





## 1 - Nouvelle Rocade Sud de Perpignan

### Préambule :

Les territoires situés au Sud de l'agglomération de Perpignan sont en pleine expansion tant d'un point de vue de l'habitat que du développement économique. Lieu de passage privilégié pour accéder aux cités balnéaires du littoral et à l'Espagne, les infrastructures routières de ce secteur sont très sollicitées.

La mise en service des sections Nord et Centre de la Rocade Ouest de Perpignan ont été l'occasion pour le Département et Perpignan Méditerranée Communauté Urbaine de s'interroger sur les conditions de bouclage au Sud du système de contournement perpignanais.

Les études réalisées dans le cadre d'une première convention délibérée le 6 juin 2016 entre les deux partenaires, ont permis d'étudier et de comparer différents scénarios :

- Scénario d'aménagement sur la Rocade actuelle,
- Scénario intermédiaire,
- Scénario Nouvelle Rocade Sud.

Par ailleurs, les études de circulation menées dans ce cadre ont fait apparaître à l'échelle des territoires sis au Sud de l'agglomération, la nécessité d'apporter des améliorations à courts termes aux infrastructures existantes qu'il convient de requalifier et en particulier :

- La RD 900 entre Pollestres et Perpignan Porte d'Espagne,
- La RD 914 entre les Arcades et le Mas Rouma ainsi que le giratoire du Serrat d'En Vaquer.

Trois nouvelles conventions ont été signées entre les 2 partenaires le 23 janvier 2020 afin de lancer de façon indépendante la réalisation de ces différents projets :

- Nouvelle Rocade Sud,
- Requalification de la RD 900 entre Pollestres et Perpignan Porte d'Espagne,
- Requalification de la RD 914 et du carrefour Serrat d'en Vaquer à Perpignan.

Le Département assure la maîtrise d'ouvrage des études relatives à ces trois projets jusqu'à l'obtention des autorisations réglementaires.

### Historique :

La Rocade ouest de Perpignan, a été déclarée d'utilité publique par décret le 30 novembre 2004. Les études réalisées par les services de l'État intégraient la réalisation d'une poursuite de ce contournement au Sud de l'agglomération de Perpignan.

Un emplacement réservé existe en partie Ouest du périmètre d'études et en partie Est un périmètre d'Intérêt Général avait précédemment été identifié sur les communes de Perpignan et de Villeneuve de la Raho.

### Avancement :

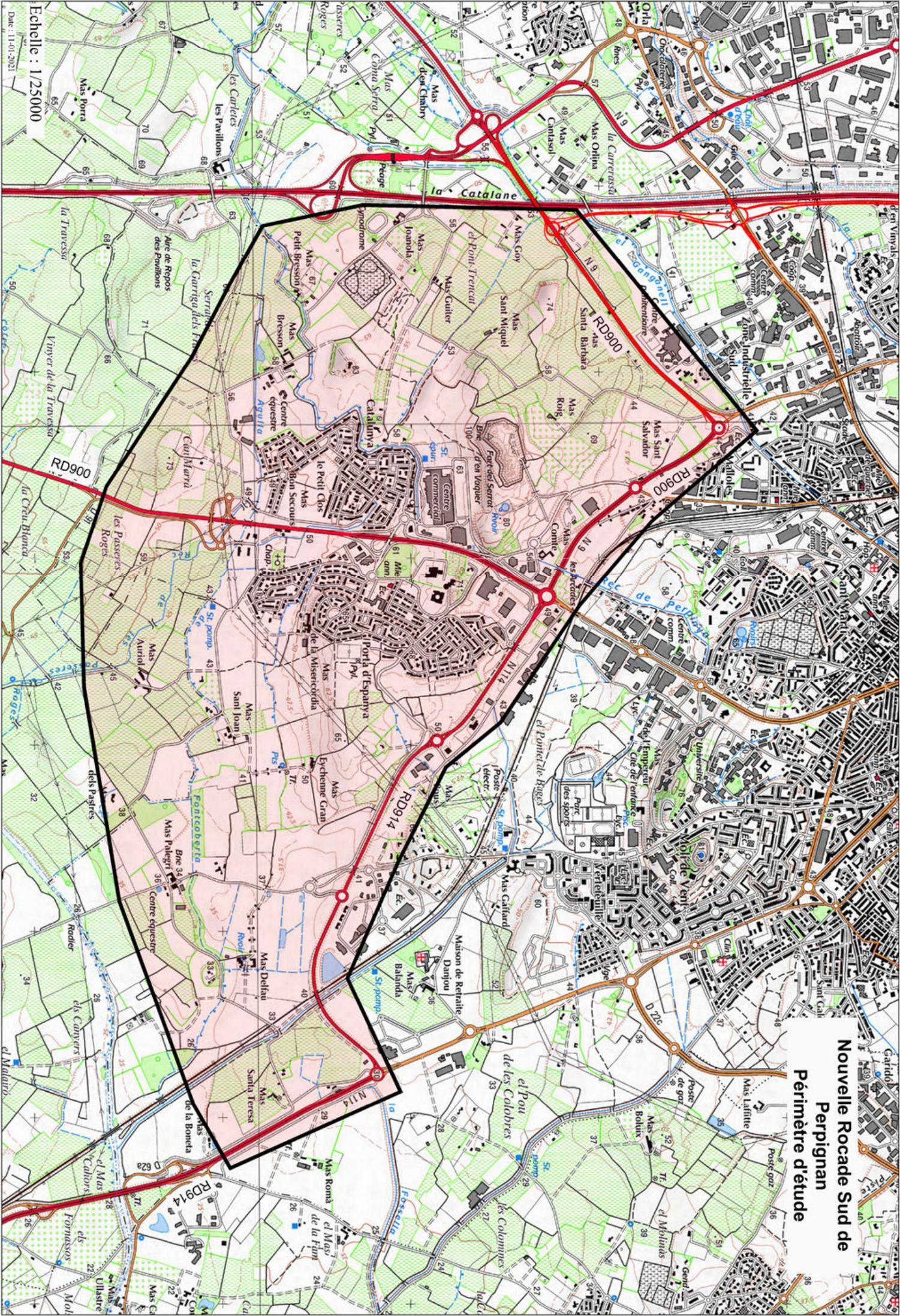
Le projet fait l'objet de nouvelles études visant à approfondir les différents enjeux, à apprécier l'opportunité et la faisabilité du projet au regard des différentes possibilités de tracés. A l'aune de ces études, une concertation publique pourra être engagée.

Pièce jointe : Périmètre d'études.

2025

leDépartement66.fr





**Nouvelle Rocade Sud de  
Perpignan**  
Périmètre d'étude

## **2 - RD 900 – Requalification entre Perpignan Porte d'Espagne et Pollestres**

### **Préambule :**

Les territoires situés au Sud de l'agglomération de Perpignan sont en pleine expansion tant d'un point de vue de l'habitat que du développement économique. Lieu de passage privilégié pour accéder aux cités balnéaires du littoral et à l'Espagne, les infrastructures routières de ce secteur sont très sollicitées.

La RD 900 entre Perpignan Porte d'Espagne et Pollestres a fait l'objet dans les années 1990 d'adaptation visant à la fluidifier la circulation via la mise à 2x2 voies de sections au niveau de Perpignan Porte d'Espagne et de Pollestres. Le traitement d'un nouveau tronçon entre l'échangeur de Perpignan porte d'Espagne et l'entrée de Pollestres doit être traité au regard de l'évolution des trafics.

Les ouvrages existants (échangeur du Mas Bon secours) ont anticipé une évolution de cette infrastructure à 2x2 voies.

### **Avancement :**

Le projet consiste à requalifier la section entre Perpignan Porte d'Espagne et Pollestres.

Des études sont en cours afin d'évaluer les mesures à prendre pour améliorer les conditions de circulation sur cette voie dans le respect des autres enjeux sur le secteur.

La concertation publique a eu lieu le lundi 6 février 2023 au 11 avril 2023.

Le Département a validé le bilan de la concertation le 29 juin 2023 et déposé en suivant les dossiers réglementaires. Après instruction une enquête publique au titre du Code de l'Environnement devrait être lancée en 2025 afin de permettre l'obtention des autorisations réglementaires.

Pièce jointe :     Plan de situation.  
                      Bilan de la concertation

2025



**RD 900 - Requalification entre  
Perpignan Pollestres**



PERPIGNAN

POLLESTRES

Echelle : 1/20000

Date : 26-04-2019

## BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE (Annexe 1 à la délibération n°52 du 29/06/23)

Les territoires situés au Sud de l'agglomération de Perpignan sont en pleine expansion tant d'un point de vue de l'habitat que du développement économique. Lieu de passage privilégié pour accéder aux cités balnéaires du littoral et à l'Espagne, les infrastructures routières de ce secteur sont très sollicitées.

La RD 900 entre Perpignan Porte d'Espagne et Pollestres a fait l'objet dans les années 1990 d'adaptation visant à la fluidifier la circulation via la mise à 2x2 voies de sections au niveau de Perpignan Porte d'Espagne et de Pollestres. Un nouveau tronçon situé entre l'échangeur de Perpignan Porte d'Espagne et l'entrée de Pollestres doit être traité au regard de l'évolution des trafics. Les ouvrages existants (échangeur du Mas Bon secours) avaient été conçus pour anticiper cette évolution. Les trafics prévisionnels laissent présager des difficultés importantes de circulation aux heures de pointe pour tous les usagers à court terme. Cet axe est en particulier une ligne structurante du réseau de transports en commun de l'agglomération mais également à l'échelle du Département et cette saturation influe fortement sur l'attractivité de ce réseau et l'efficacité du report modal.

Le projet consiste à requalifier en passant à 2X2 voies la section entre Perpignan Porte d'Espagne et Pollestres, tout en anticipant les évolutions nécessaires à terme pour favoriser un report modal vers des modes de transport compatibles avec les enjeux environnementaux. Il prévoit la création d'une liaison cyclable entre les deux communes et des traversées sécurisées pour les modes doux de la RD 900.

Le Département des Pyrénées Orientales a approuvé et autorisé le 30 juin 2022, la mise en œuvre de la concertation publique du projet « RD 900 – Requalification entre Perpignan Porte d'Espagne et Pollestres » selon les modalités d'organisation suivantes :

- Mettre en place des panneaux d'information ainsi qu'une information sur le site internet du Département précisant le lieu et la période de la concertation publique au moins quinze jours avant son démarrage,
- Fixer la durée de la concertation à 2 mois,
- Organiser une réunion publique dans chaque commune concernée
- Rédiger un bilan de la concertation indiquant les mesures mises en place pour répondre aux enseignements de la concertation qui sera soumise pour validation à l'assemblée délibérante

### **Adaptation du projet**

S'agissant de la requalification d'une voie existante, les variantes sont limitées, en particulier du fait des enjeux environnementaux. Ainsi, pour éviter les impacts sur des espèces protégées, le projet a été limité au maximum au niveau des emprises dans les zones à enjeux.

En complément, des mesures spécifiques ont été prévues pour limiter les impacts et améliorer la situation pour les riverains notamment concernant les enjeux acoustiques (murs de protection acoustique, revêtements de surface limitant les émissions acoustiques) et paysagers (traitements spécifiques des entrées de ville).

### **La concertation publique**

Deux réunions publiques ont été organisées dans les communes de Perpignan et de Pollestres respectivement les 6 et 13 février 2023.

Lors de ces échanges, des interrogations ont été formulées concernant les sujets de mobilité, de contribution sonore de l'infrastructure projetée et d'adaptation du projet aux enjeux locaux.

En parallèle, le public avait la possibilité d'exprimer son avis par courrier ou par courriel entre le 6 février 2023 et le 11 avril 2023. 18 avis ont été formulés. 11 sont favorables ou neutres au projet, 7 émettent des réserves où s'opposent au projet.

Les remarques ou inquiétudes formulées concernent essentiellement la mobilité générale dans le secteur et notamment les perspectives d'organisation d'un transport collectif entre la ville centre et la périphérie ; les nuisances potentielles apportées par le projet (acoustiques, qualité de l'air...) et des questions plus spécifiques liées aux aménagements envisagés à proximité des habitations des demandeurs.

De nombreuses observations interrogent l'opportunité de l'aménagement d'un giratoire pour desservir la ZAC Olympeo au regard d'une solution alternative de type échangeur dénivelé.

Des réponses ont été apportées sous format d'un tableau récapitulatif et mise en ligne à la fin de la concertation, le 31 mai 2023.

### **Le bilan**

Suite à la concertation publique et aux courriels et courriers reçus, les choix techniques envisagés par le Département et ses partenaires répondent globalement aux attentes des participants et des remarques formulées. S'agissant d'une étude préalable, le Maître d'Ouvrage sera vigilant au traitement des points spécifiques évoqués par les riverains du projet et notamment, l'adaptation des aménagements au contexte local (accès au niveau de la rue des Mimosas à Pollestres, adaptation des équipements de protection acoustique au niveau des deux communes), dans le cadre de la poursuite des études avant dépôt des dossiers d'autorisation réglementaire. Il convient de noter que le choix d'un carrefour giratoire pour traiter l'accès à la ZAC Olympeo a été déterminé et autorisé dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique de la ZAC Olympeo et s'impose au projet porté par le Maître d'Ouvrage.

L'aménagement envisagé intègre les perspectives d'évolution de l'organisation des transports collectifs et la voie pourra être adaptée en conséquence à l'aune d'un projet futur d'organisation des modes de transports alternatifs porté par les autorités organisatrices de mobilité compétentes (transports en commun, covoiturage).

Le projet envisagé répond aux enjeux d'intérêt général, l'équilibre entre les objectifs des aménagements et les impacts sur les milieux naturels, humains et agricoles ayant été optimisé. Une mesure d'anticipation sera prise en limitant la vitesse sur la RD 900 au niveau de Pollestres à 90 km/h afin de limiter les nuisances pour les riverains en attendant la mise en œuvre de ce projet.

### **3 - RD 914 – Requalification entre les Arcades et le Mas Rouma, et RD 900 Requalification du carrefour Serrat d'en Vaquer à Perpignan**

#### **Préambule :**

Les territoires situés au Sud de l'agglomération de Perpignan sont en pleine expansion tant d'un point de vue de l'habitat que du développement économique. Lieu de passage privilégié pour accéder aux cités balnéaires du littoral et à l'Espagne, les infrastructures routières de ce secteur sont très sollicitées.

La mise en service des sections Nord et Centre de la Rocade Ouest de Perpignan ont été l'occasion pour le Département et Perpignan Méditerranée Communauté Urbaine de s'interroger sur les conditions de bouclage au Sud du système de contournement Perpignanais.

Le contournement Sud actuel (RD 900 puis RD 914) a été finalisé avant 1990 puis complété par l'échangeur du Mas Rouma en 2014. Le projet initial prévoyait la mise à 2X2 voies de la RD 914 et la dénivellation des différents échangeurs. Ainsi, le foncier nécessaire à ces aménagements est d'ores et déjà disponible.

Les différents équipements hydrauliques ont anticipé cette évolution avec quelques adaptations.

Les études réalisées dans le cadre d'une convention de partenariat avec la Communauté Urbaine de Perpignan signée le 6 juillet 2016 ont conclu à la nécessité de requalifier la RD 914 entre les Arcades et le Mas Rouma ainsi que le giratoire du Serrat d'En Vaquer.

Une nouvelle convention d'études partenariales a été signée avec la Communauté Urbaine de Perpignan pour poursuivre les études afférentes à ce projet.

#### **Avancement :**

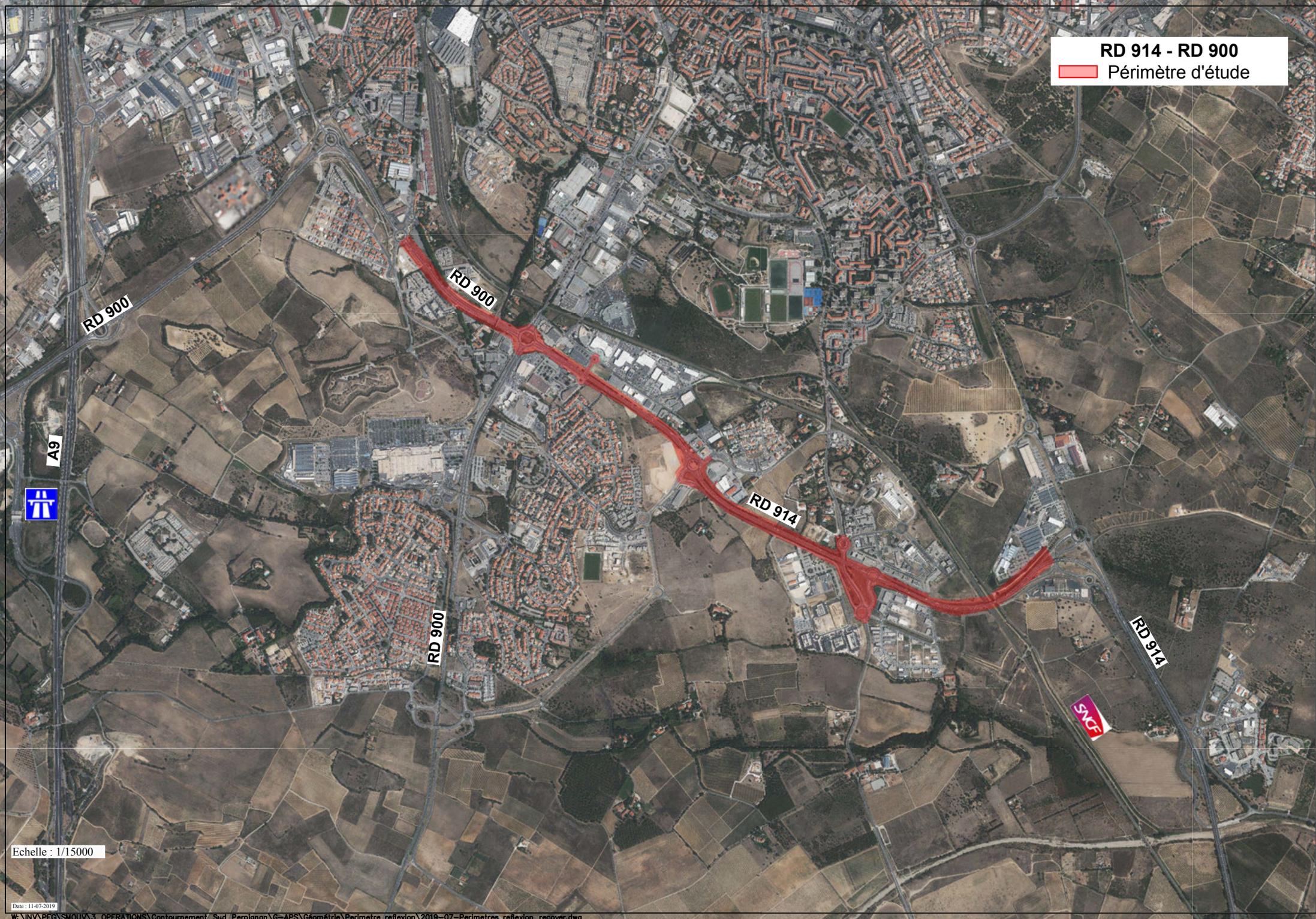
Le projet fait l'objet de nouvelles études visant à l'adapter aux contraintes nouvelles et notamment aux enjeux relatifs aux modes doux. Des études paysagères et d'insertion urbaine sont en cours et permettront d'associer la population à la construction du projet de requalification.

Pièce jointe : Plan de situation.

2025



**RD 914 - RD 900**  
Périmètre d'étude



Echelle : 1/15000

## **4 - RD 115 – RD 618 - Nouvel Accès à Céret et à Maureillas**

### **Préambule :**

La route départementale 115 constitue un axe routier important du département des Pyrénées Orientales dans le cadre du projet global de nouvelle desserte du Vallespir. Des études relatives à l'aménagement de la RD115 ont été inscrites au programme pluriannuel 2016/2022 adopté par l'Assemblée Départementale en mars 2016 comme l'un des axes routiers majeurs à moderniser.

Associée à la RD 618 à l'Est du Boulou, qui assure les liaisons avec Argelès sur Mer et la Côte Vermeille, elle constitue l'un des grands axes Est-Ouest du département, desservant toute la vallée du Tech.

L'extension de l'urbanisation dans cette vallée a entraîné une évolution importante de la physionomie de la RD 115, et notamment une dégradation des conditions de circulation en période estivale mais également aux heures de pointe le reste de l'année.

### **Historique :**

Le projet d'aménagement de la RD 115 entre le Boulou et Céret a été Déclaré d'Utilité Publique en juillet 2011. Une première phase doit être réalisée conformément à ce qui avait été conclu par le commissaire enquêteur et validé par le Département.

### **Avancement :**

Une enquête parcellaire s'est tenue du 14 septembre au 7 octobre 2020. Le Département a finalisé la maîtrise foncière suite au jugement du 23 mai 2022.

Les dossiers réglementaires ont été finalisés après l'actualisation des études de la première phase du projet et sont en cours d'instruction par les services de l'État. Une enquête publique au titre du Code de l'Environnement sera lancée dès validations par les services de l'Etat.

Une votation publique a été organisée les 29 et 30 janvier 2022.

Résultats :

A la question : "Êtes-vous favorable au projet de nouvelle desserte du Vallespir ?"

Participation : 19,12% / Oui : 56,27% / Non : 43,73%

Un diagnostic archéologique a été initié.

Pièces jointes : Schéma de principe du projet DUP phase 1 et phase 2.

Arrêté de DUP

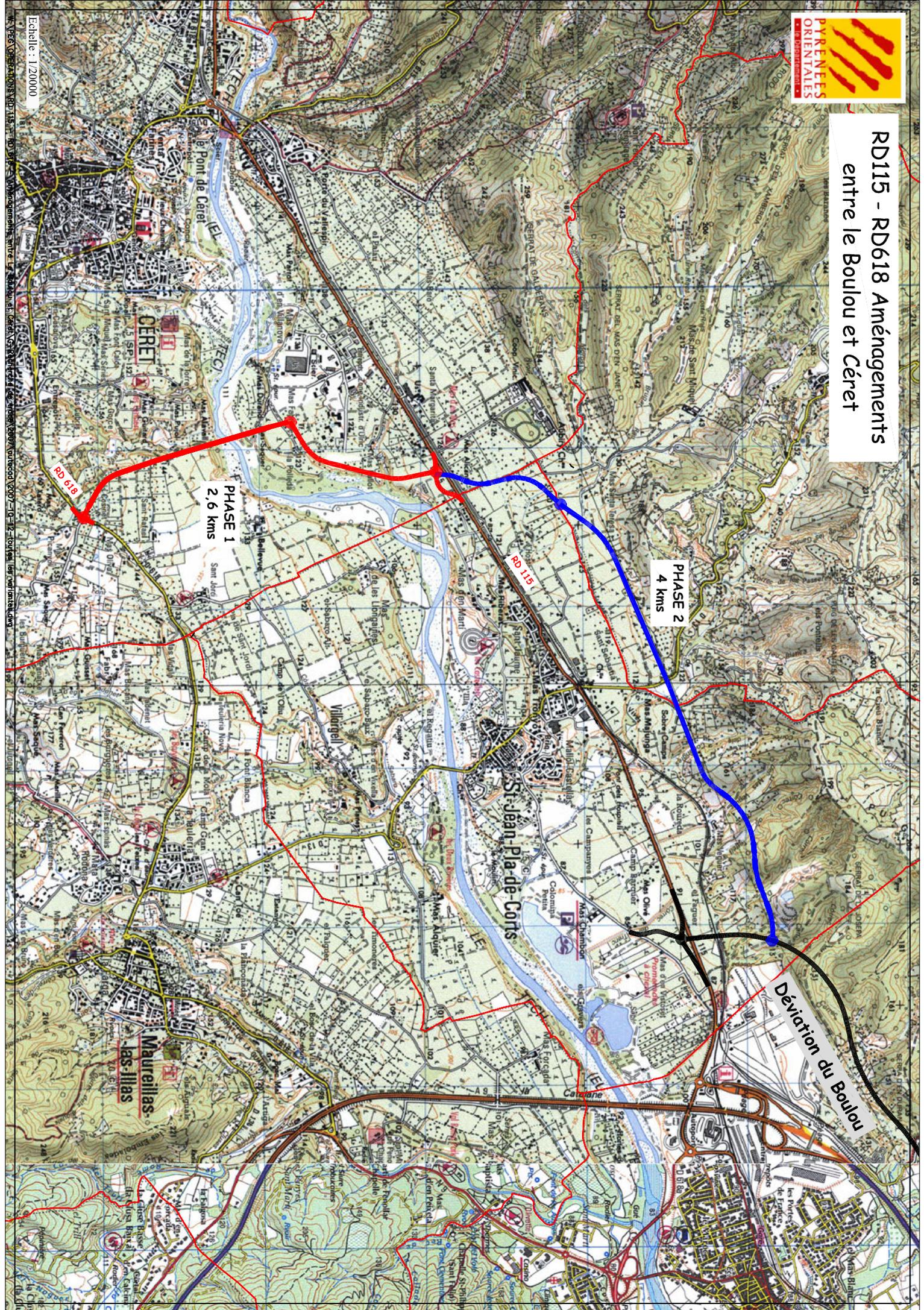
Plaquette de la votation

2025



**leDépartement66.fr**

# RD115 - RD618 Aménagements entre le Boulou et Céret



Echelle : 1/20000

Déviation du Boulou

**DIRECTION DES ROUTES**

Arrivé le :

29 JUL 2011

N° 33109  
Préfecture

Direction des Collectivités Locales

Bureau de l'urbanisme, du Foncier  
et des Installations Classées

Section aménagement

affaire suivie par :

Marie MARTINEZ

Notification AP DUP RD115-618 CG.odt

Tél. : 04.68.51.68.61

Fax : 04.68.35.56.84

marie.martinez

@pyrenees-orientales.gouv.fr



PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

PEG  
D Imu  
DAT  
PERH

Perpignan, le 28 juillet 2011

**LE PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES**

à

**MME LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL GÉNÉRAL**

Direction des routes

30 rue Pierre Bretonneau

66000 PERPIGNAN

**OBJET :** RD 115 - RD618 – Aménagements entre Le Boulou et Céret – Déclaration d'utilité publique (DUP) portant mise en compatibilité des POS et PLU des communes de Saint-Jean-Pla-de-Corts et Céret.

**RÉFER. :** Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

**P. – J. :** 1

Je vous prie de trouver, ci-joint, une copie de l'arrêté préfectoral du 28 juillet 2011 déclarant d'utilité publique le projet d'aménagements des RD 115 et RD 618 entre Le Boulou et Céret, portant mise en compatibilité des POS valant Plan Local d'Urbanisme (PLU) des communes de Saint-Jean-Pla-de-Corts et Céret.

J'attire votre attention sur le fait que, dans l'hypothèse où vous n'arriveriez pas à trouver un accord amiable avec tous les propriétaires concernés par le projet, il vous appartiendrait de me faire parvenir un dossier d'enquête parcellaire en vue de l'organisation de ladite enquête.

Le Préfet,  
Pour le Préfet et par délégation,  
P/Le Directeur des Collectivités Locales,  
Le Chargé de Mission,

Jean-Marc **ARRIMÉ LE**

17 AOUT 2011

Pôle Etudes Générales

Adresse Postale : 24 quai Sadi-Carnot - 66951 PERPIGNAN CEDEX

Téléphone :

⇒ Standard  
⇒ D.C.L.

04.68.51.68.66  
04.68.51.68.00

Renseignements :

⇒ Internet : www.pyrenees-orientales.gouv.fr  
⇒ contact@pyrenees-orientales.gouv.fr

16/11/11





VU la délibération du conseil municipal de Céret du 26 mai 2011 et l'avis réputé favorable du conseil municipal de la commune de Saint-Jean-Pla de Corts concernant à la mise en compatibilité des POS valant PLU avec le projet ;

VU l'avis favorable assorti de 5 réserves de Monsieur René ROUDIÈRES, commissaire enquêteur, à l'exécution dudit projet ;

VU la délibération de la commission permanente du Conseil Général en date du 20 juin 2011 relative à l'intérêt général du projet et levant les réserves du commissaire enquêteur ;

VU le document annexé exposant les motifs et considérations qui justifient l'utilité publique de l'opération ;

SUR proposition de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales ;

### **ARRÊTE :**

**ARTICLE 1 :** Sont déclarés d'utilité publique les travaux relatifs au projet d'aménagements des RD 115 et RD 618 entre Le Boulou et Céret.

**ARTICLE 2 :** Cette déclaration d'utilité publique emporte la modification des plans d'occupation des sols (POS) valant plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Saint-Jean-Pla-de-Corts et Céret conformément au dossier ci-annexé.

Ce dossier peut être consulté à la Préfecture des Pyrénées-Orientales (Direction des Collectivités Locales – Bureau de l'urbanisme, du foncier et des installations classées) ou en mairies de Saint-Jean-Pla-de-Corts et Céret.

**ARTICLE 3 :** Le Département des Pyrénées Orientales, maître d'ouvrage, sera tenu de remédier aux dommages causés aux exploitants agricoles conformément aux dispositions de l'article L;23-1 du code de l'expropriation.

**ARTICLE 4 :** Le département des Pyrénées-Orientales est autorisé à acquérir soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation les immeubles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de l'opération envisagée telle qu'elle résulte du dossier soumis à enquête.

**ARTICLE 5 :** L'expropriation devra être accomplie dans un délai de cinq ans à compter de la date du présent arrêté.

**ARTICLE 6 :** Le maître d'ouvrage s'engage à, dans le secteur des Aspres où est prévu le passage de la RD 115, à faire réaliser un inventaire naturaliste suffisamment tôt avant les travaux.

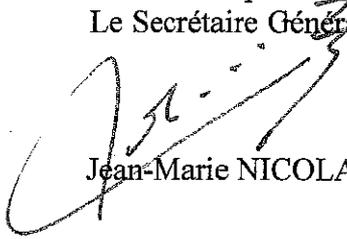
**ARTICLE 7 :** Conformément à l'article R.421-1 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier (6 rue Pitot) dans le délai de deux mois courant à compter de sa publication.

Durant ce délai de deux mois, un recours gracieux peut être exercé.

Ce recours gracieux interrompt le délai du recours contentieux, qui ne courra à nouveau qu'à compter de la réponse de l'Administration étant précisé, qu'en application de l'article R.421-2 du code précité, « *le silence gardé pendant plus de deux mois sur une réclamation par l'autorité compétente vaut décision de rejet* ».

**ARTICLE 8:** Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales, Madame la Présidente du Conseil Général des Pyrénées-Orientales et Messieurs les Maires de Saint-Jean-Pla-de-Corts, Vivès et Céret sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Pyrénées-Orientales et affiché aux lieux habituels en mairies de Saint-Jean-Pla-de-Corts, Vivès et Céret.

Le Préfet,  
Pour le Préfet et par délégation,  
Le Secrétaire Général,

  
Jean-Marie NICOLAS



## **ROUTES DEPARTEMENTALES 115 ET 618 AMENAGEMENTS ENTRE LE BOULOU ET CERET**

### **AVIS MOTIVE DE LA COLLECTIVITE**

La route départementale 115 est la seule artère routière qui assure le désenclavement du Vallespir. L'urbanisation dans les prochaines années sur les communes de Céret, Reynès, et Amélie-les-Bains, va générer des déplacements importants et s'ajouter à un trafic moyen déjà élevé actuellement (16391 véhicules en moyenne journalière en 2009 à l'entrée de Céret). De plus, la ville de Céret, Sous-Préfecture, ne bénéficie que d'un seul itinéraire (pont de la RD 115 sur le Tech) pour rejoindre l'autoroute A9 et Perpignan. Compte tenu de la saturation fréquente de la RD 900 entre Le Boulou et Le Perthus et en cas de problème ou de travaux sur la RD 115 au niveau du pont sur le Tech, l'accès à Céret et à tout le Vallespir devient extrêmement difficile.

Au vu de ces problématiques, il est envisagé une opération d'aménagement routier "*Routes Départementales 115 et 618 – Aménagements entre Le Boulou et Céret*" se décomposant en deux sections d'aménagement homogènes :

- Réalisation d'une liaison rapide à 2x2 voies entre Le Boulou et Céret (la route départementale 115),
- Création d'un nouvel accès à Céret et à Maureillas, une route à 2x1 voie comprenant un nouveau pont sur le Tech et reliant la route départementale 115 à la route départementale 618.

Situés en marge des agglomérations, ces aménagements routiers sont indispensables pour la structuration du réseau de voirie en dégageant des capacités de trafic et en permettant une meilleure prise en compte du maillage des aménagements cyclables (voie verte en Pays Pyrénées-Méditerranée). D'autre part, il participe au développement urbain et économique des communes et communauté de communes (zone d'activité de l'Oulrich) grâce à l'amélioration des conditions de desserte et de sécurité.

L'intérêt général de cet aménagement est donc justifié par l'amélioration de la sécurité des usagers et des conditions de circulation et de desserte sur l'itinéraire.

A l'issue des enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique, portant mise en compatibilité des POS et PLU des communes de Saint-Jean-Pla-de-Corts et Céret, valant enquête pour le classement et le déclassement de la voirie qui se sont déroulées du 20 septembre 2010 au 22 octobre 2010 inclus, le commissaire enquêteur, dans son rapport et ses conclusions, a émis :

- ✓ pour la mise en compatibilité des POS et PLU des communes de Saint-Jean-Pla-de-Corts et Céret : un avis favorable,
- ✓ pour le classement/déclassement : un avis favorable sous réserve de maintenir le statut actuel de route départementale du tronçon situé entre le giratoire à créer et celui existant sur la RD115 sur la commune de Saint-Jean-Pla-de-Corts, et sur celui de la RD 13 depuis le giratoire existant jusqu'au futur ouvrage de la RD 115 à réaliser,

- ✓ pour la déclaration d'utilité publique : un avis favorable avec 5 réserves et 6 recommandations
- réserve 1 : repousser le tracé au plus près possible de la ligne moyenne tension existante
  - réserve 2 : remplacer la 2x2 voies par une 2x1 voie de même type de celle réalisée en déviation du Boulou (RD 900)
  - réserve 3 : assurer une desserte effective et sécurisée de Vivès depuis la RD 115
  - réserve 4 : repousser localement vers le nord ouest le tracé de la RD 618 afin d'éviter les bassins de décantations de la sablière « La Cérétane » et de contourner les terrains instables
  - réserve 5 : faire réaliser, dans le secteur des Aspres où est prévu le passage de la RD 115, un inventaire naturaliste suffisamment tôt avant la réalisation des travaux.
  - recommandation 1 : différer la réalisation du giratoire destiné à assurer le prolongement de la RD 115 vers le haut Vallespir
  - recommandation 2 : maintenir le statut privé des voies de desserte de propriétés agricoles ou de mas
  - recommandation 3 : prévoir une glissière en béton entre les 2 voies
  - recommandation 4 : prévoir un entretien régulier et efficace des végétaux à planter pour diminuer les impacts visuels, sonores et lumineux
  - recommandation 5 : effectuer régulièrement des contrôles du bruit et de la qualité de l'air après mise en service des nouvelles voies
  - recommandation 6 : étudier la remise en service de la voie ferrée existante pour le transport collectif

Concernant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, l'ensemble des réserves et recommandations est destiné à réduire l'impact du projet sur le milieu. Elles traduisent les attentes de la population et des usagers. Les réserves 1, 2 et 4 et les recommandations 1, 2 et 3 conduisent à modifier les caractéristiques géométriques du projet qui reste compatible avec les objectifs attendus. De plus, les emprises initialement envisagées englobent celles du projet modifié.

Concernant la réserve 3, la desserte de Vivès pourra s'effectuer par les mêmes itinéraires qu'aujourd'hui qui seront déchargés de la circulation de transit. La réserve 5 et les recommandations 4 et 5 doivent bien entendu être prises en compte au titre de la protection de l'environnement et du développement durable.

En résumé, pour les réserves et les recommandations 1 à 5, il n'existe aucune contrainte qui interdise leur prise en compte et le Conseil Général peut répondre favorablement à l'ensemble de ces conditions. Pour ce qui concerne la recommandation 6, le Conseil Général n'est pas en compétence. Toutefois, le département s'engage à ouvrir le dialogue avec les différents partenaires afin de créer une dynamique qui aboutirait à la mise en service de la voie ferrée existante pour le transport collectif.

Concernant l'enquête de classement et déclassement de voirie, le Conseil général exprime sa volonté de voir les règles usuelles appliquées pour ce projet. Les dispositions correspondantes seront arrêtées ultérieurement dans la phase opérationnelle.

Ainsi, le Département donne une suite favorable à la poursuite du projet en levant les réserves et en donnant suite aux recommandations du commissaire enquêteur, et demande à Monsieur le Préfet de prononcer l'Utilité Publique du projet *Routes Départementales 115 et 618 – Aménagements entre Le Boulou et Céret*.

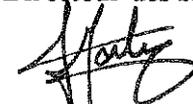
VU pour être annexé à  
mon arrêté de ce jour

Perpignan, le 28 JUIL 2011

Pour le Préfet, et par délégation  
Le Secrétaire Général

Jean-Marie NICOLAS

Pour la Présidente et par délégation  
Le Directeur des Routes



Jacques MARTIN

**RD115 - RD618**  
**Aménagement entre Le Boulou et Céret**  
**Annexe 2**

Vivés

Section modifiée  
(2x1 voie avec GBA centrale)

Accès  
Vivés

Giratoire  
(aménagement ultrénaire)

St Jean Pla de Cortis

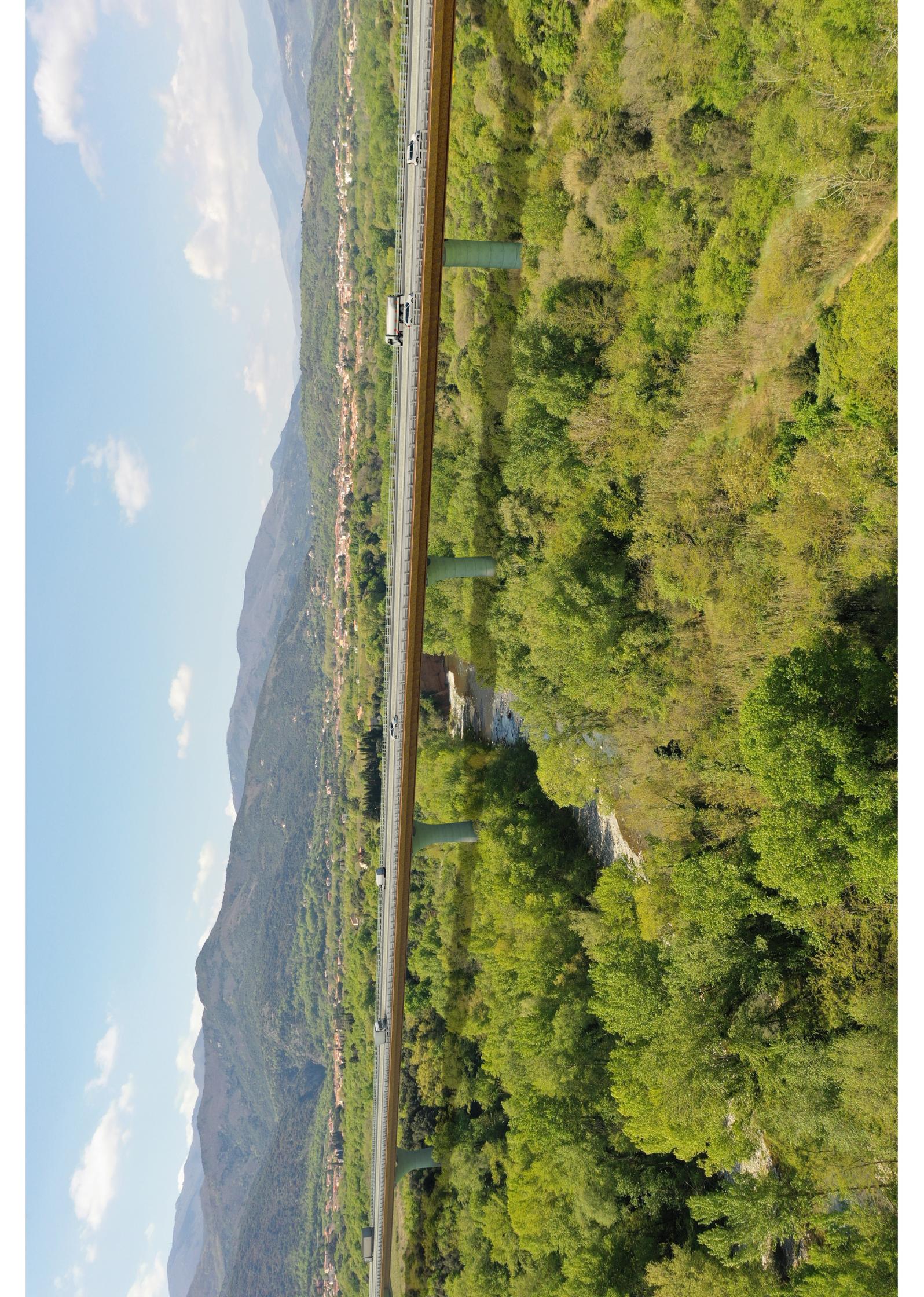
Section modifiée  
(décalage par rapport  
à la sablière)

Céret

Maureillas

Le Boulou







Notre département  
**VIVONS-LE  
ENSEMBLE !**

# Projet de nouvelle desserte du Vallespir

AMÉNAGEMENTS ENTRE LA RD 115 ET LA RD 618

Vous habitez le Vallespir ?

**Votez les 29 et 30 janvier**

Le Département vous donne la parole

**UN AVIS À DONNER,  
UN RÔLE À JOUER**



**leDépartement66.fr**

# Un projet étudié pour répondre

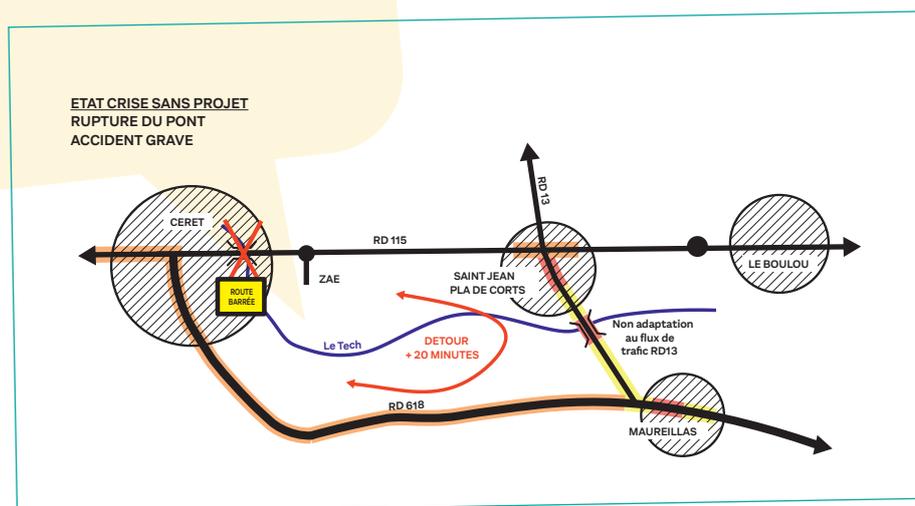
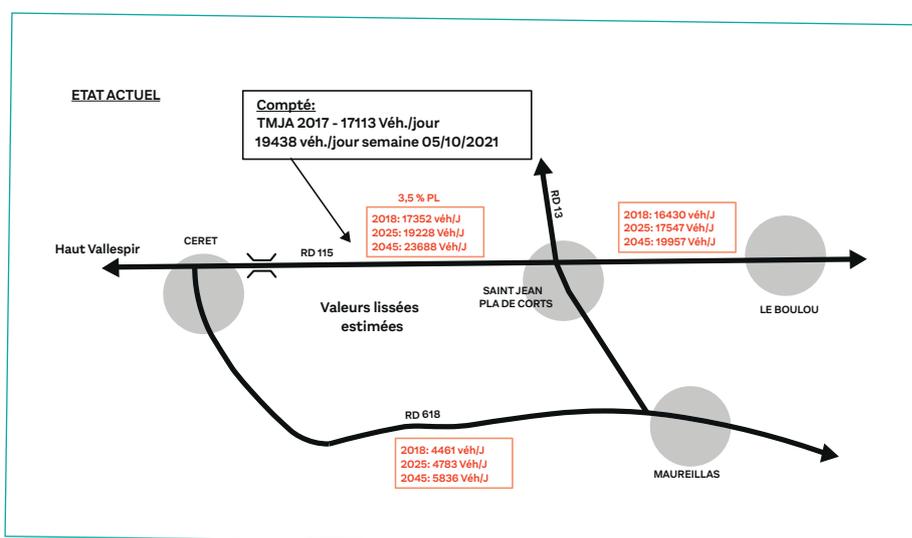
## à plusieurs problématiques

C'est à la demande des représentants élus et citoyens que le Département étudie depuis plusieurs années un projet de nouvelle desserte du Vallespir.

