ponctuellement.

COUT ASSOCIE

Le coût de cette opération s'élève à 1,2 M€.

> COMPARAISON DES VARIANTES

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Géométrie de l'Aménagement	Le maintien de deux points de contacts sur la RN116 avec une reconfiguration des deux TAG est une solution respectant les règles des carrefours interurbains. Cependant, il ne s'agit pas de la solution la plus simple pour une bonne appropriation.	La géométrie de l'aménagement en carrefour en croix classique est fréquente et permet des échanges plus directs. Elle simplifie l'état existant.
Impact sur l'emprise disponible	L'emprise nécessaire pour cet aménagement est très proche de la plateforme routière actuelle.	Cette variante implique la démolition de l'habitation vacante du hameau.
Fonctionnement/Usage/Lisibilité	La lisibilité de l'aménagement n'est pas optimale même si elle est proche de l'état actuel. De plus, en supprimant les accès directs aux commerces, pour des raisons de sécurité, les usagers doivent y accéder par un chemin plus long et plus éloigné de la RN116.	Avec un seul point de contact sur la RN116, la lisibilité du carrefour est meilleure. Par ailleurs, la configuration permet aux usagers d'accéder directement aux commerces du hameau.
Sécurité	La reconfiguration en double TAG avec voie de stockage permet de diminuer les ralentissements sur la RN116, et donc d'accroître la sécurité. Par ailleurs, le nez d'ilot a été prolongé afin que les mouvements de tourne à gauche soient rendus impossibles vers les bâtis au nord de la RN116.	La géométrie proposée simplifie la situation existante. La sécurité est renforcée avec la mise en place d'un carrefour en croix classique. Par ailleurs, le nez d'ilot a été prolongé afin que les mouvements de tourne à gauche soient rendus impossibles vers les bâtis au nord de la RN116.
Estimation sommaire du coût des travaux (en € HT)	1.2 M€	1.2 M€

Détail des notations :

	Impact positif
	Impact neutre ou faible
	Impact négatif
	Impact très négatif

◦ L'ENTREE EST DE PRADES DU PK 39+500 AU PK 41+350

DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Cette section commence juste après le carrefour de la RD25 et se termine à l'entrée de l'agglomération de Prades, au niveau du carrefour giratoire du Canigou.

Aujourd'hui, il est impossible de dépasser un véhicule sur ce tronçon, car la géométrie de la RN116 ne le permet pas (insuffisance des visibilitées) et il n'y a aucun créneau de dépassement.

Les principaux enjeux seront donc :

- > La création de dépassement autorisé en l'absence de possibilité d'amélioration géométrique notable ;
- > La sécurisation des abords en prenant en compte les alignements d'arbres existants (enjeu environnemental) ;
- > La gestion des accès riverains.

PRESENTATION DE L'AMENAGEMENT

Le projet prévoit la création d'un créneau de dépassement dans le sens Ouest-Est de faible longueur. La longueur de ce créneau, qui n'est pas situé en rampe, serait alors de 527 mètres. L'accès actuel à l'entreprise COMERO est conservé (« Tourne À Gauche »). Par ailleurs, pour rétablir les accès au Nord, la réalisation de contre-allées sera nécessaire.

Par ailleurs, il faut prévoir un aménagement de la plateforme avec un élargissement des accotements. En ce qui concerne les alignements de platanes, il est proposé de les maintenir car ils représentent un enjeu paysager et écologique (présence de chauves-souris). La sécurisation de la RN116 passe alors par la mise en place d'une glissière le long des arbres.

Le créneau de dépassement de 527 mètres présente des avantages socio-économiques en limitant les impacts écologiques et en n'ayant aucune incidence sur le fonctionnement de la principale activité riveraine (COMERO).



IMPACTS PRINCIPAUX DU PROJET

Emprises et agriculture :

Cette section est entourée de parcelles agricoles (vergers et prairies permanentes). De plus, la RN116 doit franchir le ravin du ruisseau de St Jacques et le Lliscou, deux cours d'eau concernés par un PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation).

Il y aura donc un impact sur l'emprise agricole, au Nord de la RN. Cet effet d'emprise est par ailleurs augmenté avec la création de la contre-allée côté Nord, en vue de desservir les riverains et les activités économiques.

Au Sud de la RN 116, deux habitations en bordure doivent être protégées par une glissière en béton armé.

Une reprise des tracés des réseaux d'irrigation est à prévoir côté nord.

Milieu naturel :

Les impacts sur les milieux naturels et sur les continuités écologiques seront limités car les alignements de platanes, qui sont favorables pour les chauves-souris, sont conservés, même si la chaussée sera légèrement décalée.

Si des travaux de débroussaillage sont nécessaires, il faudra limiter la propagation des espèces envahissantes.

Paysage :

Les modifications sont mineures. Le fait d'élargir l'ouvrage passant sur le ruisseau aura un impact sur la végétation en bord de cours d'eau, qu'il faudra donc reconstituer après les travaux.

Les talus seront également légèrement déplacés. Il faudra donc prévoir quelques plantations supplémentaires.