Ce projet a fait l'objet de premières concertations en 2004 et 2006, de propositions qui ont été ajustées au fur et à mesure des attentes exprimées, avec une déclaration d'utilité publique qui a été délivrée en 2011 suite à laquelle les volets techniques et environnementaux ont été travaillés et affinés en lien avec les services de l'État.

Le projet vise à répondre à plusieurs problématiques, qui ont également été pointées lors de la concertation publique « Imagine les Pyrénées-Orientales » organisée en 2019 par le Département :

- un niveau de trafic très élevé sur la RD 115 et dont la progression constante observée grâce à des comptages réguliers laisse prévoir une accentuation pour les années à venir;



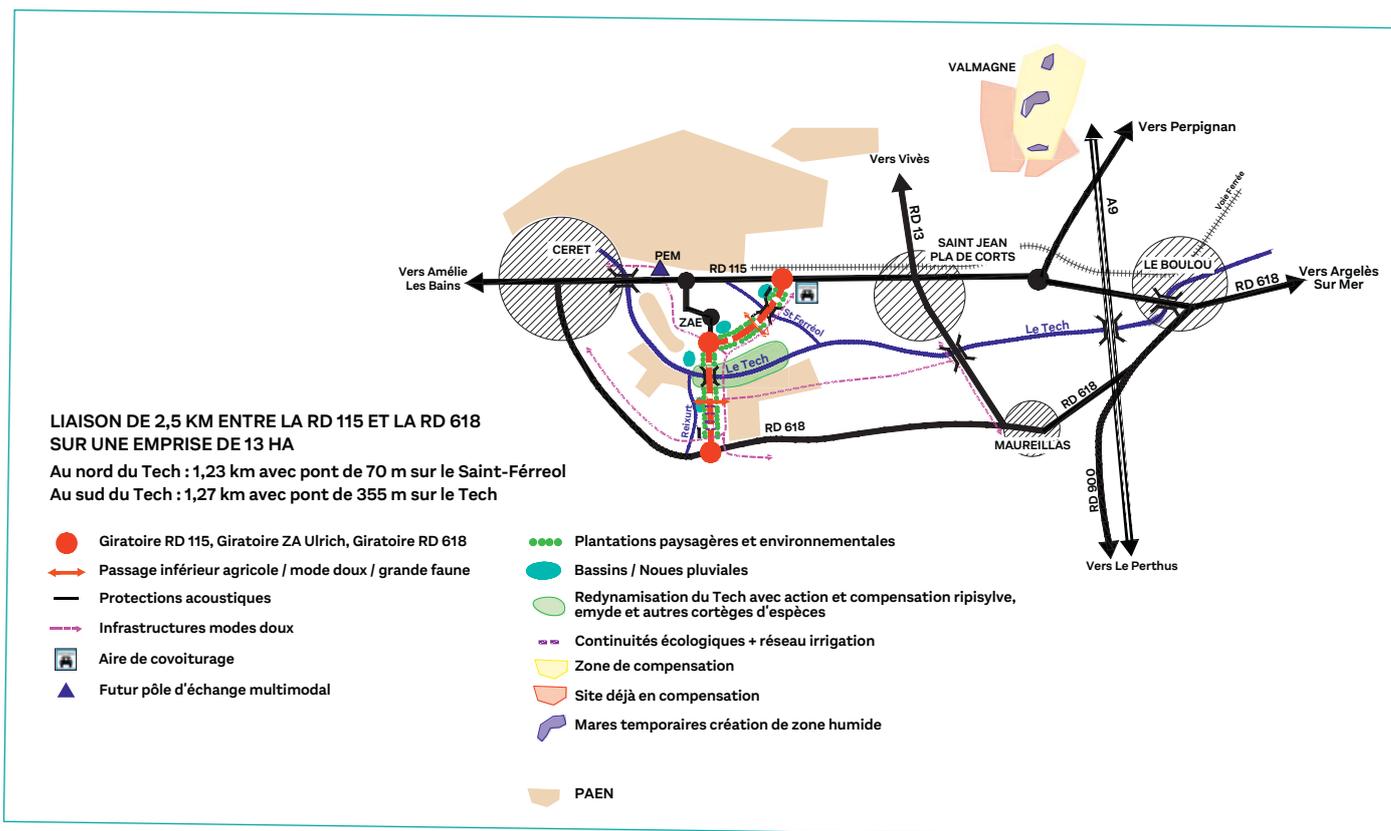
- une traversée de Cérét particulièrement impactée avec de fortes répercussions en termes de cadre de vie, de pollutions sonores et de l'air, de sécurité des déplacements piétons, de dépréciation de la valeur des biens immobiliers situés sur certains axes;
- une difficulté d'accès pour les services de sécurité publique en cas de crise car la possible coupure du seul pont existant oblige à de longs détours;

- la nécessité d'assurer des liaisons facilitées avec les services publics, notamment ceux de santé;
- le développement des activités et des sites du Vallespir, tant en matière sociale qu'économique et touristique, la vallée assurant par ailleurs un lien direct avec la Catalogne et l'Espagne.

# Un projet intégré à une offre

## de mobilité multimodale

Le projet étudié par le Département consiste en une nouvelle liaison de 2,5 km entre la RD 115 et la RD 618, avec plusieurs aménagements visant à favoriser différents modes de déplacement.



Sont ainsi prévus, du Nord au Sud et sur une emprise totale de 13 hectares (8,15 hectares artificialisés dont 5,5 ha imperméabilisés) :

- trois giratoires;
- un tronçon au Nord du Tech avec un pont de 70 mètres de long sur le Saint Ferréol et sur le tronçon des équipements hydrauliques, un rétablissement inférieur des modes doux de déplacement et des protections acoustiques;
- un tronçon Sud avec un autre pont de 355 mètres sur le Tech, d'une hauteur de 25 mètres
- compatible avec les passages de la faune, ce tronçon étant aussi doté d'équipements hydrauliques, d'un rétablissement inférieur des modes doux de déplacement, de passages pour les véhicules agricoles et les réseaux d'irrigation, de protections acoustiques;
- des plantations paysagères et environnementales tout le long de l'axe;
- des connexions avec des voies cyclables et véloroutes, des aires de co-voiturage;
- la compatibilité avec un futur pôle d'échanges multimodal lui-même connecté à la voie ferrée existante pour laquelle le Département défend une reprise du trafic voyageurs au travers de la mise en place d'un « RER catalan ».

Compte-tenu des superficies imposées par la réglementation pour réaliser ces types d'aménagements, le Département se doit d'acquérir 32,5 hectares dont 17,8 ha seront utilisés pour les besoins du chantier, le surplus pouvant être réaffectés en fin de chantier aux propriétaires, agriculteurs, collectivités... Le Département maîtrise à ce jour 85 % de ces espaces. Les acquisitions foncières entamées en 2019 devraient se terminer en 2022, en parallèle des derniers dossiers d'autorisation réglementaires et des sondages archéologiques qui sont menés en bonne et due forme.

## Les mesures prises pour limiter les impacts sur l'environnement, les milieux agricoles et humains

### ÉVITEMENT

- La localisation du projet a été ajustée au regard de la présence de la ripisylve d'intérêt majeur du Reixurt, de mares et lagunes, de zones de présence d'espèces protégées dont l'émyde lépreuse, le lézard ocellé et des cortèges d'espèces associées.



### RÉDUCTION

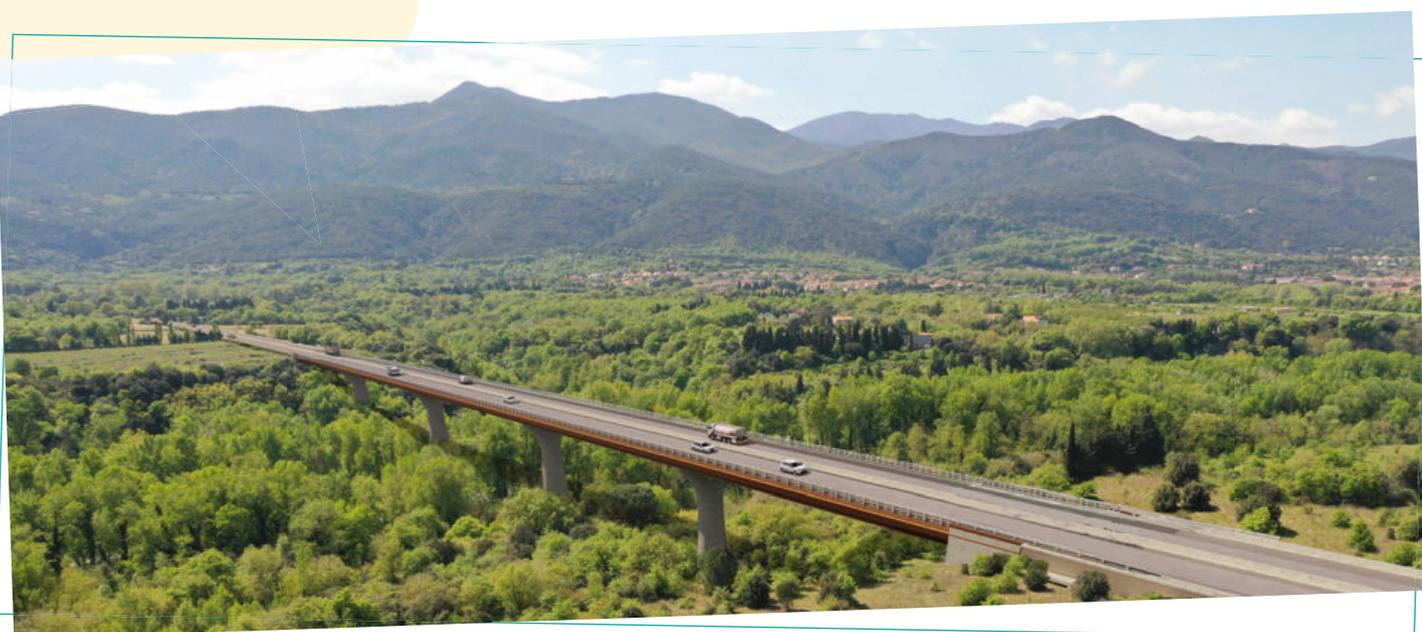
- Les emprises de chantier (17,8 ha) et du projet (8,15 ha artificialisés) ont été limitées au strict minimum et revue à la baisse depuis la déclaration d'utilité publique (37 ha au départ).
- La création d'un passage à gué provisoire en dehors des zones de frayères a été prévue pour intervenir le moins possible dans le lit mineur du Tech.
- Le tracé du projet a été adapté pour limiter son impact et permettre de réutiliser l'ensemble des matériaux extraits sur site.

### COMPENSATION

- S'agissant des milieux humides, un projet a été travaillé dans la continuité des actions déjà engagées par le Syndicat mixte de gestion et d'aménagement Tech-Albères (SMIGATA) pour restaurer la dynamique du Tech et agir sur 24 ha de sa ripisylve avec une remise en gestion spécifique de 8,4 ha au Conservatoire d'espaces naturels du Languedoc-Roussillon (CEN LR) qui en assurera le suivi pendant trente ans et 200 arbres seront plantés en parallèle du traitement des espèces invasives.
- Pour ce qui est des milieux secs, 35 ha de parcelles ont été prévues sur le site de Valmagne pour réinstaller des milieux et développer l'agropastoralisme en cohérence avec les projets déjà développés à cet endroit, ce qui permettra de maximiser les bénéfices attendus pour l'environnement.

### ACCOMPAGNEMENT

- Les ponts ont été surélevés pour limiter les effets de coupure, des passages et des emplacements ont été réservés pour la faune.
- Des plantations paysagères ont été programmées tout le long du nouvel axe.
- Les activités agricoles pourront se poursuivre et le Département y est d'autant vigilant qu'il a développé autour du secteur de Céret un Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) qui permet de protéger de façon pérenne la vocation agricole et naturelle des espaces.

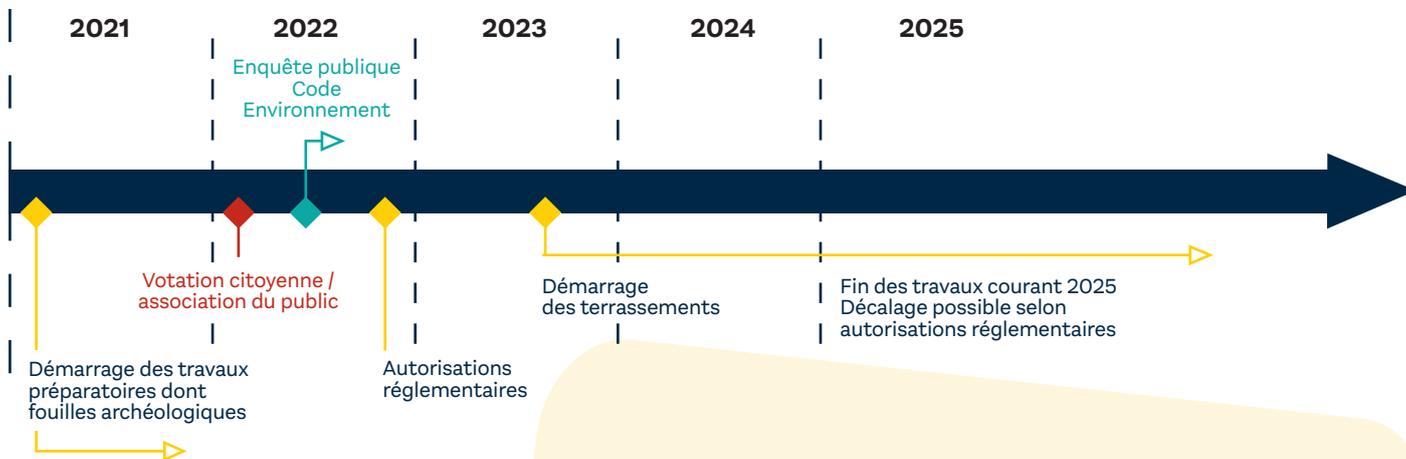


## LE COÛT DU PROJET

**30 millions d'euros TTC hors études et acquisitions foncières (2,8 M€)**



## LE CALENDRIER DU PROJET



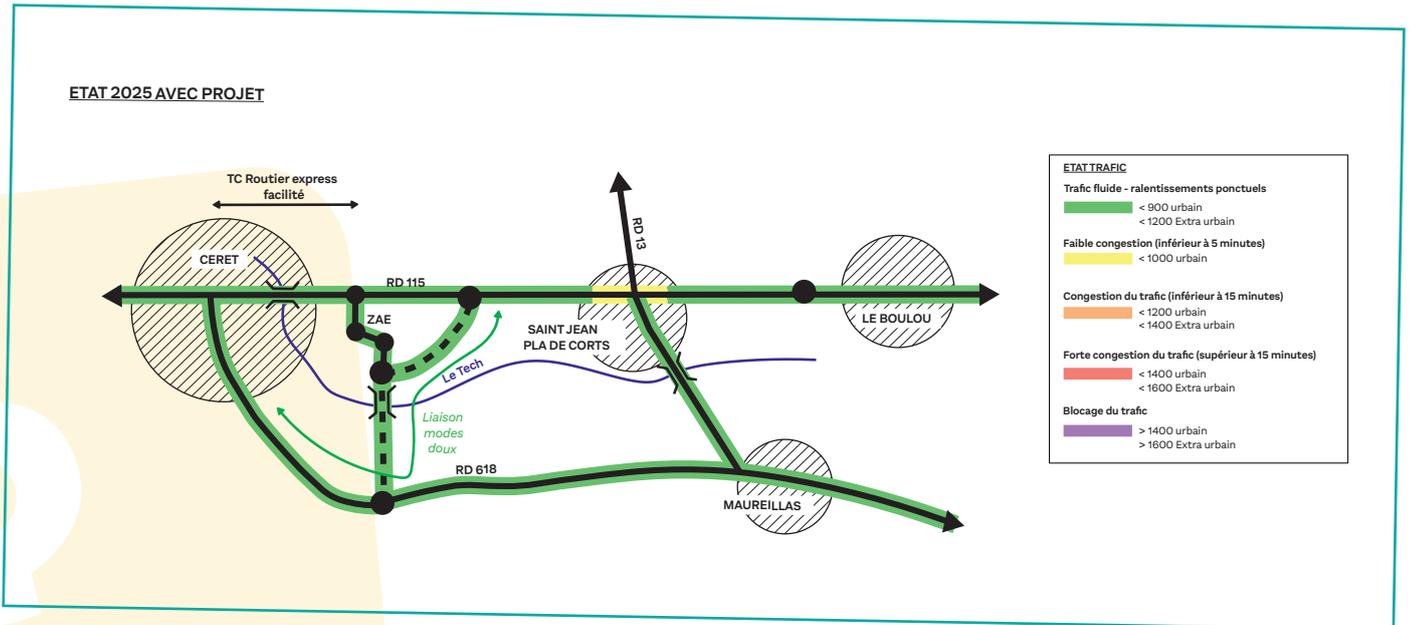
Ce projet a été étudié avec le concours de : Fondasol et Serial Acoustique (études techniques générales), l'entreprise Jean-Pierre Carrette (intégration paysagère), le Conservatoire des Espaces Naturels Languedoc-Roussillon, le Conservatoire Botanique National Méditerranéen de Porquerolles, l'Office National des Forêts, Ginger Environnement, CRB Environnement et Artelia (expertises environnementales), la Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales (études agricoles) et Artelia (études hydrauliques).

# Les effets recherchés

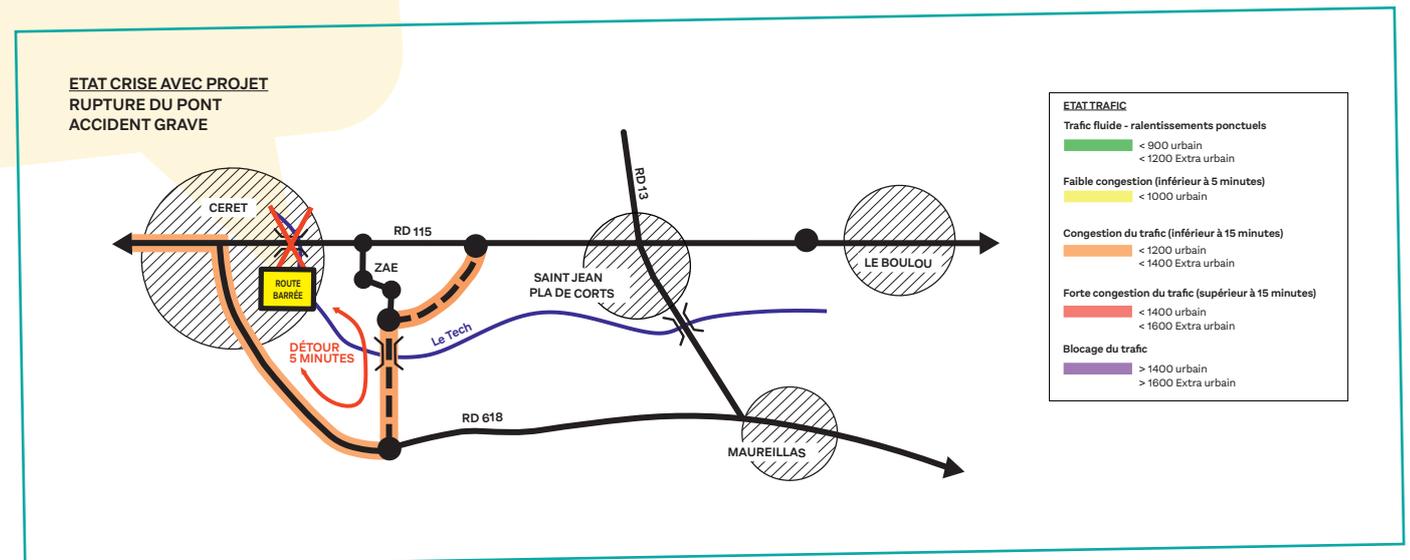
## du projet

Le projet étudié doit permettre de :

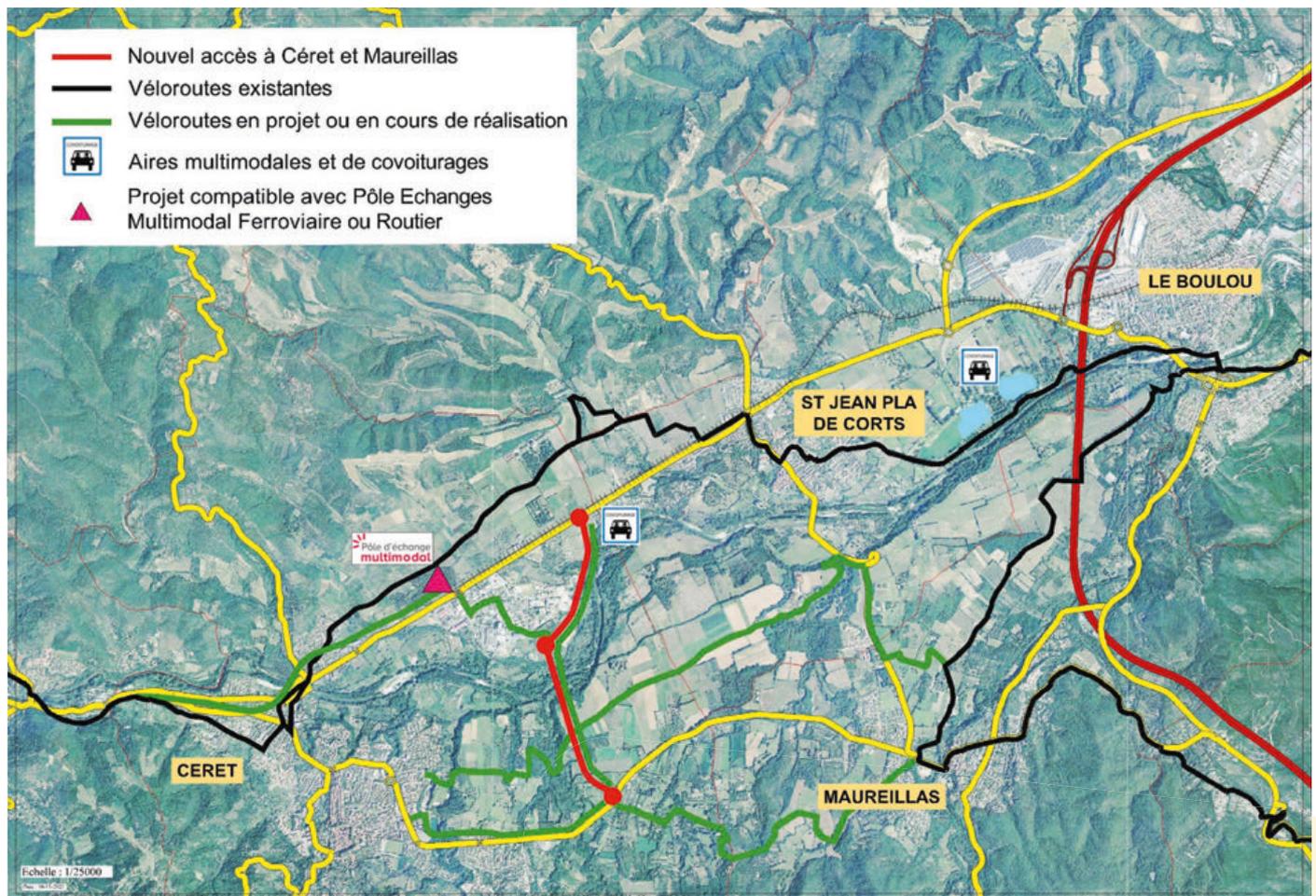
- détourner une partie du trafic surchargeant l'entrée de Céret pour soulager l'accès au Vallespir et au Haut-Vallespir;



- améliorer les conditions de vie des riverains installés à l'entrée de Céret et pacifier les flux de circulation dans la ville;
- faciliter l'accès des secours;



- assurer une meilleure adaptation du territoire avec de nouveaux ponts appropriés aux risques sismiques et aux crues exceptionnelles;
- développer le report modal, les mobilités douces et les efforts à poursuivre pour relancer également l'activité du rail en étant intégré dans une offre globale de mobilité;



- apporter une plus-value à l'attractivité du territoire.

# Un projet soumis

## à votre avis

### « Êtes-vous favorable au projet de nouvelle desserte du Vallespir ? »

C'est à cette question que le Département vous propose de répondre par « OUI » ou par « NON » en participant à la votation citoyenne qu'il organise les 29 et 30 janvier 2022 avec les 24 mairies des communautés de communes du Vallespir et du Haut-Vallespir.

#### Donnez votre avis !

Soucieux de recueillir l'avis des habitant.es sur les aménagements étudiés, le Département, en lien étroit avec les communes du territoire, a décidé d'organiser une votation citoyenne au moyen de la procédure dite d'« association du public » qui est encadrée par le Code des collectivités territoriales et celui des relations entre le public et l'administration.

#### Qui peut voter ?

Les personnes inscrites sur les listes électorales des 24 communes des communautés du Vallespir et du Haut-Vallespir\* à la date du dernier scrutin officiel (20 et 27 juin 2021) ainsi que celles ayant atteint la majorité entre cette date et celle du début de la votation et résidant dans la commune.

\* Céret / L'Albère / Le Boulou / Le Perthus / Les Cluses / Maureillas-las-Illas / Reynès / Saint-Jean-Pla-de-Corts / Taillet / Vivès / Amélie-les-Bains-Palalda / Arles-sur-Tech / Corsavy / Coustouges / La Bastide / Lamanère / Le Tech / Montbolo / Montferrer / Prats-de-Mollo-la-Preste / Saint-Marsal / Saint-Laurent-de-Cerdans / Serralongue / Taulis

#### Comment voter ?

- Samedi 29 janvier et dimanche 30 janvier : entre 9h et 17h selon les modalités décidées par les communes.
- Dans votre commune ou à proximité : infos disponibles sur [ledepartement66.fr](http://ledepartement66.fr)
- En répondant à la question suivante par OUI ou par NON :  
« Êtes-vous favorable au projet de nouvelle desserte du Vallespir ? ».
- La votation par procuration n'est pas possible.

#### Comment est organisé le vote ?

- Les communes assurent les opérations de votes en mettant à disposition et en surveillant urnes et isolements ; les bulletins de vote et les enveloppes sont fournis par le Département.
- Le dépouillement est organisé par le Département sous contrôle d'un huissier de justice dans un lieu ouvert au public : info disponible sur [ledepartement66.fr](http://ledepartement66.fr)



## **5 - RD 30 - Contournement de Caldégas**

### **Préambule :**

L'organisation du réseau routier sur le plateau cerdan s'articule autour de grands axes : la RN20 (Bourg Madame - Toulouse), la RD66 (Bourg Madame - Perpignan), la RD68 (route neutre entre Puigcerda et Llivia) et la N-152 (côté Espagne).

Le trafic de transit et notamment poids lourds emprunte le réseau de RN entre la France et l'Espagne ce qui amène des difficultés de circulation et des conflits importants au niveau du nœud de Bourg Madame. Les nuisances pour les riverains proches de la RD66 et de la RN20 sont importantes.

Au niveau du hameau de Caldégas, le trafic de transit est de faible importance mais peut être amené à augmenter durant les périodes de vacances (été et hiver). Le trafic PL est interdit dans la traversée du village cependant cette interdiction n'est pas toujours respectée. Les caractéristiques géométriques de la RD30 dans le centre sont réduites (rue étroite, multiples accès et manque de visibilité) et les conditions de sécurité en traversée de village sont parfois insuffisantes. Une école et une aire de jeux sont présentes en plein centre du hameau à proximité même de la RD30.

Le Département a donc décidé de lancer les études relatives à l'aménagement de la déviation du hameau de Caldégas sur la RD 30.

### **Historique :**

Le projet a été Déclaré d'Utilité Publique le 15 mai 2018.

### **Avancement :**

Une AFAFE (procédure de réaffectation du foncier agricole au droit du projet) est en cours sur le secteur ainsi que les études relatives à cette procédure. Les acquisitions foncières seront lancées en fonction des résultats des études liées à l'Aménagement Foncier Agricole Forestier et Environnemental.

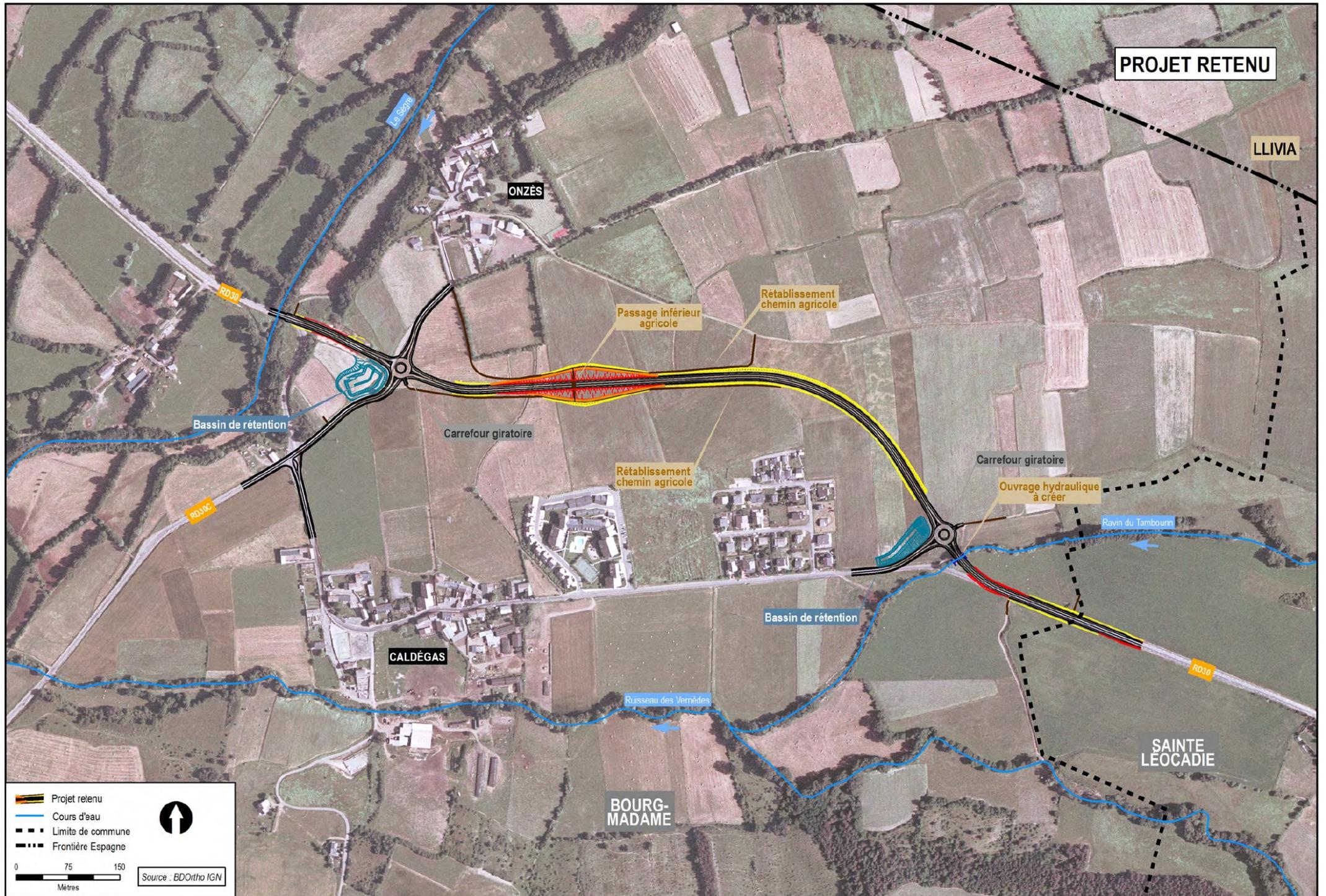
Les études générales sont en cours d'actualisations afin de finaliser les autorisations nécessaires à la réalisation du projet dans la période de validité de la DUP.

Pièce jointe : Schéma de principe du projet DUP.  
Arrêté de DUP

2025



**leDépartement66.fr**





Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

Préfecture  
Direction de la citoyenneté et de la légalité  
Bureau du contrôle de légalité de  
l'urbanisme et de l'environnement

Perpignan, le 17 juillet 2018

affaire suivie par : Marie MARTINEZ  
Tél. : 04.68.51.68.61  
marie.martinez@pyrenees-orientales.gouv.fr

Le Préfet des Pyrénées-Orientales

à

Réf. : Notification AP MODIF DUP Caldégas  
CD66.odt

Madame la Présidente du Conseil Départemental  
des Pyrénées-Orientales

direction des infrastructures et déplacements

*à l'attention de M. Stéphane MARI*

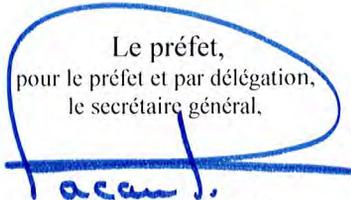
**OBJET :** Projet de déviation de Caldégas par la RD30 – Déclaration d'utilité publique (DUP), portant mise en compatibilité des PLU des communes de Bourg-Madame et Sainte-Léocadie.

**RÉFER. :** Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

**P. – J. :** 1 arrêté modificatif

Je vous prie de trouver, ci-joint, une copie de l'arrêté préfectoral du 13 juillet 2018 n°PREF/DCL/BCLUE/2018194-0001 modifiant l'arrêté n°PREF/DCL/BCLUE/2018135-0003 du 15 mai 2018 portant déclaration d'utilité publique le projet de déviation de Caldégas par la RD30.

Le préfet,  
pour le préfet et par délégation,  
le secrétaire général,

  
Ludovic PACAUD



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

Préfecture  
Direction de la citoyenneté et de la légalité  
Bureau du contrôle de légalité de  
l'urbanisme et de l'environnement

Perpignan, le 13 juillet 2018

affaire suivie par : Marie MARTINEZ  
Tél. : 04.68.51.68.61  
marie.martinez@pyrenees-orientales.gouv.fr

Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales

Réf. : AP MODIF DUP RD30 Caldégas.odt

**Arrêté n°PREF/DCL/BCLUE/2018194-0001**

modifiant l'arrêté n°PREF/DCL/BCLUE/2018135-0003 du 15 mai 2018 portant déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Caldégas par la RD30, portant mise en compatibilité (MEC) du PLU des communes de Bourg-Madame et Sainte-Léocadie

### **Le Préfet des Pyrénées-Orientales**

*Chevalier de la Légion d'honneur*

- VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- VU le code de l'urbanisme ;
- VU le code de l'environnement ;
- VU le code de la voirie routière ;
- VU le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Bourg-Madame ;
- VU le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Sainte-Léocadie ;
- VU l'arrêté préfectoral n°PREF/DCL/BUFIC/2017249-0001 du 6 septembre 2017 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Caldégas par la RD30, portant mise en compatibilité (MEC) du PLU des communes de Bourg-Madame et Sainte-Léocadie ;
- VU les pièces constatant que l'arrêté n°PREF/DCL/BUFIC/2017249-0001 du 6 septembre 2017 a été publié, affiché et inséré dans deux journaux départementaux quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci et que le dossier de l'enquête est resté déposé en mairies de Bourg-Madame et Sainte-Léocadie durant 32 jours consécutifs du 17 octobre 2017 au 17 novembre 2017 inclus ;
- VU l'avis favorable de madame Marie-Françoise ANSART, commissaire enquêteur, à l'exécution dudit projet ;
- VU la délibération de la commission permanente du conseil départemental des Pyrénées-Orientales en date du 26 mars 2018 relative à la déclaration de projet concernant l'opération ;
- VU l'avis réputé favorable du conseil communautaire de la communauté de communes Pyrénées Cerdagne à la mise en compatibilité des PLU des communes de Bourg-Madame et Sainte-Léocadie avec le projet ;

.../...

VU la transmission du 4 avril 2018 de Madame la Présidente du conseil départemental sollicitant la poursuite de la procédure ;

**Considérant** que compte tenu de l'impact du projet sur l'activité agricole il convient de préciser dans l'arrêté de déclaration d'utilité que le maître d'ouvrage sera tenu de remédier aux dommages éventuellement causés aux exploitations agricoles conformément à l'article L122-3 du code de l'expropriation ;

SUR proposition du secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales ;

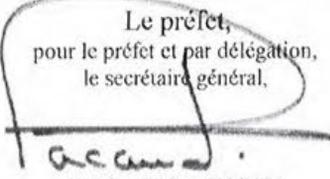
**ARRÊTE :**

**ARTICLE 1 :** Après l'article 4 de l'arrêté n°PREF/DCL/BCLUE/2018135-0003 du 15 mai 2018, est inséré un article 4bis ainsi rédigé :

« **ARTICLE 4bis :** Le maître d'ouvrage participe financièrement à la réparation des dommages éventuellement causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues aux articles L. 123-24 à L. 123-26 et L. 352-1 du code rural et de la pêche maritime. »

Le reste sans changement.

**ARTICLE 2 :** Monsieur le secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales, madame la présidente du conseil départemental, les chefs de services en charge de l'environnement et messieurs les maires des communes de Bourg-Madame et Sainte-Léocadie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture des Pyrénées-Orientales et affiché pendant un mois aux lieux habituels en mairies de Bourg-Madame et Sainte-Léocadie.

Le préfet,  
pour le préfet et par délégation,  
le secrétaire général,  
  
Ludovic PACAUD

*Conformément à l'article R.421-1 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier (6 rue Pitois) dans le délai de deux mois courant à compter de sa notification ou de sa publication.*

*Durant ce délai de deux mois, un recours gracieux peut être exercé.*

*En application de l'article R.421-2 du code précité, « sauf disposition législative ou réglementaire contraire, dans les cas où le silence gardé par l'autorité administrative sur une demande vaut décision de rejet, l'intéressé dispose, pour former un recours, d'un délai de deux mois à compter de la date à laquelle est née une décision implicite de rejet. Toutefois, lorsqu'une décision explicite de rejet intervient avant l'expiration de cette période, elle fait à nouveau courir le délai de recours ».*

## **7 - RD 612 – Contournement Nord Ouest d'Elne RD 50 – Suppression du Passage à Niveau 424**

### **Préambule :**

Aujourd'hui, il existe un peu plus de 18 000 passages à niveau (PN) sur le Réseau Ferré National (RFN), dont 195 dans le département des Pyrénées Orientales. Les passages à niveau présentent des risques à la sécurité communs aux infrastructures routière et ferroviaire.

Sur la commune d'Elne, 1 passage à niveau non inscrit au Programme de Sécurisation National, le PN 424, présente toutefois des caractéristiques préoccupantes d'un point de vue de la sécurité. Il est en effet franchi par la RD 50 qui est une voie très empruntée par les Poids Lourds.

La voie ferrée Narbonne – Port-Bou qui traverse la ville d'Elne est très fréquentée, connaissant un trafic de 68 trains par jour environ.

Par ailleurs, la circulation sur la RD 612 est accidentogène et la circulation sur la RD 50 génère des nuisances avérées pour les riverains. Des mesures conservatoires ont notamment été prises sur cette voie pour interdire la circulation des Poids lourds dans un sens de circulation sans pour autant être en mesure, au regard du plan de circulation de la ville d'Elne, de supprimer totalement les nuisances sans aménagement plus conséquent.

### **Historique :**

Un projet de contournement avait été déclaré d'utilité publique en 1996 mais non mis en œuvre puis étudié à nouveau en 2006 mais les contraintes paysagères (ZPPAUP Colline Saint Martin) et environnementales n'avaient pas permis d'aboutir à une solution satisfaisante.

### **Avancement :**

Le Département poursuit les études visant à évaluer les possibilités de mise en œuvre d'une solution alternative en prenant en compte les différents enjeux locaux et à plus grande échelle.

Pièce jointe : Périmètre d'étude.

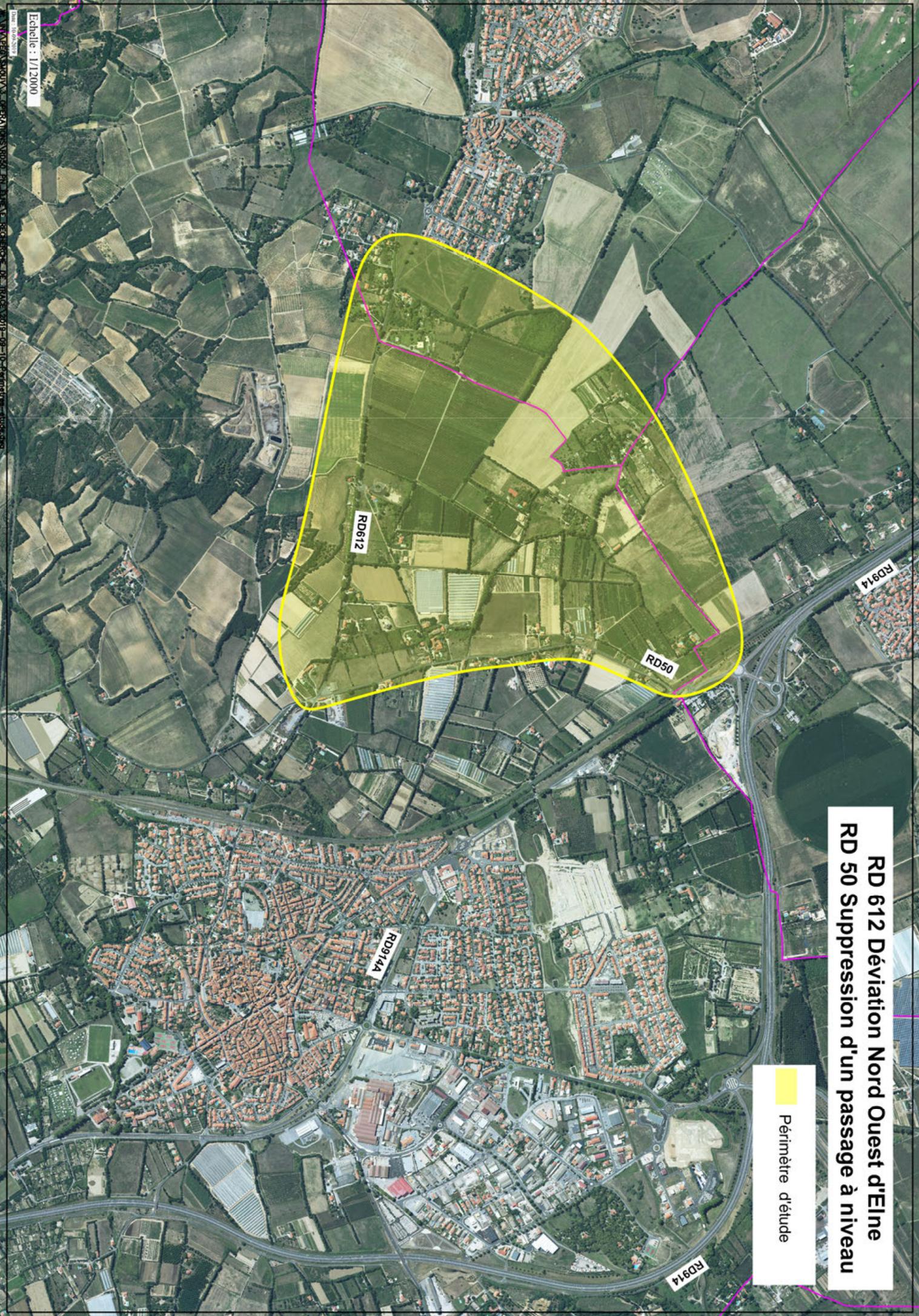
2025



**leDépartement66.fr**

**RD 612 Déviation Nord Ouest d'Elne  
RD 50 Suppression d'un passage à niveau**

 Périmètre d'étude



Echelle : 1/12000

Date : 08/03/2015

## 9b - RD 117 – Requalification à Espira de l'Agly

### Préambule :

Le Projet est situé au début du territoire des Fenouillèdes, sur les communes d'Espira de l'Agly et de Rivesaltes.

La RD 117 a bénéficié de plusieurs aménagements de sécurisation au cours des 10 dernières années et notamment sur la section située au droit de l'aéroport en direction d'Espira de l'Agly. C'est au niveau de l'arrivée sur Espira de l'Agly en venant de Rivesaltes que des problématiques sécuritaires ont été relevées.

### Description :

Le Département envisage de requalifier un tronçon situé entre la section à 2X2 voies et l'accès à Espira de l'Agly au niveau de la RD 5D. La voie actuelle présente un caractère accidentogène et la géométrie n'est pas optimisée pour ce type de route avec une augmentation croissante de la circulation.

Cet aménagement consiste à adopter un nouveau profil avec la création d'un ilot central et d'un carrefour giratoire au niveau de la RD 5D réalisé en 2023. Il permet d'améliorer la sécurité et le confort des usagers en harmonisant la RD 117 sur l'ensemble de l'infrastructure.

Les études préalables à la sollicitation des autorisations réglementaires sont en cours.

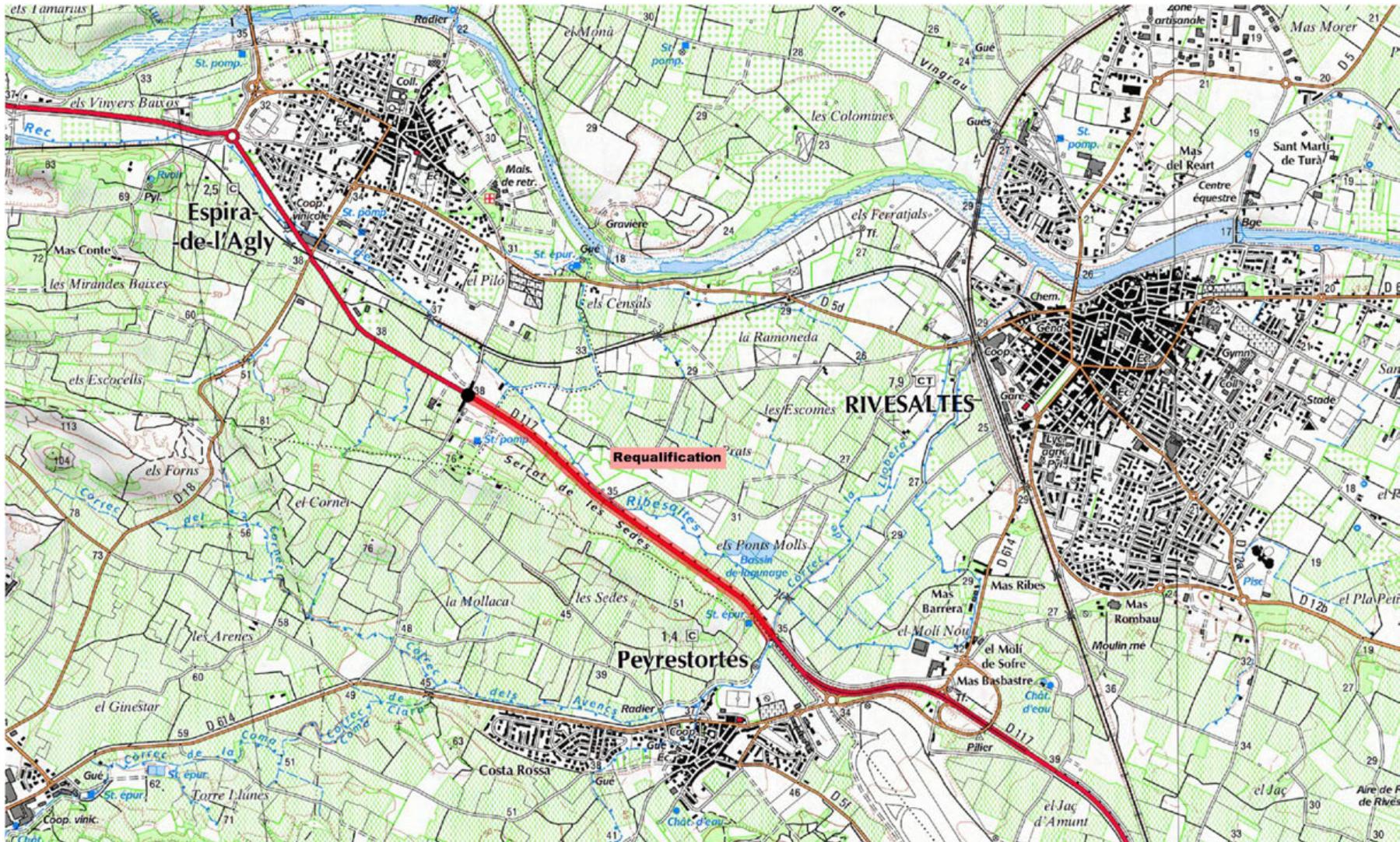
Pièce jointe : Plan de situation.

2025



L'Accent Catalan de la République Française

# Infrastructures et Déplacements



leDépartement66.fr

**9b – RD 117 – Rectification à Espira de l'Agly**



leDépartement66.fr

## **10 - RD 900 – Aménagement de sécurité entre le péage Nord et Salses le Château**

### **Préambule :**

La RD 900 constitue un axe majeur de circulation entre le Nord et le Sud du Département. Les évolutions réglementaires ont modifié la limitation de vitesse sur les tronçons non aménagés en chaussées à 2X1 voies séparées ou 2x2, contraignant de fait les temps de parcours des usagers. D'autre part, des problématiques sécuritaires ont été relevées au regard de la non séparation des voies et du trafic élevé.

### **Description :**

Le Département envisage de requalifier un tronçon situé entre la commune de Salses le Château et le péage autoroutier Nord.

Cet aménagement consiste à adopter un nouveau profil avec la création d'un séparateur central tout en rétablissant les accès des différents chemins et voies communales. Il permettra d'améliorer la sécurité et le confort des usagers en harmonisant la RD 900 sur l'ensemble de l'infrastructure.

### **Avancement :**

Les études préalables sont en cours.

L'autorité Environnementale a émis un avis concluant à la non nécessité de réaliser une étude d'Impact. Les autorisations environnementales sont en cours et notamment la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées qui malgré l'application des mesures d'évitement et de réductions, est nécessaire pour compenser d'éventuels impacts sur les reptiles présents à proximité de la RD 900.

Pièce jointe :    Plan de situation  
                          Avis MRAe

2025

leDépartement66.fr



# Infrastructures et Déplacements



leDépartement66.fr





**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
OCCITANIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

**Décision de dispense d'étude d'impact après examen au cas par cas  
en application de l'article R. 122-3-1 du Code de l'environnement**

Le préfet de région, en tant qu'autorité chargée de l'examen au cas par cas en application de l'article R. 122-3 du Code de l'environnement,

- Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 codifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;
- Vu la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 ;
- Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;
- 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 l'arrêté du préfet de région Occitanie, en date du 25 mai 2020, portant délégation de signature au directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;
- Vu la demande d'examen au cas par cas relative au projet référencé ci-après :
- **n° 2024 – 012995 ;**
  - **travaux de sécurisation de la RD 900 ;**
  - **sur la commune de Salses-le-Château et Rivesaltes (Pyrénées-Orientales) ;**
  - **déposée par le département des Pyrénées-Orientales ;**
  - **reçue le 15 mars 2024 et considérée complète le 23 avril 2024 ;**
- Vu la consultation de l'agence régionale de santé en date du 15/03/2024 ;

**Considérant la nature du projet :**

– qui consiste à réaliser un aménagement de sécurité sur un linéaire de 3 km, les travaux visant à :

- aménager un séparateur central ;
- aménager des contre-allées ;
- réaliser une voie pour modes doux ;
- renforcer la sécurité de cette section de voie et d'améliorer la circulation des véhicules ;

– qui relève de la rubrique 6.a du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement ;

**Considérant la localisation du projet :**

- au sein d'un secteur agricole peu urbanisé ;
- au sein d'une commune soumise à la Loi Littoral ;
- en dehors de toute zone inondable ;
- hors de tout périmètre de protection rapproché de captage d'eau potable ;
- hors des périmètres Natura 2000, le plus proche se situant à 0,65 kilomètres de la zone de projet.

**Considérant que les impacts potentiels du projet sur l'environnement** ne devraient pas être significatifs compte tenu :

- du respect des prescriptions de la Loi Littoral ;
- de l'absence d'impact significatif sur l'état de conservation des habitats et des espèces Natura 2000 ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 locaux ;
- du recalibrage des ouvrages hydrauliques existants permettant de compenser l'imperméabilisation supplémentaire (environ 18 000 m<sup>2</sup>) ;
- du faible impact paysager en raison du caractère limité des aménagements sur un réseau viaire existant et de la végétalisation qui accompagne ces aménagements (plantations le long de la voie) ;
- de la faible augmentation du trafic, des nuisances sonores et de la pollution de l'air liée au projet ;
- des engagements du pétitionnaire à mettre en œuvre des mesures d'évitement et de réduction des effets du projet sur l'environnement en phase chantier et exploitation, notamment :
  - l'évitement des stations d'Euphorbe de Terracine ;
  - la conservation des arbres existants sur la zone de projet ;
  - le balisage fixe et strict des emprises du chantier ;
  - l'adaptation du calendrier des travaux de défrichage en fonction de la phénologie des espèces ;
  - la mise en œuvre de mesures de lutte contre le risque de pollution accidentelle ;
  - l'encadrement du chantier par un écologue.
- De l'engagement du pétitionnaire à compenser les incidences résiduelles sur les espèces protégées et à déposer une demande de dérogation au titre de l'atteinte aux espèces concernées (en application des articles L. 411-2 et R. 411-6 à 14 du Code de l'environnement).

**Considérant en conclusion** qu'au regard de l'ensemble de ces éléments, le projet n'est pas susceptible d'entraîner des impacts notables sur l'environnement ;

**Décide**

**Article 1<sup>er</sup>**

Le projet de sécurisation de la RD 900 sur les communes de Salses-le-Château et Rivesaltes, objet de la demande n°2024 – 012995, n'est pas soumis à étude d'impact.

## 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 système d'information du développement durable et de l'environnement (SIDE) : <http://www.side.developpement-durable.gouv.fr>.

Fait à Montpellier,

Pour le préfet de région et par délégation,  
pour le directeur régional et par délégation  
La cheffe de département Autorité environnementale

<b>Voies et délais de recours</b>
-----------------------------------

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

**Le recours gracieux** doit être adressé à :

Monsieur le préfet de région  
DREAL Occitanie  
1, rue de la Cité administrative Bât G  
CS 80002 - 31074 Toulouse Cedex 9

## **11 - Aires multimodales et de covoiturage**

### **Préambule :**

Le covoiturage est devenu un réel mode de transport et s'intègre parfaitement dans les principes de la mobilité durable dans la mesure où il contribue à une baisse significative du nombre de voitures dans le réseau routier de notre territoire. Cependant, les lieux et les conditions de stationnement sont souvent improvisés engendrant parfois une certaine insécurité pour les usagers. Ces difficultés ne permettent pas de favoriser ce mode de transport pourtant à fort potentiel.

### **Historique :**

Le Département a décidé, lors de sa session du 22 juillet 2019, d'inciter aux déplacements propres et collectifs pour réduire progressivement la place de la voiture et notamment au travers de l'engagement n°22 relatif aux créations de pistes cyclables et à l'aménagement d'aires multimodales, conduisant au déploiement de nouvelles aires de covoiturage. Ainsi, 36 nouvelles aires de covoiturage vont être entreprises ainsi que 5 Pôles d'Échanges Multimodaux en partenariat avec les Autorités Organisatrices de Mobilité compétentes sur des localisations arbitrées à la suite de la concertation imagine les PO.

### **Avancement :**

Le programme pluriannuel ainsi défini est en cours de mise en œuvre : 29 nouvelles aires ont déjà été mises en service en 2022.

L'aire du Péage Sud de Perpignan, un pôle d'échanges multimodales de 108 places a été mise en service en 2021. Elle est équipée de panneaux photovoltaïques, de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Mise en service en 2024 : Estagel, Espira de l'Agly, St Jean Pla de Corts, Banyuls dels Aspres, Corneilla del Vercol, Bages, Palau del Vidre, Trouillas, Maureillas et Perpignan

Travaux programmés en 2025 - Aire de Clairà

Les études sont en cours en partenariat avec la Région et le PNR pour la réalisation de 4 pôles d'échanges multimodaux : Latour de Carol-Enveitg, Font-Romeu, La Cabanasse et Villefranche de Conflent.

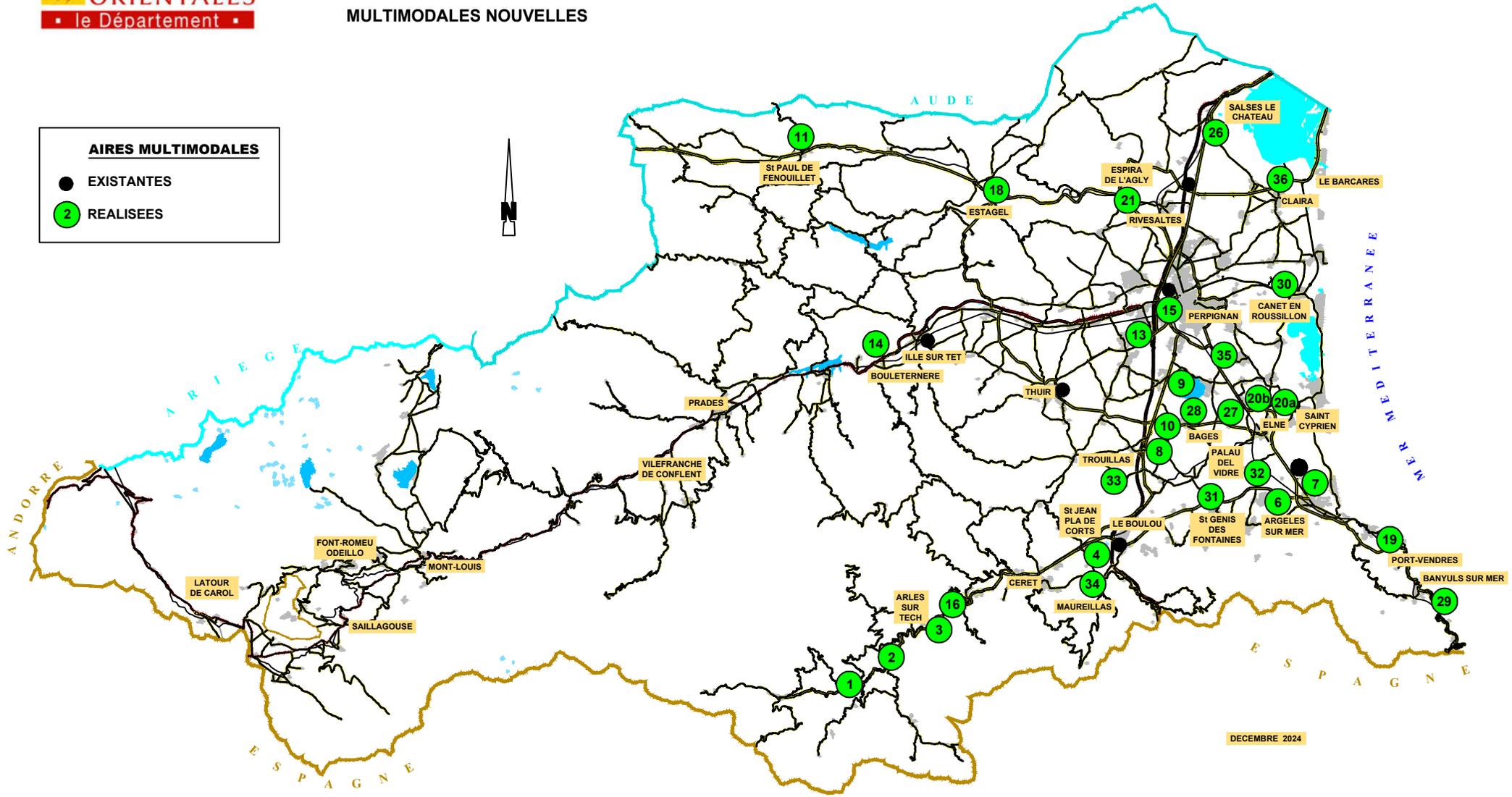
Pièce jointe : Plan de situation.

2025

**PROGRAMME DE CREATION D'AIRES MULTIMODALES NOUVELLES**

**AIRES MULTIMODALES**

- EXISTANTES
- ② REALISEES



DECEMBRE 2024

## **12 - RD 2 – Réhabilitation Pont de Brouilla**

### **Préambule :**

La RD 2 franchit le Tech entre Brouilla et Saint-Génis-des-Fontaines, avec un profil à environ 5 m qui ne permet pas à deux poids lourds de se croiser. Cet axe est très fréquenté. Il permet notamment de rejoindre Perpignan via la RD 900 depuis les Albères.

Par ailleurs, il n'est pas adapté à l'utilisation des modes doux et plutôt accidentogène. Au regard du nombre limité de points de franchissement du Tech et du rabattement possible à l'itinéraire cyclable Euro Vélo 8 depuis Brouilla, il convient d'y remédier.

Le projet consiste à réhabiliter le pont et doit permettre de sécuriser les usagers et faire disparaître la discontinuité cyclable.

### **Historique :**

Le pont de la RD 2 a été construit en 1899 et malgré le suivi et l'entretien réalisés par les services du Département, il convient d'envisager sa réhabilitation.

### **Avancement :**

Le Département poursuit les études visant à évaluer les contraintes du site et les options possibles afin de mettre en œuvre cette réhabilitation en prenant en compte les différents enjeux du site et d'usages.

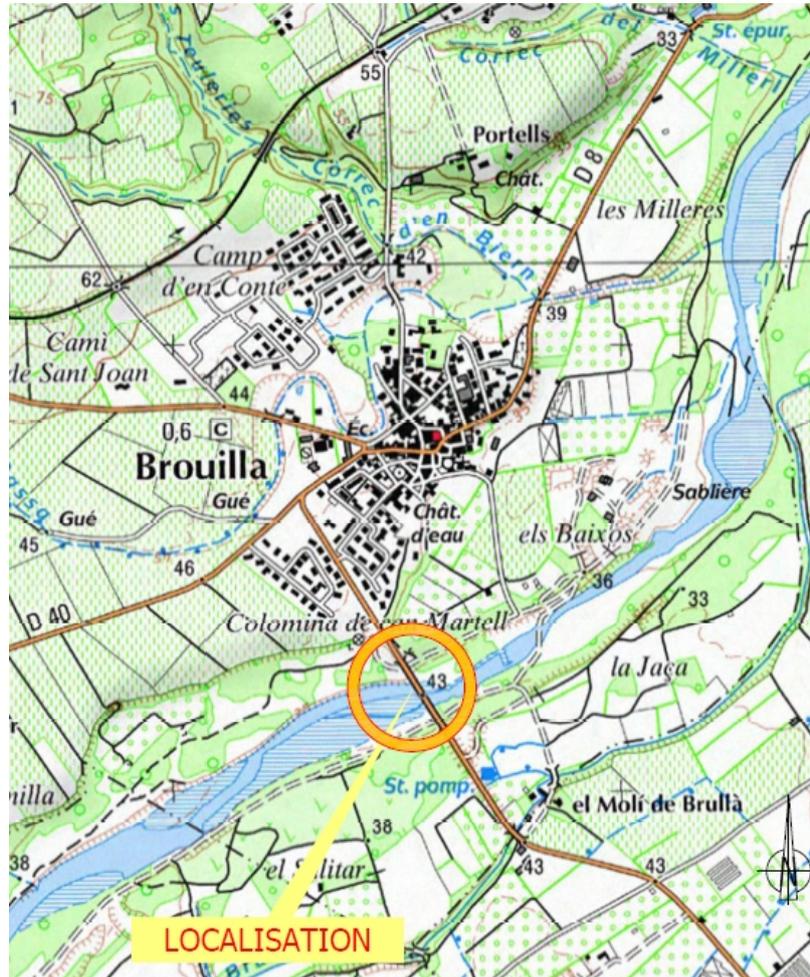
Pièces jointes : Périmètre d'étude  
Photo

2025



## Infrastructures et Déplacements

### RD 2 – Réhabilitation Pont de Brouilla



### 23 – Suppression des Passages à Niveau 411, 412 et 413 à Salses le Château et Rivesaltes – Études préalables

#### Préambule :

Un passage à niveau (PN) est le croisement entre une ou plusieurs voies ferrées et une route sur le même plan. Aujourd'hui, il existe un peu plus de 18 000 passages à niveau sur le Réseau Ferré National, dont 233 dans le département des Pyrénées-Orientales. Les PN présentent potentiellement des risques à la sécurité commune aux infrastructures routière et ferroviaire.

Un PN dit "à traitement prioritaire" est un PN qui a été retenu par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer sur la base de critères de fréquentation et d'accidentologie, dont la liste comprend 216 PN en France dont 3 dans les Pyrénées-Orientales. Ces PN sont ceux que l'on souhaite supprimer en priorité. Dans la commune de Salses-le-Château, il y a deux PN à traitement prioritaire : le 412, qui se situe sur une voirie communale et à proximité duquel est implantée l'usine Omya et le PN 413, sur voirie communale, en limite des communes de Salses-le-Château et de Rivesaltes qui permet d'accéder à l'Espace Entreprise Méditerranée. Il existe également un autre PN sur le domaine communal, le PN 411 implanté sur la route départementale 5B, en centre-ville. Sa localisation et la configuration des lieux imposent de le rattacher à la réflexion projetée.

La voie ferrée qui traverse la ville de Salses-le-Château, dite de Narbonne à Port-Bou, est très fréquentée, connaissant un trafic d'environ 80 trains par jour.

#### Historique :

Une convention avait été signée en 2013 pour la réalisation des études préalables à la suppression de ces 3 PN.

La situation a depuis évolué car le PN 413 n'était pas alors classé comme prioritaire, et les enjeux relatifs à la circulation sur la voie routière associée à ce PN ont également évolué.

#### Avancement :

Il convient aujourd'hui de réaliser de nouvelles études en vue d'actualiser les études préalables et de poursuivre le projet jusqu'à l'obtention des autorisations administratives nécessaires à la programmation des travaux.

Deux conventions d'études, l'une pour les études routières, l'autre pour les études ferroviaires, ont été signées en janvier 2022 entre les différents partenaires (l'État, la Région Occitanie, la Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranée, Perpignan Méditerranée Métropole Communauté Urbaine et le Département).

Le Département pilote les études routières qui sont en cours.

2025

Pièce jointe : Périmètre d'étude.



# Suppression des Passages à Niveaux à Salses le Château



Périmètre d'étude

Echelle : 1/30000

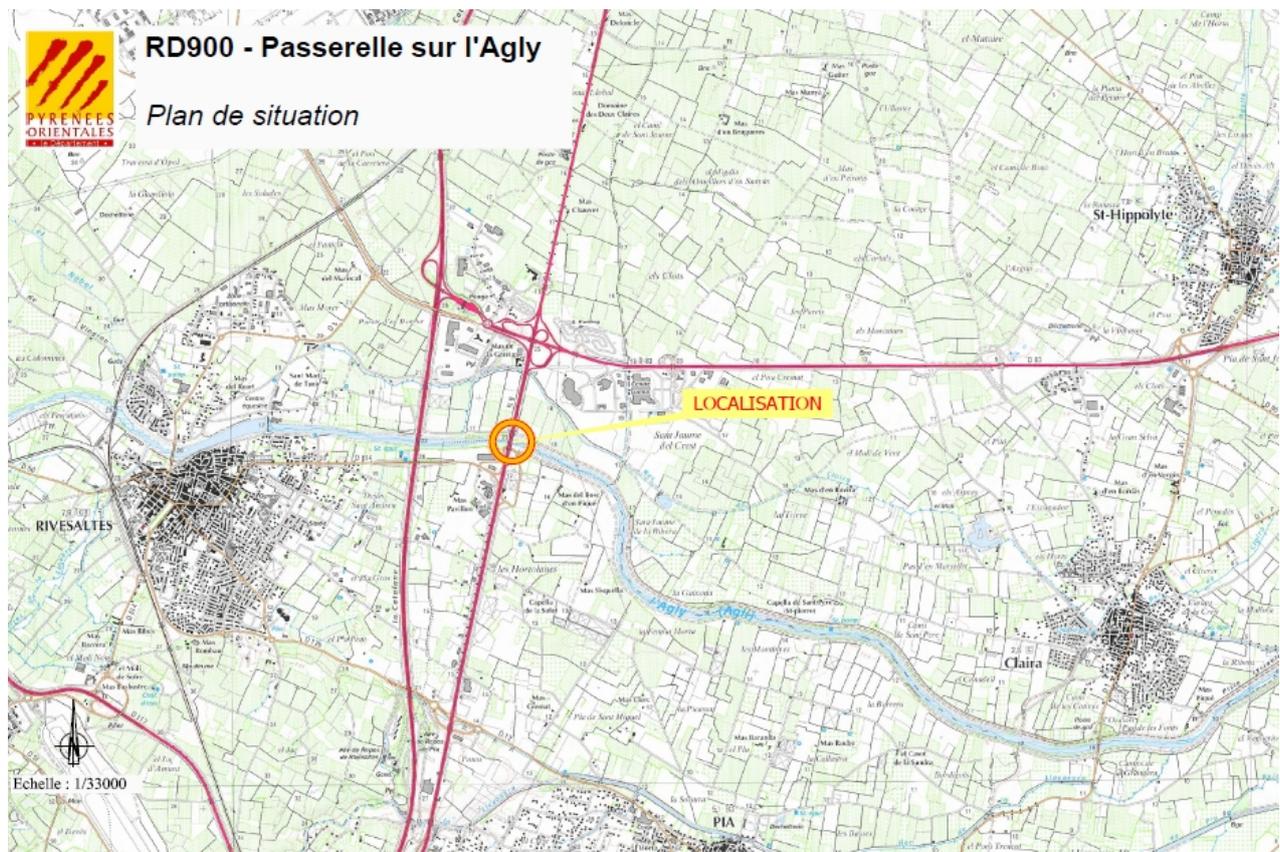
Date : 03-06-2022

## **27 - Suppression des discontinuités cyclables**

### **Passerelle de franchissement de l'Agly à Rivesaltes**

#### **Préambule :**

Dans le cadre du Programme Pluriannuel d'Investissements 2019-2023 au titre du volet « suppression des discontinuités cyclables », le projet prévoit de créer une passerelle sur l'Agly à Rivesaltes afin d'assurer une continuité cyclable sécurisée entre la voie verte de l'Agly, identifiée comme l'itinéraire national V81 (Le Barcarès - Bayonne) et la rive droite.



#### **Description technique :**

Ce franchissement d'environ 110 m de longueur et de 3 m de largeur sera réalisée en parallèle de l'ouvrage de la RD900. La structure sera en acier autopatinable afin de ne pas avoir de protection anti corrosion sur la structure métallique de la passerelle.

Cet aménagement doit tenir compte des contraintes hydrauliques notamment en cas de crues de l'Agly. Les études préalables sont en cours : les études de conception de la passerelle, l'étude hydraulique, les études environnementales.

#### **Avancement :**

Les travaux sont prévus en 2025, en fonction de l'obtention des autorisations environnementales.



[leDépartement66.fr](http://leDepartement66.fr)

L'Accent Catalan de la République Française

Esquisse architecturale



FRANCHISSEMENT DE L'AGLY - RIVESALTES  
Définition des garde-corps de la passerelle  
PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES



MARS 2023

INTEGRATION PAYSAGERE - Structure et garde-corps des passerelles acier-autopatinable

Acier  
auto-patinable



FRANCHISSEMENT DE L'AGLY - RIVESALTES  
Définition des garde-corps de la passerelle  
PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES



MARS 2023

INTEGRATION PAYSAGERE - Structure et garde-corps des passerelles acier-autopatinable

Acier  
auto-patinable



leDépartement66.fr



### 33 - RD 66 - Déviation de Marquixanes

#### **Préambule :**

Le projet de déviation de Marquixanes s'inscrit dans une politique générale continue de l'aménagement de la RD66, et en complément d'autres aménagements étudiés dans le secteur ses objectifs sont :

- Une amélioration du niveau de service de la RD66,
- Renforcer la sécurité et le confort pour tous les usagers,
- Optimiser et fiabiliser les temps de parcours.

Le projet consiste en la réalisation de la déviation de la RD66 en tracé neuf au nord de la commune entre le village et la Têt.

Il comprend :

- Une section en tracé neuf d'une longueur de 1,7 km, s'insérant entre le centre ancien et la Têt,
- Un carrefour composé d'un giratoire principal et d'un giratoire secondaire en entrée Ouest de Marquixanes, permettant un point d'échanges avec la RD66 et le village de Marquixanes,
- Un accès supplémentaire à l'Est de Marquixanes, se raccordant sur la déviation de la RD66 par l'intermédiaire d'un tourne-à-gauche et ayant pour objectif de desservir la commune par l'Est.

La déviation de Marquixanes vise à :

- Fluidifier le trafic de la RD66 en supprimant les difficultés de gestion du trafic et des échanges dans cette zone urbaine,
- Améliorer les temps de parcours sur l'itinéraire, en évitant la traversée du village où la vitesse moyenne est comprise entre 20 et 30 km/h,
- Améliorer la sécurité routière en sécurisant la traversée de la commune de Marquixanes et des usagers.

De nombreux accidents ont eu lieu dans la traversée de Marquixanes. La vitesse réduite en diminue toutefois la gravité,

- Améliorer le cadre de vie des habitants en diminuant les nuisances pour les riverains de l'infrastructure.

#### **Historique :**

A l'issue d'une concertation du public au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, du 6 février au 20 mars 2017, une variante Nord d'aménagement a été retenue puis soumise à une enquête publique du 15 juillet 2021 au 10 septembre 2021

Au terme de cette enquête publique, le projet a été Déclaré d'Utilité Publique (DUP) le 28 janvier 2022.

#### **Avancement :**

Les dossiers réglementaires au titre du Code de l'Environnement (Autorisation Environnementale, dérogation espèces protégées, autorisation de défrichement) ont été finalisés après prise en compte des remarques de la commission d'enquête ainsi que des différentes instances sollicitées pour l'instruction du dossier.

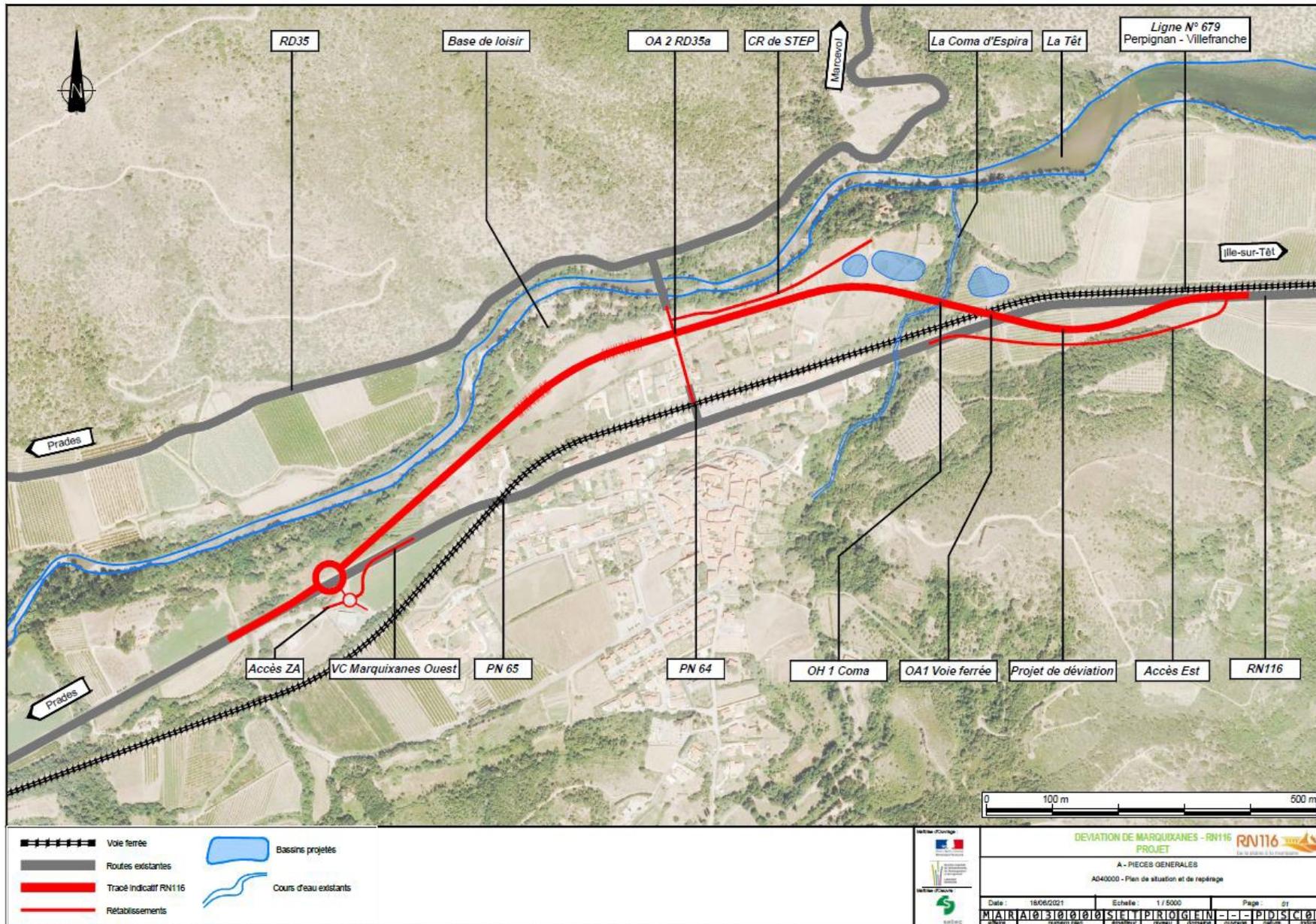
Pièces jointes : Schéma de principe du projet DUP après prise en compte des remarques de la commission d'enquête.

Une Enquête Publique a été menée du 23 septembre au 23 octobre 2024.

2025



# Schéma de principe du projet envisagé après DUP





**PRÉFET  
DES PYRÉNÉES-  
ORIENTALES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**DIRECTION DES COLLECTIVITÉS ET DE LA LÉGALITÉ**  
Bureau du contrôle de légalité de l'urbanisme  
et de l'environnement

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL n°PREF/DCL/BCLUE/2022028-0001 du 28 janvier 2022**  
déclarant d'utilité publique le projet de déviation de la RN116 au droit de Marquixanes,  
emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi)  
Conflent Canigó

Le préfet des Pyrénées-Orientales,

*Chevalier de l'Ordre National du Mérite,*

- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- VU** le code de l'urbanisme ;
- VU** le code de l'environnement ;
- VU** le plan local d'urbanisme intercommunal Conflent Canigó ;
- VU** la concertation publique fixée par arrêté préfectoral n°20170020-0001 du 20 janvier 2017 qui s'est déroulée du 6 février au 20 mars 2017 et son bilan ;
- VU** la concertation inter-service qui s'est déroulée du 17 avril au 17 juin 2019 et son bilan ;
- VU** l'avis délibéré n°2020-123 du 19 mai 2021 de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable sur la déviation de la RN116 au droit de Marquixanes et la mise en compatibilité de son plan d'occupation des sols (66) ;
- VU** le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale en date du 21 juin 2021 ;
- VU** la réunion des personnes publiques associées tenue, en application des articles L.153-54, 2° et R.153-13 du code de l'urbanisme le 24 juin 2021 ;

- VU** l'arrêté préfectoral n°PREF/DCL/BCLUE/2021176-0001 du 25 juin 2021 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique parcellaire et préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de la RN116 au droit de Marquixanes, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó ;
- VU** le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de cette opération et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó ;
- VU** les pièces constatant que l'avis d'enquête a été publié, affiché et inséré dans deux journaux départementaux quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci et que le dossier de l'enquête est resté déposé en mairie de Marquixanes et à la sous-préfecture de Prades durant 58 jours consécutifs du 15 juillet 2021 à 9H au 10 septembre 2021 à 12H inclus ;
- VU** l'avis défavorable de la commission d'enquête à l'exécution dudit projet ;
- VU** la délibération du 16 décembre 2021 du conseil communautaire de la communauté de communes Conflent-Canigó donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du PLUi Conflent Canigó avec le projet ;
- VU** le document annexé (*Annexe 1 – 8 pages*) exposant les motifs et considérations qui justifient l'utilité publique de l'opération ;
- VU** le document annexé (*Annexe 2 – 6 pages*) relatif aux mesures et caractéristiques destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites et précisant également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine du projet de déviation de la RN116 au droit de Marquixanes ;
- VU** le document annexé (*Annexe 3 – 1 page*) présentant le plan général des travaux ;
- VU** le document annexé (*Annexe 4 – 80 pages*) concernant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó ;
- CONSIDERANT** que dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations formulées pendant l'enquête publique, le maître d'ouvrage s'est engagé à étudier la possibilité d'un accès complémentaire à l'Est du village, sous l'angle de sa faisabilité technique, environnementale, financière, juridique et de sa fonctionnalité urbaine ;
- CONSIDERANT** que ce carrefour simple (dit carrefour en T) ne générerait pas de surcoût majeur et que, demeurant dans les limites des emprises faisant l'objet de la DUP, ce point d'échange complémentaire n'induirait pas de procédure supplémentaire et n'est donc pas de nature à décaler la calendrier du projet ;
- CONSIDERANT** que cet ouvrage demeurera dans les limites des emprises faisant l'objet de la DUP et ne remettra pas en cause l'économie générale du projet tel que porté à la connaissance du public ;

**CONSIDERANT** que l'ensemble des motifs exposés en annexe 1 du présent arrêté justifie de l'utilité publique du projet de déviation de la RN116 au droit de Marquixanes, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó

**SUR** proposition du secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE 1 :** Est déclaré d'utilité publique, conformément aux motifs et considérations exposés en *annexe 1 (8 pages)*, le projet de déviation de la RN116 au droit de Marquixanes soumis à enquête publique et modifié suivant le plan annexé au présent arrêté pour la création d'un accès est à Marquixanes.

**ARTICLE 2 :** La présente déclaration d'utilité publique emporte approbation de la mise en compatibilité (MEC) du PLUi Conflent Canigó telle que soumise à enquête publique.

Le dossier de mise en compatibilité est consultable à la préfecture des Pyrénées-Orientales (Direction des collectivités et de la légalité – Bureau du contrôle de légalité de l'urbanisme et de l'environnement), à la communauté de communes Conflent Canigó ou en mairie de Marquixanes.

**ARTICLE 3 :** L'État représenté par la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie, Maître d'Ouvrage, est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit s'il y a lieu, par voie d'expropriation les immeubles nécessaires à la réalisation de ce projet.

**ARTICLE 4 :** Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être réalisées dans un **délai de cinq ans** à compter de la date de publication du présent arrêté.

**ARTICLE 5 :** Le maître d'ouvrage sera tenu de respecter les prescriptions ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites et les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine telles qu'elles figurent dans l'annexe 2 (6 pages) du présent arrêté. Les études de conception détaillée préciseront, le cas échéant, ces mesures avant le début des travaux. L'inobservation de ces mesures est passible des sanctions administratives prévues à l'article L171-8 du code de l'environnement.

Les mesures relatives à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides, celles relatives aux espèces et habitats d'espèces protégées, ainsi que celles relatives au défrichement pourront être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées dans le cadre d'arrêtés ultérieurs, pris en application des articles L. 181-1 à L. 181-31 du code de l'environnement.

**ARTICLE 6 :** Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles par l'exécution de ces travaux dans les conditions prévues par les articles L.123-24 à L.123-26, L.352-1, R.123-30 à R.123-38 et R.352-1 à R.352-14 du code rural et de la pêche maritime.

**ARTICLE 7 :** L'étude d'impact, comprenant notamment les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les incidences du projet ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement resteront consultables à la préfecture des Pyrénées-Orientales – bureau du contrôle de légalité de l'urbanisme et de l'environnement.

**ARTICLE 8 :** Le secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales, le Directeur Régional de l'environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie, les chefs de services en charge de l'environnement, monsieur le président de la communauté de communes Conflent Canigó et madame le maire de la commune de Marquixanes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera :

- inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture des Pyrénées-Orientales
- affiché pendant un mois aux lieux habituels de la mairie de Marquixanes et au siège de la communauté de Communes Conflent Canigó
- publié sur le site Internet des services de l'État dans les Pyrénées-Orientales à l'adresse suivante : [www.pyrenees-orientales.gouv.fr](http://www.pyrenees-orientales.gouv.fr) rubrique publications/enquêtes publiques et autres procédures.