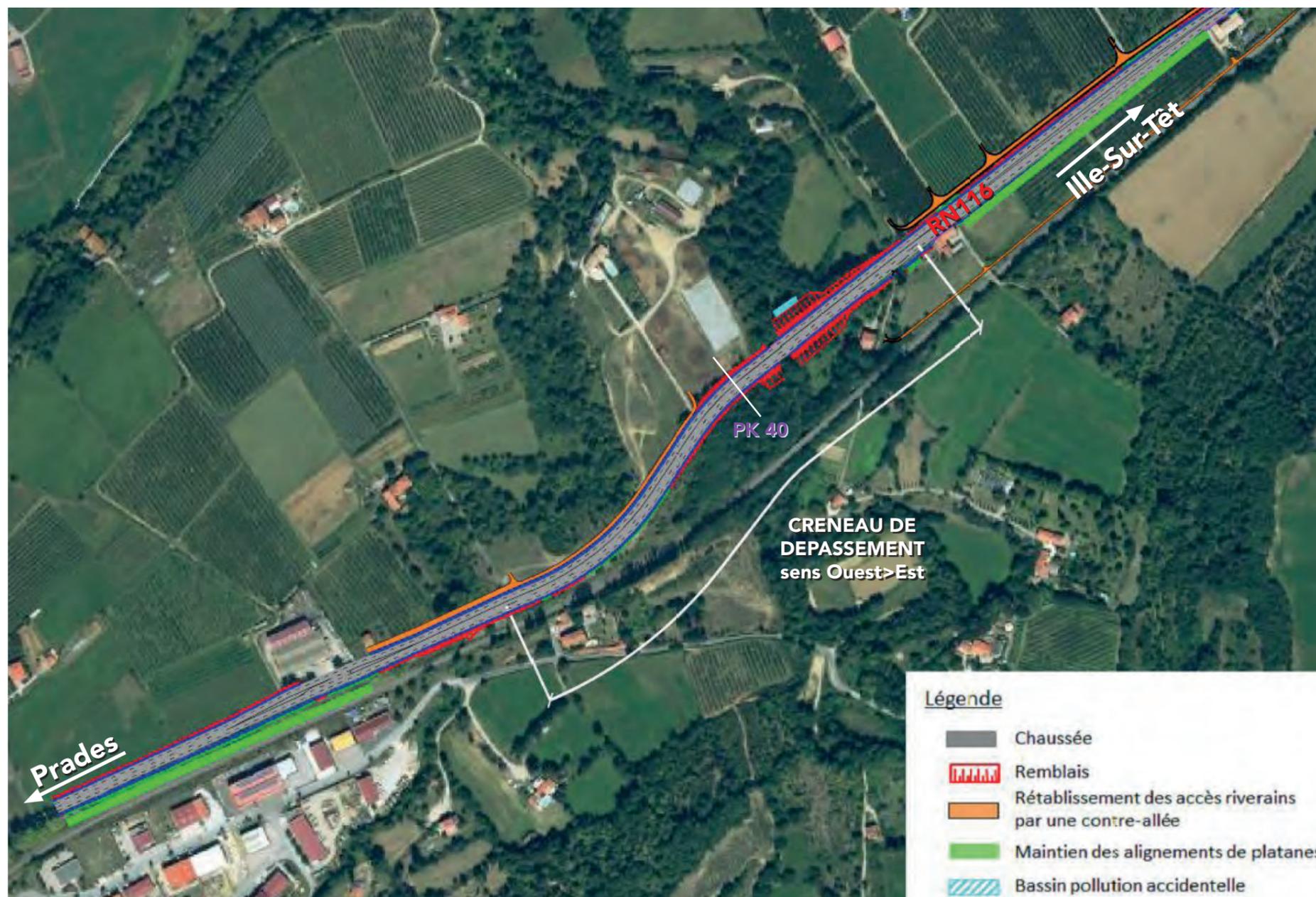
Assainissement pluvial :

La mise en place du créneau de dépassement sera l'occasion de mettre à niveau l'assainissement pluvial, avec notamment la création de fossés et d'un bassin de pollution accidentelle.

COÛT ASSOCIÉ

Le coût de cette opération s'élève à **3,5 M€**.

CREATION D'UN CRENEAU DE DEPASSEMENT



Variante retenue / sources : vue aérienne

> COUT PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Ce programme d'aménagement est estimé à 30 M€.

Ce montant comprend à la fois le coût des travaux, mais aussi celui des études et des acquisitions foncières.

Il se répartit comme suit :

Section	Solution proposée	Coût (en M€ TTC)
Le passage à niveau de Bouleternère	Dénivellation du PN (PS) et réalisation de contre-allées	9
Entre le passage à niveau de Bouleternère et le col de Ternère (PK 26+400 au PK 29+300)	Amélioration du carrefour de Rodes au col de Ternère Reprise des dispositifs de retenue au passage sous la voie ferrée	2,2
Du lieu-dit « El Moli » à l'entrée de Vinça (RD13G) du PK 29+900 au PK 32+780	Créneaux de dépassement allongés (950 m et 690 m utiles) et dénivellation du carrefour d'El Moli, suppression des accès directs et amélioration des dispositifs de retenue	10,6
Le carrefour de la RD13G (PK 32+780)	Tourne-à-gauche sans possibilité de mouvement RD13G>RN116 ouest	
De l'entrée Est de Vinça à la RD25, du PK 32+780 au PK35	Deux créneaux de dépassement et dénivellation du carrefour de la RD13E (703 m et 870 m utiles)	0,5
Carrefour de la RD25 au PK 35+400	Reconfiguration du tourne-à-gauche	
L'entrée Ouest de Marquixanes du PK 37+500 au PK 39	Créneau Est>Ouest (535 m)	3
Le carrefour de la RD24 au PK39 à PK39+400	Carrefour en croix ou en double tourne-à-gauche, avec desserte des riverains par l'arrière	1,2
L'entrée Est de Prades du PK 39+400 au PK 41+350	Créneau de dépassement Ouest>Est (527 m) et rabattement d'accès riverains	3,5

> FINANCEMENT

Le Contrat de Plan État-Région (CPER) actuel contribue au financement des études.

La logique globale est un co-financement entre l'État et les Collectivités. C'est pourquoi les aménagements de la RN116 ont vocation à être réalisés de manière échelonnée dans le temps, en fonction des crédits qui pourront être inscrits aux futurs CPER.

> LES SUITES A DONNER

L'opération liée à l'amélioration de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades sera mise en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études et de nouveaux temps de consultation et d'échanges.

Le programme étant constitué de plusieurs secteurs d'aménagement pouvant être réalisés indépendamment les uns des autres sans dégrader le niveau de service de l'infrastructure, les travaux pourront être engagés rapidement sur les sections présentant le moins de contraintes (techniques, juridiques ou environnementales) et ainsi permettre des mises en service progressives des différents aménagements.

LE BILAN DE LA CONCERTATION

Mais avant cela, à l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée par l'État, représenté par la DREAL Occitanie, maître d'ouvrage. Ce bilan comportera les réponses de la DREAL aux avis et les éventuelles adaptations du programme qui seront adoptées par la suite. Ce bilan sera rendu public.

LES ÉTUDES À VENIR

Elles ont pour but la préparation à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Il s'agit de mener parallèlement les études spécifiques et missions d'expertises participant à la conception du projet, de définir les caractéristiques principales des ouvrages, de définir l'emprise du projet et de produire les dossiers requis dans le cadre des procédures réglementaires.

La solution retenue à l'issue de la concertation préalable sera ensuite étudiée en détail, dans le cadre des études techniques.

Lors de cette étape, les caractéristiques de l'infrastructure seront affinées à travers les études complémentaires suivantes :

- > travaux topographiques terrestres : pour bien apprécier les emprises techniques nécessaires ;
- > reconnaissances géotechniques : pour bien dimensionner les ouvrages et confirmer les stratégies de terrassement ;
- > reconnaissances des réseaux existants : pour mesurer l'impact du projet sur ces réseaux et engager avec les concessionnaires les éventuelles études de renforcement ou de dévoiement ;
- > études hydrauliques : pour confirmer les dimensions des ouvrages hydrauliques et gérer les risques d'inondation ;
- > études environnementales : pour évaluer les impacts du projet sur l'environnement, et plus particulièrement sur les espèces protégées, et ainsi identifier les mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces impacts ;
- > études acoustiques : pour mesurer les niveaux de bruit actuels aux abords de l'infrastructure.