Le préfet,



Etienne STOSKOPF

*Conformément à l'article R.421-1 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier (6 rue Pitot) dans le délai de deux mois courant à compter de sa notification ou de sa publication.*

*Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site Internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).*

*Durant ce délai de deux mois, un recours gracieux peut être exercé.*

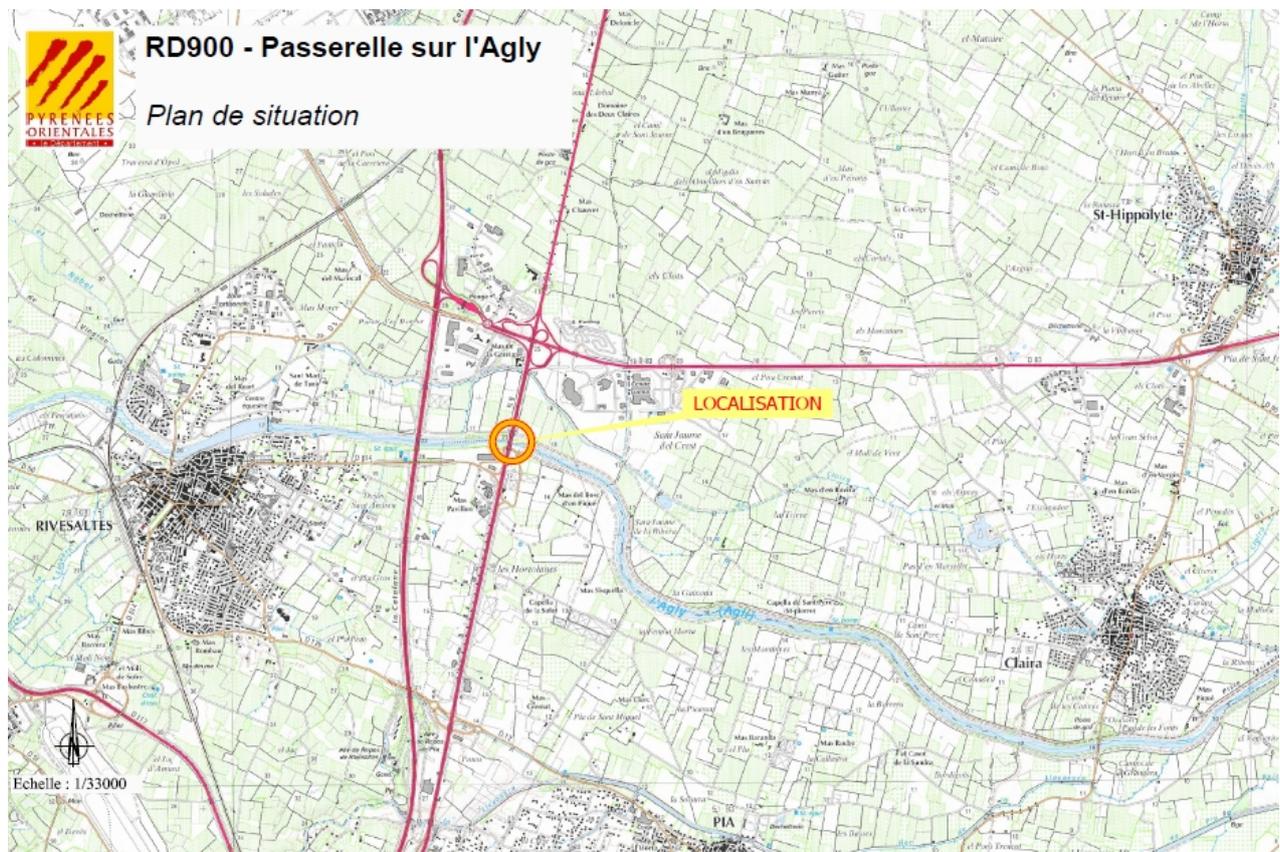
*En application de l'article R.421-2 du code précité, « sauf disposition législative ou réglementaire contraire, dans les cas où le silence gardé par l'autorité administrative sur une demande vaut décision de rejet, l'intéressé dispose, pour former un recours, d'un délai de deux mois à compter de la date à laquelle est née une décision implicite de rejet. Toutefois, lorsqu'une décision explicite de rejet intervient avant l'expiration de cette période, elle fait à nouveau courir le délai de recours ».*

## **27 - Suppression des discontinuités cyclables**

### **Passerelle de franchissement de l'Agly à Rivesaltes**

#### **Préambule :**

Dans le cadre du Programme Pluriannuel d'Investissements 2019-2023 au titre du volet « suppression des discontinuités cyclables », le projet prévoit de créer une passerelle sur l'Agly à Rivesaltes afin d'assurer une continuité cyclable sécurisée entre la voie verte de l'Agly, identifiée comme l'itinéraire national V81 (Le Barcarès - Bayonne) et la rive droite.



#### **Description technique :**

Ce franchissement d'environ 110 m de longueur et de 3 m de largeur sera réalisée en parallèle de l'ouvrage de la RD900. La structure sera en acier autopatinable afin de ne pas avoir de protection anti corrosion sur la structure métallique de la passerelle.

Cet aménagement doit tenir compte des contraintes hydrauliques notamment en cas de crues de l'Agly. Les études préalables sont en cours : les études de conception de la passerelle, l'étude hydraulique, les études environnementales.

#### **Avancement :**

Les travaux sont prévus en 2025, en fonction de l'obtention des autorisations environnementales.



[leDépartement66.fr](http://leDepartement66.fr)

L'Accent Catalan de la République Française

Esquisse architecturale



FRANCHISSEMENT DE L'AGLY - RIVESALTES  
Définition des garde-corps de la passerelle  
PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES



MARS 2023

INTEGRATION PAYSAGERE - Structure et garde-corps des passerelles acier-autopatinable

Acier  
auto-patinable



FRANCHISSEMENT DE L'AGLY - RIVESALTES  
Définition des garde-corps de la passerelle  
PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES



MARS 2023

INTEGRATION PAYSAGERE - Structure et garde-corps des passerelles acier-autopatinable

Acier  
auto-patinable



leDépartement66.fr



### 33 - RD 66 - Déviation de Marquixanes

#### Préambule :

Le projet de déviation de Marquixanes s'inscrit dans une politique générale continue de l'aménagement de la RD66, et en complément d'autres aménagements étudiés dans le secteur ses objectifs sont :

- Une amélioration du niveau de service de la RD66,
- Renforcer la sécurité et le confort pour tous les usagers,
- Optimiser et fiabiliser les temps de parcours.

Le projet consiste en la réalisation de la déviation de la RD66 en tracé neuf au nord de la commune entre le village et la Têt.

Il comprend :

- Une section en tracé neuf d'une longueur de 1,7 km, s'insérant entre le centre ancien et la Têt,
- Un carrefour composé d'un giratoire principal et d'un giratoire secondaire en entrée Ouest de Marquixanes, permettant un point d'échanges avec la RD66 et le village de Marquixanes,
- Un accès supplémentaire à l'Est de Marquixanes, se raccordant sur la déviation de la RD66 par l'intermédiaire d'un tourne-à-gauche et ayant pour objectif de desservir la commune par l'Est.

La déviation de Marquixanes vise à :

- Fluidifier le trafic de la RD66 en supprimant les difficultés de gestion du trafic et des échanges dans cette zone urbaine,
- Améliorer les temps de parcours sur l'itinéraire, en évitant la traversée du village où la vitesse moyenne est comprise entre 20 et 30 km/h,
- Améliorer la sécurité routière en sécurisant la traversée de la commune de Marquixanes et des usagers.

De nombreux accidents ont eu lieu dans la traversée de Marquixanes. La vitesse réduite en diminue toutefois la gravité,

- Améliorer le cadre de vie des habitants en diminuant les nuisances pour les riverains de l'infrastructure.

#### Historique :

A l'issue d'une concertation du public au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, du 6 février au 20 mars 2017, une variante Nord d'aménagement a été retenue puis soumise à une enquête publique du 15 juillet 2021 au 10 septembre 2021

Au terme de cette enquête publique, le projet a été Déclaré d'Utilité Publique (DUP) le 28 janvier 2022.

#### Avancement :

Les dossiers réglementaires au titre du Code de l'Environnement (Autorisation Environnementale, dérogation espèces protégées, autorisation de défrichement) ont été finalisés après prise en compte des remarques de la commission d'enquête ainsi que des différentes instances sollicitées pour l'instruction du dossier.

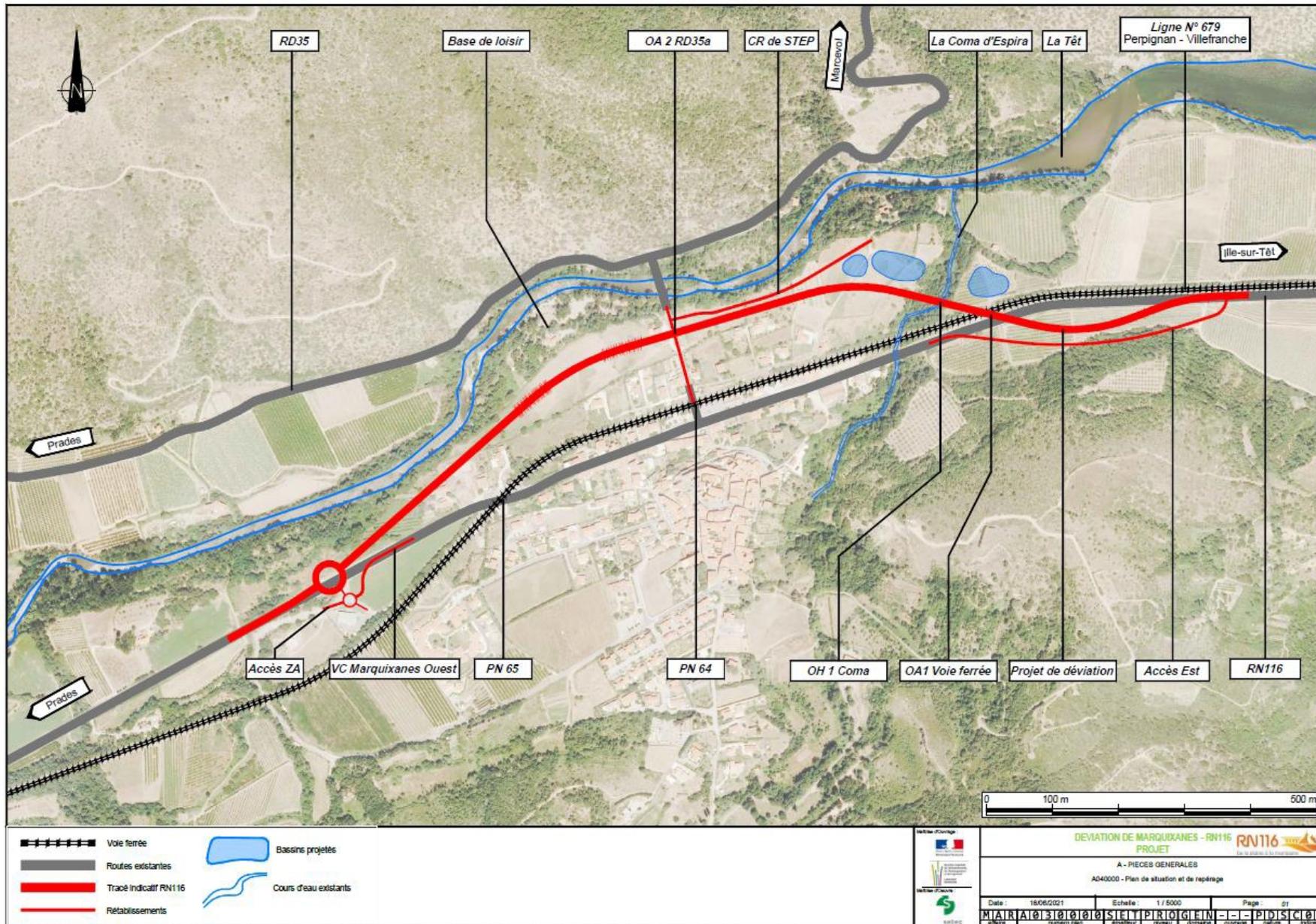
Pièces jointes : Schéma de principe du projet DUP après prise en compte des remarques de la commission d'enquête.

Une Enquête Publique a été menée du 23 septembre au 23 octobre 2024.

2025



# Schéma de principe du projet envisagé après DUP





**PRÉFET  
DES PYRÉNÉES-  
ORIENTALES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**DIRECTION DES COLLECTIVITÉS ET DE LA LÉGALITÉ**  
Bureau du contrôle de légalité de l'urbanisme  
et de l'environnement

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL n°PREF/DCL/BCLUE/2022028-0001 du 28 janvier 2022**  
déclarant d'utilité publique le projet de déviation de la RN116 au droit de Marquixanes,  
emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi)  
Conflent Canigó

Le préfet des Pyrénées-Orientales,

*Chevalier de l'Ordre National du Mérite,*

- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- VU** le code de l'urbanisme ;
- VU** le code de l'environnement ;
- VU** le plan local d'urbanisme intercommunal Conflent Canigó ;
- VU** la concertation publique fixée par arrêté préfectoral n°20170020-0001 du 20 janvier 2017 qui s'est déroulée du 6 février au 20 mars 2017 et son bilan ;
- VU** la concertation inter-service qui s'est déroulée du 17 avril au 17 juin 2019 et son bilan ;
- VU** l'avis délibéré n°2020-123 du 19 mai 2021 de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable sur la déviation de la RN116 au droit de Marquixanes et la mise en compatibilité de son plan d'occupation des sols (66) ;
- VU** le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale en date du 21 juin 2021 ;
- VU** la réunion des personnes publiques associées tenue, en application des articles L.153-54, 2° et R.153-13 du code de l'urbanisme le 24 juin 2021 ;

- VU l'arrêté préfectoral n°PREF/DCL/BCLUE/2021176-0001 du 25 juin 2021 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique parcellaire et préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de la RN116 au droit de Marquixanes, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó ;
  
- VU le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de cette opération et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó;
  
- VU les pièces constatant que l'avis d'enquête a été publié, affiché et inséré dans deux journaux départementaux quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci et que le dossier de l'enquête est resté déposé en mairie de Marquixanes et à la sous-préfecture de Prades durant 58 jours consécutifs du 15 juillet 2021 à 9H au 10 septembre 2021 à 12H inclus ;
  
- VU l'avis défavorable de la commission d'enquête à l'exécution dudit projet ;
  
- VU la délibération du 16 décembre 2021 du conseil communautaire de la communauté de communes Conflent-Canigó donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du PLUi Conflent Canigó avec le projet ;
  
- VU le document annexé (*Annexe 1 – 8 pages*) exposant les motifs et considérations qui justifient l'utilité publique de l'opération ;
  
- VU le document annexé (*Annexe 2 – 6 pages*) relatif aux mesures et caractéristiques destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites et précisant également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine du projet de déviation de la RN116 au droit de Marquixanes ;
  
- VU le document annexé (*Annexe 3 – 1 page*) présentant le plan général des travaux;
  
- VU le document annexé (*Annexe 4 – 80 pages*) concernant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó ;
  
- CONSIDERANT** que dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations formulées pendant l'enquête publique, le maître d'ouvrage s'est engagé à étudier la possibilité d'un accès complémentaire à l'Est du village, sous l'angle de sa faisabilité technique, environnementale, financière, juridique et de sa fonctionnalité urbaine ;
  
- CONSIDERANT** que ce carrefour simple (dit carrefour en T) ne générerait pas de surcoût majeur et que, demeurant dans les limites des emprises faisant l'objet de la DUP, ce point d'échange complémentaire n'induirait pas de procédure supplémentaire et n'est donc pas de nature à décaler la calendrier du projet ;
  
- CONSIDERANT** que cet ouvrage demeurera dans les limites des emprises faisant l'objet de la DUP et ne remettra pas en cause l'économie générale du projet tel que porté à la connaissance du public ;

**CONSIDERANT** que l'ensemble des motifs exposés en annexe 1 du présent arrêté justifie de l'utilité publique du projet de déviation de la RN116 au droit de Marquixanes, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó

**SUR** proposition du secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE 1 :** Est déclaré d'utilité publique, conformément aux motifs et considérations exposés en *annexe 1 (8 pages)*, le projet de déviation de la RN116 au droit de Marquixanes soumis à enquête publique et modifié suivant le plan annexé au présent arrêté pour la création d'un accès est à Marquixanes.

**ARTICLE 2 :** La présente déclaration d'utilité publique emporte approbation de la mise en compatibilité (MEC) du PLUi Conflent Canigó telle que soumise à enquête publique.

Le dossier de mise en compatibilité est consultable à la préfecture des Pyrénées-Orientales (Direction des collectivités et de la légalité – Bureau du contrôle de légalité de l'urbanisme et de l'environnement), à la communauté de communes Conflent Canigó ou en mairie de Marquixanes.

**ARTICLE 3 :** L'État représenté par la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie, Maître d'Ouvrage, est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit s'il y a lieu, par voie d'expropriation les immeubles nécessaires à la réalisation de ce projet.

**ARTICLE 4 :** Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être réalisées dans un **délai de cinq ans** à compter de la date de publication du présent arrêté.

**ARTICLE 5 :** Le maître d'ouvrage sera tenu de respecter les prescriptions ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites et les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine telles qu'elles figurent dans l'annexe 2 (6 pages) du présent arrêté. Les études de conception détaillée préciseront, le cas échéant, ces mesures avant le début des travaux. L'inobservation de ces mesures est passible des sanctions administratives prévues à l'article L171-8 du code de l'environnement.

Les mesures relatives à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides, celles relatives aux espèces et habitats d'espèces protégées, ainsi que celles relatives au défrichement pourront être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées dans le cadre d'arrêtés ultérieurs, pris en application des articles L. 181-1 à L. 181-31 du code de l'environnement.

**ARTICLE 6 :** Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles par l'exécution de ces travaux dans les conditions prévues par les articles L.123-24 à L.123-26, L.352-1, R.123-30 à R.123-38 et R.352-1 à R.352-14 du code rural et de la pêche maritime.

**ARTICLE 7 :** L'étude d'impact, comprenant notamment les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les incidences du projet ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement resteront consultables à la préfecture des Pyrénées-Orientales – bureau du contrôle de légalité de l'urbanisme et de l'environnement.

**ARTICLE 8 :** Le secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales, le Directeur Régional de l'environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie, les chefs de services en charge de l'environnement, monsieur le président de la communauté de communes Conflent Canigó et madame le maire de la commune de Marquixanes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera :

- inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture des Pyrénées-Orientales
- affiché pendant un mois aux lieux habituels de la mairie de Marquixanes et au siège de la communauté de Communes Conflent Canigó
- publié sur le site Internet des services de l'État dans les Pyrénées-Orientales à l'adresse suivante : [www.pyrenees-orientales.gouv.fr](http://www.pyrenees-orientales.gouv.fr) rubrique publications/enquêtes publiques et autres procédures.

Le préfet,



Etienne STOSKOPF

*Conformément à l'article R.421-1 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier (6 rue Pitot) dans le délai de deux mois courant à compter de sa notification ou de sa publication.*

*Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site Internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).*

*Durant ce délai de deux mois, un recours gracieux peut être exercé.*

*En application de l'article R.421-2 du code précité, « sauf disposition législative ou réglementaire contraire, dans les cas où le silence gardé par l'autorité administrative sur une demande vaut décision de rejet, l'intéressé dispose, pour former un recours, d'un délai de deux mois à compter de la date à laquelle est née une décision implicite de rejet. Toutefois, lorsqu'une décision explicite de rejet intervient avant l'expiration de cette période, elle fait à nouveau courir le délai de recours ».*

## **34b - RD 66 (Ex RN 116) Aménagements entre Ille-sur-Têt et Prades - Phase 2 Véloroute Bouleternère ; Giratoire RD13G Vinça ; Créneaux de dépassement Prades**

**Préambule :**

Le programme d'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades comprend en dehors de la déviation de Marquixanes, la reconfiguration ponctuelle de 6 sections particulières, en privilégiant l'amélioration des conditions de dépassement et de sécurité des carrefours et en réduisant les accès directs à la RN116 tel que présentées et localisées sur le schéma ci-joint.

Sections	Communes concernées	Aménagement proposé
Section 1	Bouleternère	Suppression des accès directs à la RN116 et création de contre-allées
Section 2	Rodès	Modification du carrefour actuel RN116-R 16 "accès à Rodès" en carrefour giratoire
Section 3	Rodès & Vinça	Sécurisation et allongement des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça (amélioration par passage supérieur du carrefour avec la RD13G) Suppression des accès directs au droit du lieu-dit « Le Moli » et rétablissement par les voies communales existantes avec prolongement d'une voie communale
Section 4	Vinça	Amélioration du carrefour en / de RN116-R 25 (projet réalisé)
« déviation hors projet »	Marquixanes	« déviation de Marquixanes »
Section 5	Marquixanes & Prades	Création d'un créneau de dépassement à l'ouest de Marquixanes (sens Ille-sur-Têt → Prades) - suppression des accès directs et création de contre-allées
Section 6	Prades & Rodès	Création d'un créneau de dépassement à l'est de Prades (sens Rodès → Ille-sur-Têt) - suppression des accès directs et création de contre-allées Modification de la géométrie du carrefour RN116-R 24 à Prades et création de voies de desserte des rizières et des parcelles agricoles

### **Historique :**

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 28 février 2022 au 30 mars 2022. Le projet a été déclaré d'Utilité Publique le 29 septembre 2022, par arrêté préfectoral n°PREF/DCL/BCLUE/2022272-001. Ce décret emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Rodès et du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Confluent Canigó sur les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades.

### **Avancement :**

L'ensemble des aménagements est soumis à autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau. Les sections 4 à 6 présentent des enjeux environnementaux particuliers et on fait l'objet de remarques nécessitant des adaptations contraignantes lors de l'enquête publique relative à la Déclaration d'Utilité Publique, notamment l'ajout d'une continuité cyclable entre Bouleternère et Prades.

De ce fait, les sections 4 à 6 complétées par un projet de continuité cyclable entre Bouleternère et Prades font l'objet d'études complémentaires avant dépôt des dossiers d'autorisation réglementaire.

Pièces jointes : Schéma de principe du projet DUP  
Arrêté de DUP

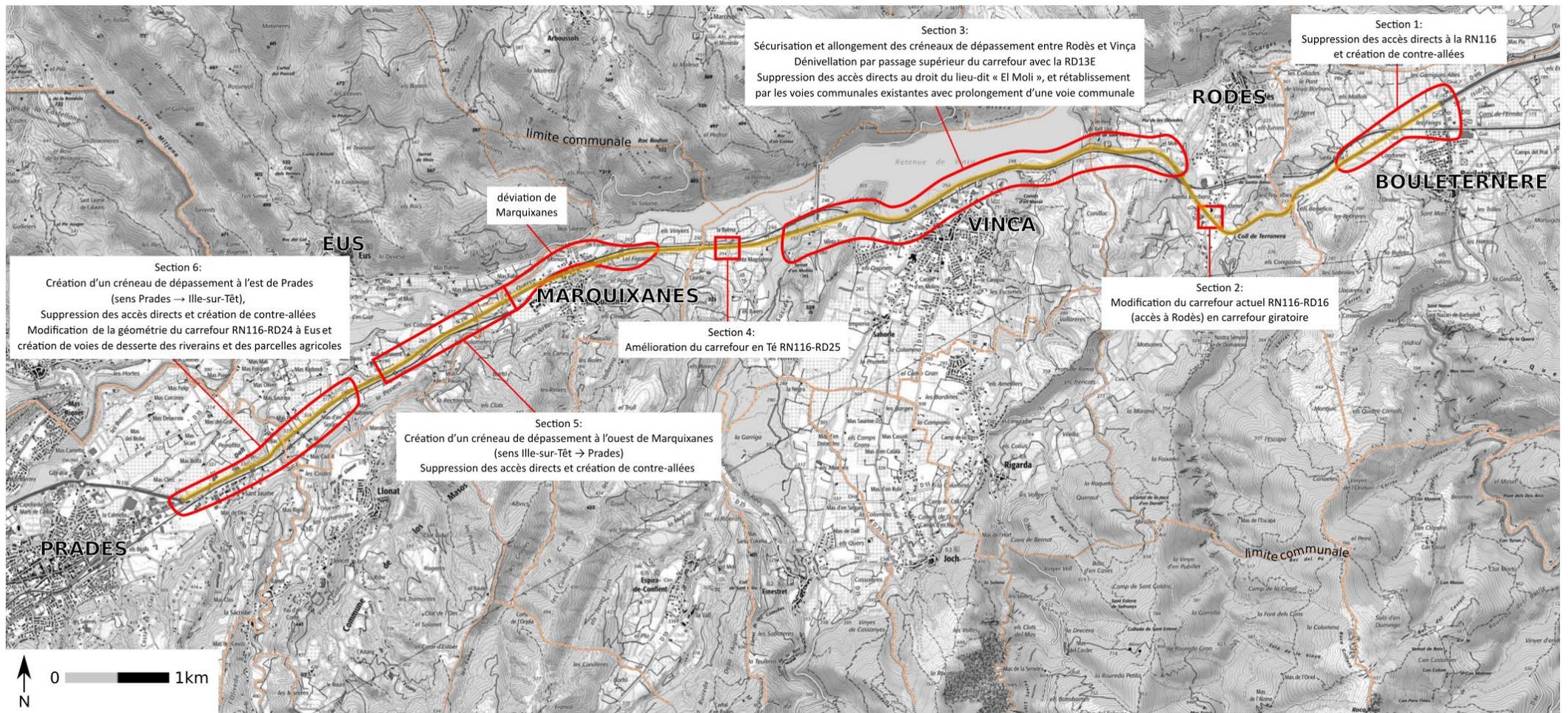
2025



**leDépartement66.fr**

L'Accent Catalan de la République Française

# Schéma de principe du projet envisagé





**PRÉFET  
DES PYRÉNÉES-  
ORIENTALES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**DIRECTION DES COLLECTIVITÉS ET DE LA LÉGALITÉ**  
Bureau du contrôle de légalité de l'urbanisme  
et de l'environnement

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL n°PREF/DCL/BCLUE/2022272-001 du 29 septembre 2022**  
déclarant d'utilité publique le projet d'aménagements ponctuels de la RN 116 entre Ille-sur-  
Têt et Prades, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la  
commune de Rodès et du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó  
sur les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades

Le préfet des Pyrénées-Orientales,

- VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- VU** le Code de l'urbanisme ;
- VU** le Code de l'environnement ;
- VU** le Code de la voirie routière ;
- VU** le Code des transports ;
- VU** le Code rural et de la pêche maritime ;
- VU** le Code de la propriété des personnes publiques ;
- VU** le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n°1012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017;
- VU** le plan local d'urbanisme intercommunal Conflent Canigó ;
- VU** le plan local d'urbanisme de la commune de Rodès ;
- VU** l'arrêté n° DREAL 2021-180-0001 du 29 juin 2021 dressant le bilan de la concertation du public, menée en application de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, pour le projet d'aménagements ponctuels de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades ;

- VU** la consultation inter-services ;
- VU** la consultation des collectivités locales concernées par le projet, en application des articles L. 122-1 et R. 122-7 du Code de l'environnement;
- VU** l'avis délibéré n° 2021-120 du 13 janvier 2022 de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable sur l'aménagement de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme liés à ce projet, et le mémoire en réponse de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie ;
- VU** le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 15 février 2022 portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Rodès et du plan local d'urbanisme intercommunal Conflent Canigó sur les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades, en application des articles L.153-54, 2° et R.153-13 du Code de l'urbanisme ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°PREF/DCL/BCLUE/2022032-0001 du 1<sup>er</sup> février 2022 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagements ponctuels de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades, emportant mise en compatibilité du PLU de la commune de Rodès, et du PLUi Conflent Canigó sur les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades ;
- VU** le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de cette opération et à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Rodès et du PLUi Conflent Canigó ;
- VU** les pièces constatant que l'avis d'enquête a été publié, affiché et inséré dans deux journaux départementaux quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci et que le dossier de l'enquête est resté déposé en mairies de Prades, Vinça, Bouleternère, et à la sous-préfecture de Prades durant 31 jours consécutifs du 28 février 2022 à 8 h au 30 mars 2022 à 17 h inclus ;
- VU** le procès verbal dressé par le commissaire enquêteur le 6 avril 2022 et le mémoire en réponse de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie en date du 22 avril 2022 ;
- VU** le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur en date du 10 mai 2022 ;
- VU** la délibération du 30 juin 2022 du conseil communautaire de la communauté de communes Conflent Canigó donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal Conflent Canigó ;
- VU** le courrier du préfet des Pyrénées-Orientales adressé à la commune de Rodès en date du 31 mai 2022 et l'absence de réponse ;

**CONSIDÉRANT** que dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations formulées pendant l'enquête publique, le maître d'ouvrage s'est engagé à revoir le parti d'aménagement du carrefour entre la RN 116 et la RD 13G, pour remplacer l'aménagement initialement prévu en carrefour en T par un aménagement en carrefour giratoire et que cette nouvelle configuration sera celle prise en compte pour la poursuite des études techniques ;

**CONSIDÉRANT** que la modification de cet aménagement répond aux principales préoccupations exprimées sur ce carrefour par le public d'une part, en permettant l'ensemble des mouvements et en évitant le report de trafic vers le RD 13E via Vinça, d'autre part, en facilitant l'insertion, en toute sécurité, des usagers en provenance de Vinça sur la RN 116 ;

**CONSIDÉRANT** que dans son rapport du 10 mai 2022, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable avec deux réserves à la déclaration d'utilité publique du projet ;

**CONSIDÉRANT** que la réserve n° 1 concerne la prise en compte obligatoire des mesures Éviter Réduire Compenser (ERC) dans l'arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique du projet ;

**CONSIDÉRANT** que la levée de cette réserve est assurée en intégrant au présent arrêté un document relatif aux mesures et caractéristiques destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites et précisant également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine du projet concerné ;

**CONSIDÉRANT** que la réserve n° 2 concerne la prise en compte de la réalisation du circuit mode doux, conformément aux dispositions de la nouvelle loi sur les mobilités d'une part, dans le cadre de l'enquête relative à l'autorisation environnementale, d'autre part, dans le cadre du montage d'opération afin de définir et mettre en œuvre les meilleures voies et moyens d'y parvenir, relevant de la maîtrise d'ouvrage ;

**CONSIDÉRANT** que la levée de cette réserve est assurée par l'engagement du maître d'ouvrage à prendre en compte la réalisation de l'itinéraire cyclable qui accompagnera le projet :

- dans le cadre de l'enquête relative à l'autorisation environnementale, en précisant les modalités techniques et les incidences environnementales associées à cet itinéraire cyclable,
- dans le cadre du montage d'opération, afin de définir et mettre en œuvre les meilleurs voies et moyens d'y parvenir, relevant de la maîtrise d'ouvrage.

**CONSIDÉRANT** que l'ensemble des motifs exposés en annexe 1 du présent arrêté justifie de l'utilité publique du projet d'aménagements ponctuels de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades, emportant mise en compatibilité du PLUi Conflent Canigó et du PLU de Rodès ;

**CONSIDÉRANT** que toutes les formalités législatives et réglementaires ont été respectées ;

**CONSIDÉRANT** que dans le cas où l'expropriation est poursuivie au profit de l'État ou de l'un des établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet conformément à l'article L.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

**SUR** proposition du secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE 1 :** Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'aménagements ponctuels de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades, conformément au plan général des travaux figurant en annexe 3 au présent arrêté (8 pages).

Conformément à l'article L.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le document joint en annexe 1 (9 pages) au présent arrêté expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet.

**ARTICLE 2 :** L'État représenté par le directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit s'il y a lieu, par voie d'expropriation les immeubles nécessaires à la réalisation de ce projet.

Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du présent arrêté.

**ARTICLE 3 :** Le présent arrêté emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Rodès et du plan local d'urbanisme intercommunal Conflent Canigó, conformément aux plans et aux documents à l'annexe 4 du présent arrêté (23 pages).

Il fera l'objet, en application de l'article R.153-20 du Code de l'urbanisme, des mesures de publicité et d'information édictées à l'article R.153-21 du même code.

Le dossier de mise en compatibilité est consultable à la préfecture des Pyrénées-Orientales (Direction des collectivités et de la légalité – Bureau du contrôle de légalité de l'urbanisme et de l'environnement), à la communauté de communes Conflent Canigó et en mairie de Rodès.

**ARTICLE 4 :** Conformément aux dispositions de l'article L.122-1-1 du Code de l'environnement, l'annexe 2 (20 pages) mentionne les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi associées. Les études de conception détaillée préciseront, le cas échéant, ces mesures avant le début des travaux.

Les mesures relatives à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides, celles relatives aux espèces et habitats d'espèces protégées, ainsi que celles relatives au défrichement pourront être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées dans le cadre d'arrêtés ultérieurs, pris en application des articles L. 181-1 à L. 181-31 du Code de l'environnement.

**ARTICLE 5 :** Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles par l'exécution de ces travaux dans les conditions prévues par les articles L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 à R. 352-14 du Code rural et de la pêche maritime.

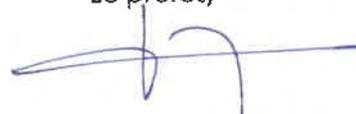
**ARTICLE 6 :** L'étude d'impact, comprenant notamment les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les incidences du projet ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement resteront consultables à la préfecture

des Pyrénées-Orientales – bureau du contrôle de légalité de l'urbanisme et de l'environnement.

**ARTICLE 7:** Le secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales, le directeur Régional de l'environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie, les chefs de services en charge de l'environnement, Monsieur le président de la communauté de communes Conflent Canigó et Monsieur le maire de Rodès, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera :

- inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture des Pyrénées-Orientales
- affiché pendant un mois aux lieux habituels de la mairie de Rodès et au siège de la communauté de Communes Conflent Canigó, et aux lieux habituels des mairies de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades.

Le préfet,



Rodrigue FURCY

*Conformément à l'article R.421-1 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier (6 rue Pitot) dans le délai de deux mois courant à compter de sa notification ou de sa publication.*

*Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site Internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).*

*Durant ce délai de deux mois, un recours gracieux peut être exercé.*

*En application de l'article R.421-2 du code précité, « sauf disposition législative ou réglementaire contraire, dans les cas où le silence gardé par l'autorité administrative sur une demande vaut décision de rejet, l'intéressé dispose, pour former un recours, d'un délai de deux mois à compter de la date à laquelle est née une décision implicite de rejet. Toutefois, lorsqu'une décision explicite de rejet intervient avant l'expiration de cette période, elle fait à nouveau courir le délai de recours ».*





**Exposé des motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet d'aménagements ponctuels de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades, portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó et du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Rodès**

---

La production du présent document est requise par l'article L. 122-1 du code de l'expropriation qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

Ce document n'a pas pour objet de se substituer au dossier d'enquête publique, à l'étude d'impact et à l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement qui seuls justifient de manière exhaustive le caractère d'utilité publique du projet. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie (DREAL Occitanie – site de Montpellier) 1520 allée Henry II de Montmorency, 34 000 Montpellier.

**I – Présentation de l'opération soumise à déclaration d'utilité publique (DUP) :**

**1. Rappel du contexte**

La RN 116 relie Perpignan à Bourg-Madame à la frontière avec l'Espagne dans les Pyrénées-Orientales (66) en empruntant en grande partie la vallée de la Têt.

Le parti d'aménagement initial de la section Ille-sur-Têt / Prades portait sur un axe 2 x 2 voies, au gabarit autoroutier, majoritairement en tracé neuf, qui a été déclaré d'utilité publique en 2008 pour un coût estimé à l'époque de 150 M€ hors taxes.

En 2013, la commission « Mobilité 21 », mise en place par l'État pour évaluer tous les projets routiers à l'étude, estime qu'il faut réserver strictement les aménagements à 2x2 voies aux seules sections le justifiant pleinement au regard des trafics. Cette recommandation s'applique à la RN 116.

En 2014, des études de conception détaillées ont montré l'augmentation substantielle du coût de réalisation de l'opération, la rendant difficilement finançable par l'État et les collectivités.

En février 2015, le parti d'aménagement à 2x2 voies a été réinterrogé par le Secrétaire d'État en charge des transports. Le projet est alors réexaminé, et les conclusions relatent une impossibilité pour l'État et les collectivités de porter le financement de l'opération dans le cadre du volet routier du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 et des prochains contrats de plan.

Aussi, afin d'atteindre les objectifs d'amélioration continue de l'axe fixés par l'État, une étude d'aménagements ponctuels de l'itinéraire a été menée par la DREAL Occitanie avec pour priorité de trouver une solution déviant la commune de Marquixanes.

En 2016, la DREAL Occitanie a mené alors des études d'opportunité sur l'itinéraire entre Ille-sur-Têt et Prades, en parallèle de la poursuite des études sur la déviation de Marquixanes. Ces études ont permis d'identifier des enjeux (sécurité, fluidité, environnement) et des propositions d'aménagement pour y répondre.

Les aménagements ponctuels à réaliser ont été établis au vu du contexte routier (trafic et sécurité routière).

## *2. Localisation du projet*

Les travaux à réaliser se situent entre les communes d'Ille-sur-Têt et Prades, soit sur un linéaire d'environ 15 km.

## *3. Caractéristiques du projet*

L'aménagement de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades correspond à la reconfiguration ponctuelle de l'infrastructure sur six sections particulières, en privilégiant l'amélioration des conditions de dépassement, en améliorant la sécurité des carrefours et en réduisant les accès directs à la RN 116. Le programme d'aménagement répond donc à une logique d'aménagement globale composée de ces six opérations.

### - section 1 : passage à niveau de Bouleternère

Pour la section que concerne le passage à niveau de Bouleternère, l'aménagement retenu consiste à supprimer les accès directs sur la RN 116 afin de sécuriser le secteur.

Les accès (en majorité agricoles) sont alors rétablis par des contre-allées positionnées de part et d'autre de la RN 116, qui reste quant à elle en l'état.

### - section 2 : carrefour avec la RD 16 et ses approches

Au niveau du carrefour avec la RD 16 (accès à Rodès), le parti d'aménager retenu correspond à l'implantation d'un carrefour giratoire avec un rayon de 18 mètres.

### - section 3 : restructuration entre les PR 30 et 35 (entre Rodès et Vinça)

Sur les 5 kilomètres qui composent la section 3, le parti d'aménagement était initialement une succession des éléments suivants :

- la sécurisation et l'allongement des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça
- la dénivellation par passage supérieur du carrefour avec la RD 13E
- la suppression des accès directs au droit du lieu-dit « El Moli » et le

rétablissement par les voies communales existantes avec prolongement d'une voie communale

- la modification du carrefour avec la RD 13G (TAG et interdiction des mouvements Vinça>Prades)

Suite à l'enquête publique et conformément aux remarques du commissaire enquêteur, la modification du carrefour avec la RD 13G sera réalisée au travers de la création d'un giratoire.

#### - section 4 : carrefour avec la RD 25 (hors emprise DUP)

Pour l'intersection avec la RD 25 (à l'est de Marquixanes), l'opération correspond à la restructuration du carrefour, avec notamment une réduction de son emprise grâce à la suppression des voies de décélération et d'insertion. Le projet s'inscrit sur la plateforme routière actuelle et entraîne même sa réduction (désimperméabilisation des délaissés routiers non utilisés). De ce fait aucune acquisition foncière n'est nécessaire, d'où son absence du périmètre de la DUP.

D'autre part, ce projet très réduit ne génère aucun impact négatif sur l'environnement ; au contraire, la désimperméabilisation est positive en permettant de regagner des espaces de pleine terre (gain écologique et vis-à-vis des capacités du sol à infiltrer les eaux pluviales).

#### - section 5 : entrée ouest de Marquixanes (du PR 37+500 au PR 28+500)

À l'ouest de Marquixanes, la solution retenue est la création d'un créneau de dépassement pour le sens Ille-sur-Têt vers Prades.

Cela implique la suppression des accès directs sur la RN 116, qui seront rétablis par des contre-allées.

#### - section 6 : entrée de Prades et carrefour avec la RD 24

Enfin, pour le secteur le plus à l'ouest, l'aménagement retenu concerne 2 opérations qui sont menées conjointement :

- la création d'un créneau de dépassement à l'est de Prades, pour le sens Prades vers Ille-sur-Têt
- la modification de la géométrie du carrefour avec la RD 24 (commune d'Eus) avec la création de voies de desserte

## II - Caractère d'utilité publique

L'objectif principal poursuivi par l'État pour l'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades est l'augmentation du niveau de service de l'infrastructure pour accompagner dans les meilleures conditions l'écoulement du trafic dense présent sur cette section. Cet objectif principal se décline en 3 objectifs secondaires :

- amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers de l'infrastructure ;
- fiabilisation des temps de parcours ;
- amélioration de la prise en compte de l'environnement.

Au regard de ces objectifs, le projet d'aménagements ponctuels de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades, dont les études socio-économiques établissent le bénéfice actualisé à 2 euros par euro investi et estiment la valeur actualisée nette pour la collectivité à 40,38 M€ en 2021, revêt indéniablement un caractère d'utilité publique.

Les inconvénients de cet aménagement n'apparaissent pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente. En effet, les choix de conception témoignent d'une volonté de réduire au maximum les effets négatifs du projet. En particulier, le choix d'aménagement en place d'un itinéraire existant contribue pleinement à cet objectif. La variante préférentielle retenue correspond à une solution de moindre impact humain et environnemental. En outre, de nombreuses mesures visent à favoriser l'insertion du projet dans son environnement (détaillées dans l'annexe n°2 de l'arrêté).

#### - Concernant les conditions de déplacement

Dans la vallée de la Têt, il n'existe pas d'itinéraire alternatif à la RN 116 présentant un itinéraire bis attractif lorsque les temps de parcours sont allongés. Ainsi, même en cas de temps de trajet dégradés, les véhicules continuent à emprunter la RN 116.

Le projet, en augmentant les capacités de dépassement, permettra un meilleur écoulement des trafics par une fiabilisation des temps de parcours.

La mise en service du projet permet des gains de temps grâce, notamment, à la mise en service des créneaux de dépassement. Ces créneaux concernent les sections 3 (665 m dans un sens et 846 m dans l'autre), 5 (457 m dans le sens Ille-sur-Têt vers Prades) et 6 (479 m dans le sens Prades vers Ille-sur-Têt).

Pour chaque créneau de dépassement créé, on estime que 75 % des usagers vont gagner 1 s tous les 200 m.

La valorisation des gains de temps sur la durée du projet est évaluée à **5,8 millions d'euros**.

#### - Concernant la sécurité routière

Les aménagements visent à sécuriser les secteurs accidentogènes :

- modifications des carrefours dangereux (avec les RD 16, RD 13 g, RD 13e, RD 25, RD 24)
- limitation des accès directs et amélioration des conditions de déplacement des agriculteurs qui empruntent la RN 116 actuellement
- allongement des créneaux de dépassement anormalement courts (et surprenants pour les usagers)
- création d'un créneau de dépassement en lieu et place d'une zone de dépassement autorisée accidentogène

La diminution du nombre d'accidents et du nombre de victimes permet un gain évalué, sur la période d'évaluation du projet, de **54,4 millions d'euros**.