LES PROCEDURES REGLEMENTAIRES

Suite à la concertation préalable, des études spécifiques devront être réalisées. Elles permettront de préciser quelles procédures sont rendues nécessaires (dont l'autorisation au titre de la loi sur l'eau ou l'obtention de la dérogation pour destruction d'espèces protégées).

Parmi elles il y a, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Il s'agit d'une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en expropriant les propriétaires, précisément pour cause d'utilité publique.

Une fois le projet d'aménagement élaboré, une procédure d'enquête publique sera menée en vue de la Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet sera ainsi exposé au public qui pourra alors s'exprimer sur son utilité et ses dispositions techniques.

À son issue, un arrêté préfectoral viendra prononcer la Déclaration d'Utilité Publique.

LA REALISATION DES TRAVAUX

Le projet porte sur le réaménagement de près de 15 km de route nationale. Les travaux ne peuvent être réalisés en une seule phase.

La DREAL Occitanie opérera donc un phasage d'intervention, tenant compte de nombreux paramètres dont :

- > l'intérêt de chaque aménagement sur la sécurité des usagers et le gain immédiat sur la qualité du parcours des usagers ;
- > les délais des études techniques et des procédures réglementaires associés à chaque tronçon ;
- > le coût d'investissement (pour équilibrer les dépenses dans le temps) ;
- > les contraintes de réalisation (viabilité hivernale, trafic estival...).
- > les financements.

4e trimestre 2019 : concertation préalable

1er trimestre 2020 : approbation du bilan de la concertation

2^{ème} semestre 2020 : poursuite des études techniques et des dossiers d'autorisation administrative

1^{er} semestre 2021 : obtention des autorisations administratives et consultation des travaux pour les premières sections

2^{ème} semestre 2021 : début des travaux des premières sections



AMÉNAGEMENT DE LA RN116 ENTRE ILLE-SUR-TÊT ET PRADES

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
DU 27 NOVEMBRE AU 20 DÉCEMBRE 2019

AMENAGEMENT ENTRE
Ille-sur-Têt ET **Prades**

RN 116
De la plaine à la montagne



SOMMAIRE

PRÉSENTATION DU PROJET.....	3
CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION	5
DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE.....	6
PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE POUR LA MAÎTRISE D'OUVRAGE.....	32
CHOIX DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE	34
ÉTAPES À VENIR.....	38
ANNEXES	39

PRÉSENTATION DU PROJET

RÉSUMÉ DU PROJET

La section entre les communes d'Ille-sur-Têt et Prades s'inscrit dans une politique générale continue de l'aménagement de la RN116, une route dont la commission "Mobilité 21" a jugé indispensable sa modernisation compte tenu de son rôle en matière de désenclavement des territoires qu'elle dessert.

Le programme d'aménagement de la RN116, initialement 2x2 voies de type autoroutier, a été modifié pour se concentrer désormais sur un aménagement de l'infrastructure existante, à l'exception de la déviation de Marquixanes (qui a déjà fait l'objet d'une concertation publique spécifique en 2017).

Cet aménagement global vise à répondre à deux objectifs :

- **Sécurisation pour tous les usagers de l'infrastructure routière.**
- **Fluidification du trafic et optimisation du temps de parcours.**

Le projet porte sur 9 aménagements répartis en 3 séquences :

- > Séquence 1 : entre Ille-sur-Têt et Vinça
- > Séquence 2 : entre Vinça et Marquixanes
- > Séquence 3 : entre Marquixanes et Prades

Les études engagées à ce stade permettent d'identifier les variantes qui apparaissent les plus pertinentes.

COÛT

Le programme d'aménagement est estimé à **30 millions d'euros**.

Ce montant comprend à la fois le coût des travaux, mais aussi celui des études et des acquisitions foncières.

FINANCEMENT

Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) actuel contribue au financement des études.

La logique globale est un co-financement entre l'Etat et les Collectivités. C'est pourquoi les aménagements de la RN116 ont vocation à être réalisés de manière échelonnée dans le temps, en fonction des crédits qui pourront être inscrits aux futurs CPER.

PARTENAIRES DU PROJET

INSTANCE DE GOUVERNANCE

Le projet est piloté par l'**Etat - DREAL Occitanie**.

ACTEURS DU PROJET

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

En effet, les collectivités territoriales et les élus locaux sont associés au comité de suivi de la RN116. Il est présidé par le Préfet des Pyrénées-Orientales. Ce comité permet à chaque membre d'exprimer son opinion ou ses craintes sur les études menées dans le cadre de l'opération.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

En tant que maître d'ouvrage de l'opération, l'Etat a mené une concertation préalable du 27 novembre au 20 décembre 2019 sur le programme d'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades, soucieux de démontrer sa forte volonté d'associer le public à sa réalisation. Il a souhaité, durant toute cette période, présenter le projet, ses caractéristiques, et mettre en œuvre un large dialogue avec tous les publics concernés.

Le public a été invité à exprimer son point de vue et ses préoccupations sur le projet et les aménagements envisagés.

Cette concertation permettra au maître d'ouvrage, en prenant en considération les avis et contributions exprimés, de poursuivre les études techniques et les procédures réglementaires.

CADRE LÉGAL

Dans le cadre d'une opération d'aménagement routier, la concertation préalable est une étape obligatoire de démarche participative impliquant des « allers-retours » entre le décideur et la population.

La présente concertation préalable s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues à l'article L121-16 et suivants du Code de l'environnement.

DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

Des supports d'information ont été réalisés par le maître d'ouvrage afin d'annoncer la concertation, ses modalités et présenter les caractéristiques du projet.

L'information du public a été relayée au travers de différents supports de communication :

- **Dossier de concertation**

Le dossier de concertation de 34 pages présentait les objectifs du projet global d'aménagement, les études réalisées et les enjeux du territoire. Il décrivait les caractéristiques des aménagements projetés, section par section. Enfin, il détaillait les objectifs et modalités de la concertation.

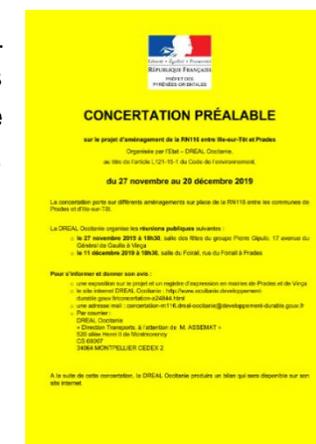
Ce document a été mis à disposition du public pendant toute la durée de la concertation en mairies d'Ille-sur-Têt, Bouleternère, Rodes, Vinça, Marquixanes, Eus et Prades. Il est également accessible en ligne, téléchargeable depuis la page internet dédiée au projet sur le site de la DREAL Occitanie.