#### - Concernant les enjeux environnementaux

L'analyse des différents thèmes environnementaux permet de faire ressortir les trois enjeux principaux du territoire traversé par la RN 116 :

- le milieu naturel : la vallée de la Têt constitue un corridor écologique important et fonctionnel. Les affluents de la Têt en rive droite sont également des éléments importants de la trame verte et bleue en connectant le piémont à la vallée. Les secteurs à enjeux sont principalement localisés autour des

traversées de cours d'eau à ripisylve dense et dans les secteurs de garrigue autour de Vinça (en dehors des secteurs agricoles intensifs) ;

- les eaux de surface et souterraines, d'un point de vue qualitatif et quantitatif :
  - les eaux souterraines constituent une ressource pour l'alimentation en eau potable, avec des forages proches de la RN116 actuelle et des nappes vulnérables ;
  - les eaux sont également une source pour l'irrigation des terres agricoles ;
  - le régime torrentiel des cours d'eau interceptés est à prendre en compte dans le dimensionnement des ouvrages de franchissement afin de ne pas aggraver le risque inondation (ce qui semble bien être le cas dans la situation actuelle) ;
  - enfin les cours d'eau constituent des corridors écologiques importants et, pour certains, l'habitat de la loutre qui est protégée.
- l'agriculture est dynamique dans la vallée de la Têt du fait de la spécialisation sur l'arboriculture, des investissements réalisés (irrigation, lutte contre le gel) et des gages de reconnaissance via l'AOC. L'activité arboricole façonne le paysage et rythme de fil des saisons.

Ces enjeux sont traduits en objectifs d'aménagement à atteindre :

- évitement et protection des milieux naturels à enjeux (ripisylves, garrigues) ;
- maintien des corridors écologique fonctionnels (ripisylve) ;
- protection de la ressource aquatique par mis en place d'un système d'assainissement de la plate-forme routière, avec étanchéification localement ;
- maintien de l'écoulement des eaux (pas d'aggravation du risque inondation) et du fonctionnement écologique des cours d'eau ;
- maintien voire l'amélioration des conditions d'exploitation pour l'activité agricole (continuité du réseau d'irrigation et des cheminements agricoles, effets d'emprise à limiter).

L'étude d'impact du projet routier démontre que ces objectifs sont atteints, moyennant la mise en place de mesures ERC.

### **III – Suites apportées à l'issue de l'enquête**

#### **a) Le déroulement de l'enquête publique**

L'enquête publique environnementale unique, ouverte sur le fondement de l'article L. 123-6 du Code de l'environnement en vigueur, portait notamment sur :

- l'utilité publique des aménagements ponctuels de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó avec le projet
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Rodès

Le dossier d'enquête publique comportait les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes requises initialement, dont, pour ce qui relève de la présente décision :

- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des aménagements ponctuels de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades constitué conformément à l'article R. 123-8 du Code de l'environnement et l'article R. 112-4 du Code de l'expropriation

- le dossier d'enquête préalable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó avec le projet constitué en application des dispositions en vigueur de l'article L. 153-54 et suivants du Code de l'urbanisme
- le dossier d'enquête préalable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Rodès avec le projet constitué en application des dispositions en vigueur de l'article L. 153-54 et suivants du Code de l'urbanisme

L'enquête s'est déroulée durant 31 jours consécutifs du 28 février 2022 à 8H au 30 mars 2022 à 17H inclus, en mairie de Prades, siège de l'enquête, ainsi que dans les mairies de Vinça, Bouleternère et en sous-préfecture de Prades. Le dossier d'enquête a pu être consulté par le public dans tous ces lieux, ainsi que sur le site internet des services de l'État dans les Pyrénées-Orientales à l'adresse suivante : [www.pyrenees-orientales.gouv.fr](http://www.pyrenees-orientales.gouv.fr) rubrique publications/enquêtes publiques et autres procédures.

L'avis d'ouverture d'enquête a été publié dans *L'Indépendant* (éditions du 10 février 2022 et du 2 mars 2022) et *La Semaine du Roussillon* (éditions du 10 février 2022 et du 2 mars 2022) et affiché en mairies de Prades, Vinça, Bouleternère et en sous-préfecture de Prades au plus tard 15 jours avant le début de l'enquête ainsi que sur le site du projet.

Le public a été en mesure de consigner ses observations sur les registres d'enquête déposés dans les mairies précitées, et à la sous-préfecture de Prades, et de rencontrer, lors des sept permanences, le commissaire enquêteur désigné le 21 décembre 2021 par le tribunal administratif de Montpellier, et de leur adresser un courrier postal. Par ailleurs, il a pu, pendant l'enquête, formuler ses observations par courriel transmis aux membres de la commission à l'adresse suivante : [pref-amenagementrn116illesprades@pyrenees-orientales.gouv.fr](mailto:pref-amenagementrn116illesprades@pyrenees-orientales.gouv.fr)

#### **b) Le rapport du commissaire enquêteur :**

Le commissaire enquêteur a rendu ses conclusions motivées en date du 10 mai 2022 dans lesquelles il émet :

- un avis favorable concernant l'utilité publique du projet avec deux réserves :
  - Réserve n° 1 – Les mesures ERC devront obligatoirement être prises en compte par mention à l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publiques.*
  - Réserve n° 2 – Prendre en compte la réalisation du circuit mode doux, conformément aux préceptes de la nouvelle loi sur les mobilités.*
    - 1° – *Dans le cadre de l'enquête relative à l'autorisation environnementale.*
    - 2° – *Dans le cadre du montage d'opération afin de définir et mettre en œuvre les meilleures voies et moyens d'y parvenir, relevant de la maîtrise d'ouvrage.*
- un avis favorable sans réserve concernant la mise en compatibilité du PLUi de Conflent Canigó et du PLU de la commune de Rodès.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur restera déposée pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, à la préfecture des Pyrénées-Orientales, à la sous-préfecture de Prades et en mairies de Prades, Vinça, Bouleternère, Ille-sur-Têt, Rodès, Marquixanes et Eus.

Pendant le même délai, le rapport et les conclusions peuvent être consultés sur le site Internet des services de l'État [www.pyrenees-orientales.gouv.fr](http://www.pyrenees-orientales.gouv.fr) rubrique publications/enquêtes publiques et autres procédures.

Enfin, les personnes intéressées peuvent obtenir communication du rapport et des conclusions en s'adressant au préfet des Pyrénées-Orientales – Direction des collectivités et de la légalité – Bureau du contrôle de légalité de l'urbanisme et de l'environnement – 24 quai Sadi Carnot – 66 000 Perpignan.

### **c) Éléments apportés par le maître d'ouvrage suite à l'enquête publique :**

Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations formulées pendant l'enquête publique, le maître d'ouvrage s'est engagé à revoir le parti d'aménagement du carrefour entre la RN 116 et la RD 13G, pour remplacer l'aménagement initialement prévu en carrefour en T par un aménagement en carrefour giratoire.

Le maître d'ouvrage s'engage à ce que cette nouvelle configuration soit celle prise en compte pour la poursuite des études techniques.

La modification de cet aménagement répond aux principales préoccupations exprimées sur ce carrefour par le public d'une part, en permettant l'ensemble des mouvements et en évitant le report de trafic vers le RD 13E via Vinça, d'autre part, en facilitant l'insertion, en toute sécurité, des usagers en provenance de Vinça sur la RN 116.

**Dans son rapport du 10 mai 2022**, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable avec deux réserves à la déclaration d'utilité publique du projet.

La réserve n° 1 concerne la prise en compte obligatoire des mesures ERC (Éviter Réduire Compenser) dans l'arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique du projet.

**La levée de cette réserve est assurée en intégrant à l'arrêté préfectoral un document relatif aux mesures et caractéristiques destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites et précisant également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine du projet concerné.**

La réserve n° 2 concerne la prise en compte de la réalisation du circuit mode doux, conformément aux dispositions de la nouvelle loi sur les mobilités d'une part, dans le cadre de l'enquête relative à l'autorisation environnementale, d'autre part, dans le cadre du montage d'opération afin de définir et mettre en œuvre les meilleures voies et moyens d'y parvenir, relevant de la maîtrise d'ouvrage.

**La levée de cette réserve est assurée par l'engagement du maître d'ouvrage à prendre en compte la réalisation de l'itinéraire cyclable qui accompagnera le projet :**

- dans le cadre de ses études de conception détaillée afin de déterminer les solutions techniques qui permettront d'assurer la continuité du circuit mode doux entre Ille-sur-Têt et Prades ;

- dans le cadre des procédures administratives nécessaires à l'autorisation du projet, en précisant les incidences environnementales associées à cet itinéraire cyclable.

Ce travail sera conduit en lien étroit avec les collectivités compétentes dans le domaine.

#### **IV – La déclaration de projet du maître d'ouvrage :**

Conformément à l'article L.122-1 du Code de l'expropriation, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet lorsque l'expropriation est poursuivie au profit de l'État.

#### **En conséquence,**

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée conformément à la réglementation ;

Considérant que l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, compétente en matière d'environnement, joints au dossier d'enquête ont fait l'objet d'une publicité suffisante ;

Considérant le rapport, les conclusions et avis favorable avec deux réserves à la DUP du commissaire enquêteur ;

Considérant que le public et les collectivités ont pu s'exprimer afin d'apporter soit leur contribution, soit faire part de leurs remarques, voire leur opposition au projet ;

Considérant que les observations et contributions du public et des personnes publiques ont été transcrites par le commissaire enquêteur dans un procès-verbal de synthèse qui a été transmis et commenté par ce dernier au maître d'ouvrage ;

Considérant que suite à l'enquête publique le maître d'ouvrage s'est engagé à :

- revoir le parti d'aménagement du carrefour entre la RN 116 et la RD 13G, pour remplacer l'aménagement initialement prévu en carrefour en T par un aménagement en carrefour giratoire :
  - Le maître d'ouvrage s'engage à ce que cette nouvelle configuration soit celle prise en compte pour la poursuite des études techniques ;
  - **La modification de cet aménagement répond aux principales préoccupations exprimées sur ce carrefour par le public d'une part, en permettant l'ensemble des mouvements et en évitant le report de trafic vers le RD 13E via Vinça, d'autre part, en facilitant l'insertion, en toute sécurité, des usagers en provenance de Vinça sur la RN 116.**
  
- intégrer à l'arrêté préfectoral un document relatif aux mesures et caractéristiques destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites et précisant également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine du projet concerné ;

- prendre en compte la réalisation de l'itinéraire cyclable qui accompagnera le projet :
- dans le cadre de ses études de conception détaillée afin de déterminer les solutions techniques qui permettront d'assurer la continuité du circuit mode doux entre Ille-sur-Têt et Prades ;
  - dans le cadre des procédures administratives nécessaires à l'autorisation du projet, en précisant les incidences environnementales associées à cet itinéraire cyclable.
  - Ce travail sera conduit en lien avec les collectivités compétentes dans le domaine.

Considérant que le projet vise à fluidifier le trafic de la RN 116 par la mise en place de créneaux de dépassements, à améliorer les temps de parcours sur l'itinéraire, à améliorer la sécurité routière notamment par la modification des carrefours dangereux et la limitation des accès directs ;

Considérant que le projet n'impactera pas l'environnement dans la mesure où les mesures compensatoires viendront compenser les effets notables révélés par l'étude d'impact ;

Considérant que les acquisitions foncières nécessaires au projet sont relativement réduites et ne concernent que les abords immédiats de la RN 116 nécessaires à l'élargissement de la plateforme (créneaux nouveaux) et les emprises des contre-allées pour la desserte sécurisée des riverains ;

Considérant la régularité de l'examen conjoint des personnes associées prévu à l'article L. 153-54 du Code de l'urbanisme ;

Considérant que les mesures de mise en compatibilité du PLUi de Conflent Canigó et du PLU de la commune de Rodès sont nécessaires à la réalisation du projet ;

Considérant l'avis favorable de la commission d'enquête à la mise en compatibilité du PLUi de Conflent Canigó et du PLU de la commune de Rodès ;

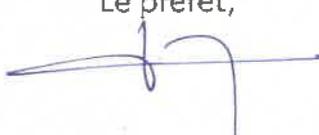
Considérant la délibération du 30 juin 2022 du conseil communautaire de la communauté de communes Conflent-Canigó donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du PLUi Conflent Canigó avec le projet intégrant les aménagements modifiés à la suite de l'enquête publique ;

Considérant que les atteintes à la propriété ou aux intérêts généraux d'ordre environnemental, social ou économique ne sont pas excessives eu égard à l'intérêt que présente l'opération ;

**Le caractère d'utilité publique du projet d'aménagements ponctuels de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades est justifié.**

VU pour être annexé à l'arrêté préfectoral  
n°PREF/DCL/BCLUE/2022.272 - 001

*du*  
**29 SEP. 2022**

Le préfet,  
  
**Rodrigue FURCY**





**PRÉFET  
DES PYRÉNÉES-  
ORIENTALES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Annexe 2

Mesures et caractéristiques destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites et précisant également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine du projet d'aménagements ponctuels de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades, portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Rodès et du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó sur les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades

La production du présent document est requise par l'article L. 122-1-1 du Code de l'environnement.

Ce document n'a pas pour objet de se substituer au dossier d'enquête publique, à l'étude d'impact et à l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement qui seuls justifient de manière exhaustive les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement dont il est prévu la mise en œuvre.

Le Conseil Général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), autorité environnementale compétente pour ce projet, a émis un avis délibéré adopté lors de la séance du 13 janvier 2022 sur le dossier présentant le projet et sur l'étude d'impact.

L'avis de l'autorité environnementale était joint au dossier mis à disposition du public pendant l'enquête ainsi que la réponse du maître d'ouvrage.

Sans préjudice de l'application des réglementations et polices particulières opposables à l'opération, le maître d'ouvrage sera tenu de mettre en œuvre les mesures de réduction des incidences potentielles du projet sur l'environnement et le dispositif

de suivi associé ci-dessous, synthétisées sous forme de tableaux. Elles sont présentées par thématique, en distinguant la phase de travaux de la phase d'exploitation et spécifiant le type de mesure :

- **les mesures d'évitement (E)** : il s'agit des mesures qui modifient un projet afin de supprimer un impact négatif identifié que ce projet est susceptible d'engendrer. Les mesures d'évitement sont ainsi les seules mesures qui n'ont pas d'impact sur les entités considérées, celles-ci étant laissées en l'état.
- **les mesures de réduction (R)** : il s'agit des mesures définies après l'évitement et visant à réduire les impacts négatifs permanents ou temporaires d'un projet sur l'environnement, en phase chantier ou en phase exploitation. La mesure de réduction peut avoir plusieurs effets sur l'impact identifié. Elle peut agir en diminuant soit la durée de cet impact, soit son intensité, soit son étendue, soit la combinaison de plusieurs de ces éléments, ceci en mobilisant les meilleures techniques disponibles (moindre impact à un coût raisonnable). Toutes les catégories d'impact sont concernées : impacts directs, indirect, permanent, temporaire et cumulé. Les mesures de réduction liées à la phase chantier ne portent pas uniquement sur des impacts temporaires ; des impacts permanents peuvent également être concernés. Les mesures de réduction sont mises en place au niveau de l'emprise du projet, plan ou programme ou à sa proximité immédiate.
- **les mesures de compensation (C)** : les mesures compensatoires ont pour objet d'apporter une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits. Elles sont mises en oeuvre en priorité sur le site endommagé ou à proximité de celui-ci afin de garantir sa fonctionnalité de manière pérenne. Elles doivent permettre de conserver globalement et, si possible, d'améliorer la qualité environnementale des milieux. La loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ajoute la notion de l'équivalence écologique avec la nécessité de « compenser dans le respect de leur équivalence écologique » et la notion d'« objectif d'absence de perte nette voire de gain de biodiversité ».
- **les mesures d'accompagnement (A)** : ce sont les mesures qui ne s'inscrivent pas dans un cadre réglementaire ou législatif obligatoire. Elles peuvent être proposées en complément des mesures compensatoires, de mesures d'évitement et de réduction, pour renforcer leur pertinence et leur efficacité.

Les principales mesures en faveur de l'environnement sont exposées ci-après, dans une synthèse des impacts et mesures génériques, organisée par section.

# 1 – Mesures génériques

EN PHASE CHANTIER				
THEME	IMPACTS	TYPE	MESURES	IMPACTS RELUCTUELS
Sol	Chantier défectaire en matériaux pour les sections 5 et 6 : nécessité de 15 000 m³ de matériaux pour la création des crêtiaux de déplacement (3 <sup>ème</sup> voie) entre Marquixanes et Prades	R	Réalisation des déblais issus de la déviation de Marquixanes Sinon, recours aux carrières les plus proches	FAIBLE
		R	Mise en place de mesures classiques de protection des eaux de surface, sol et eaux souterraines (enfouissement des bidons d'huile usagés, création de fossés autour des zones de stationnement, construction d'un bassin de décantation pour recueillir les eaux du chantier...)	NULL
Eaux superficielles et souterraines	Risque de dégradation des cours d'eau (morphologie, écologie)	E	Interruption des travaux dans le lit mineur des cours d'eau, évitement des travaux sur les berges à l'exception du défrichage [ouvrages d'art agrandis vers l'aval avec utilisation de cuîtes perchées]	FAIBLE
		E/R	Mesures classiques de prévention du risque incendie sur chantier : emprises chantier défrêché et débroussaillément si besoin autour, interdiction de stockage de produits inflammables... Utilisation d'engins aux normes actuelles	FAIBLE
Risques naturels	Augmentation du risque incendie	E/R	Mesures d'économies de transport sur le chantier (ex : remplissage des déblais de la déviation de Marquixanes sur la section Marquixanes-Prades)	FAIBLE
Qualité de l'air	Emissions de GES par les engins de chantier	R	MED1 : Evitement d'un fossé accueillant l'agrion de Mercure et d'autres espèces de zones humides	FAIBLE à MODERE
		R	MED2 : Préservation des alignements de platanes, grêes arboricoles des Chiroptères MR 02 : Intermittence d'un dirloptérologue avant destruction des grêes potentils arboricoles et en bâtis MR 04 : Végétalisation de la zone de projet et reconstruction de la ripisylve du Lisou MR 05 : Préservation du lit mineur, de la végétation et de la faune associées sur les 3 élargissements de ponts MR 06 : Inspection par un expert écologue des ripisylves impactées par les élargissements de ponts avant défrichage pour évitement d'impacts sur la loure d'Europe	FAIBLE à MODERE
Milieu naturel	Risque de destruction d'espèces animales, d'habitats naturels ou d'habitats d'espèces Impacts non significatifs sur les sites N2000	R	MED1 : Evitement d'un fossé accueillant l'agrion de Mercure et d'autres espèces de zones humides	FAIBLE à MODERE
		R	MED2 : Préservation des alignements de platanes, grêes arboricoles des Chiroptères MR 02 : Intermittence d'un dirloptérologue avant destruction des grêes potentils arboricoles et en bâtis MR 04 : Végétalisation de la zone de projet et reconstruction de la ripisylve du Lisou MR 05 : Préservation du lit mineur, de la végétation et de la faune associées sur les 3 élargissements de ponts MR 06 : Inspection par un expert écologue des ripisylves impactées par les élargissements de ponts avant défrichage pour évitement d'impacts sur la loure d'Europe	FAIBLE à MODERE
Milieu naturel	Dérangement des espèces : Risque de modification du fonctionnement de l'écosystème (isolation de population, rupture de corridors écologiques,	R	MED1 : Adaptation du calendrier des travaux	FAIBLE
		R	MR 03 : Limitation de la prolifération des espèces invasives MR 04 : Végétalisation de la zone de projet et reconstruction de la ripisylve du Lisou MR 07 : Conservation et dépôt des troncs coupés, ou gros réservoirs de coupe, pour conserver des habitats favorables aux coléoptères saproxyliques MA 01 : Solmi de chantier	FAIBLE à MODERE

Trafic	Altération des conditions de circulation Augmentation du trafic poids-lourds	R	Signalétique chantier, partage de la voirie entre chantier et circulation	FAIBLE
Cadre de vie	Altération du cadre de vie des riverains du chantier : nuisances sonores, visuelles, poussières...	R	Définition préalable des emprises du chantier et réduction des emprises au strict minimum nécessaire Limitation du bruit des travaux (horaires travaux, engins homologués) Protection des installations de stockage de matériaux, transport des déblais en bennes bâchées et arrosage régulier du chantier en période sèche	FAIBLE
Agriculture	Occupation partielle ou totale de parcelles agricoles pour des dépôts de matériaux provisoires Interruption ou modification de dessertes agricoles Coupures d'éventuels réseaux de drainage et d'irrigation Projections de poussières	E R	Définition préalable des emprises du chantier et réduction des emprises au strict minimum nécessaire Mise en défens des cultures à forte valeur ajoutée (vergers) Maintenance des circulations agricoles par l'aménagement d'itinéraires alternatifs Déviation et raccordement des réseaux d'irrigation avant les travaux Limitation des émissions de poussières (arrosage, limitation des travaux par grand vent, bâchage des camions, vitesse limitée) Mise en place d'itinéraires de substitution (et d'une signalisation adaptée) pour accéder aux commerces	FAIBLE
Paysage et patrimoine	Diminution de la fréquentation des commerces (accès modifiés, temps de parcours rallongés) Nuisances visuelles temporaires dues aux activités de chantier Risque de découverte fortuite de vestiges archéologiques	R	Evitement des éléments structurants du paysage : haies, boisements et vergers Arrêt du chantier et déclaration immédiate aux autorités	FAIBLE

MILIEU PHYSIQUE	IMPACTS	MESURES	IMPACTS REELTUELS	
Climat	Pas d'impact significatif sur le climat de la zone concernée Risque de pollution chronique des eaux souterraines, notamment celles destinées à l'alimentation en eau potable		NUL	
Eaux superficielles et souterraines	Elargissement des franchissements de cours d'eau (ruisseau Ribes/Barto, Ravin du Roure, la Passère, le Uscou, le ruisseau de St Jacques) Augmentation des surfaces imperméabilisées pour la création des crènevoux de dépassement (3 <sup>ème</sup> voie) Risque de pollution accidentelle des eaux superficielles et souterraines	R R R R R	A proximité des captages AEP, étanchéification des fossés enherbés et rejet des eaux de ruissellement dans le milieu naturel hors périmètre de protection des captages AEP. Sur les sections 3, 5 et 6, mise en place d'un assainissement de la plate-forme routière avec régime séparatif : suppression des rejets dans les canaux d'irrigation Maintenance des écoulements naturels par élargissement vers l'aval avec maintien du gabarit hydraulique Création de bassins de rétention avec biefs de confinement Dispositifs de retenue des pollutions accidentelles aux points bas (biefs de confinement)	PEU
Risques naturels	Modification de la zone d'expansion des crues de la Têt pouvant avoir une incidence sur le risque inondation (remblais dans le lit majeur de la Têt ?)	E/R	Etude hydraulique pour définir la zone d'expansion des crues de la Têt Adaptation du projet pour prendre en compte ce risque si besoin, dans l'objectif de ne pas aggraver le risque pour les biens et les personnes	NUL à FAIBLE

EN PHASE EXPLOITATION

Milieu naturel	Risque de destruction d'espèces animales, d'habitats naturels ou d'habitats d'espèces	R	MIR 07 : Conservation et dépôt des troncs coupés, ou gros rémanents de coupe, pour conserver des habitats favorables aux coléoptères saproxyliques MR 08 : Réduire les risques de mortalité par chute dans les éléments creux MA 02 : Intervention d'un chirurgien lors des opérations d'entretien des ouvrages d'art MA 03 : Encadrement des interventions d'entretien des arbres de haut jet MA 04 : Mise en place d'abris à Oligopères	FAIBLE
Agriculture	Effet d'emprise sur le foncier agricole de 2,2ha	E	Amenagement routier au plus près du tracé existant afin de limiter les effets d'emprise et de destruction sur les parcelles agricoles Achat du foncier agricole Rétablissement des accès par les contre-allées	FAIBLE
Ambiance sonore	Suppression des accès directs aux parcelles depuis la RN générant un risque d'alignement de parcoures via les contre-allées créées Pas d'accroissement significatif des niveaux sonores nécessitant des protections acoustiques (pas d'augmentation des nuisances sonores supérieure à 2dB(A)) 8 bâtiments à usage d'habitation sont en Point Noir de Bruit (PNB)	R	Les 8 PNB font l'objet d'une mesure d'isolation de façade	POSITIVE
Qualité de l'air	Augmentation des émissions de polluants de 149t par rapport à la situation de référence		Plantations en bord de routes (haies, ripisylves, garrigues, renaturation de délaissés routiers) Limitation de l'artificialisation des sols au strict nécessaire	FAIBLE
Patrimoine	Pas de modification de l'emprise routière dans les périmètres de protection de monuments historiques : pas d'impacts Peu d'impact (voire aucun) pour les sections 1, 2 et 4	E	Optimisation du tracé routier au niveau du terrain naturel pour éviter les déblais/remblais Entretien de boisements et de haies (en : préservation de l'alignement de platanes en entrée Est de Prades) Scarification des délaissés routiers et enherbement (diminution de l'artificialisation des sols) Plantations denses à proximité des rivières et des cours d'eau (restauration de ripisylve) Etude architecturale de l'ouvrage routier de rétablissement de la RD 13E à Vença	NUL
Paysage	Modification des perceptions paysagères : - élargissement de la voie dans les sections 5 et 6 - création d'un ouvrage supérieur au-dessus de la RN116 pour la déhivellation du carrefour avec la RD13E - quelques défrichements ponctuels	R		FAIBLE

## 2 – Mesures localisées par section

### Section 1 – Bouleternère

Rappel de l'aménagement :

- Suppression des accès directs à la RN116 et création de contre-allées
- Création de voies de desserte agricole

Principaux impacts	Niveau d'impact	Mesures correctives (ERC)	Impact final	Type
Fermeture des accès directs depuis la plate-forme routière		Scarification des anciennes chaussées et enherbement des accotements Gain de sécurité routière	Positif	R
Artificialisation nouvelle par création de voies de desserte agricole		Récupération des eaux de ruissellement dans un fossé enherbé	Aucun	R
Emprise sur du foncier agricole pour les voies de rétablissement		Achat du terrain	Faible	E/R
Interceptions de canaux d'irrigation dont le rec de Corbera (canal d'irrigation important)		Rétablissement par des ouvrages hydrauliques	Aucun	R
Gîte arboricole pour les Chiroptères intersecté par une desserte locale		Intervention d'un chiroptérologue avant coupe des arbres	Faible	R
Perturbation faible du cours d'eau exploité par l'agrion de Mercure en raison de la création de la desserte agricole		Mesure d'évitement appliquée	Aucun	E

## Section 2 – Rodès

Rappel de l'aménagement : Modification du carrefour actuel RN116-RD16 (accès à Rodès) en carrefour giratoire

Principaux impacts	Niveau d'impact	Mesures correctives (ERC)	Impact final	Type
Réduction de l'emprise routière		Désimperméabilisation des sols : scarification de la couche bitumineuse, apport de terre végétale si besoin, ensemencement (mélange herbacé)	Positif	R
Modification des perceptions visuelles		Aménagement paysager du futur giratoire (plantations)	Positif	R

### Section 3 – Rodès à Vinça

#### Rappel de l'aménagement :

- Sécurisation et allongement des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça
- Dénivellation par passage supérieur du carrefour avec la RD13E (création d'un rond-point et d'un carrefour en T)
- Suppression des accès direct au droit du lieu-dit « El Moli », et rétablissement par les voies communales existantes avec prolongement d'une voie communale

Principaux impacts	Niveau d'impact	Mesures correctives (ERC)	Impact final	Type
Environ 1 500 m <sup>2</sup> d'emprise sur les abords routiers pour l'élargissement de la plate-forme routière		Évitement des secteurs à enjeux écologiques (lichen) et optimisation du tracé pour limiter l'effet d'emprise Enherbement des accotements et replantation des haies supprimées	Aucun	E/R
Fermeture des accès directs depuis la plate-forme routière		Scarification des anciennes chaussées et enherbement des accotements Gain de sécurité routière mais allongement des temps de parcours des habitants d'El Moli	Positif	R
Création d'un assainissement routier de la RN116		Récupération des eaux de ruissellement et stockage avant rejet dans le milieu naturel hors périmètre de captage AEP Dispositif de retenue des pollutions accidentelles	Positif	R
Passage en limite sud du périmètre de captage AEP du forage de St Pierre		Fossés enherbés étanchéifiés dans le périmètre de protection du captage	Positif	R
Perte d'habitat ou altération pour plusieurs espèces animales (psammodrome algire, serin cini, verdier d'Europe, fauvette mélanocéphale, sauterelle des sables et sauterelle du kermès)		Restauration des milieux suite aux travaux (garrigue, haies...)	Faible	R
Interception du périmètre d'un MH		Traitement paysager des abords routiers : maintien de la trame arborée qui fait écran	Aucun	E
Risque de découverte fortuite de vestiges archéologiques		Arrêt du chantier et déclaration immédiate aux autorités	Faible	R

#### Section 4 – Vinça

Rappel de l'aménagement : Modification du carrefour RN116-RD25

Principaux impacts	Niveau d'impact	Mesures correctives (ERC)	Impact final	Type
Réduction de l'emprise routière		Désimpermeabilisation des sols : scarification de la couche bitumineuse, apport de terre végétale si besoin, ensemencement (mélange herbacé)	Positif	R

#### Déviations de Marquixanes (pour information)

Rappel de l'aménagement :

- voie bidirectionnelle sur une longueur de 1,7 km, passant au nord de Marquixanes, entre le village et la Têt, qui se raccorde à la RN116 existante en entrée Ouest (l'accès Est à l'ancienne RN étant coupé),
- carrefour giratoire principal en entrée Ouest
- maintien de la RD35a en place : la RD passera au-dessus de la future déviation pour la desserte locale et les modes doux (ouvrage d'art),
- franchissement en passage supérieur du Correc de la Coma d'Espira (ouvrage d'art), franchissement en passage inférieur de la ligne ferroviaire Perpignan – Villefranche (ouvrage d'art), rétablissements des voies et accès secondaires.

Principaux impacts	Niveau d'impact	Mesures correctives (ERC)	Impact final	Type
Emprise sur des parcelles agricoles au nord du village (6,5 ha)		Optimisation du tracé pour limiter les effets d'emprise et de déstructuration sur le parcellaire agricole Achat du foncier agricole Modèles paysagers de talus pour maintenir une activité agricole viable	Nul à faible	E/R
Emprise routière nouvelle en zones inondables de la Têt et de la Coma d'Espira		Évitement des zones inondables Large franchissement de la Coma d'Espira sans effet sur la crue centennale Risque d'embâcles dans le lit majeur n'aggravant pas le risque pour les biens et les personnes	Nul à faible	E/R
Imperméabilisation nouvelle Pollution des eaux superficielles et souterraines		Récupération des eaux de ruissellement sur la plate-forme routière et dépollution avant rejet dans le milieu naturel (bassins de rétention multifonction) Dispositif de retenue des pollutions accidentelles	Positif	R
Franchissement du Correc de la Coma d'Espira : coupe de la ripisylve aux abords de l'OA Coupure du corridor écologique		Inspection avant travaux de la portion de ripisylve à défricher (précaution pour la loutre d'Europe) Restauration des milieux suite aux travaux (ripisylve, haies...)	Faible	R
Nuisances sonores nouvelles		Mise en place d'un écran acoustique pour 5 habitations et isolation de façade pour 2 autres Amélioration nette pour les habitations (37 unités) en traversée du village	Positif	R
Modification des perceptions paysagères		Traitement paysager des abords routiers : restauration de la trame arborée pour faire écran, modèles paysagers de parcelles restituées à l'agriculture Traitement paysager des bassins de rétention Épaississement des trames végétales (ripisylve et le long de la déviation)	Positif	R
Déplacements		Rétablissement des accès : entrée du village côté ouest et rétablissements de la RD35a	Faible	R
Cadre de vie		Amélioration du cadre de vie en traversée de village (gain en sécurité routière et ambiance sonore) Démolition de 3 bâtiments au moins sous l'emprise routière	Positif	R

## Section 5 – Marquixanes à Eus

### Rappel de l'aménagement :

- Création d'un créneau de dépassement à l'ouest de Marquixanes (sens Ille-sur-Têt > Prades),
- Suppression des accès directs et création de contre-allées

Principaux impacts	Niveau d'impact	Mesures correctives (ERC)	Impact final	Type
Emprise sur les parcelles agricoles au nord de la RN actuelle pour l'élargissement de la plate-forme routière à 3 voies et création de voies de rétablissement (environ 6200m <sup>2</sup> )		Optimisation du tracé pour limiter l'effet d'emprise et de destruction sur le parcellaire agricole Achat du foncier agricole Utilisation si possible des matériaux géologiques issus de la déviation de Marquixanes Remblais importants : enherbement des remblais dès que possible et plantation en pied de talus	Nul à faible	E/R
Fermeture des accès directs depuis la plate-forme routière et création de voies de rétablissement		Scarification des anciens accès et enherbement des accotements Gain de sécurité routière	Positif	R
Emprise routière nouvelle potentiellement en zone inondable de la Têt		Etude hydraulique pour définir la zone d'expansion des crues de la Têt Adaptation du projet pour prendre en compte ce risque si besoin, dans l'objectif de ne pas aggraver le risque pour les biens et les personnes	Nul à faible	R
Création d'un assainissement routier de la RN116		Récupération des eaux de ruissellement et stockage avant rejet dans le milieu naturel hors réseau d'irrigation Dispositif de retenue des pollutions accidentelles	Positif	R
Élargissement du pont du ravin de Roure : coupe de la ripisylve aux abords de l'OH à agrandir		Inspection avant travaux de la portion de ripisylve à défricher (précaution pour la loutre d'Europe) et de l'ouvrage d'art pour les Chiroptères.	Faible	R
Destruction d'alignements de cyprès induisant la destruction de 2 sites de nidification du serin cini		Restauration des milieux suite aux travaux (ripisylve, haies...)		
Modification des perceptions paysagères		Traitement paysager des abords routiers : restauration de la trame arborée qui fait écran	Faible	R

## **Section 6 – Eus à Prades**

Rappel de l'aménagement :

- Création d'un créneau de dépassement à l'est de Prades (sens Prades > Ille-sur-Têt),
- Suppression des accès directs et création de contre-allées (environ 2000 m linéaire de création de voies de rétablissement)
- Modification de la géométrie du carrefour RN116-RD24 à Eus et création de voies de desserte des riverains et des parcelles agricoles

Principaux impacts	Niveau d'impact	Mesures correctives (ERC)	Impact final	Type
Emprise sur les parcelles agricoles au nord de la RN actuelle pour l'élargissement de la plate-forme routière à 3 voies et création de voies de rétablissement (environ 15 000 m <sup>2</sup> )		Optimisation du tracé pour limiter l'effet d'emprise et de destruction sur le parcellaire agricole Achat du foncier agricole Utilisation si possible des matériaux géologiques issus de la déviation de Marquixanes Remblais importants : enherbement des remblais dès que possible et plantation en pied de talus	Nul à faible	E/R
Fermeture des accès directs depuis la plate-forme routière et création de voies de rétablissement		Scarification des anciens accès et enherbement des accotements Gain de sécurité routière	Positif	R
Création d'un assainissement routier de la RN116		Récupération des eaux de ruissellement et stockage avant rejet dans le milieu naturel hors réseau d'irrigation Dispositif de retenue des pollutions accidentelles	Positif	R
Suppression de plusieurs gîtes arboricoles potentiels pour les Chiroptères et perturbation de plusieurs abris possibles en ouvrage d'art Élargissement du pont sur le Liscou et le ravin de St-Jacques avec suppression d'une petite portion de ripisylve Perturbation d'un espace favorable aux reptiles et au coloptéryx hémorroïdal au niveau de l'intersection avec la RD24 et de la desserte associée créée. Traversée ponctuelle de quelques espaces boisés, consommation d'espaces principalement sur des vergers. Perturbation de quelques espèces d'oiseaux communes nichant sur les alignements d'arbres et secteurs boisés, et de Chiroptères utilisant certains alignements détruits en chasse et transit.		Préservation (mesure d'évitement) des alignements de platanes très favorables aux Chiroptères. Inspection avant travaux : de la portion de ripisylve à défricher (précaution pour la loutre d'Europe) des ouvrages d'art et alignements d'arbres pour les Chiroptères. Restauration des milieux suite aux travaux (ripisylves, haies...) par plantation d'espèces adaptées, permettant leur recolonisation.	Faible	E/R
8 bâtiments à usage d'habitation sont en Point Noir de Bruit (PNB)		Les 8 PNB font l'objet d'une mesure d'isolation de façade	Positif	R
Modification des perceptions paysagères		Traitement paysager des abords routiers : restauration de la trame arborée qui fait écran avec épaissement des ripisylves	Faible	R

### 3 – Mesures ERC pour les effets cumulés

L'impact sur les espaces agricoles de la déviation de Marquixanes est à prendre en compte. En effet, les deux projets cumulent près de 9ha d'emprise sur des parcelles agricoles. À l'échelle de la vallée, ce n'est pas très significatif mais cela participe au déclin agricole. Si une procédure d'Aménagement Foncier devait être mise en place, il faudrait mutualiser cette procédure à l'échelle de la vallée, de Bouleternère à Prades afin d'envisager des mesures pertinentes à l'échelle de ce bassin agricole qui partage les mêmes besoins. Les mesures agricoles pourraient être des échanges parcellaires, la remise en culture de friches, l'aide à la reconversion, la création d'espace de vente directe mutualisé et qualitatif...

La déviation de Marquixanes étant excédentaire en déblais, il serait intéressant de récupérer le maximum de déblais de la déviation pour la création des créneaux de dépassement entre Marquixanes et Prades (sections 5 et 6). Cela permettrait de minimiser les impacts des deux projets vis-à-vis de la ressource en matériaux géologiques, de limiter l'émission de GES en phase travaux, et d'éviter le risque de contamination par espèces envahissantes.

Enfin, vis-à-vis du milieu naturel, les mesures prises pour la déviation de Marquixanes et celles des aménagements ponctuels de sécurité de la RN116 sont similaires et vont dans le sens d'une restauration voire d'un renforcement des éléments de la trame verte et bleue :

- restauration des ripisylves après travaux d'élargissement/franchissement des cours d'eau

- création de haies bocagères pour reconstituer les trames vertes et limiter le risque de collision en traversée de route (chiroptères)

Préalablement aux travaux, le passage d'écologues sur les sites à enjeux permettra la mise en défens des secteurs à enjeu.

Vis-à-vis du risque de pollution des eaux superficielles et souterraines, les travaux sont réalisés hors lit mineur des cours d'eau et la mise en place d'un assainissement de la plate-forme routière permet d'améliorer la situation actuelle vis-à-vis de la pollution chronique et accidentelle.

Enfin, l'insertion paysagère de l'infrastructure se fait en cohérence avec les milieux traversés : plantation d'espèces de la flore locale (garrigue, ripisylve), valorisation des entrées de ville, maintien des perceptions paysagères (vers le grand paysage, les villages...), utilisation des éléments structurels locaux comme les murets en pierre.

#### 4 – Mesures ERC vis-à-vis des émissions de GES

Pour la phase de chantier/conception, des pistes de réflexions peuvent être engagées pour diminuer la contribution des postes d'émissions les plus significatifs :

– Travaux préparatoires :

- o Limiter l'emprise sur les surfaces naturelles et agricoles lors de la construction ;
- o Renaturer les délaissés routiers et remblais, reboiser.

– Terrassements :

- o Revalorisation des déblais de manière à éviter le plus possible leur mise en décharge ;
- o Optimiser les mouvements de terre.

Enfin, de manière plus générale, différentes mesures de réduction peuvent être proposées en phase de chantier :

- Utilisation de matériaux avec un meilleur cycle de vie ;
- Réduction des distances de transport des matériaux ;
- Utilisation de process moins carbonés ;
- Limitation de la vitesse des engins ;
- Base vie basse consommation.

Certaines de ces actions peuvent être quantifiées afin d'estimer les quantités d'émissions de GES qui peuvent être évitées. Les actions présentées sont des pistes de travail et d'amélioration du projet, leur faisabilité reste tributaire des contraintes techniques du projet :

#### ✓ Limiter l'impact sur les surfaces boisées et sur les surfaces agricoles lors de la construction

Les émissions liées au défrichage et déboisement ainsi que le changement d'occupation des sols représentent 14 % du bilan global des émissions de GES (hors trafic). Le projet a été calé au plus juste pour limiter l'effet d'emprise sur le milieu

agricole. Il sera difficile de trouver des marges de manœuvre supplémentaires pour réduire cette emprise. Toutefois, cet objectif devra cependant être maintenu dans la poursuite des études de niveau Projet.

#### ✓ **Reboiser dès que possible et renaturer les délaissés routiers**

Le projet prévoit l'enherbement et le reboisement des remblais pour intégrer au mieux l'infrastructure routière dans le contexte agricole ou naturel traversé. Ces opérations de reboisement n'ont pas été quantifiées dans l'évaluation GES bien qu'elles constituent des puits de carbone. Les surfaces reboisées sont cependant limitées aux remblais des sections entre Marquixanes et Prades, ainsi que l'aménagement du carrefour dénivelé avec la RD13g et de-ci de-là le long des créneaux entre Rodès et Vinça.

D'autre part, la requalification des carrefours d'entrée de Rodès et avec la RD25 permettent de restituer à la nature des délaissés routiers artificialisés. Ces délaissés seront scarifiés et revégétalisés, afin d'être restitués à la nature. Ce type de mesure permet de réduire l'emprise carbone de l'aménagement ; ces surfaces ont été prises en compte dans le calcul.

#### ✓ **Optimisation des terrassements et réduction des distances de transport des matériaux**

Les travaux de la déviation de Marquixanes sont excédentaires en matériaux géologiques. Les travaux d'élargissement de la plate-forme routière entre Marquixanes et Prades sont déficitaires.

Si le réemploi des déblais est possible pour les remblais, alors le gain en termes d'émissions de GES est très important, et profite à la fois au projet d'aménagements ponctuels de la RN116 et à la déviation de Marquixanes.

Cette réutilisation sur place permet d'éviter le transport de matériaux géologiques sur de longues distances.

#### ✓ **Utilisation de process bas carbone et emploi de matériaux recyclés**

Le recours à du réemploi de fraisats pour la fabrication des enrobés de chaussées permet de réduire les émissions de GES. Ainsi l'utilisation de BBSG et de GB avec environ 10 à 20 % d'agrégats d'enrobés permet de réduire les émissions de GES d'environ 100 à 150 TeqCO<sub>2</sub>.

Dans la mesure du possible, un recours à des bétons bas carbone peut être envisagé, ils doivent cependant répondre aux spécificités techniques et aux normes des ouvrages.

### ✓ Base vie basse consommation

En prenant l'hypothèse qu'une base vie basse consommation permet de réduire les consommations énergétiques d'environ 30 % par rapport à une base vie « classique », ce serait 1 à 2 TéquCO2 évitées.

## 5. Modalités de suivi des mesures environnementales (phases travaux et exploitation)

### 5.1 Modalités de suivi environnemental des travaux

#### 5.1.1 Mise en place d'un management environnemental

Le maître d'ouvrage est clairement engagé dans une démarche volontariste et responsable pour le respect de la réglementation environnementale et la prévention des pollutions.

L'entrepreneur retenu par le maître d'ouvrage pour la réalisation des travaux s'engagera ainsi à mettre en oeuvre les méthodes, moyens et contrôles nécessaires pour respecter les exigences du maître d'ouvrage en matière d'environnement. Il nommera à cet effet un « Chargé d'Environnement » qui sera l'interlocuteur privilégié du maître d'ouvrage ou de son représentant sur ces questions.

#### ✓ Responsable de chantier

Le responsable de chantier, en plus de ses autres missions, veillera notamment au respect des exigences du maître d'ouvrage en matière d'environnement pour l'ensemble des personnes travaillant sur le chantier (chargé d'environnement, personnel propre, intérimaires, personnel en prêt de main d'oeuvre, cotraitants, sous-traitants, prestataires de service...).