Dossier de concertation (couverture)

- **Affichage**

Les affiches dites « réglementaires », au format A2 recto, informant de la concertation organisée par l'Etat – DREAL Occitanie du 27 novembre au 20 décembre 2019 ont été apposées sur les panneaux d'information municipaux des mairies d'Ille-sur-Têt, Bouleternère, Rodes, Vinça, Marquixanes, Eus et Prades. Elles ont avisé le public du déroulement de l'ensemble des étapes de la concertation préalable à venir, et du dispositif d'information et de participation à la concertation.



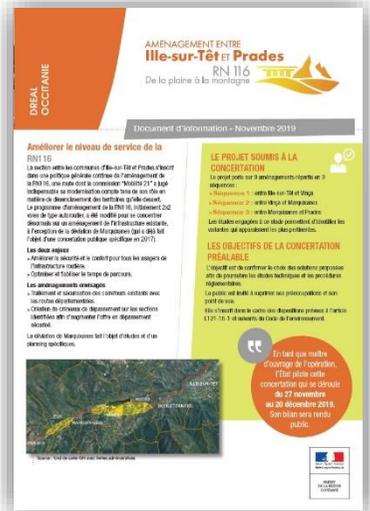
Affiche réglementaire

Document d'information

Un document d'information sur le projet de 6 pages, au format A4 fermé, a été imprimé à 1 000 exemplaires et mis à disposition du public en mairies d'Ille-sur-Têt, Bouleternère, Rodès, Vinça, Marquixanes, Eus et Prades, ainsi qu'en réunion publique.

Le document d'information est également accessible en ligne, téléchargeable depuis la page internet dédiée au projet sur le site de la DREAL Occitanie.

Il permet au public de s'informer sur le projet et les caractéristiques des aménagements envisagés section par section, ainsi que sur les modalités de la concertation.



Document d'information

Séquence 1 : entre Ille-sur-Têt et Vinça

Le passage à niveau de Boultermerie
 Cette section comprend le passage à niveau qui se situe entre la commune d'Ille-sur-Têt et celle de Boultermerie. Elle est soumise à la concertation.

Entre le passage à niveau de Boultermerie et le col du Terrero
 Cette section comprend le passage à niveau qui se situe entre la commune d'Ille-sur-Têt et celle de Boultermerie. Elle est soumise à la concertation.

Du lieu-dit 'Les Morts' à l'entrée de Vinça
 Cette section comprend le passage à niveau qui se situe entre la commune d'Ille-sur-Têt et celle de Boultermerie. Elle est soumise à la concertation.

Séquence 2 : entre Vinça et Marquixanes

Le carrefour de la RD130
 Cette section comprend le carrefour qui se situe entre la commune de Vinça et celle de Marquixanes. Elle est soumise à la concertation.

De l'entrée Est de Vinça à la RD25
 Cette section comprend le passage à niveau qui se situe entre la commune de Vinça et celle de Marquixanes. Elle est soumise à la concertation.

Le carrefour de la RD25
 Cette section comprend le carrefour qui se situe entre la commune de Vinça et celle de Marquixanes. Elle est soumise à la concertation.

Séquence 3 : entre Marquixanes et Prades

L'entrée Ouest de Marquixanes
 Cette section comprend l'entrée Ouest de la commune de Marquixanes. Elle est soumise à la concertation.

Le carrefour de la RD24
 Cette section comprend le carrefour qui se situe entre la commune de Marquixanes et celle de Prades. Elle est soumise à la concertation.

De l'entrée Est de Prades
 Cette section comprend l'entrée Est de la commune de Prades. Elle est soumise à la concertation.

9 aménagements soumis à la concertation

PLAN DE SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS PROJETÉS

La concertation : écouter et dialoguer

Comment s'informer

Les suites à donner à la concertation

Comment s'exprimer

Le calendrier

Le document synthétise les 9 aménagements soumis à la concertation et propose un plan de synthèse des aménagements projetés. Il détaille les modalités de concertation, les dates de dépôt des observations, et les suites à donner à la concertation.

▪ **Panneaux d'information**

Une exposition composée de 5 panneaux d'information, format Roll-up 85x200 cm, a été mise en place lors de chaque réunion publique.

Ils ont permis au public de s'informer sur le projet et les caractéristiques des aménagements envisagés section par section, ainsi que sur les modalités de la concertation.



Panneaux d'information

▪ Page internet du projet

Une page internet consacrée au projet a été mise en place dès le début de la concertation sur le site de la DREAL Occitanie : <http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/concertation-du-27-novembre-au-20-decembre-2019-a24844.html>

Elle permet au public de :

- S'informer sur le contenu du projet et de pouvoir consulter et télécharger le dossier de concertation, le document d'information.
- S'informer sur les modalités de la concertation.
- Donner son avis et poser des questions au maître d'ouvrage via l'adresse mail dédiée et l'adresse postale de la DREAL Occitanie.

La page internet du projet et l'adresse mail dédiées seront maintenues tout au long du projet afin de garantir un dispositif continu d'information et d'échanges avec le public.

The screenshot shows the website interface for the DREAL Occitanie project. At the top, there is a navigation bar with various thematic categories. The main content area is titled 'TRANSPORTS' and features a sidebar with a tree view of the project's structure, including 'Infrastructures routières', 'Région Occitanie', and 'Programme routier CPER OCCITANIE'. The main text area contains the following information:

CONCERTATION DU 27 NOVEMBRE AU 20 DÉCEMBRE 2019
publié le 27 novembre 2019

La concertation préalable se déroule du 27 novembre au 20 décembre 2019. Elle permet aux habitants des communes impactées par l'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades de mesurer les enjeux de cette opération et de prendre connaissance des choix opérés par le maître d'ouvrage.

Les modalités de la concertation
Deux réunions publiques
La DREAL Occitanie organise les réunions publiques suivantes :

- le 27 novembre 2019 à 18h30, salle des fêtes du groupe Pierre Gipulo, 17 avenue du Général de Gaulle à Vinça ;
- le 11 décembre 2019 à 18h30, salle du Foirail, rue du Foirail à Prades.

Pour s'informer et donner son avis

- le dossier de concertation est mis à disposition dans les mairies d'Ille-sur-Têt, Bouleternère, Rodés, Vinça, Marquixanes, Eus et Prades ;
- une exposition sur le projet et un registre d'expression seront tenus en mairies de Prades et de Vinça ;
- le [site internet DREAL Occitanie](#) ;
- une adresse mail : concertation-m116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr
- par courrier à l'adresse suivante :
DREAL Occitanie
« Direction Transports, à l'attention de M. ASSEMAT »
520 allée Henri II de Montmorency
CS 89007
34064 MONTPELLIER CEDEX 2

Télécharger le [document d'information](#) (format pdf - 1.2 Mo - 25/11/2019)
Le dossier de concertation sera mis en ligne à compter du 27 novembre 2019.
[dossier de la concertation](#) (format pdf - 9.6 Mo - 27/11/2019)

Télécharger le [dossier de la concertation](#) (format pdf - 9.6 Mo - 27/11/2019)

Page internet

▪ Diaporama de présentation du projet

Un diaporama présentant le projet d'aménagement envisagé section par section a été projeté lors des réunions publiques en préalable au temps d'échange avec le public.

▪ Presse locale

Huit articles sont parus sur Internet autour de concertation préalable et du projet d'aménagement de la RN116 :

Presse audiovisuelle

- 24/11/2019 – France Bleu Roussillon – « Voici les 13 aménagements prévus sur la nationale 116 entre Ille-sur-Têt et Prades »

Presse écrite

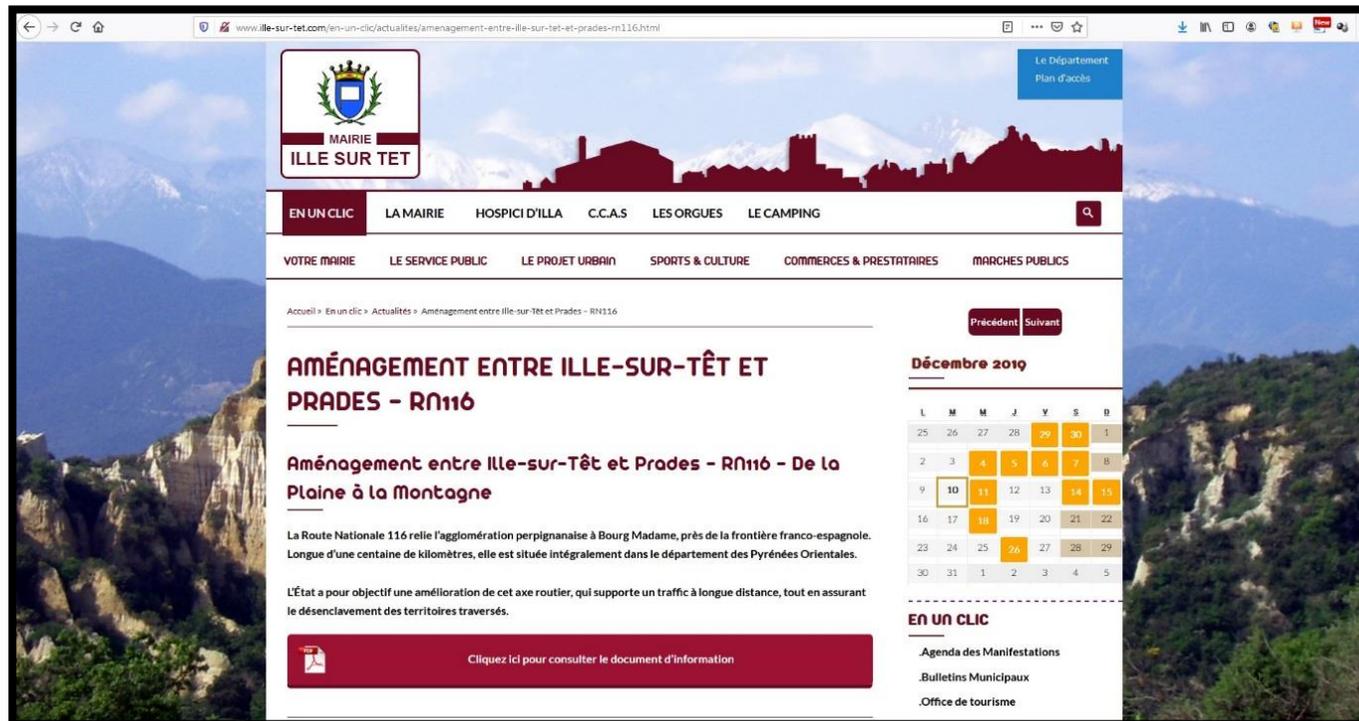
- 26/11/2019 – 66 News – « La RN116 va-t-elle se faire une nouvelle beauté ? »
- 26/11/2019 – L'Indépendant – « P.-O. : coup d'envoi de la concertation autour de l'avenir de la RN116 »
- 26/11/2019 – L'Indépendant – « RN116 dans les P.-O. : un projet à 30 millions d'euros »
- 30/11/2019 – L'Indépendant – « P.-O. : avenir de la RN116 : la colère monte en Conflent »
- 05/12/2019 – L'Indépendant – « P.-O. – RN116 : « A force de nous abandonner, l'Etat nourrira l'indépendantisme », le coup de gueule de François Calvet »
- 16/12/2019 – L'Indépendant – « Pyrénées-Orientales : le Département se dote pour l'année d'un budget record de 707 millions »
- 17/12/2019 – 66 News – « Pyrénées-Orientales : un projet « plus ambitieux » pour la RN116 »

La déclaration d'intention et l'avis de concertation ont été également publiés dans la presse locale.