#### ✓ Chargé d'environnement

Le Chargé d'Environnement sera désigné par l'entrepreneur retenu pour la réalisation des travaux et sera affecté au chantier pendant la durée effective des travaux, y compris la période de préparation. Il sera l'interlocuteur privilégié du maître d'ouvrage en matière d'environnement.

#### ✓ Schéma Organisationnel du Plan d'Assurance de l'Environnement (SOPAE)

Au stade de l'offre, l'Entrepreneur devra présenter un Schéma Organisationnel du Plan d'Assurance de l'Environnement qui précisera les dispositions d'organisation et de contrôle proposées pour atteindre les objectifs de protection de l'environnement fixés par le maître d'ouvrage dans la Notice de Respect de l'Environnement intégrée au marché.

Ce SOPAE, document contractuel servant de base pour l'analyse des offres, constituera un engagement à mettre en oeuvre et à appliquer par un Plan d'Assurance de l'Environnement dans le cadre du marché.

### **5.1.2 Plan d'Assurance de l'Environnement (PAE)**

Au cours de la période de préparation et sur la base du SOPAE, l'entrepreneur établira un Plan d'Assurance de l'Environnement (PAE). Il sera applicable à toutes les entreprises, sous-traitants, fournisseurs et intervenant connus au cours du chantier.

Ce PAE explicitera les dispositions d'organisation et de contrôle mises en oeuvre pour répondre aux exigences réglementaires et à celle du maître d'ouvrage ou son représentant en matière de respect de l'environnement.

### **5.1.3 Suivi de chantier par un écologue**

Pendant toute la durée du chantier, une assistance du maître d'ouvrage par un écologue sera mise en place afin de vérifier la bonne application de l'ensemble des mesures de réduction prises en faveur du milieu naturel.

Cette mission pourra être confiée à un bureau d'études spécialisé dans l'environnement.

L'écologue participera notamment au dégagement des emprises. Il sera mandaté pour :

- Vérifier et adapter si besoin le calendrier des travaux afin d'éviter les périodes sensibles pour la faune à enjeu patrimonial (MR 01) ;
- relever la présence d'espèces peu mobiles au sein des emprises et pratiquer le cas échéant leur déplacement (MR 05) ;
- vérifier la présence éventuelle de la Loutre d'Europe (Liscou et le ravin de St Jacques) (MR 05 et 06) ;

- relever la présence de chiroptères ou d'oiseaux lors de l'abattage des arbres à cavité et travaux sur les ouvrages d'art existant (susceptibles d'être des gîtes arboricoles) (MR 02) ;
  - mettre en place des abris à Chiroptères (MA 04) ;
  - conserver des habitats favorables aux coléoptères saproxyliques (MR 07) ;
  - vérifier la présence/absence d'espèces invasives et mettre en oeuvre les mesures d'éradication si besoin (MR 03).
- L'écologue effectuera plusieurs visites réparties sur toute la durée du chantier. En cas de découverte d'espèce protégée lors de ces visites, l'écologue pourra capturer les individus pour les relâcher dans des sites propices hors emprises.
- L'écologue rédigera un compte-rendu synthétique après chaque visite de terrain, exposant ses observations et ses éventuelles interventions.

#### **5.1.4 Suivi des eaux pendant les travaux**

Afin de s'assurer de la bonne efficacité des mesures mises en oeuvre en phase travaux pour préserver la qualité des eaux superficielles, un suivi de cette qualité pourra être effectué durant le chantier sur les cours d'eau traversés (Liscou et le ravin de St Jacques).

#### **5.2 Modalités de suivi en phase exploitation**

La circulaire du 15 décembre 1992 (dite circulaire Bianco) impose la production d'un bilan environnemental ex post pour les grands projets routiers (dont le montant des travaux est supérieur à 80millions d'euros), dont la réalisation se déroule en deux grandes phases :

- le bilan intermédiaire, qui est produit dans l'année qui suit la mise en service ;
- le bilan final, réalisé après 3 à 5 ans d'exploitation.

Dans le cas présent, le coût des travaux n'atteint pas le seuil réglementaire qui entraîne l'obligation de ce bilan environnemental. Toutefois, compte-tenu des enjeux présents et des engagements qui seront pris par l'Etat lors de la DUP, un suivi des mesures prises en faveur de l'environnement au sens large sera réalisé dans les cinq ans suivant la mise en service.

Par conséquent, il est d'ores et déjà prévu au droit des sections aménagées de la RN116 de vérifier l'efficacité des mesures mises en place :

- le bilan acoustique permettra de vérifier :
  - o l'efficacité des mesures d'isolation de façades mises en place ;
  - o l'ambiance sonore par échantillonnage.
- des mesures de la qualité de l'air ;
- des mesures de la qualité des eaux des forages d'eau potable (Rodès) ;
- des suivis naturalistes permettant de vérifier l'efficacité des dispositifs mis en place : absence de nouvelles espèces invasives, maintien de la biodiversité (chiroptères, loutres, reptiles...), fréquentation des nichoirs/abris posés, dispositifs de réduction des risques de mortalité de la faune...
- suivi et entretien des dispositifs d'assainissement routier (régulièrement et après chaque gros événement pluvieux) ;
- suivi et entretien des plantations, à minima les 2 premières années, suivant les plantations, considérant qu'au-delà de 2 ans la végétation est bien développée. Au-delà de ces 2 ans, un suivi sera effectué pour l'entretien des milieux et les éventuels remplacements de sujets morts.

Signalons enfin que les opérations d'entretien courant des ouvrages d'art seront suivies par un chiroptérologue (MA 02). Les interventions d'entretien des arbres de haut jet seront également encadrées afin de préserver les chiroptères (MA 03).

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral :

n°PREF/DCL/BCLUE/2022.272 - 00 4

du 29 SEP. 2022

LE PREFET

Rodrigue FURCY

**Table des matières**

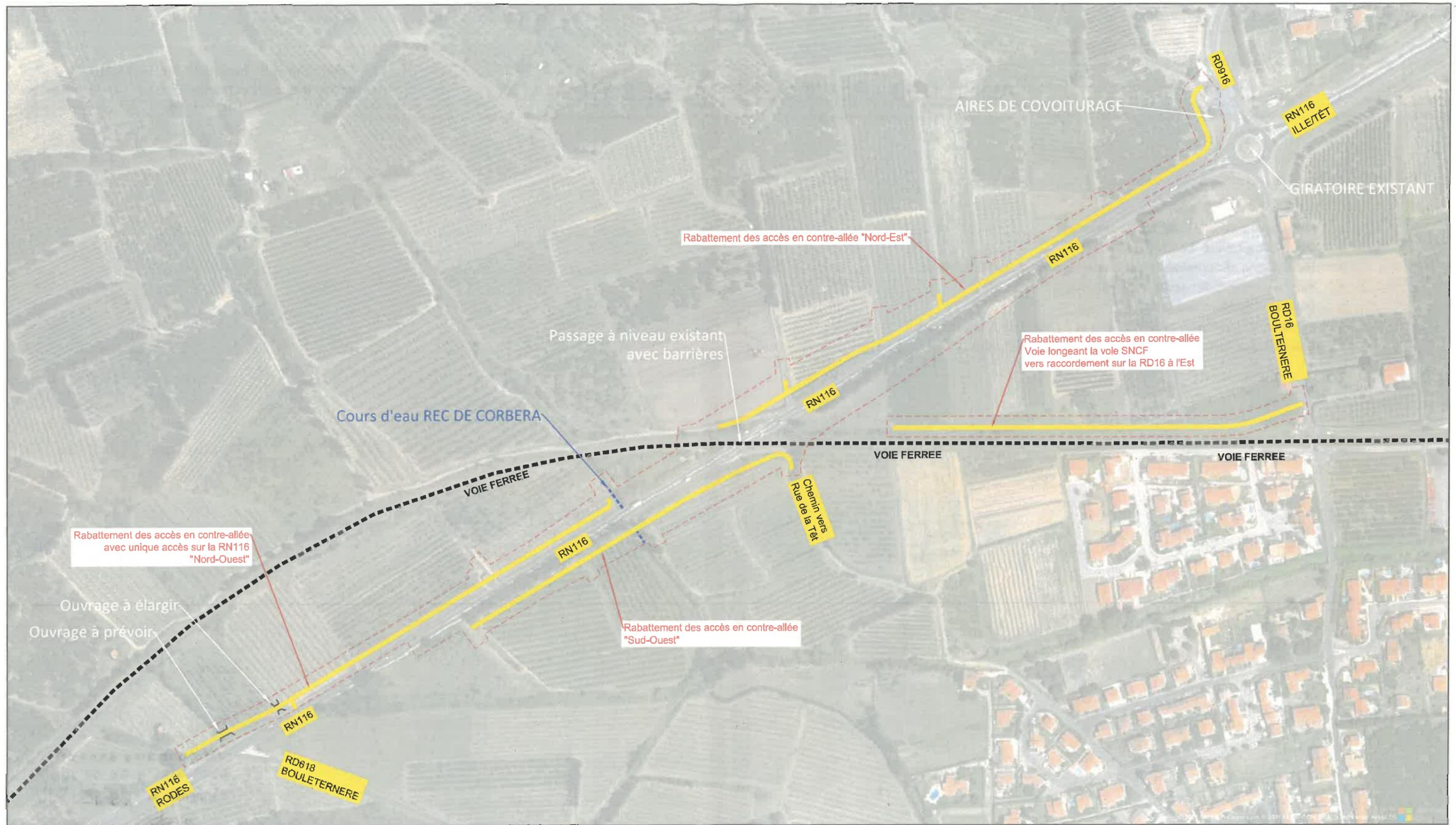
- 1 Aménagements de sécurité à Bouleternère
- 2 Carrefour giratoire d'entrée de Rodès
- 3 Sécurisation des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça
- 4 Rétablissements des accès à El Molli
- 5 Déviation de Marquixanes
- 6 Création d'un créneau de dépassement à l'ouest de Marquixanes
- 7 Création d'un créneau de dépassement à l'est de Prades

✓U pour être annexé  
mon arrêté de ce jour.  
Perpignan, le 29 SEP. 2022

Le Préfet



**Rodrigue FURCY**



ECHELLE : 1 / 3000

**DREAL OCCITANIE**

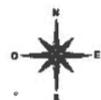
Direction des Transports

Division Maîtrise d'Ouvrage de Montpellier

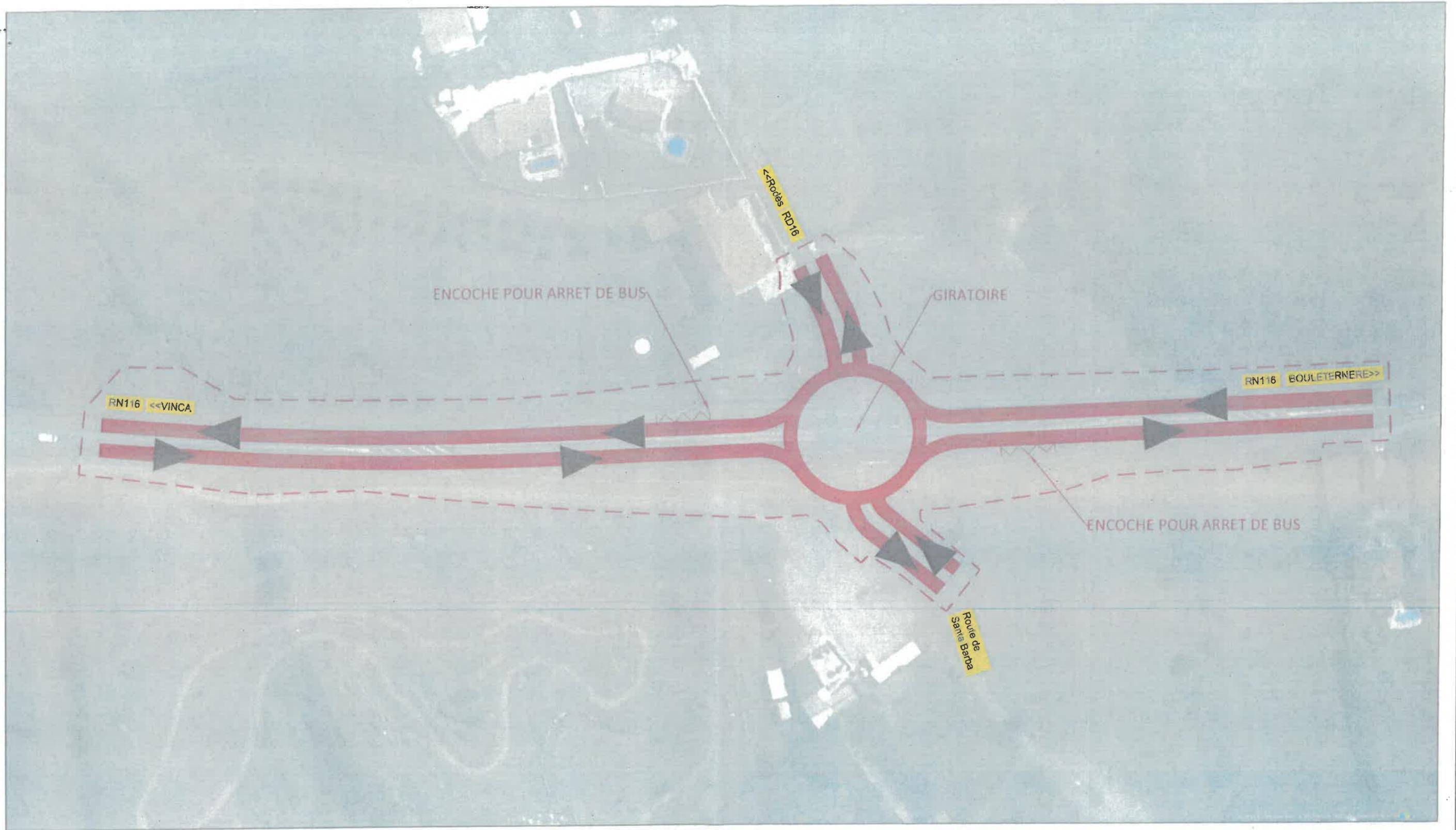
## RN116 - AMENAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE ENTRE ILLE-SUR-TET ET PRADES

### CONTRE-ALLEES DE BOULETERNERE

### PLAN GENERAL DES TRAVAUX



 Bande d'utilité publique



ECHELLE : 1 / 1000

**DREAL OCCITANIE**

Direction des Transports

Division Maîtrise d'Ouvrage de Montpellier

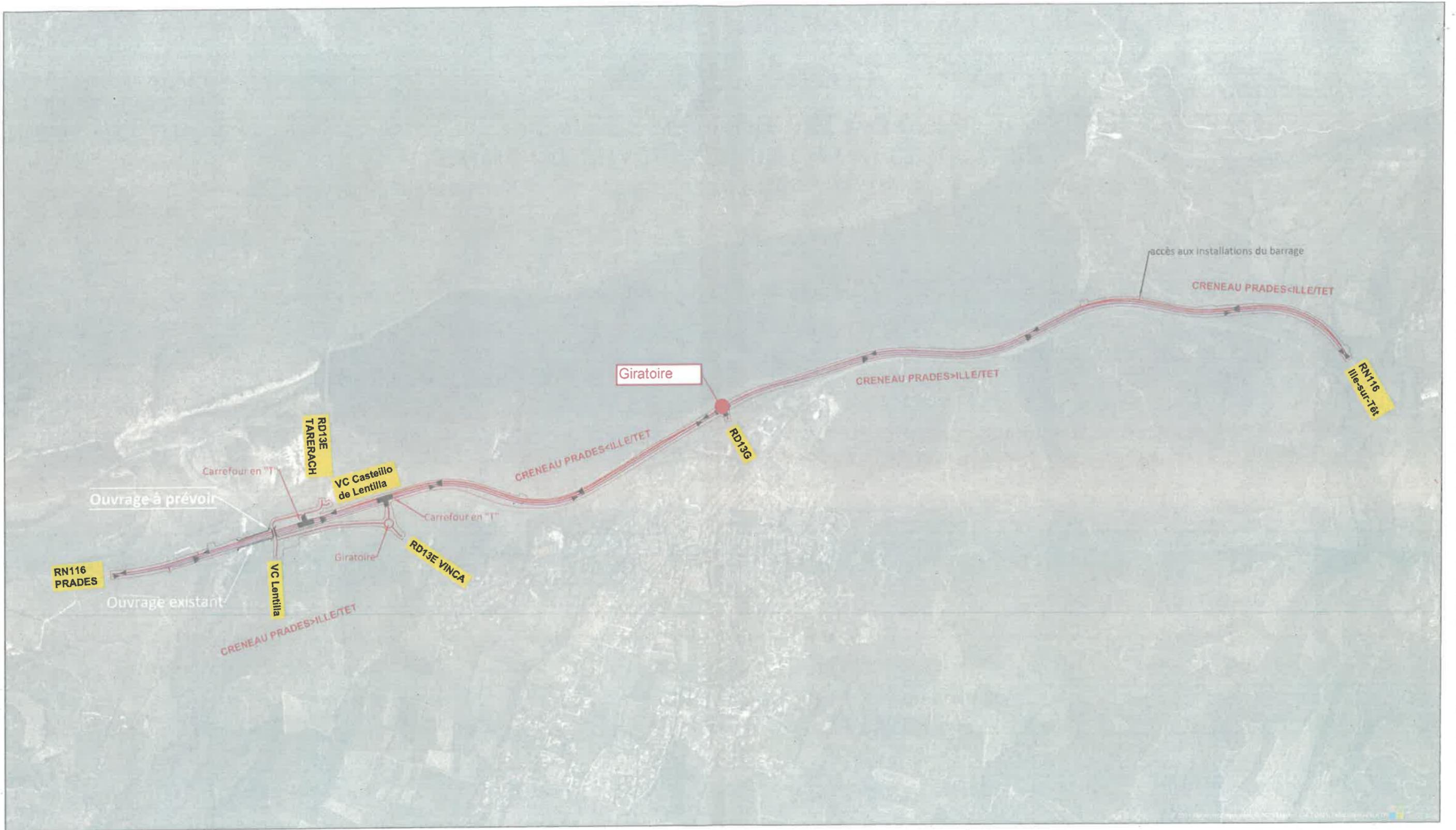
**RN116 - AMENAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE  
ENTRE ILLE-SUR-TET ET PRADES**

**GIRATOIRE DE RODES**

**PLAN GENERAL DES TRAVAUX**



 Bande d'utilité publique



ECHELLE : 1 / 12000

**DREAL OCCITANIE**

Direction des Transports

Division Maîtrise d'Ouvrage de Montpellier

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

**SECTEUR RD13E A EL MOLI**

**PLAN GENERAL DES TRAVAUX**



 Bande d'utilité publique



ECHELLE : 1 / 6000

**DREAL OCCITANIE**

Direction des Transports

Division Maîtrise d'Ouvrage de Montpellier

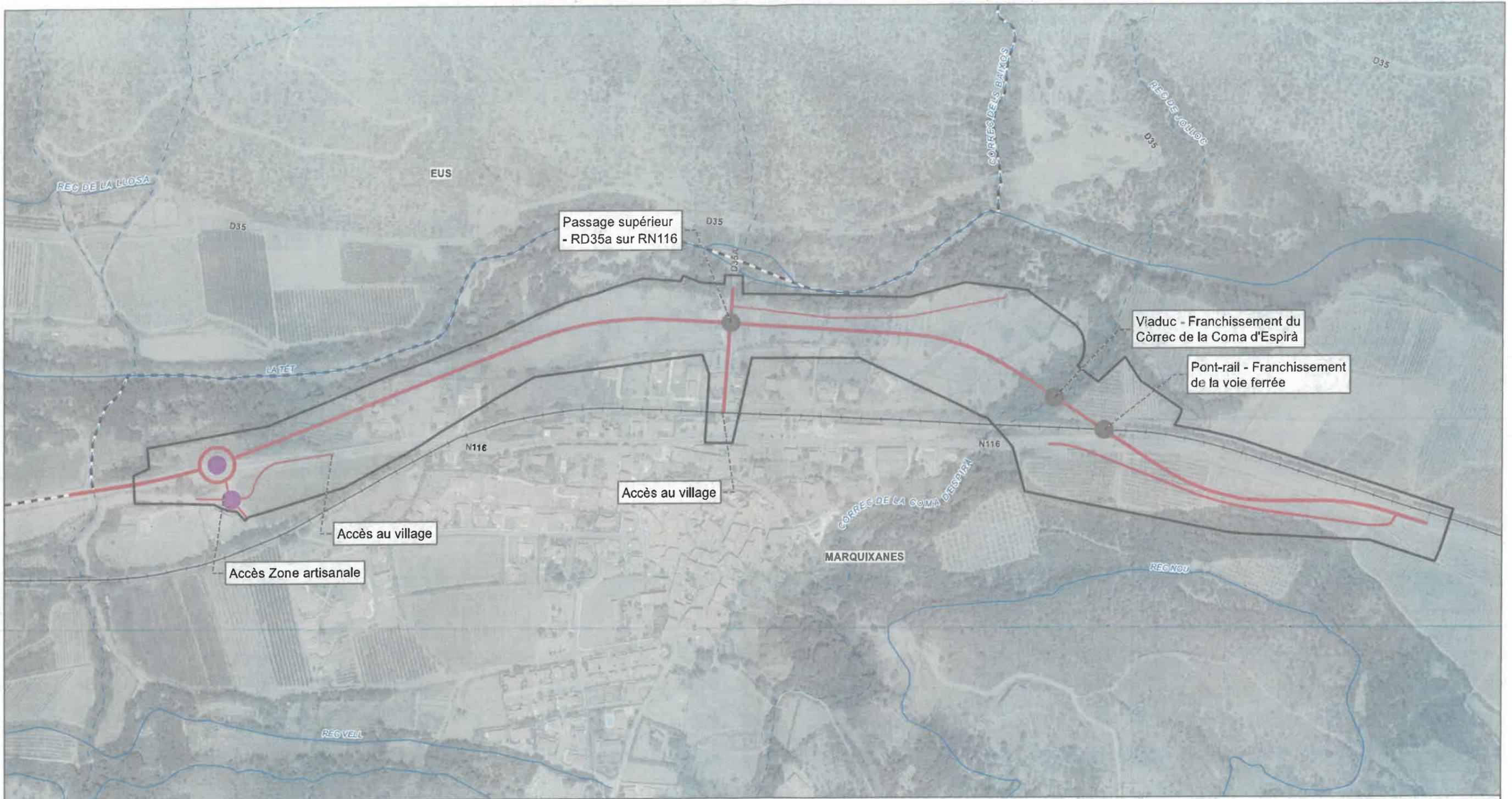
**RN116 - AMENAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE  
ENTRE ILLE-SUR-TET ET PRADES**

**RETABLISSEMENTS D'EL MOLI**

**PLAN GENERAL DES TRAVAUX**

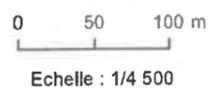


[---] Bande d'utilité publique



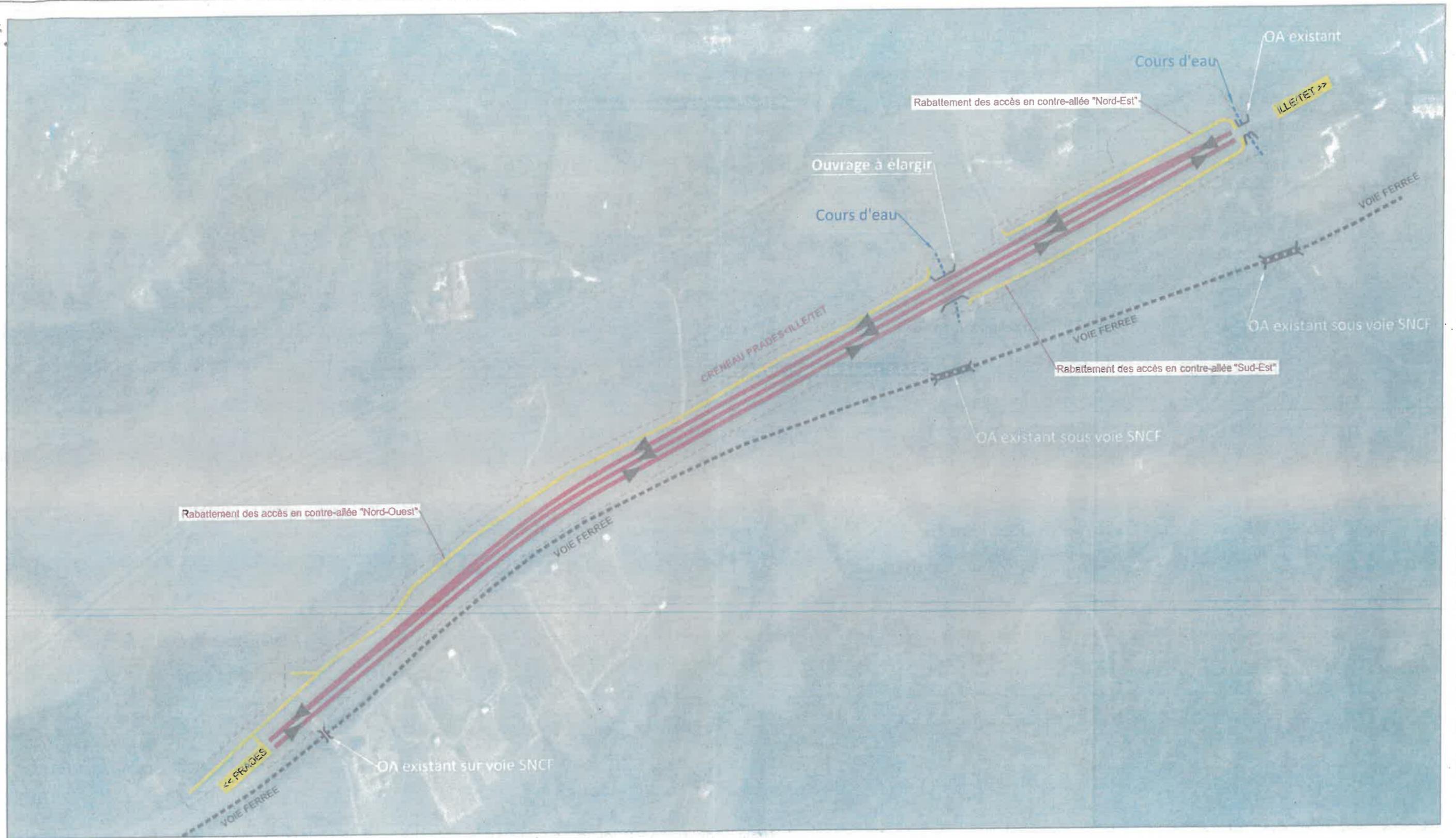
**Légende**

-  Limite communale
  -  Voie ferrée (BD TOPO, IGN)
  -  Bande d'utilité publique
  -  Tracé indicatif du projet
  -  Giratoire
  -  Ouvrage d'art
- Projet au 28/12/2021



**N116 - Déviation de la commune de Marquixanes**  
**PLAN GENERAL DES TRAVAUX - avec un accès complémentaire à l'Est**





ECHELLE : 1 / 3000

**DREAL OCCITANIE**

Direction des Transports

Division Maîtrise d'Ouvrage de Montpellier

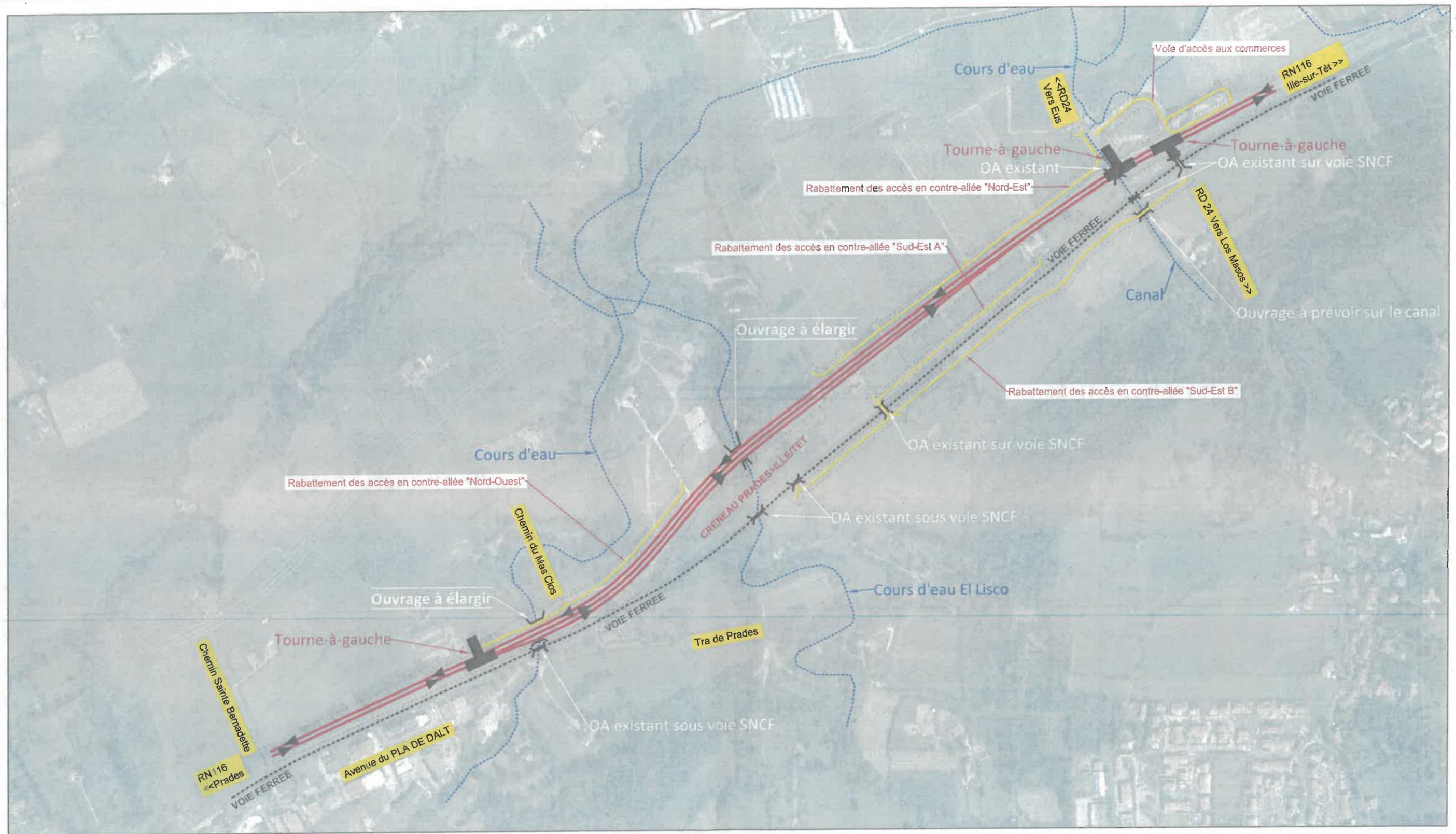
## RN116 - AMENAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE ENTRE ILLE-SUR-TET ET PRADES

### CRENEAU A L'OUEST DE MARQUIXANES



 Bande d'utilité publique

**PLAN GENERAL DES TRAVAUX**



ECHELLE : 1 / 5000

**DREAL OCCITANIE**

Direction des Transports

Division Maîtrise d'Ouvrage de Montpellier

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

### CRENEAU A L'EST DE PRADES

### PLAN GENERAL DES TRAVAUX



 Bande d'utilité publique



## Aménagements ponctuels de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades

### Annexe 4- Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Projet des aménagements ponctuels de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades, mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Rodès et du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Conflent Canigó sur les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades, en application des articles L153-13, L153-14 et L153-54 à 59 du code de l'urbanisme

Pour être annexé à  
mon arrêté de ce jour.  
Perpignan, le 29 SEP. 2022  
Le Préfet  
  
Rodrigue FURCY

## **SOMMAIRE :**

### Partie 1 : Consistance du projet

- 1.1 Travaux prévus sur la commune de Rodès
- 1.2 Travaux prévus sur les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades

### Partie 2 : Pièces modifiées dans le cadre de la mise en compatibilité

#### 2.1 Modifications du PLU de Rodès

#### 2.2 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades

- 2.2.1 Commune de Vinça
- 2.2.2 Commune de Marquixanes
- 2.2.3 Commune d'Eus
- 2.2.4 Commune de Prades

## Partie 1 : Consistance du projet

Le projet d'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades concerne des aménagements de sécurité routière : créations ou réaménagements de créneaux de dépassements, aménagements de carrefours et de contre-allées :

- Section 1 - Passage à niveau de Bouleternère: suppression des accès directs sur la RN116 afin de sécuriser le secteur (les accès - en majorité agricoles - sont rétablis par des contre allées positionnées de part et d'autre de la RN116, qui reste quant à elle en l'état) ;
- Section 2 - Carrefour avec la RD16 (accès à Rodès) et ses approches: implantation d'un carrefour giratoire avec un rayon de 18 mètres ;
- Section 3 - Restructuration entre les PR 30 et 35 (entre Rodès et Vinça): sécurisation et allongement des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça, dénivellation par passage supérieur du carrefour avec la RD13E et suppression des accès directs au droit du lieu-dit« El Moli » avec rétablissement par les voies communales existantes avec prolongement d'une voie communale ;
- Section 4 - Carrefour avec la RD25 (à l'est de Marquixanes): restructuration du carrefour, avec notamment un compactage et la suppression des voies de décélération et d'insertion ;
- Section 5 - Entrée ouest de Marquixanes (du PR 37+500 au PR 38+500): création d'un créneau de dépassement pour le sens Ille-sur-Têt/Prades (suppression des accès directs sur la RN116, qui seront rétablis par des contre-allées) ;
- Section 6 - Entrée est de Prades et carrefour avec la RD 24, deux opérations menées conjointement : création d'un créneau de dépassement à l'est de Prades, pour le sens Prades/Ille-sur-Têt (suppression des accès directs sur la RN116, qui seront rétablis par des contre-allées) et modification de la géométrie du carrefour avec la RD24 (commune d'Eus) avec la création de voies de desserte.

Les motifs du choix du programme retenus sont de plusieurs ordres:

- apporter une réponse aux préoccupations de sécurité routière: traitement de certains carrefours, suppression d'accès directs à la RN, sécurisation de créneaux ;
- contribuer à fluidifier le trafic : création de deux créneaux de dépassement supplémentaires entre Marquixanes et Prades, modification des créneaux entre Rodès et Vinça ;
- préserver l'environnement: mise en place d'un système d'assainissement routier, limitation des effets d'emprise sur les milieux agricoles et naturels, intégration paysagère des aménagements.

### **1.1 Travaux prévus sur la commune de Rodès**

Les travaux d'aménagement sur la commune de Rodès concernent la section 2 et la section 3, pour partie :

- section 2 : création d'un carrefour giratoire de la RN116 avec la RD16 (entrée vers le village),
- section 3 : travaux de sécurisation et d'allongement des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça et suppression des accès directs au droit du lieu-dit « El Moli » avec rétablissement par les voies communales existantes avec prolongement d'une voie communale et franchissement d'un canal (lieu-dit El Moli).

Le projet routier ne prévoit pas de construction de bâtiment, à l'exception d'abribus au droit du giratoire d'entrée de Rodès.

Les travaux prévus sont des affouillements et exhaussements du sol, la réalisation d'ouvrages hydrauliques et la construction d'abribus.

### **1.2 Travaux prévus sur les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades**

Les travaux d'aménagement sur les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades concernent les sections 3 à 6 :

- Section 3 - Restructuration entre les PR 30 et 35 (entre Rodès et Vinça): sécurisation et allongement des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça, dénivellation par passage supérieur du carrefour avec la RD13E ;
- Section 4 - Carrefour avec la RD25 (à l'est de Marquixanes): restructuration du carrefour, avec notamment un compactage et la suppression des voies de décélération et d'insertion ;
- Section 5 - Entrée ouest de Marquixanes (du PR 37+500 au PR 38+500): création d'un créneau de dépassement pour le sens Ille-sur-Têt/Prades (suppression des accès directs sur la RN116, qui seront rétablis par des contre-allées) ;
- Section 6 - Entrée est de Prades et carrefour avec la RD 24, deux opérations menées conjointement : création d'un créneau de dépassement à l'est de Prades, pour le sens Prades/Ille-sur-Têt (suppression des accès directs sur la RN116, qui seront rétablis par des contre-allées) et modification de la géométrie du carrefour avec la RD24 (commune d'Eus) avec la création de voies de desserte.

Le projet routier ne prévoit pas de construction de bâtiment.

Les travaux prévus sont des affouillements et exhaussements du sol, la réalisation d'ouvrages hydrauliques et ouvrages d'art, la création de bassin de rétention et de bassins de confinement des pollutions accidentelles, l'élargissement de l'actuelle RN116 et la création de voies de rétablissement.

## **Partie 2 : Pièces modifiées dans le cadre de la mise en compatibilité**

### **2.1 Modifications du PLU de Rodès**

La mise en compatibilité du PLU concerne le règlement des zonages UB, A et N, et les emplacements réservés figurant sur le règlement graphique (plan de zonage) et sur la liste des ER (annexe 6.2).

Chaque règlement est modifié pour autoriser les travaux nécessaires à l'aménagement routier.

L'emplacement réservé pour le projet d'aménagement est modifié pour inclure les parcelles nécessaires à l'aménagement du giratoire d'entrée au village.

Les modifications apportées par la présente mise en compatibilité figurent en rouge dans les documents modifiés ci-après.

## 2.1.1 Le règlement de la zone UB

### REGLEMENT MODIFIE

#### Chapitre 2

## ZONE UB

#### CARACTERE DE LA ZONE UB

Il s'agit d'une zone d'habitat à caractère essentiellement résidentiel.

Cette zone est partiellement soumise aux dispositions de la servitude AC1 - *Port d'en Labau et arche de la roche Colomère* qui concerne les monuments historiques.

Les secteurs UBa, UBb et UBc comportent des règles spécifiques.

#### ARTICLE UB1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- a. Les établissements soumis à autorisation ou à déclaration sauf ceux dont les activités sont liées à la destination de la zone.
- b. Les dépôts de véhicules autres que les aires de stationnement public.
- c. Les garages collectifs de caravanes
- d. Le stationnement des caravanes hors terrains aménagés tel que prévu par le Code de l'urbanisme
- e. L'aménagement de terrains permanents ou saisonniers pour l'accueil des campeurs et des caravanes, y compris les terrains destinés uniquement à la réception des caravanes.
- f. L'implantation d'Habitations Légères de Loisirs.
- g. L'ouverture et l'exploitation de carrières, affouillements et exhaussements des sols, sauf ceux autorisés dans l'article UB2
- h. Les lotissements industriels.

#### ARTICLE UB2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- a. Les constructions à usage d'habitation, d'hôtellerie et de para-hôtellerie.
- b. La modernisation des installations classées existantes sous réserve que les nuisances émises en qualité et en quantité soient diminuées.
- c. Les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration sous réserve qu'elles correspondent à une activité indispensable au fonctionnement du quartier et lorsque leur implantation en dehors de cette zone serait contraire à l'objectif même de leur installation.
- d. Affouillements et exhaussements à conditions d'être directement nécessaires aux travaux de construction et aménagement autorisés. (articles R421-19 §K et R421-19 §F du Code de l'urbanisme)
- e. **Affouillements, exhaussements et aménagements liés à des infrastructures routières.**

#### ARTICLE UB3 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.

Les constructions et installations doivent être desservies par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination ainsi qu'aux exigences de la Sécurité, de la Défense contre l'incendie et de la Protection Civile.

## 2.1.2 Le règlement de la zone A

### TITRE IV Dispositions applicables aux zones agricoles

#### Chapitre 1

## ZONE A

#### CARACTERE DE LA ZONE A

Cette zone est à protéger en raison de la valeur agricole des terrains, ou de la richesse du sol ou du sous sol. Seules y sont autorisées les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole.

Elle comporte des secteurs Ah, qui comportent l'ensemble des constructions occupées qui ne sont pas liées à l'activité agricole à la date d'approbation du P.L.U.  
Les possibilités de construction sont toutefois limitées et ne peuvent s'appliquer que sur les constructions existantes et déclarées au moment de l'approbation du P.L.U.

#### ARTICLE A1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- a- Les lotissements de toute nature, les groupes d'habitations, les immeubles collectifs.
- b- Les habitations individuelles nouvelles non liées à l'agriculture.
- c- Les établissements industriels, commerciaux et à usage de bureaux, les dépôts.
- d- Les établissements soumis à autorisation ou déclaration, sauf les activités classées correspondant aux activités de la zone.
- e- Les dépôts de véhicules.
- f- Les garages collectifs de caravanes
- g- Le stationnement des caravanes hors terrains aménagés
- h- Les établissements d'enseignement, de santé, sociaux, culturels sportifs et administratifs
- i- L'aménagement de terrains permanents ou saisonniers pour l'accueil des campeurs et des caravanes, y compris les terrains destinés uniquement à la réception des caravanes.
- j- L'implantation d'habitations légères de Loisirs.
- k- Le défrichement dans les espaces boisés classés, à conserver à protéger ou à créer.

#### ARTICLE A2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Les bâtiments et habitations sous réserve :

- a- Qu'ils soient directement liés et nécessaires aux besoins de l'activité agricole.

## REGLEMENT MODIFIE

- b- Que le demandeur apporte la preuve d'un lien suffisant entre la construction, l'exploitation agricole et la nature des activités agricoles existantes.
  - c- Qu'ils ne puissent, après leur construction, être disjointes de l'exploitation et ne servent pas d'habitation (constructions en contiguïté ou par aménagement ou extension des bâtiments existants).
  - d- Qu'ils permettant exclusivement à l'exploitant d'abriter ses outils de travail et les activités classées nécessaires à l'exploitation.
- Les abris de jardins sous réserve :
- a- Qu'ils soient destinés exclusivement au rangement des outils agricoles.
  - b- Que leur emprise au sol ne dépasse pas 10 m<sup>2</sup> et que la hauteur hors-tout n'excède pas 3.00 mètres.
  - c- Qu'ils ne servent pas d'habitation.

Les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration ayant un lien avec l'agriculture.

Les aménagements liés à l'agritourisme comme chambres d'hôtes, tables d'hôtes, les activités de diversification de l'activité principale, les aménagements des bâtiments existants ayant pour support l'activité agricole

Les constructions, agrandissements et aménagements sous réserve qu'ils soient liés à des équipements publics réalisés ou susceptibles de l'être.

**Les affouillements, exhaussements et aménagements liés à des infrastructures routières, réalisées ou susceptibles de l'être.**

Dans le secteur Ah :

Les constructions, habitations, activités existantes non liées à l'exploitation agricole sous réserve qu'il s'agisse de travaux d'aménagement ou d'extension mesurés d'un bâtiment existant et pour ce qui concerne les habitations, sous la réserve complémentaire qu'il n'y ait pas création d'un nouveau logement.

### ARTICLE A3 – CONDITIONS DE DESSERTES DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES SOU PIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Les constructions doivent être desservies par des voies ouvertes à la circulation publique dont les caractéristiques correspondent à leur destination, ainsi qu'aux exigences de la Sécurité, de la Défense contre l'incendie et de la Protection Civile.

Les accès piétons aux établissements recevant du public devront être distincts des accès véhicules et seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Toute construction et toute unité de logement doivent donner directement sur une voie permettant l'accès du matériel de lutte contre l'incendie.