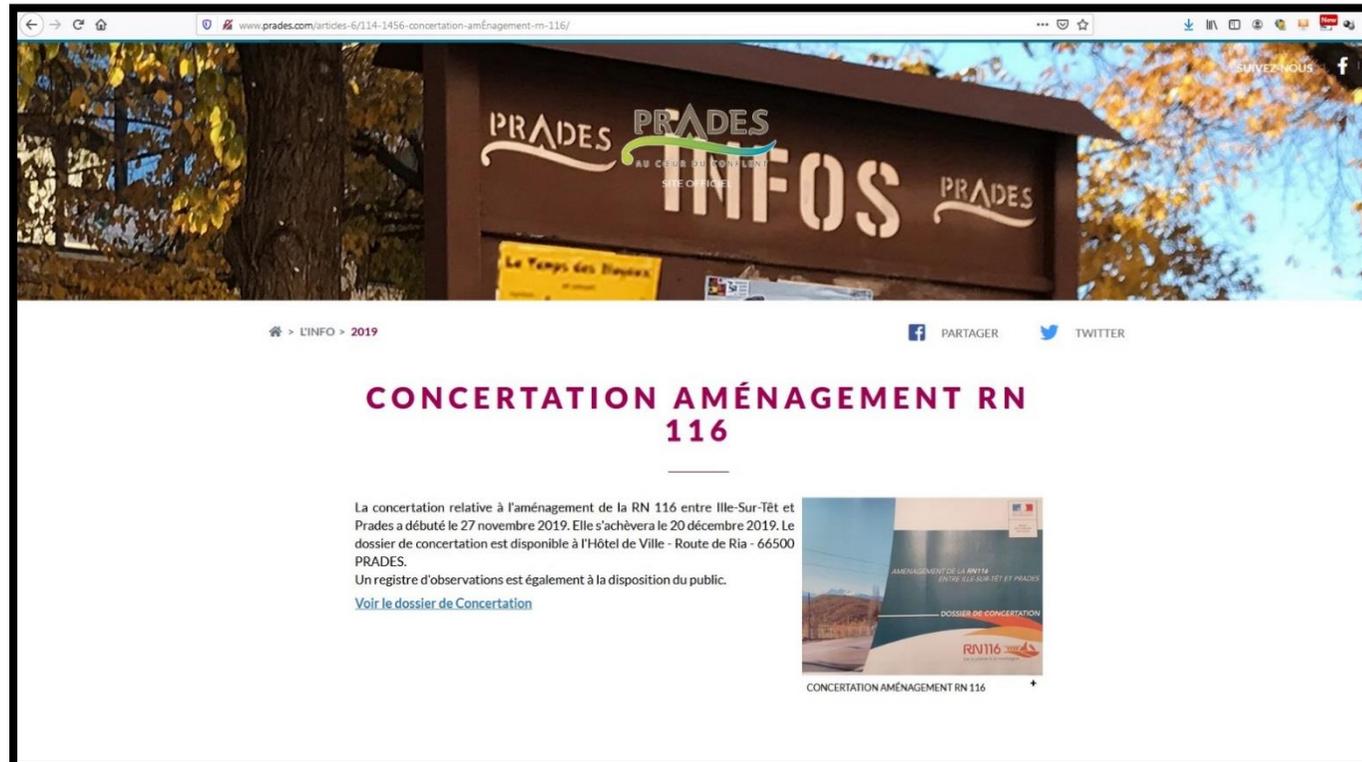
- Relais d'information numérique par les différents partenaires

L'information sur la concertation pour le projet d'aménagement de la RN116 a été diffusée sur les canaux suivants :

- **Site internet de la commune d'Ille-sur-Têt, rubrique « Actualités »**
<http://www.ille-sur-tet.com/en-un-clic/actualites/amenagement-entre-ille-sur-tet-et-prades-rn116.html>



- **Site internet de la commune de Prades, rubriques « A la Une » et « L'info 2019 »**
<http://www.prades.com/articles-6/114-1456-concertation-am%C3%89nagement-rn-116/>



DISPOSITIF DE PARTICIPATION DU PUBLIC

▪ Réunions publiques

Deux réunions publiques ont été organisées au cours de la concertation :

↳ **Le 27 novembre 2019** à 18h30, salle des fêtes du groupe Pierre Gipulo, à **Vinça**

Les intervenants étaient :

- René DRAGUÉ, maire de Vinça
- Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie
- Alex URBINO, chef de la division Maîtrise d'ouvrage Est, DREAL Occitanie
- Nicolas ASSEMAT, chef de projet, direction Transports, DREAL Occitanie
- Romain ASPE, chargé d'opérations routières, direction Transports, DREAL Occitanie

↳ **Le 11 décembre 2019** à 18h30, salle du Foirail, à **Prades**

Les intervenants étaient :

- Yves DELCOR, premier adjoint au maire de Prades
- Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie
- Alex URBINO, chef de la division Maîtrise d'ouvrage Est, DREAL Occitanie
- Nicolas ASSEMAT, chef de projet, direction Transports, DREAL Occitanie
- Romain ASPE, chargé d'opérations routières, direction Transports, DREAL Occitanie



Réunion publique à Vinça



Réunion publique à Prades

Chacune des réunions publiques a duré environ 2 heures et s'est déroulée de la manière suivante :

- Mot d'accueil (3 minutes)
- Présentation des objectifs du projet, du programme d'aménagements et des suites à donner à la concertation par la DREAL Occitanie (30 minutes)
- Temps d'échanges et de questions / réponses avec le public (90 minutes)

Chaque réunion a fait l'objet d'un débriefing et d'un compte-rendu détaillé présentant l'ensemble des échanges.

Les participants ont pu également s'exprimer par écrit sur le projet à l'aide d'un **bulletin d'expression** distribué au début de chaque réunion publique.



*Mise à disposition des documents
d'information et de participation du public*



- Adresse mail dédiée

Une adresse mail dédiée au projet a été créée dès le début de la concertation : concertation-rn116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Elle permet au public de contacter l'équipe-projet de la DREAL Occitanie à tout moment pour poser des questions ou donner son avis sur le projet.

- Registres d'expression

Deux registres d'expression au format A4, 50 pages blanches numérotées, permettant au public de s'exprimer ont été mis à disposition en mairies de Prades et de Vinça.



Registre d'expression

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

BILAN QUANTITATIF

LA MÉTHODE

L'analyse quantitative proposée ci-dessous se base sur les éléments d'expression formulés au cours de la période de concertation publique du 27 novembre au 20 décembre 2019.

Les éléments qui sont comptabilisés synthétisent les formes d'expression suivantes :

- Avis/questions recensées pendant les réunions publiques ;
- Avis/questions transmis par courriel ;
- Avis/questions transmis par courrier postal ;
- Avis/questions transmis via le bulletin d'expression ;
- Avis/questions déposés dans les registres d'expression mis à disposition.

LA PARTICIPATION DU PUBLIC

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

- Environ **180 personnes** présentes, **39 prises de parole** et **3h40 de débat** pour l'ensemble des **deux réunions publiques**.
- **47 avis et questions** posées par **courriel**.
- **3 avis et questions** posées par **courrier postal**.
- **15 avis et questions** posées via le **bulletin d'expression** (4 remis en réunions publiques et 11 par voie postale).
- **22 contributions** déposées sur les **deux registres d'expression** (17 à Vinça et 5 à Prades).

NOMBRE TOTAL DE CONTRIBUTIONS : 126

(Un même contributeur a pu s'exprimer plusieurs fois à travers différents moyens d'expression)

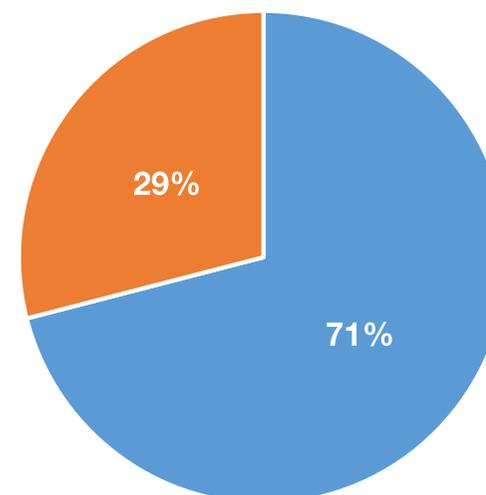
DONNÉES QUANTITATIVES

❖ Evaluation des positions sur le projet global d'aménagement de la RN116 soumis à la concertation

Cette répartition recense les avis exprimés sur le projet soumis à la concertation.