### ARTICLE A4 – CONDITIONS DE DESSERTES PAR LES RESEAUX COLLECTIFS ET DISPOSITIF D'ASSAINISSEMENT NON COLLECTIF

Alimentation en eau potable

Toute construction peut être alimentée en eau potable, soit par branchement sur réseau collectif de distribution, soit par captage forage ou puits particulier conformément aux dispositions sanitaires en vigueur.

## 2.1.3 Le règlement de la zone N

### TITRE V Dispositions applicables aux zones naturelles

#### Chapitre 1

## ZONE N

#### CARACTERE DE LA ZONE N

Cette zone naturelle fait l'objet d'une protection particulière en raison de l'environnement et du site.

Elle est localement concernée par des sites Natura 2000 (références FR9101490 et FR 9102010 au moment de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme)

Elle comprend des secteurs N1 comprenant des habitations et constructions existantes, dont les éventuels travaux ne peuvent s'appliquer que sur les constructions existantes et déclarées au moment de l'approbation du PLU

#### ARTICLE N1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1. Les lotissements de toute nature, les groupes d'habitations, les immeubles collectifs.
2. Les habitations individuelles autres que celles visées à l'article N2
3. Les établissements industriels, commerciaux et à usage de bureaux.
4. Les établissements soumis à autorisation ou déclaration.
5. Les établissements d'enseignement, de santé, sociaux, culturels sportifs et administratifs.
6. L'implantation d'habitations légères de Loisirs.
7. Les dépôts de véhicules.
8. Le stationnement des caravanes hors terrains aménagés à cet effet.
9. L'aménagement de terrains permanents ou saisonniers pour l'accueil des campeurs et des caravanes.
10. Le défrichement dans les espaces boisés classés, à conserver, à protéger ou à créer.
11. Les installations et travaux divers autres que ceux visés à l'article N2.

#### ARTICLE N2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Lorsque l'occupation ou l'utilisation du sol se situe au sein du site Natura 2000, elle doit dans tous les cas être compatible avec les dispositions et orientations du DOCOB en vigueur et comporter le cas échéant toutes les pièces nécessaires demandées par la réglementation opposable.

1. La construction des abris destinés aux voyageurs, touristes ou passants et ouverts sans restriction au public est autorisée.

## REGLEMENT MODIFIE

2. Les constructions, et activités existantes sous réserve qu'il s'agisse de travaux d'aménagement ou d'extension mesurés.
3. La construction d'abris à animaux, destinés aux agriculteurs régulièrement inscrits auprès de la mutualité sociale agricole et déclarés comme tels, sous réserve que l'exploitation agricole soit reconnue et que la hauteur n'exécède pas 4,50 m. Ces abris devront s'intégrer à l'environnement par l'aspect des couleurs.
4. Les constructions, agrandissements et aménagements sous réserve qu'ils soient liés à des équipements publics susceptibles d'être réalisés.
5. Les exploitations minières de GLOSPANES.
6. Les micro-centrales hydro-électriques, ainsi que les équipements nécessaires à leurs fonctionnements, sont autorisés, dans la mesure où les études relatives aux travaux concernés, demandées par la législation en vigueur justifient l'absence d'impact sur les servitudes présentes sur la zone.
7. **Les affouillements, exhaussements et aménagements liés à des infrastructures routières, réalisées ou susceptibles de l'être.**

### Dans les secteurs Nh :

Les constructions, habitations, activités existantes sous réserve qu'il s'agisse de travaux d'aménagement ou d'extension mesurés d'un bâtiment existant et pour ce qui concerne les habitations, sous la réserve complémentaire qu'il n'y ait pas création d'un nouveau logement.

**ARTICLE N3 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC**

NEANT

**ARTICLE N4 – CONDITIONS DE DESSERTE PAR LES RESEAUX PUBLICS ET DISPOSITIF D'ASSAINISSEMENT NON COLLECTIF**

### Dans les secteurs Nh :

En cas d'impossibilité technique de raccordement aux réseaux de distribution collectifs, l'alimentation par captage particulier peut être acceptée sous réserve :

- 1- Pour les constructions à usage unifamilial, la ressource privée devra être déclarée en respectant l'article L.2224-9 du Code général des collectivités territoriales.

L'eau issue de ce point de prélèvement devra être potable ou susceptible d'être rendue potable par un dispositif de traitement pérenne. Une analyse prévue par la réglementation article R.1321-1 du Code de la santé publique devra attester de la conformité de l'eau pour les paramètres recherchés.

- 2- Pour les autres bâtiments à usage privé accueillant du public, d'obtenir l'autorisation préfectorale de distribuer l'eau prise en application de l'article L.1321-7 du Code de la santé publique.

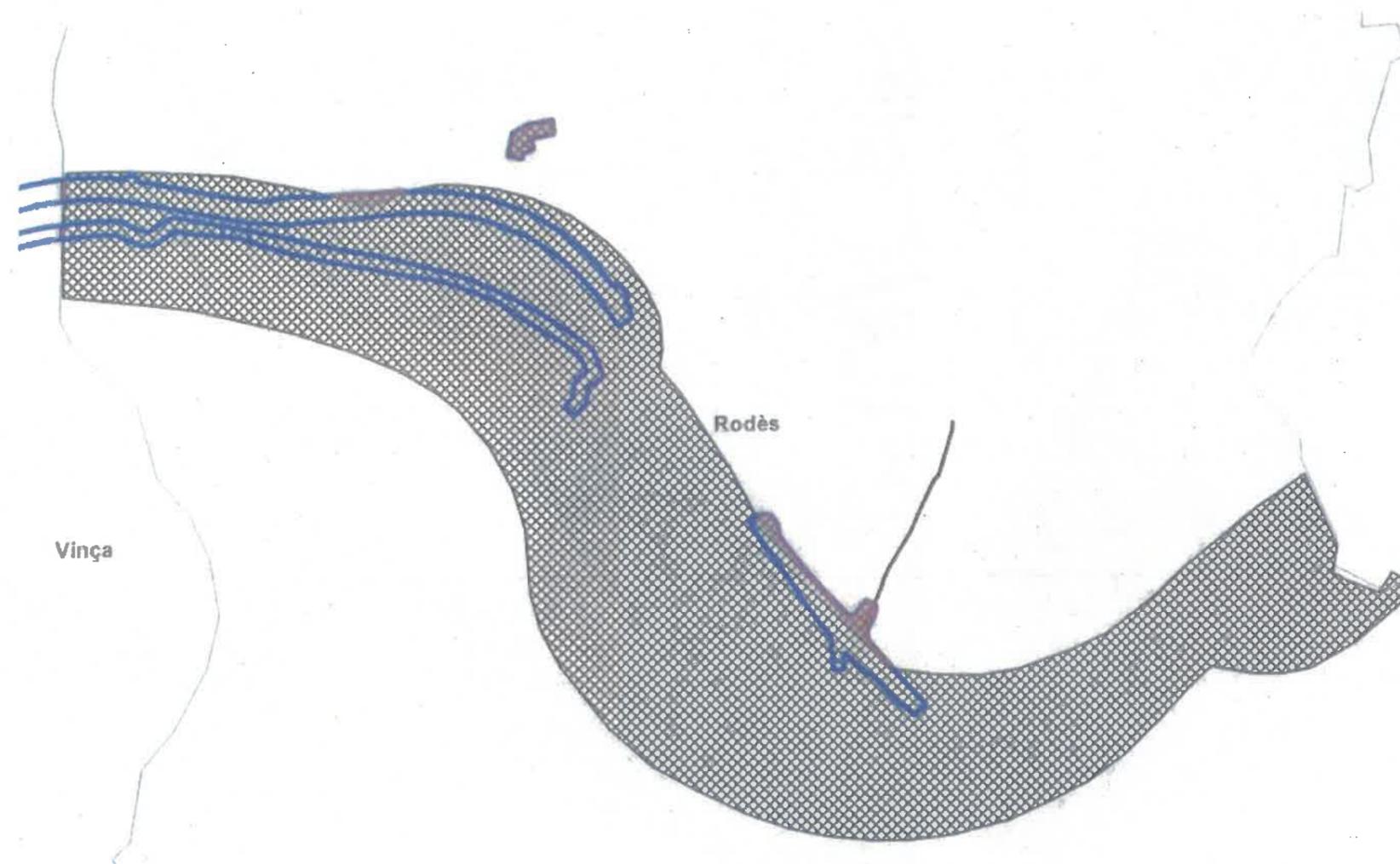
**ARTICLE N5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS JUSTIFIEE PAR DES CONTRAINTES RELATIVES A UN DISPOSITIF D'ASSAINISSEMENT NON COLLECTIF**

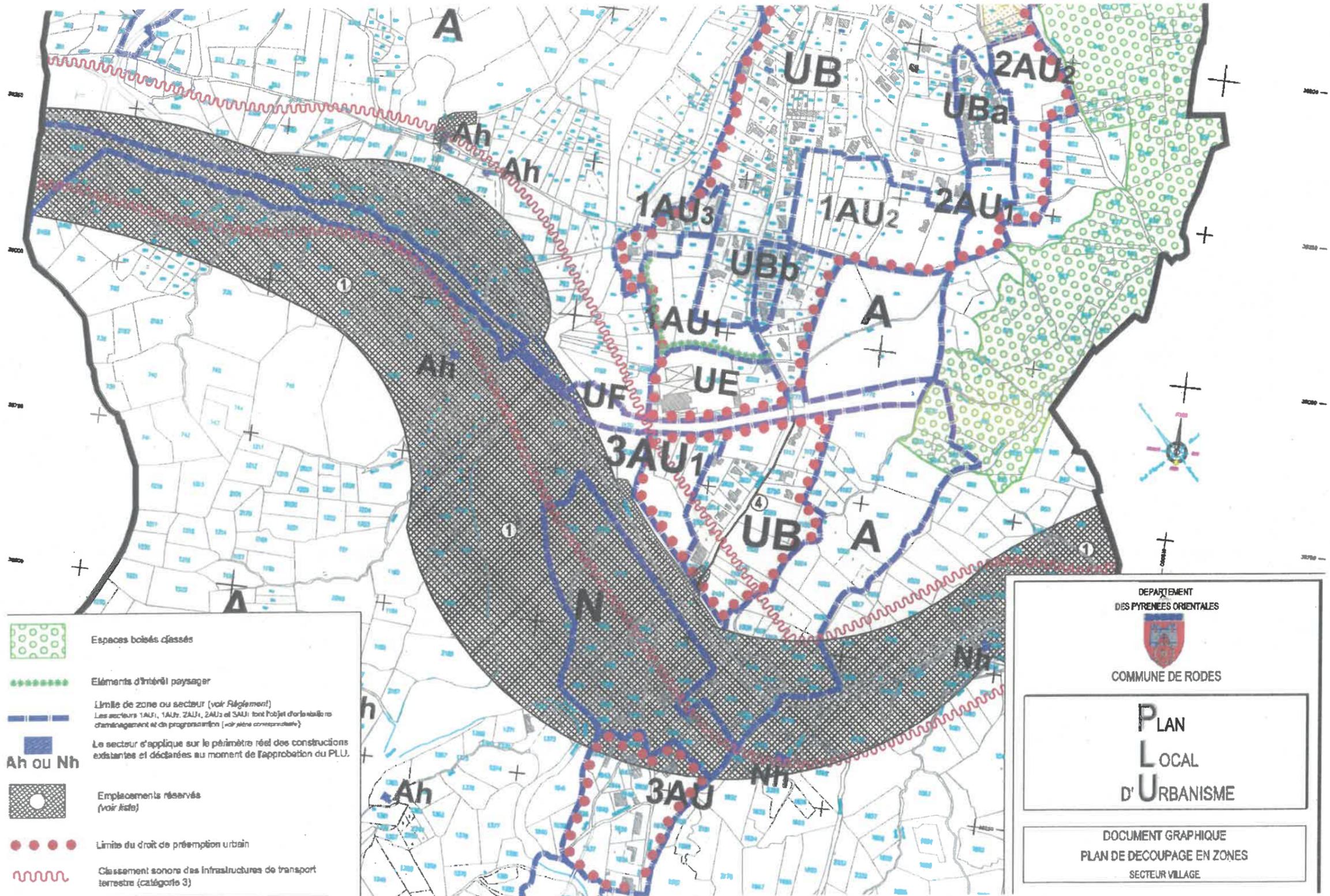
NEANT

### 2.1.4 Le plan de zonage

Le règlement graphique est modifié pour intégrer les surfaces nécessaires aux travaux d'aménagement du projet à l'emplacement réservé existant.

L'ajout est mis en évidence sur le schéma ci-après :





-  Espaces boisés classés
-  Eléments d'intérêt paysager
-  Limite de zone ou secteur (voir Règlement)  
Les secteurs 1AU1, 1AU2, 2AU1, 2AU2 et 3AU1 font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation (voir plans correspondants)
-  Le secteur s'applique sur le périmètre réel des constructions existantes et déclarées au moment de l'approbation du PLU.
-  Emplacements réservés (voir liste)
-  Limite du droit de préemption urbain
-  Classement sonore des infrastructures de transport terrestre (catégorie 3)

DEPARTEMENT  
DES PYRENEES ORIENTALES



COMMUNE DE RODES

---

P  
L  
O  
C  
A  
L  
  
D'  
U  
R  
B  
A  
N  
I  
S  
M  
E

---

DOCUMENT GRAPHIQUE  
PLAN DE DECOUPAGE EN ZONES  
SECTEUR VILLAGE

## 2.1.5 La liste des emplacements réservés

### LISTE DES ER MODIFIES

COMMUNE DE ROBES

PLAN LOCAL D'URBANISME

LISTE DES EMBLACEMENTS RESERVES		
N°	DESIGNATION	BENEFICIAIRE
1*	Emprise nouvelle RN116 et voies de rétablissement	Etat
2	Aires de stationnement	Commune
3	Aire de jeu et de loisirs	Commune
4	Aménagement de la RD16	Commune

(Surfaces calculées à partir de la digitalisation cadastrale)

\* : L'emplacement réservé a été intégré conformément aux éléments fournis par la DREAL-LR (février 2013). Il est élargi pour intégrer le futur carrefour giratoire RN116/RD16/route de Santa Barba et les voies de rétablissement.

Une mise à jour précisant ses limites et surfaces devra être effectuée postérieurement à l'enquête parcellaire

pour information, la liste des parcelles de l'ER1 est la suivante:

section

Liste\_parcelle

517,518,521,684,696,697,698,699,706,707,708,709,710,724,725,726,727,729,735,736,746,748,749,750,751,752,753,754,755,756,757,758,759,760,762,763,771,772,779,782,783,785,786,9030,991,992,993,998,1006,1008,1009,1010,1011,1012,1013,1014,1020,1023,1024,1025,1026,1027,1028,1029,1030,1031,1034,1039,1044,1047,1048,1049,1050,1055,1056,1058,1059,1060,1061,1068,1070,1071,1072,1073,1078,1079,1080,1081,1084,1085,1086,1087,1088,1089,1090,1091,1092,1093,1094,1099,1170,1175,1176,1177,1178,1179,1180,1181,1182,1183,1205,1372,1373,1641,1642,1643,1647,1649,1650,1652,1653,1655,1741,2014,2015,2019,2041,2058,2119,2122,2129,2130,2131,2132,2133,2134,2135,2136,2138,2139,2140,2141,2143,2144,2145,2155,2186,2282,2304,2309,2337,2364,2367,2368,2369,2370,2397,2399,2401,2406,2407,2409,2411,2414,2415,2417,2419,2420,2421,2422,2424,2425,2427,2428,2430,2432,2433,2438,2442,2444,2446,2448,2449,2450,2458,2460,2464,2480,2481,2496,2497,2510,2524,2525,2536,2538,2542,2544,2619,2658,2659,2679,2680,2681,2682,2745,2746,2776,2777,2780,2782,2812,2813,2823,2824,2825,2905,3002,3003,3045,

## **2.2 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades**

La mise en compatibilité du PLUi des communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades, concerne principalement l'ajout d'un emplacement réservé pour le projet routier : sur le règlement graphique et dans la liste des emplacements réservés.

Le règlement de la zone N (pour le sous zonage N3 – pôle relais) doit être modifié pour autoriser les travaux d'aménagements ponctuels de la RN116.

Sont présentés successivement et par commune :

- Le règlement graphique modifié avec ajout d'un ER pour les travaux d'aménagement de la RN116 et voies de rétablissement
- L'extrait de l'annexe relative à la liste des ER : page de garde du document et dernière page de la liste des ER modifiée où est ajouté l'ER relatif aux travaux d'aménagement de la RN116 et voies de rétablissement

## 2.2.1 Commune de Vinça

### 2.2.1.1 Le règlement de la zone N

Seule la page 262 doit être modifiée comme suit.

PLUI CC Conflent Canigó - Règlement « 2 / PÔLES RELAIS » // ZONE N

Les destinations et sous destinations de constructions sont définies dans le lexique annexé au présent règlement.

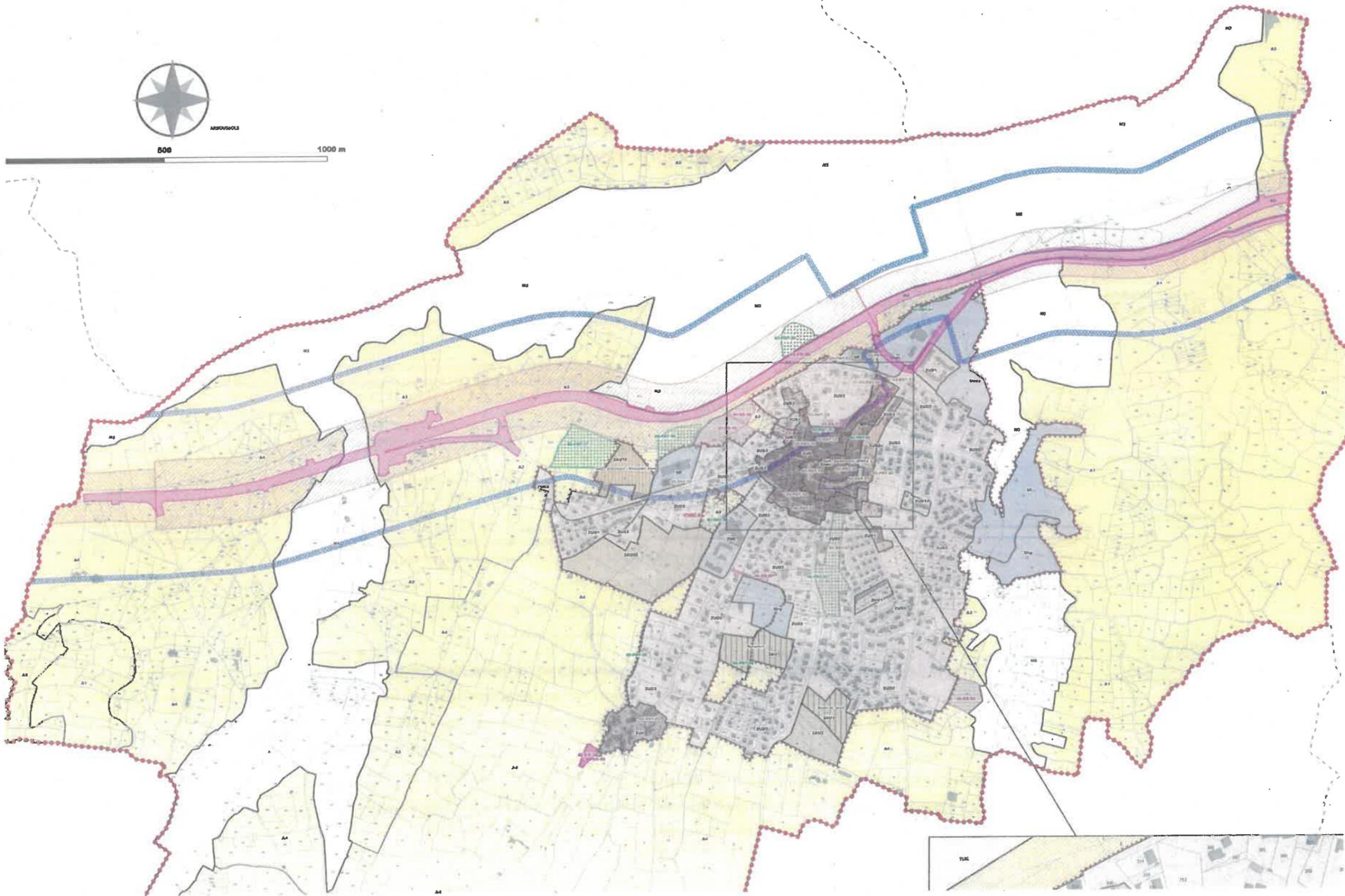
Zonage	Destinations Sous destinations autorisées	Conditions d'implantation des destinations / sous destinations autorisées	Mibité fonctionnelle et sociale
NO N1 N5	Logement nécessaire à l'exploitation agricole	<p>Nota : Dans ce cadre, la destination du logement de fonction est l'activité agricole et non l'habitation</p> <p>Ils devront respecter les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Être destinés au logement des exploitants dont la présence permanente et rapprochée est nécessaire pour assurer le fonctionnement et la surveillance des activités agricoles ;</li> <li>- Être implantés en priorité à proximité du siège d'exploitation pour éviter les atteintes à l'espace productif et le mitage du territoire ;</li> <li>- L'exploitation ne doit pas déjà disposer d'un logement de fonction sur le site d'exploitation ;</li> <li>- Ne pas se situer dans périmètre de 100m autour d'une STEP.</li> </ul>	Néant
NO N1 N2 N3 N4 N5 N7 N8	Equipements d'intérêt collectif et services publics (destination comprenant 6 sous destinations)	<p>Sous réserve qu'il s'agisse d'installations ou constructions nécessaires à des équipements d'intérêt collectif en lien avec la gestion de l'eau, la prévention des risques, les réseaux, la production d'énergies renouvelables (hydro-électricité, biomasse, géothermie, bois énergie) l'exploitation de la ressource forestière, la circulation, les télécommunications, la gestion des milieux naturels et des écosystèmes et gestion de la fréquentation du public, dès lors qu'elles sont compatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.</p> <p><del>Dans la sous zone N2 : Les installations ou constructions nécessaires à des équipements d'intérêt collectif listés ci-dessus devront veiller à maintenir la végétation présente en particulier celle qui constitue la ripisylve. Concernant la végétation, seules les interventions nécessaires à la sécurité, à l'entretien ou à la salubrité des lieux sont autorisées.</del></p>	Néant

Règlement « 2 / PÔLES RELAIS » - Dossier pour arrêt // 262



**Dans la sous zone N3 : Les travaux d'affouillements et d'exhaussements de sol, nécessaires à la réalisation, au fonctionnement et à l'exploitation de la RN116 sont autorisés. A l'exception de ces travaux, les installations ou constructions nécessaires à des équipements d'intérêt collectif listés ci-dessus devront veiller à maintenir la végétation présente en particulier celle qui constitue la ripisylve. Concernant la végétation, seules les interventions nécessaires à l'aménagement de la RN116 et ses ouvrages annexes (bassins de rétention et/ou de confinement), à la sécurité, à l'entretien ou à la salubrité des lieux sont autorisées. ¶**

2.2.1.2 Le règlement graphique de Vinça



### 2.2.1.3 La liste des emplacements réservés de Vinça

#### LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES (ARTICLE L151-41 DU CODE DE L'URBANISME)

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES : VINÇA					
N°	TYPE	DESIGNATION	BENEFICIAIRE	REFERENCES CADASTRALES	SUPERFICIE (M²)
45-ER-01	Espaces verts Voies et ouvrages publics	Aménagement espace vert et aire de stationnement	Commune	AC209P	540
45-ER-02	Voies et ouvrages publics	Aménagement des abords des anciens remparts	Commune	AB14P, AB15P	119
45-ER-03	Voies et ouvrages publics	Installation sportive, équipement public	Commune	AE76	7869
45-ER-04	Voies et ouvrages publics	Aménagement d'une liaison route et réseaux + piste cyclable entre la route de Joch et le chemin de Sahorle	Commune	AH99	926
45-ER-05	Voies et ouvrages publics	Aménagement d'une aire de stationnement pour le centre ancien	Commune	AA61	500
45-ER-06	Espaces verts Voies et ouvrages publics	Aménagement de jardins familiaux ou ouvriers + stationnement	Commune	AA39, AA41, AA83, AA216, AA217, AA218	15328
45-ER-07	Voies et ouvrages publics	Aménagement de voirie du carrefour de la Croix et stationnement	Commune	AB347, AB349	112
45-ER-08	Voies et ouvrages publics	Aménagement et mise en valeur du lavoir de Sahorle	Commune	AK21, AK22	1971
45-ER-09	Voies et ouvrages publics	Aménagement de la RN116 et voies de rétablissement	ETAT		169.250

#### PROTECTION DE LA DIVERSITE COMMERCIALE (ARTICLE L151-16 DU CODE DE L'URBANISME)

La commune de Vinça est concernée :

- centre-ville (une partie de l'avenue du Général De Gaulle)



Annexes au règlement - VINÇA - Dossier approuvé // 1

sections	Liste parcelles
AA	1,35,43,207
C	591,594,599,603,612,613,614,618,620,623,627,631,633,638,639
A	150,152,154,646,706,707,728,731,734,736,739,741,748,751,754,756,758,779,789,791,793,795,797,799,801,829,831,834,837,867,868,883,885,890,891,894,895,896,954,955,956,973
AC	1,2,3,8,9,11,15,16,17,18,19,20,21,23,24,26,27,28,29,238,240
B	1685,1686,2474,2490,2495,2565,2566,3162,3167,3180

## 2.2.2 Commune de Marquixanes

### 2.2.2.1 Le règlement graphique de Marquixanes

IUV2

IAU1E, 2U1, 2AU1E, 3AU1, 3AU1E,

2AU2, 2AU2E, 3AU2, 3AU2E  
IAU3, 3AU3, 4AU3

A2, A3, A4, A5

N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8

#### **riettes**

de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitée -

susceptible de changer de destination L151-11\_2\*

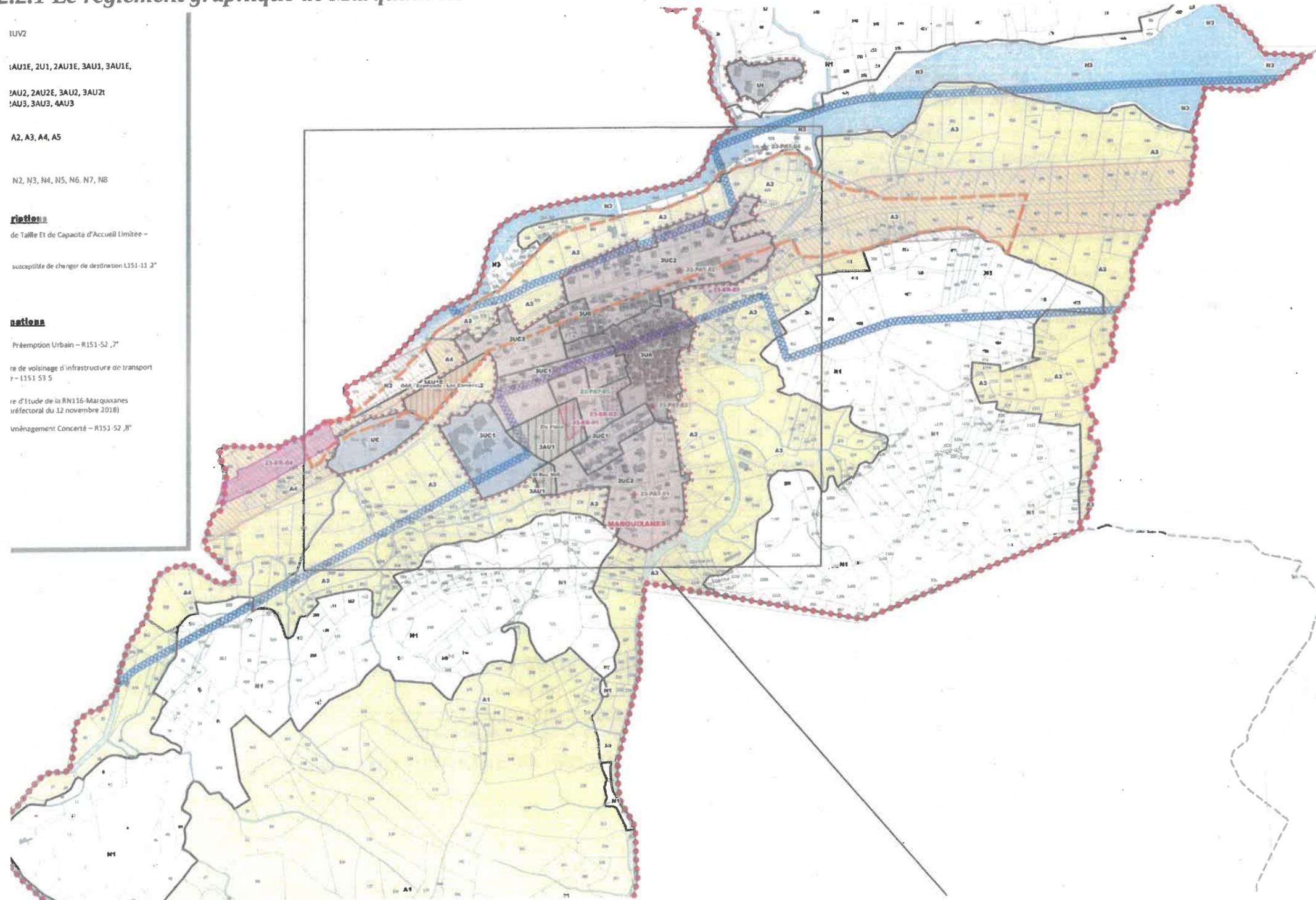
#### **notions**

Préemption Urbain - R151-52\_7\*

re de voisinage d'infrastructure de transport  
1 - L151 53 5

re d'Etude de la RN116-Marquixanes  
réfectoral du 12 novembre 2018)

aménagement Concerté - R151-52\_8\*



## 2.2.2.2 La liste des emplacements réservés de Marquixanes

### LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES (ARTICLE L.151-41 DU CODE DE L'URBANISME)

#### LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES : MARQUIXANES

N°	TYPE	DESIGNATION	BENEFICIAIRE	REFERENCES CADASTRALES	SUPERFICIE (M²)
23-ER-01	Voies et ouvrages publics	Extension de l'école et création d'infrastructures sportives	COMMUNE	B721p	3200
23-ER-02	Voies et ouvrages publics	Equipement public avec création de places de stationnement	COMMUNE	B894	3642
23-ER-03	Voies et ouvrages publics	Création d'un parc de stationnement	COMMUNE	B58, B710, B57	1448
23-ER-04	Voies et ouvrages publics	Aménagement de la RN116 et voies de rétablissement	ETAT		14 537

### PROTECTION DE LA DIVERSITE COMMERCIALE (ARTICLE L.151-16 DU CODE DE L'URBANISME)

La commune de Marquixanes n'est pas concernée.

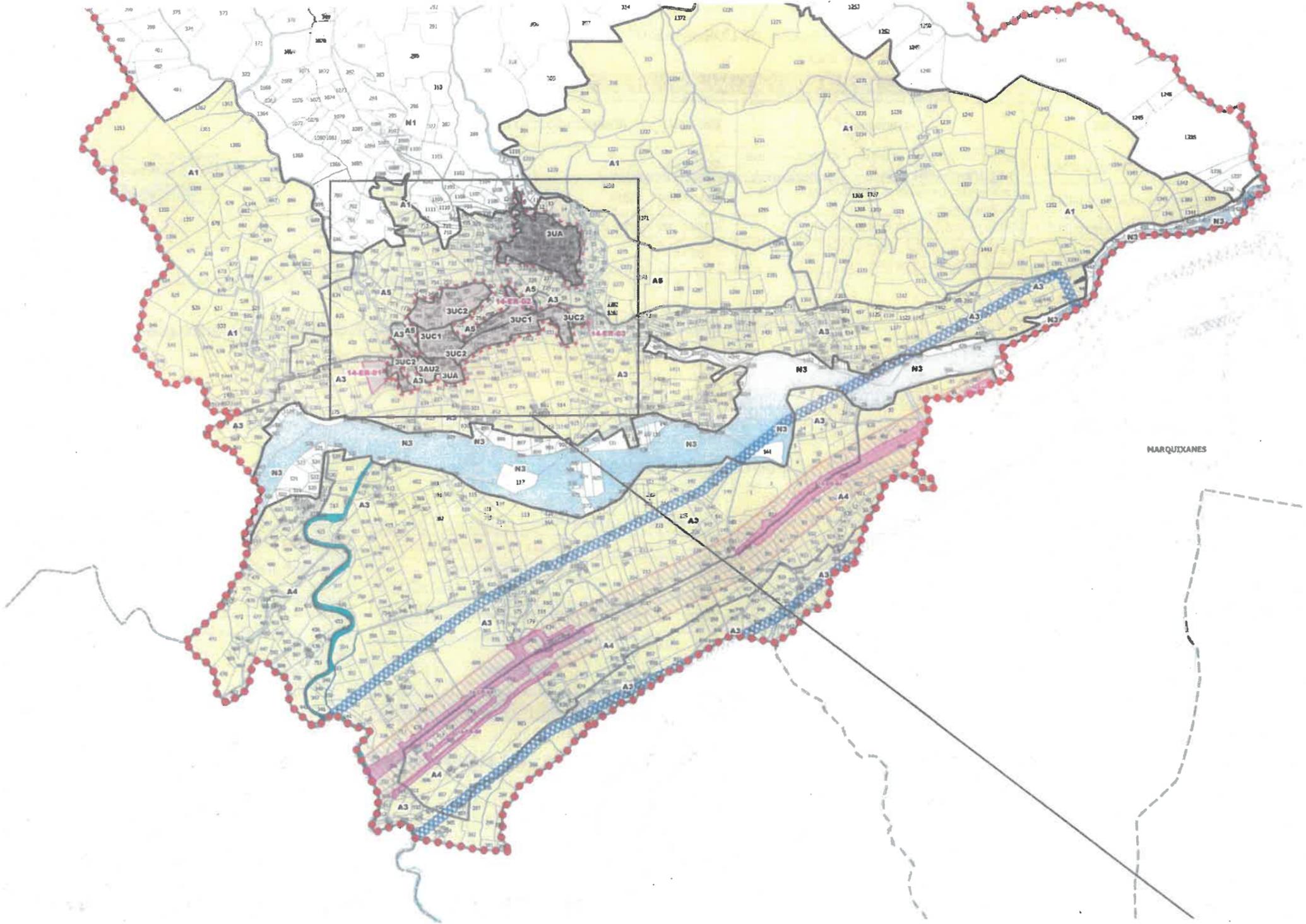


Annexes au règlement - MARQUIXANES - Dossier approuvé // 1

section	Liste parcelles
B	694,853,855,936
A	491,497,499

2.2.3 Commune d'Eus

2.2.3.1 règlement graphique d'Eus



### 2.2.3.2 La liste des emplacements réservés d'Eus

#### LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES (ARTICLE L151-41 DU CODE DE L'URBANISME)

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES : EUS					
N°	TYPE	DESIGNATION	BENEFICIAIRE	REFERENCES CADASTRALES	SUPERFICIE (M <sup>2</sup> )
14-ER-01	Voies et ouvrages publics	Création de places de stationnement et d'une aire de pique-nique	COMMUNE	B615	6360
14-ER-02	Voies et ouvrages publics	Création de places de stationnement	COMMUNE	D495, D497	849
14-ER-03	Voies et ouvrages publics	Création de places de stationnement	COMMUNE	B1462, B1464, B959, B960	1085
14-ER-04	Voies et ouvrages publics	Aménagement de la RN116 et voies de rétablissement	ETAT		93 740

#### PROTECTION DE LA DIVERSITE COMMERCIALE (ARTICLE L151-16 DU CODE DE L'URBANISME)

La commune d'Eus n'est pas concernée.

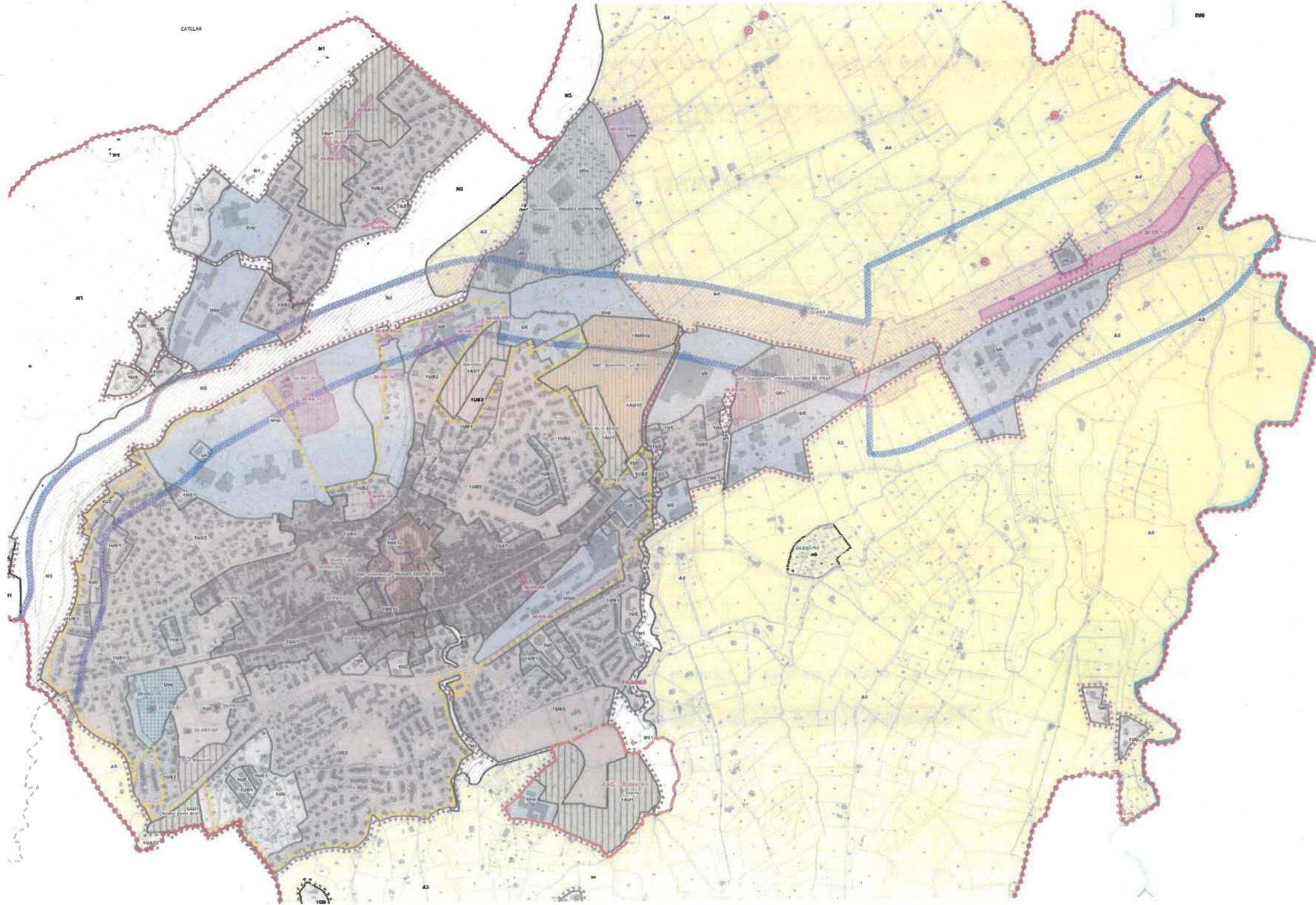


Annexes au règlement – EUS – Dossier approuvé // 1

section	numéro	Liste parcelles
C	562	177, 178, 191, 262, 265, 268, 293, 31, 314, 316, 317, 318, 320, 333, 334, 336, 337, 339, 554, 562, 596, 632, 634, 648, 650, 652, 654, 656, 672, 674, 678, 682, 684, 686, 694, 696, 699, 701, 703, 705, 707, 709, 711, 713, 718, 719, 732, 736, 737, 764, 765, 775, 782, 783, 784, 785, 792, 793, 818, 829, 831, 832, 886, 896

2.2.4 Commune de Prades

2.2.4.1 Le règlement graphique de Prades



## 2.2.4.2 La liste des emplacements réservés de Prades

N°	TYPE	DESIGNATION	BENEFICIAIRE	REFERENCES CADASTRALES	SUPERFICIE (M²)
30-ER-09	Voies et ouvrages publics	Création d'une voie de desserte pour améliorer la desserte du PEM (largeur entre 9,5 et 10 m)	COMMUNE	BB196	710
30-ER-10	Installations d'intérêt général	Extension du camping	COMMUNE	AZ72	1369
30-ER-11	Voies et ouvrages publics	Réservation Plaine Saint-Martin pour extension des activités de la Plaine	COMMUNE	AZ79, AZ94, AZ104, AZ105, AZ106 et AZ107	26070
30-ER-12	Voies et ouvrages publics	Aménagement de la RN116 et voies de rétablissement	ETAT		33 999

### PROTECTION DE LA DIVERSITE COMMERCIALE (ARTICLE L151-16 DU CODE DE L'URBANISME)

La commune de Prades est concernée :

- centre-ville (place de la République, place de Catalogne, rue Jean Jaurès et une partie de l'avenue du Général De Gaulle)



Annexes au règlement – PRADES – Dossier approuvé // 2

section	Liste parcelles
AH	175,176,220,256,300,302,309,310,311,313,314,315,316,318,322,328,371,372,384,385
AI	42



## **35 - RD 66 (Ex RN 116) Aménagements de la traversée de RIA**

### **Préambule :**

La traversée de Ria-Sirach n'est pas adaptée aux modes doux. Avec un trafic moyen journalier proche de 10 600 véhicules par jour dont un taux de poids-lourds de 4 % et des trottoirs étroits non adaptés à la prise en compte des piétons et autres modes doux, la traversée de Ria-Sirach est réputée insécure. L'État a décidé d'envisager un projet d'aménagement qui s'inscrit dans un projet plus global d'amélioration des conditions de circulation sur la RD 66.

### **Historique :**

Différents projets de sécurisation de la traversée de la commune ont été envisagés (Cf. schéma des variantes) et présentés lors de la concertation publique pour l'aménagement de la traversée Ria-Sirach qui s'est tenue du 19 novembre au 22 décembre 2021.

A l'issue de la concertation, il a été décidé de soumettre la variante 3 à l'enquête publique modifiée en intégrant (Cf. Schéma du projet soumis à l'enquête publique) le traitement du carrefour entre la RN116 et la RD26a (route de la Coste de Sirach) tel que plébiscité pendant la concertation.

### **Avancement :**

L'enquête publique au titre du Code de l'Expropriation définie par l'arrêté préfectoral n°PREF/DCL/BCBLUE/2023292-0001 du 19 octobre 2023 s'est déroulée pendant 19 jours, du lundi 20 novembre 2023 au vendredi 8 décembre 2023.

A l'issue de cette enquête le commissaire enquêteur a émis un avis défavorable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) mais aussi à l'enquête parcellaire relative au projet en date du 2 janvier 2024.

Le Département doit maintenant statuer sur les suites à donner.