Dans l'évaluation des avis exprimés, 90 contributions sont pour la sécurisation et se sont efforcées de faire des contre-propositions aux aménagements présentés par le maître d'ouvrage. Les contributions contre le projet se sont clairement exprimées dans ce sens, certaines souhaitant le retour du projet de 2x2 voies.

	POUR LA SÉCURISATION <i>avec proposition d'autres aménagements</i>	CONTRE
Réunion publique	34	5
Courriel	20	27
Courrier postal	3	-
Bulletin d'expression	14	1
Registre	19	3
TOTAL	90	36
Nombre total d'avis	126	



- Pour la sécurisation avec proposition d'autres aménagements

❖ Nombre d'expressions par thème

Thème	Rang	Nombre d'expressions	Pourcentage du total des expressions (126)
Projet global d'aménagement de la RN116	1	142	36,4 %
Carrefour de Rodès	2	85	21,8 %
Carrefour de Vinça / RD13G	3	29	7,4 %
Lieu-dit « El Moli » à l'entrée de Vinça	4	28	7,2 %
Passage à niveau de Bouleternère	5	22	5,6 %
De l'entrée Est de Vinça à la RD25	6	21	5,4 %
Carrefour RN116/RD24	7	14	3,9 %
Entrée Ouest de Marquixanes	8	12	3,1 %
Carrefour RN116/RD25	9	11	2,8 %
Projet de mise à 2x2 voies de la RN116		11	2,8 %
Déviations de Marquixanes	11	8	2,1 %
Entrée Est de Prades	12	7	1,8 %
Total		390	*/

* Le total est supérieur à 100 %, une personne s'étant le plus souvent exprimée sur plusieurs thématiques.

BILAN QUALITATIF

APPRÉCIATION GLOBALE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RN116 SOUMIS À LA CONCERTATION

Si la question de **la sécurisation de la RN116 est reconnue comme nécessaire** par l'ensemble des participants qui demandent à pouvoir se déplacer en toute sécurité, la concertation a été l'occasion pour certains d'entre eux, s'exprimant souvent avec conviction, de regretter l'abandon du **projet de 2x2 voies de la RN116**. Celui-ci représente en effet le seul projet capable, selon eux, de répondre aux enjeux de sécurité routière et de développement économique du territoire. Alors que certains participants déplorent l'absence d'investissement ambitieux de l'Etat sur la RN116, « épine dorsale du réseau routier départemental », d'autres ont le sentiment que le projet de mise à 2x2 voies pourrait encore se concrétiser dans le futur et suggèrent de le réaliser par tranches successives de travaux.

Un grand nombre de contributeurs ont pu exprimer clairement leur **déception, voire de vives critiques vis-à-vis de l'ensemble des aménagements proposés par le maître d'ouvrage** jugés minimalistes et peu ambitieux, et qui ne répondent pas, à leur sens, aux attentes de la population locale en terme de sécurité pour pallier la dangerosité de la nationale.

A titre d'exemple, les créneaux de dépassement envisagés sur plusieurs secteurs sont considérés par certains comme très accidentogènes (augmentation de la vitesse des automobilistes, risque de collision frontale en l'absence de terre-plein central...), alors qu'ils représentent presque la moitié du budget total.

Plusieurs participants ont le sentiment qu'il s'agit d'un projet « du siècle passé », priorisant les véhicules motorisés et la vitesse, en contradiction avec les orientations actuelles de l'Etat en termes de mobilités (développement des transports en commun et des modes doux), de réduction de vitesse et de transition écologique. A ce titre, l'absence de coordination entre les politiques publiques est également relevée à diverses reprises.

Certains participants ont pu regretter le manque de données fournies par le maître d'ouvrage en termes de statistiques d'accidents et d'évolution du trafic sur les différentes sections du tronçon concerné.

De nombreuses expressions mettent en évidence une **réelle préoccupation concernant les impacts du projet** sur l'environnement (pollution, ressources en eau), les terres agricoles (emprise des aménagements) ou le cadre de vie (nuisances visuelles et sonores). Deux associations ainsi que quelques riverains évoquent d'ailleurs la possibilité de recours juridique si le projet est maintenu en l'état.

Il est demandé à ce que le projet soit novateur et destiné au bien-être de tous les usagers de la nationale. Dans cette optique, de nombreux participants, habitants, acteurs associatifs et élus, ont souligné à plusieurs reprises que **le projet devait privilégier la sécurité à la vitesse**.

Diverses propositions et solutions alternatives au projet ont ainsi été présentées par les contributeurs pour répondre aux enjeux de sécurité routière sur l'ensemble de l'itinéraire : giratoires à chaque intersection, séparateurs central en béton, aménagement d'une voie parallèle à la nationale pour les transports doux entre les villages, limitation de vitesse à 80 km/h...

Plusieurs expressions mettent en avant la nécessité de mettre en œuvre un plan de mobilités complet entre les différents modes de transport (voitures, piétons, cyclistes, transports en commun...).

Dans cette logique, il a été demandé à plusieurs reprises d'intégrer, en particulier, les modes doux dans l'élaboration des aménagements sur l'ensemble de l'itinéraire : passages piétons, voies secondaires stabilisées et revêtues pour les cyclistes, maillage véloroute/voie verte, arrêt de bus sécurisé... Par ailleurs, on estime que la mise en place d'un réseau de pistes cyclables pourrait contribuer à développer l'attractivité du territoire en favorisant le tourisme vert.

Enfin, de nombreux avis estiment que le **coût du projet** est assez élevé par rapport à la qualité des aménagements proposés.

Ils craignent également que l'évolution des spécificités techniques liée à la poursuite des études entraîne une hausse du coût global du projet.

Un contributeur souligne que le projet a été conçu sans que les financements ne soient validés à ce jour. On craint à ce propos que la démarche de l'Etat ne soit qu'un effet d'annonce qui ne sera pas suivi d'actions concrètes.

Plusieurs contributeurs notent par ailleurs une mauvaise répartition du budget entre les différents aménagements. Ils constatent que la plus grande partie des finances est consacrée notamment à la dénivellation du passage à niveau à Bouleternère et à l'aménagement d'une intersection très peu fréquentée à « El Moli », alors que le budget devrait être majoritairement investi, selon eux, dans la sécurisation prioritaire des communes de Rodès et de Vinça.

LA POSITION DES CONTRIBUTEURS SUR LES DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

LE PASSAGE À NIVEAU DE BOULETERNÈRE

Si quelques avis expriment une position favorable à la sécurisation du passage à niveau, la majorité des contributeurs ne perçoit pas l'intérêt de l'aménagement par rapport à la situation actuelle ou le considère comme non-prioritaire par rapport à d'autres secteurs plus accidentogènes.

Certains estiment que les travaux prévus sont trop conséquents, d'autant que des interventions de sécurisation semblent avoir déjà été menées par la SNCF.

Le coût de cet aménagement est jugé trop élevé, d'autant que l'avenir de l'axe ferroviaire concerné semble incertain. Le maire de Bouleternère émet une proposition alternative, plus économique à son sens, consistant à maintenir une voie de desserte pour l'accès aux parcelles agricoles, sans déniveler le passage à niveau. Il souhaite que cette option dont le coût estimé serait bien inférieur à celui du projet du maître d'ouvrage soit étudiée par les services de l'Etat, et que les économies réalisées soient reportées sur des aménagements prioritaires.

Le Département propose, dans sa contribution, de déniveler le passage à niveau par un passage inférieur (pont-rail) plutôt que par un passage supérieur (pont-route).

Enfin, un contributeur tient à alerter de la dangerosité d'un autre passage à niveau dans Bouleternère sur lequel se retrouvent des poids-lourds à l'issue d'une manœuvre compliquée pour récupérer la D16.

CARREFOUR DE RODÈS

L'ensemble des contributeurs reconnaissent l'intérêt de réaménager en priorité le carrefour actuel de Rodès en raison de sa dangerosité. Ils soulignent en effet à plusieurs reprises la difficulté que rencontrent les habitants de Rodès pour sortir de leur commune en raison de la vitesse excessive des automobilistes sur la nationale. Ils considèrent qu'il est indispensable pour Rodès de disposer d'un aménagement sécurisant dont le projet est attendu depuis 30 ans.

La totalité des avis exprimés se montrent toutefois défavorables à l'aménagement proposé par le maître d'ouvrage qui suscite une forte contestation chez les Rodésiens. Ils estiment celui-ci inacceptable car il n'apporte pas de réponses concrètes aux attentes de la population en terme de sécurité et ne satisfait en rien les mouvements de circulation sur ce secteur.

Il est rappelé que deux pétitions rassemblant plus de 700 signatures ont été lancées pour manifester le ressenti et le mécontentement de la population rodésienne. Certains participants ont mis en garde le maître d'ouvrage contre de futures actions de blocages s'il conservait son projet en l'état.

Il est également reproché au maître d'ouvrage qu'aucun aménagement sécurisé n'ait été prévu pour les piétons. Plusieurs participants, notamment le maire de Rodès, mettent en évidence la dangerosité de traverser la RN116 à pied, notamment pour les scolaires, pour rejoindre l'arrêt de bus situé de l'autre côté de la route.

L'ancien maire de Rodès est également intervenu pour souligner l'ancienneté de la problématique de sécurité sur ce secteur. Il a rappelé que six hectares de terrain acquis par la commune sous son mandat permettraient de réaliser un aménagement sécurisant.

La question de l'accès aux ruisseaux d'arrosage, notamment au niveau de la Carrerade, a également été posée.

Des solutions alternatives ont pu être proposées à plusieurs reprises :

- maintenir le carrefour en l'état actuel et passer la nationale en souterrain, avec une bretelle d'entrée et de sortie de chaque côté et dans les deux sens ;
- réaliser un giratoire qui serait annoncé par des panneaux lumineux et une signalisation au sol, et qui obligerait les automobilistes à ralentir. Cette proposition est également soutenue par le Département.
- intégrer un aménagement piétonnier (trottoirs, passerelle...).

Sans attendre l'aménagement définitif du carrefour, les participants demandent au maître d'ouvrage de mettre en place des mesures temporaires et immédiates par une limitation de vitesse à 70 km/h et l'implantation de bandes rugueuses sonores à l'approche du carrefour, dans le sens Prades-Perpignan.

Tout en demandant au maître d'ouvrage de revoir son projet sur Rodès, les contributeurs ont rappelé que « la population rodésienne saura se mobiliser si elle n'obtient pas des aménagements dignes de ce qu'elle mérite ».

DU LIEU-DIT « EL MOLI » À L'ENTRÉE DE VINÇA

Un certain nombre d'avis remettent en question l'intérêt d'aménager ce secteur qui connaît, selon eux, une très faible fréquentation en terme de trafic. Dans cette logique, le coût de l'opération leur semble disproportionnés par rapport au nombre de passages de véhicules.

Par ailleurs, il est estimé que la création de créneaux de dépassement est facteur d'accidents car ils augmentent la vitesse des automobilistes lors de la manœuvre de dépassement, multiplient les risques de collision frontale en l'absence de terre-plein central et provoquent généralement de forts ralentissements, notamment lors de fortes affluences de trafic, lorsque les véhicules se rabattent sur une voie unique en fin de créneau.

LE CARREFOUR DE LA RD13G

Plusieurs avis soulignent la nécessité de sécuriser les entrées et sorties de Vinça.

Cependant, les contributeurs s'accordent à reconnaître que la solution du maître d'ouvrage au niveau du carrefour de la RD13G ne doit pas être retenue, position également partagée par le maire de Vinça. Ils considèrent en particulier que la suppression du « Tourne à Gauche » vers Prades occasionnerait de nombreux impacts pour Vinça, notamment le risque de surcharger le réseau routier de la commune qui se verrait traversée par un nouveau flux de circulation, source de nuisances supplémentaires pour les riverains.

La solution alternative de créer un giratoire comme à Bouleternère est proposée à de nombreuses reprises, l'objectif visé étant d'obliger les automobilistes à ralentir et de faciliter l'insertion des usagers placés sur les axes secondaires. Cette proposition est également soutenue par le Département.

Une autre solution serait d'étudier la possibilité de redessiner le « Tourne à Gauche » pour l'optimiser, sans créer de sens unique.

DE L'ENTRÉE EST DE VINÇA À LA RD25

La plupart des expressions sur l'aménagement de ce secteur se montrent favorables à la solution retenue.

Tout en approuvant l'aménagement prévu, la commune de Vinça suggère de prévoir également un accès sécurisé à l'entreprise artisanale située à proximité de la nationale.

Les contributeurs opposés à l'aménagement envisagé estiment que les travaux seraient trop compliqués et coûteux. Ils pensent aussi que l'ouvrage d'art prévu impacterait le paysage.