Pièces jointes : Schémas des variantes envisagées  
Schéma de principe du projet soumis à la DUP

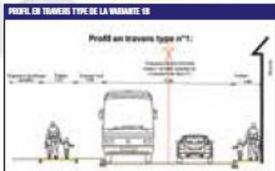
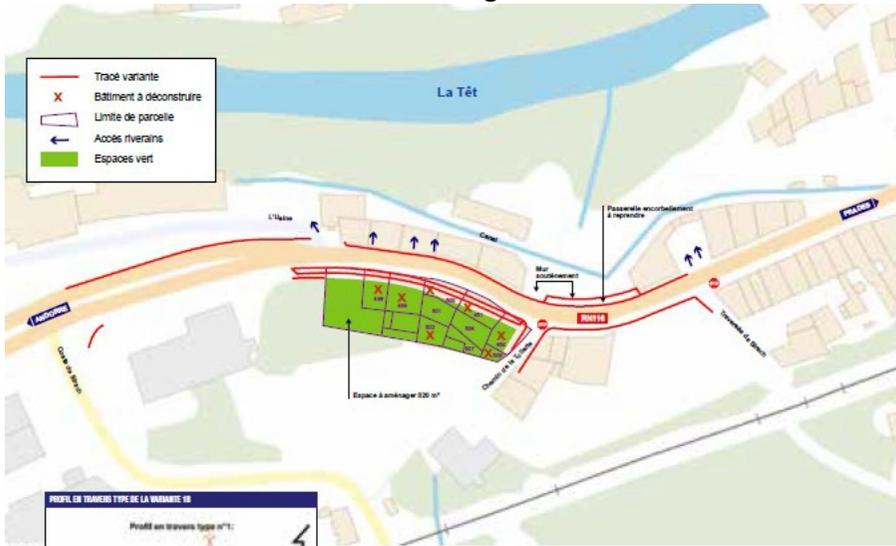
2025



**leDépartement66.fr**

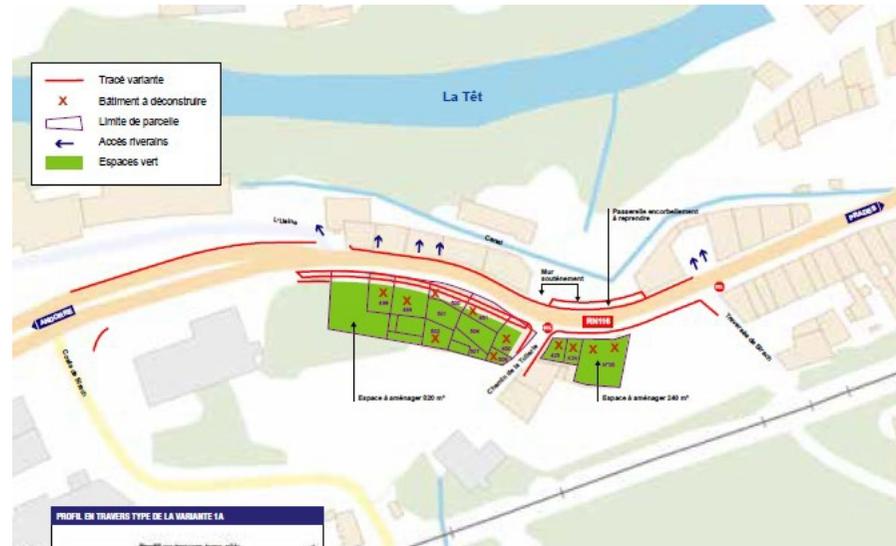


# Schémas des variantes envisagées



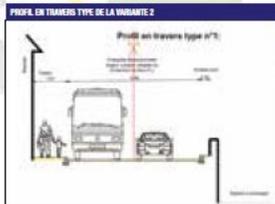
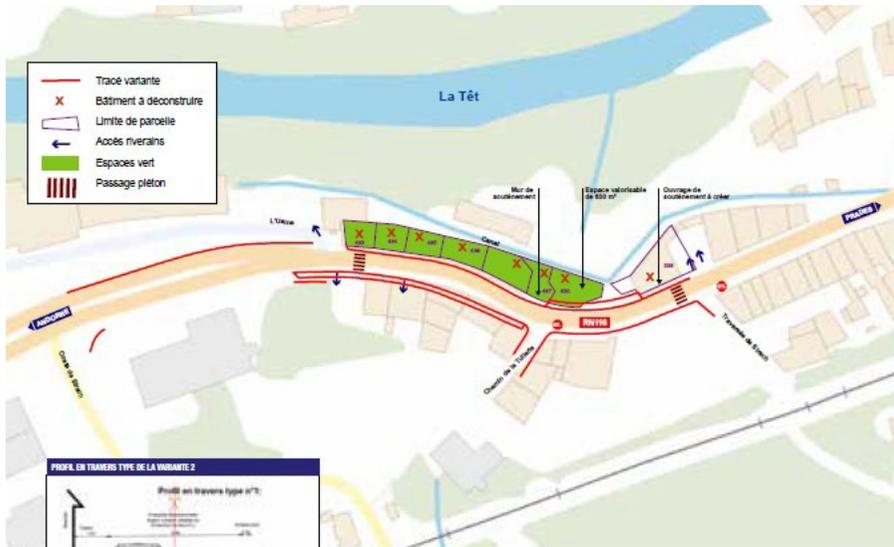
1A

COÛT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX :  
**1,564 M€**



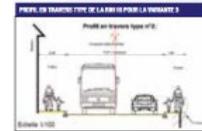
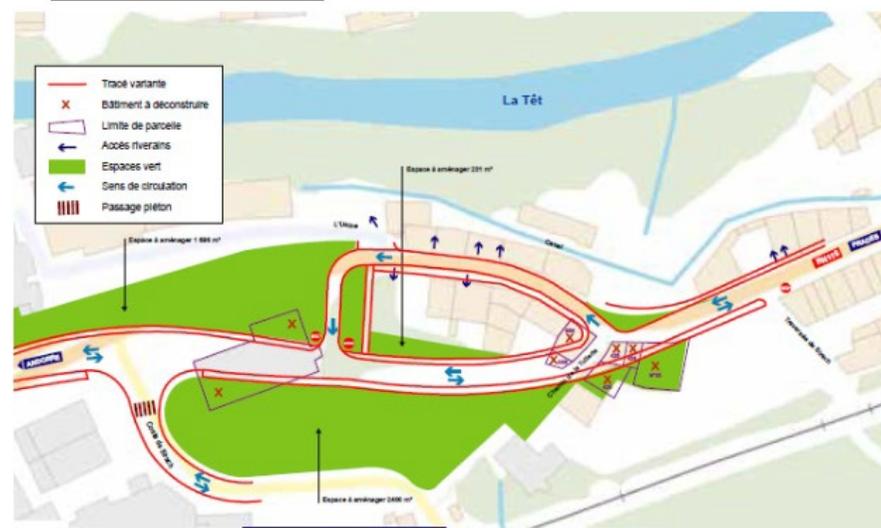
1B

COÛT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX :  
**1,066 M€**



2

COÛT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX :  
**3,457 M€**



3

COÛT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX :  
**3,036 M€**

## **36 - RD 66 (Ex RN 116) Aménagements du carrefour avec la RD 6 sortie de Villefranc e-de-! onflent**

### **Préambule :**

Situé dans un milieu périurbain, au niveau d'une courbe à la sortie du pont « St André » franchissant « La Têt », l'intersection entre la RD6 et la RN116 est matérialisée par un carrefour en T à l'état actuel. De manière générale, le carrefour présente des difficultés de lisibilité et de visibilité pour les usagers. Dans ce sens, son dimensionnement, ses régimes de priorité et d'insertion ainsi que la manière dont les trafics directionnels s'écoulent doivent être repensés.

### **Historique :**

A la place du carrefour en T actuel, on propose un carrefour giratoire à 3 branches à la place. Cette nouvelle configuration vise à améliorer les conditions de sécurité sur le site.

Les objectifs sont :

- Ø Améliorer la lisibilité et la visibilité au niveau du carrefour.
- Ø Améliorer la sécurité du mouvement de tourne à gauche vers la RD6..

### **Avancement :**

Les études d'avant projet, d'acquisitions foncières, environnementales et paysagères sont en cours.

Pièces jointes : Schéma de principe du projet

2025



**leDépartement66.fr**



## **37 - RD 66 (Ex RN 116) Aménagements de la traversée de SAILLAGO SE**

### **Préambule :**

Dans le cadre des opérations de sécurisation de son réseau routier, l'État a souhaité aménager la RN 116 dans la traversée de Saillagouse.

Dans la traversée du village de Saillagouse, le diagnostic fait état d'une traversée étroite en courbe, avec des croisements difficiles entre deux poids lourds compte tenu de la présence de deux fronts bâtis rapprochés.

### **Historique :**

Le choix de déviation de la commune n'a pas été proposé dans le programme d'aménagement de l'itinéraire. Le traitement de la traversée est donc l'option privilégiée ; il vise une requalification de la chaussée, pouvant être réalisable avec l'élargissement de l'emprise par des acquisitions foncières et la démolition de bâtiments.

Ce projet est complémentaire au projet porté par la commune de Saillagouse qui prévoit le réaménagement des espaces publics dans le centre du village, avec des enjeux forts sur la signalétique et sur le paysage (objectif de qualité paysagère selon la charte du Parc Naturel Régional).

Les objectifs généraux du projet d'aménagement de la RN116 à Saillagouse sont :

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

Le projet consiste à requalifier une partie de la traversée de la commune. La variante d'aménagement préférentielle a été arrêtée par le préfet des Pyrénées-Orientales et consiste en :

- le ripage vers le nord de la RN116 dans le virage du village de Saillagouse (avec démolition du bâti en rive nord),
- la reconfiguration de la géométrie du carrefour RN116/place de Cerdagne, afin d'éviter le stationnement sauvage au sein du carrefour,
- la création de cheminements piétons sûrs et confortables.

### **Avancement :**

Ce projet a fait l'objet d'une concertation publique qui s'est tenue du 19 novembre au 22 décembre 2021 et a été soumis à enquête publique durant 19 jours consécutifs, du 20 novembre au 8 décembre 2023, aboutissant à un avis favorable sans réserve ni recommandation du commissaire enquêteur sur la Déclaration d'Utilité Publique et à un avis favorable avec une recommandation sur l'enquête parcellaire.

Le projet a été déclaré d'Utilité Publique le 24 juin 2024.

Les travaux pourront être programmés une fois la maîtrise foncière finalisée.

Pièces jointes : Schéma de principe du projet soumis à la DUP  
Arrêté DUP PREF/DCL/BCLUE/2024 176-0002

2025



**leDépartement66.fr**



PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

Le Préfet des Pyrénées-Orientales,

Arrêté n° *DREAL/2022/115/0002*

**dressant bilan de la concertation publique sur  
le réaménagement de la RN116 à Saillagouse**

- 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 Saillagouse sont :

- d'harmoniser 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 novembre au 22 décembre 2021.

Durant cette période, le dossier a été consultable :

- à la mairie de Saillagouse ;
- en ligne sur le site internet DREAL Occitanie: <http://mtes.fr/157>

Une exposition sur le projet avec des panneaux a été installée en mairie de Saillagouse. Une présentation du projet a été faite en conseil municipal le mardi 30 novembre 2021 à 18h00, suivie d'une permanence de la DREAL.

Les avis ont pu être exprimés :

- sur le registre mis à disposition en mairie,
- par courriel à l'adresse dédiée :  
concertationsaillagouse116.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 :

- La variante 2 est celle qui est retenue pour la poursuite des études ;
- De nouvelles études seront menées pour approfondir la variante retenue et affiner le choix technique afin de limiter les impacts sur les propriétés riveraines du projet. Ces études contribueront à déterminer les procédures administratives et environnementales nécessaires pour poursuivre le projet (en particulier la maîtrise foncière et l'autorisation de démarrage des travaux).

**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.

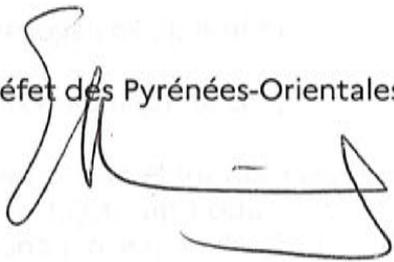
Le bilan de la concertation sera :

- transmis à :
  - Commune de Saillagouse
  - 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



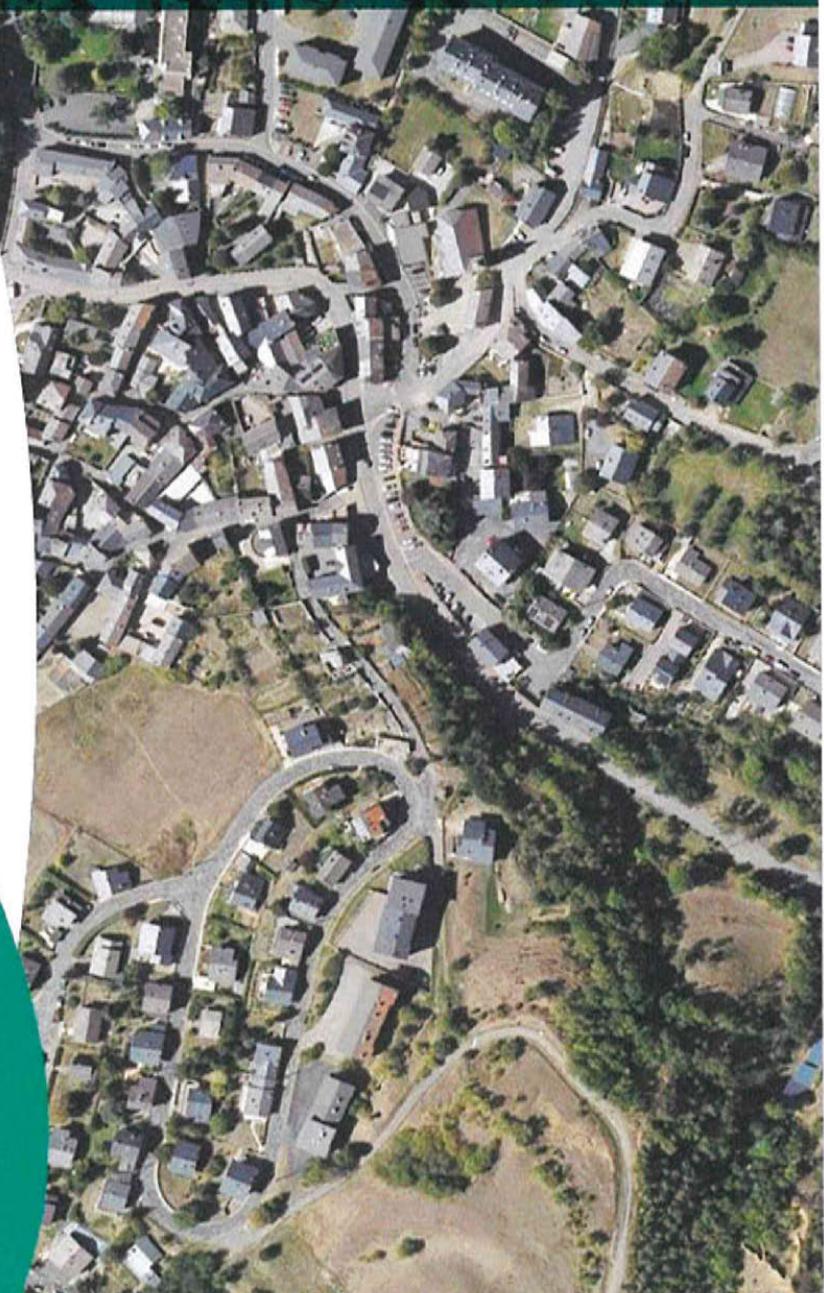
**PREFET  
DES PYRENEES-  
ORIENTALES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Concertation préalable sur le **RÉAMÉNAGEMENT** de la **RN116** à **SAILLAGOUSE**

DU 19 NOVEMBRE  
AU 22 DÉCEMBRE 2021

**BILAN DE LA  
CONCERTATION**



**RN116**   
De la plaine à la montagne

# SOMMAIRE

1. Préambule	3
2. Le projet et son contexte	3
3. La concertation publique	7
4. Bilan de la participation du public	8
5. Les enseignements de la concertation et les suites à donner	10
6. Annexes	11

# 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 Saillagouse (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

## • Contexte du projet

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 Saillagouse.

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

## • 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-Conflent).
- Le carrefour d'accès au pôle de santé Cerdan (commune d'Er). 45.
- La géométrie de la route en traversée de Ria-Sirach, en amont du PR 45.
- La traversée de Villefranche-de-Conflent 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 SAILLAGOUSE

Il s'agit de traiter la traversée de Saillagouse, en requadrant la chaussée, y compris en élargissant l'emprise par des acquisitions foncières et de bâti. L'objectif est d'harmoniser 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.

Par ailleurs, une attention particulière est portée sur l'entrée dans le sens Mont-Louis/Bourg-Madame dans un objectif de modération des vitesses.



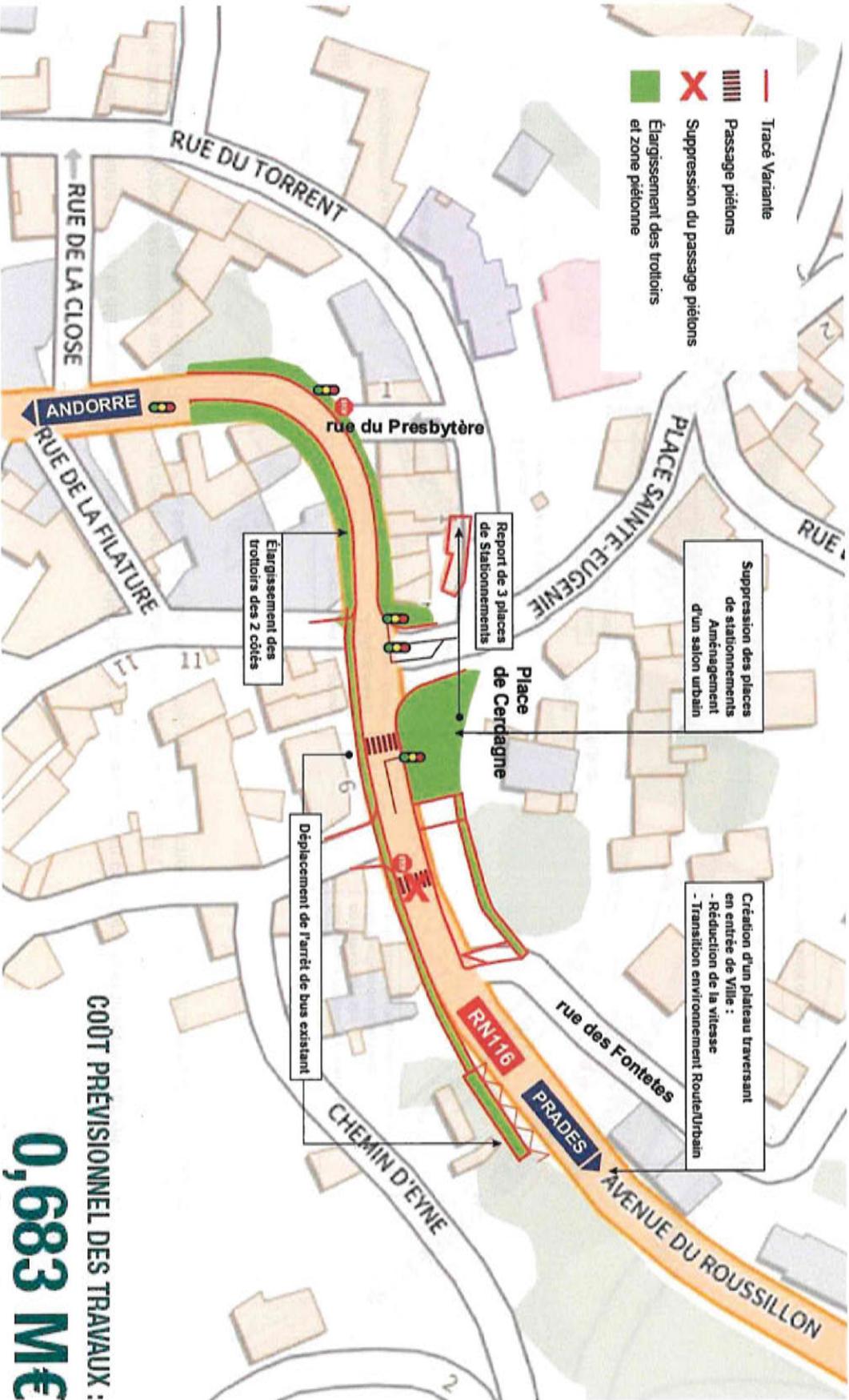
*Croisement difficile de véhicules au niveau du point de rétrécissement de la chaussée*

- Deux variantes présentées à la concertation

VARIANTE 1

La première variante propose le maintien de la totalité du bâti existant, avec les caractéristiques suivantes pour un coût prévisionnel de 0,683 M€ :

- Une place plus importante laissée aux piétons, au détriment du stationnement, sur le secteur 1.
- La mise en place d'un alternat géré par feux sur le secteur 2 (5 feux nécessaires)



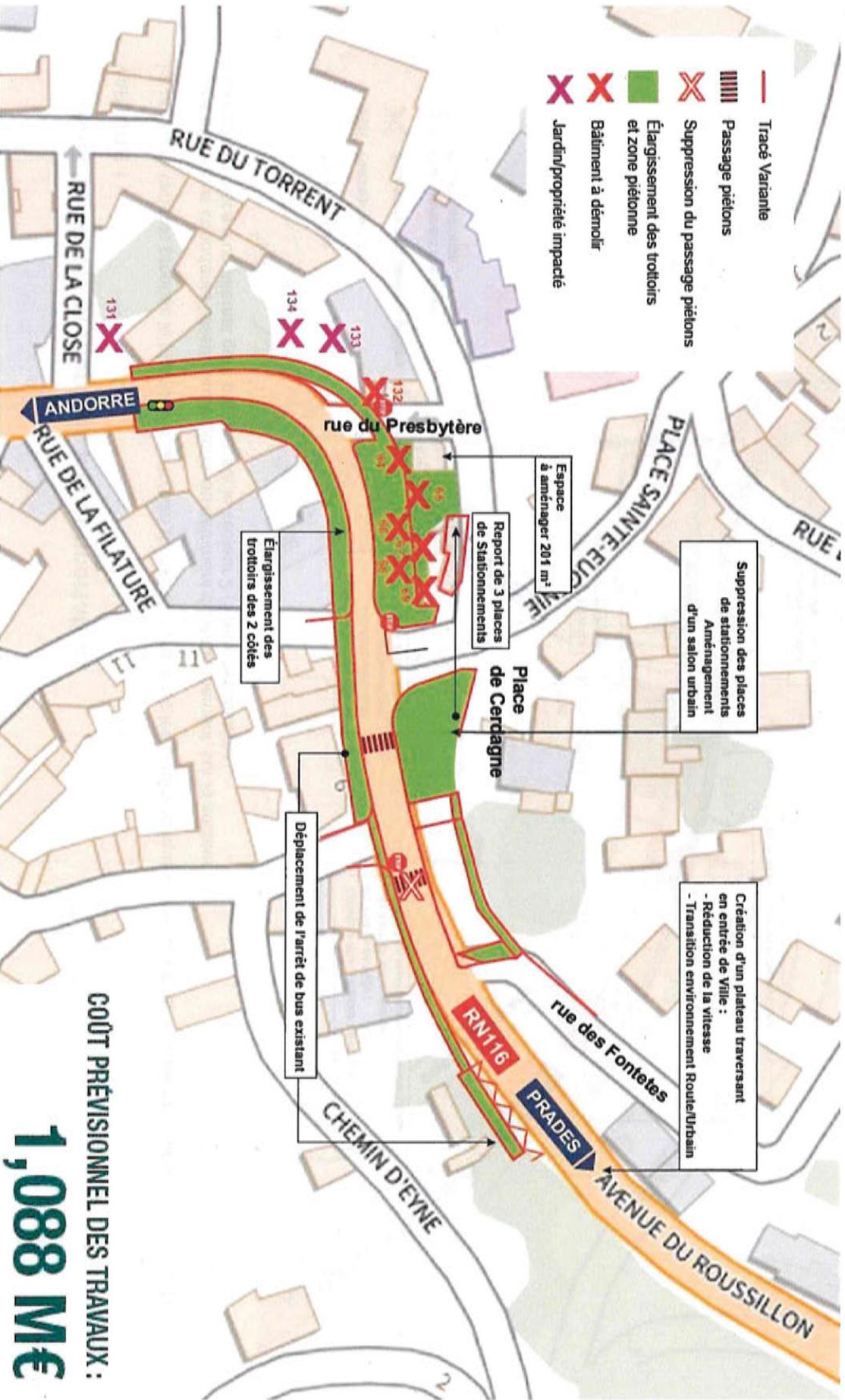
COUT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX :

**0,683 M€**

## VARIANTE 2

La deuxième variante prévoit la démolition de bâti, avec les caractéristiques suivantes pour un **coût prévisionnel de 1,088 M€** :

- Une place plus importante laissée aux piétons, au détriment du stationnement sur le secteur 1.
- La démolition du front bâti au nord de la RN116 sur le secteur 2, ce qui permet un élargissement de la route et des continuités piétonnes.



COÛT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX :

**1,088 M€**

### 3. La concertation publique

#### • Le cadre de 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.

Contrairement à l'enquête publique, la concertation préalable 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.

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, selon les modalités définies sous l'égide du sous-préfet de Prades, en concertation étroite avec le maire.

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.

#### • Dispositif d'information du public

- 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 Saillagouse et consultable sur Internet ;
- Une exposition sur le projet avec des panneaux d'information en mairie ;
- Une présentation du projet en conseil municipal le mardi 30 novembre 2021 à 18h00, suivie d'une permanence de la DREAL.

#### • Dispositif de participation du public

- Par courrier à l'adresse dédiée : concertation@saillagouse116.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

## 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 :

- 6 participants à la permanence du 30 novembre 2021 tenue par la DREAL
- 1 contribution par courrier postal
- 4 contributions par courriel
- 2 contributions déposées sur le registre d'expression mis à disposition du public en mairie de Saillagouse.

### • Synthèse qualitative des contributions recueillies

Les observations recueillies à l'issue de la concertation ont toutes été analysées.

#### THÉMATIQUES ABORDÉES

Les principaux thèmes abordés sont :

- L'impact du projet sur les parcelles et les habitations
- L'impact du projet sur l'environnement
- Le projet en soi (dont proposition alternative d'aménagement)

➤ L'impact du projet sur les parcelles et habitations directement concernées par le projet :

Il s'agit de la principale préoccupation abordée dans les différentes contributions.

La propriétaire de la maison située sur la parcelle n°131 explique que les variantes 1 et 2 impliquent la démolition du mur d'enceinte dont elle souligne l'intérêt architectural et esthétique, et une réduction de la superficie de la parcelle avec des conséquences sur la fonctionnalité de l'habitation (plus de possibilité de contourner la maison). Elle rappelle que sa parcelle avait déjà été diminuée de plus d'1 mètre de largeur sur toute sa longueur lors de l'élargissement de la RN116 dans les années 1980.

Un particulier s'interroge sur l'intérêt de déconstruire l'habitation familiale située sur la parcelle n°132 dans le cadre de la variante 2. A son sens, la démolition de cette maison d'habitation « sans rapport immédiat avec la géométrie de la route, puisqu'elle ne participe en rien à son élargissement ni n'augmente la visibilité pour les usagers, la maison concernée étant située à l'extérieur du virage ». Par ailleurs, il souhaite obtenir confirmation sur l'impact de la variante 2 qui concerne, selon lui, la totalité de l'habitation située sur cette parcelle, et non une moitié de l'immeuble comme semble l'indiquer le schéma relatif à cette variante.

Enfin, le récent propriétaire de la maison cadastrée AC63 s'interroge quant à l'avenir de son habitation qu'il rénove entièrement et qui serait l'unique maison restante du bloc de 8 maisons existantes impacté par le projet (7 maisons à démolir), notamment en termes d'insertion paysagère et de stabilité de la construction (murs moyens avec bâti à détruire). Il se dit très affecté par l'annonce du projet, bien qu'il soit conscient de l'urgence à traiter la gestion du trafic sur la RN116.

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

- **L'impact du projet sur l'environnement :**

La propriétaire de la maison située sur la parcelle n° 131 signale que la variante 2 conduirait à couper des tilleuls anciens présents sur son jardin, et elle estime que cela serait dommage d'un point de vue écologique car ces arbres abritent des espèces d'oiseaux et d'insectes.

- **Le projet en soi (dont une proposition alternative d'aménagement) :**

Si le projet en soi ne suscite pas de contestation particulière, un avis propose néanmoins la création d'une déviation à moyen terme pour améliorer la circulation dans la région.

#### **AVIS SUR LES VARIANTES**

L'expression du choix préférentiel d'aménagement se répartit de la manière suivante : 2 avis expriment une préférence pour la variante n°1 compte tenu de l'impact de la variante n°2 sur l'habitation familiale des intéressés et 2 avis expriment leur préférence pour la variante n°2, dont l'avis de la commune de Saillagouse.

#### **LA POSITION DE LA COLLECTIVITÉ**

La commune de Saillagouse a signalé sur le registre d'expression qu'une délibération a été actée en conseil municipal le 15 décembre 2021 en faveur de la variante n°2.

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

- **Analyse du maître d'ouvrage**

Les avis émanant de riverains dont les propriétés, situées en sortie vers Andorre, sont impactées au niveau de leur clôture et jardin par la construction de cheminement piétons ou par la démolition de leur habitation.

Les autres bâtis à démolir sont pour partie déjà acquis par la mairie en prévision de la variante 2, pour laquelle le conseil municipal a délibéré favorablement en date du 15 décembre 2021.

La variante 2 est la variante retenue pour la poursuite des études.

- **Les suites à donner**

De nouvelles études vont être menées pour approfondir le choix retenu et affiner le choix technique pour éviter au mieux d'impacter les propriétés riveraines du projet. Elles contribueront à déterminer les procédures administratives et environnementales nécessaires pour poursuivre le projet (en particulier la maîtrise foncière et l'autorisation de démarrage des travaux).

# ANNEXES

Affiche réglementaire	12
Courrier aux habitants	x
Dossier de concertation	13
Panneaux d'exposition	16
Contributions du public	17

## 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 L.103-2 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 Saillagouse.

Le projet sera présenté en conseil municipal le mardi 30 novembre 2021 à 18h00, suivi d'une permanence de la DREAL Occitanie.

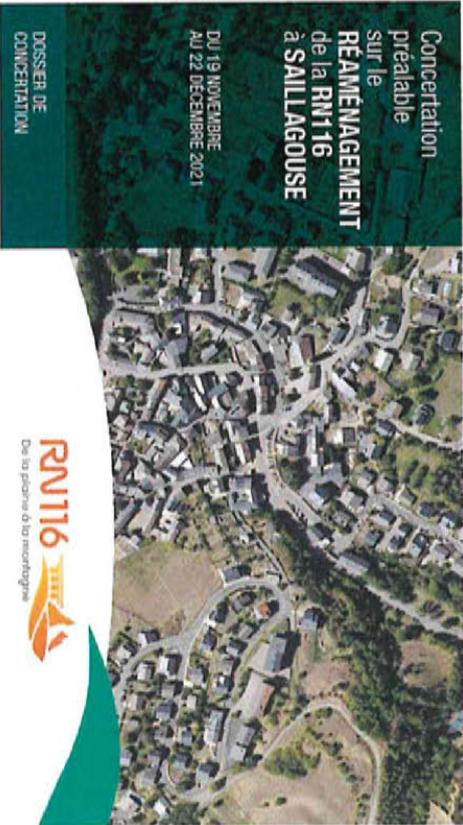
Pour s'informer et donner son avis :

- o Un dossier de concertation consultable en mairie de Saillagouse et sur Internet : <http://mms.fr157.inra.fr/passe/> (mot de passe : 2021Saillag)
- o Une exposition sur le projet et un registre d'expressions en mairie de Saillagouse.
- o Une adresse mail : [concertationSaillagouse15@ars-occitanie.gde-septembre-entendace.pour.fr](mailto:concertationSaillagouse15@ars-occitanie.gde-septembre-entendace.pour.fr)
- o Par courrier :  
DREAL Occitanie  
« Direction Transports, à l'attention de M. ASSEMAT »  
520 allée Henri II de Montmorency  
CS 69007  
34054 MONTPELLIER CEDEX 2

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

# Dossier de concertation

PRÉFECTURE  
DES PRÉFETTES-  
ORIENTALES  
D'ORLÈANS  
100000



Concertation  
préalable  
sur le  
**RÉAMÉNAGEMENT**  
de la **RN116**  
à **SAILLAGOUSE**

DU 19 NOVEMBRE  
AU 22 DÉCEMBRE 2021

DOSSIER DE  
CONCERTATION

**RN116**  
De la pierre à la montagne

Concertation de l'Etat et de l'Etat de projet  
pour le réaménagement de la RN116 dans  
le département de l'Orne. Le dossier de concertation  
est disponible sur le site internet de la Préfecture  
des Préfettes-Orientales d'Orléans.

**> UN PROJET QUI  
DÉMARCHE DANS UNE  
DÉMARCHE GLOBALE  
D'AMÉLIORATION  
DU FONCTIONNEMENT  
DE LA RN116**

L'Etat, via une association créée de fait de la  
RN116, a initié, en septembre 2019, une démarche  
de concertation pour le réaménagement de la  
RN116. Cette démarche s'inscrit dans le cadre  
d'un projet global de réaménagement de la  
RN116, qui vise à améliorer son fonctionnement  
sur l'ensemble de son parcours.

**> LES MODALITÉS DE LA  
CONCERTATION PRÉALABLE  
POUR SAILLAGOUSE**

La concertation préalable est organisée  
en deux phases :

- Une phase de concertation préalable, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.
- Une phase de concertation finale, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.

**POUR SAILLAGOUSE**

Le réaménagement de la RN116 dans le département de l'Orne est organisé en deux phases :

- Une phase de concertation préalable, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.
- Une phase de concertation finale, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.

**POUR SAILLAGOUSE**

Le réaménagement de la RN116 dans le département de l'Orne est organisé en deux phases :

- Une phase de concertation préalable, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.
- Une phase de concertation finale, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.

## LA CONCERTATION PRÉALABLE

### > OBJET DE LA CONCERTATION



L'objectif de la concertation préalable est de recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations sur le projet de réaménagement de la RN116. Cette concertation est organisée en deux phases :

- Une phase de concertation préalable, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.
- Une phase de concertation finale, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.

### > LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



Le cadre réglementaire de la concertation préalable est défini par le décret n° 2019-1233 du 11 novembre 2019. Ce décret définit les modalités de la concertation préalable, ainsi que les obligations des autorités organisatrices de la concertation.

### > POURQUOI CE PROJET ?



Le projet de réaménagement de la RN116 dans le département de l'Orne est organisé en deux phases :

- Une phase de concertation préalable, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.
- Une phase de concertation finale, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.

### > LE PROGRAMME DU PROJET

Le programme du projet de réaménagement de la RN116 dans le département de l'Orne est organisé en deux phases :

- Une phase de concertation préalable, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.
- Une phase de concertation finale, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.

### > DEUX VARIANTES PRÉSENTES À LA CONCERTATION

Le projet de réaménagement de la RN116 dans le département de l'Orne est organisé en deux phases :

- Une phase de concertation préalable, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.
- Une phase de concertation finale, qui vise à recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations.

LES SAUVETEURS-  
? 3 000 véhicules  
SAILLAGOUSE  
de la Préfecture







# Contributions par courriel

Sujet : Contribution pour le projet d'aménagement de la RN116 en traversée de Saillagouse  
De : > denys.gorgues (par Internet) <denys.gorgues@gmail.com>  
Date : 22/12/2021 à 14:17  
Pour : concertation@agorac116.dord-occitanie@developpement-durable.pouv.fr

Bonjour,

Suite à la réunion publique du 30/11 dernier, je tiens à me remercier sur ce projet cité en objet.  
Selon les solutions proposées, il semble clairement que la variante 2 se dégage comme solution retenue, la variante 1 ne permettant pas une fluidification optimale du trafic routier.

Propriétaire depuis 1 an de la maison cadastrée ACS3, je comprends tout à fait la nécessité de résoudre ce point sensible de gestion du trafic sur axe international déterminant.

Cependant, plusieurs questions me viennent à l'esprit quant à la concrétisation de ce projet, j'en pose donc mon cas.

- Ma maison (ACS3) serait la seule à rester debout parmi le bloc de maisons impacté par le projet (7 maisons à démolir).
- Dans un bâti ancien de centre village, aux murs en pierres maçonnées sans ferrillage, les maisons sont toutes adossées les unes aux autres. Le fait de rien laisser qu'une seule debout pourrait fortement compromettre sa stabilité.
- Démolir le bloc de maisons sur main droite, en descendant la RN116, créerait une perspective visuelle sur l'église et le bâtiment de la communauté de communes Pyrénées Cardagnas. Qu'en serait-il de cet impact visuel si une seule maison venait à "casser la vue" sur le défilé créé.
- J'imagine mal l'aménagement de la zone autour de cet axe avec une maison restée debout et maintenue par 4 contreforts.

J'en viens à la partie sentimentale. Suite à une séparation douloureuse en 2020, j'ai entrepris d'acquiescer un bien à moi, pour pouvoir y créer un cocon familial avec mes 2 enfants en garde alternée.

- J'ai donc entamé une rénovation complète de ce bâti pour un usage en résidence principale.
- Les murs en pierres apparentes ont été valorisés, la charpente traditionnelle mise à jour.
- La majorité des travaux ont été effectués par mes soins (démolition, cloisonnements, aménagements des pièces, plomberie, gaines électriques).
- Pour les travaux que je ne maîtrise pas, j'ai fait appel à des entreprises locales compétentes (maçonnerie, saddleage charpente, carrelage, huisseries, chauffage).
- Des matériaux de qualité ont été posés (menuiseries aluminium, poêle à granulés, chauffe-eau nouvelle génération, cuisine bois massif, bardage en chêne).
- Le nombre d'heures passées le soir, les week-ends et pendant les vacances est difficilement quantifiable.
- A l'annonce de cette réunion publique, j'ai démarrés les travaux de finition (peintures,

enduits, façade salle de bains).

- Les enfants (et moi-même) s'étaient grandement appropriés leur futur espace de vie.
- Le déménagement était prévu pour la fin d'année 2021 voir début d'année 2022.
- J'ai stoppé tous les travaux dans l'attente d'une décision claire en ce qui concerne l'avenir de cette maison.

Je suis fortement affecté par cette annonce d'aménagement de la route nationale 116 en traversée de Saillagouse, tout en étant néanmoins conscient de l'urgence à traiter ce point noir du trafic routier.

Restant dans l'attente des résultats de cette concertation préalable, et espérant fortement une réponse de votre part, afin de savoir si je termine (ou non) ma rénovation et si je plante (ou non) un déménagement.

Cordialement,

Denys GORGUES  
3 rue du presbytère  
66800 Saillagouse  
06.34.55.10.75.

# Contributions par courriel

Sujet : Concertation préalable sur le réaménagement de la RN116 Saillagouse  
De : > elisabeth.muchart [par Internet] <elisabeth.muchart@gmail.com>  
Date : 05/12/2021 à 18:21  
Pour : concertations@agorae116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

A l'attention de M. Accornat, Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Occitanie.

Mes coordonnées :  
Elisabeth Muchart, née Vigeo  
5 avenue des Craxeurs  
Paris 75017  
tél 06 42 48 47 77  
Adresse à Saillagouse : 2 rue de la Cloze

Monsieur,  
Le sur-projetaire d'une maison avec jardin située au 2 rue de la Cloze à Saillagouse, parcelle 131 sur le plan cadastral  
J'ai pu constater du projet de réaménagement de la RN 116 et vous adresse ma demande qui jeespère retiendra toute votre attention.  
Je comprends que les variantes 1 et 2 impliquent une démolition du mur d'enceinte et une réduction de la superficie de la parcelle.  
Cela serait un préjudice important pour notre famille, qui a déjà contribué à l'équipement de la RN 116 dans les années 1990 : notre parcelle avait été diminuée de plus de 1 mètre de largeur sur toute la longueur avec reconstruction du mur.  
Sur le croquis de la variante 2 nous voyons une réduction très importante du jardin jusqu'à l'angle de la maison ce qui me paraît inenvisageable. En effet, cet angle de maison se trouve à 1,50 mètre du mur d'enceinte, si le mur était déplacé tel qu'indiqué il n'y aurait plus d'espace pour contourner la maison, ce qui nous gênerait fortement. Je vous invite à venir constater sur place et vous recevrai avec plaisir à votre convenance.  
En ce qui concerne le jardin, il est planté de lilas et andros, qui seraient coupés dans la variante 2. Ces arbres abritent des espèces d'oiseaux et d'insectes, et cela serait dommage pour l'écologie. Je soulignerais que le mur actuel est un très beau mur en pierre à l'ancienne, surmonté de bacs à fleurs en bois que la mairie fleurit chaque année ce qui est très esthétique.  
Je soulignerais que vous venez compte de mes remarques dans le bilan de la concertation. D'une manière générale, je pense qu'une déviation serait idéale à moyen terme, améliorant nettement la circulation dans la région.  
Je reste à votre disposition pour toute information complémentaire.  
Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Elisabeth Muchart

Sujet : Contribution à la concertation  
De : > jfauvent [par Internet] <jfauvent@orange.fr>  
Date : 07/12/2021 à 15:59  
Pour : concertations@agorae116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,  
dans le cadre de la concertation préalable au réaménagement de la route dans la traversée de Saillagouse, je vous prie de prendre en considération la contribution ci-après.  
En vous en remerciant,  
Jean-François Jaultent

Cette contribution concerne la variante 2 et plus précisément son impact sur la parcelle 132, pour laquelle le projet présente la destruction complète de la maison d'habitation implantée sur celle-ci.

On peut observer d'abord que cette démolition est sans rapport immédiat avec la géométrie de la route, puisque elle ne participe en rien à son élargissement ni à l'agrandissement de la visibilité pour les usagers, la maison concernée étant située à l'extérieur du virage. Tout au plus permet-elle un débouché plus aisé à la rue du Prévostère, voie peu fréquentée et d'inférieur relief.

Elle semble donc uniquement justifiée par un net déport vers le nord du cheminement piétonnier au niveau du virage, en décalage avec l'environnement immédiat, ce qui l'amène à tourner sur quelques centimètres le coin sud-est de la maison (s1 1°) en Juge par le plan sommaire présenté page 9), sans intérêt évident.

En résumé, on comprend très mal dans la variante 2 en quoi la démolition de la maison située sur la parcelle 132 est utile ou même simplement proportionnée aux objectifs affichés page 7.

Sujet : Question  
De : > jfauvent [par Internet] <jfauvent@orange.fr>  
Date : 30/11/2021 à 16:33  
Pour : concertations@agorae116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Je viens de prendre connaissance du projet de réaménagement de la RN116 à Saillagouse et me voudrais malheureusement participer à la réunion de concertation qui doit se tenir aujourd'hui.

L'implantation de ma mère, cadastré 132, se trouve fortement impactée par la variante 2 du projet. Or, celle-ci comporte une zigzagante fâcheuse : taille qui dessine, elle semble proposer carrément la démolition d'une partie seulement de la maison (s1) séparément, laquelle ne possède pourtant aucun mur en relief sur lequel s'appuyer. J'imaginerai donc que, contrairement à ce qui est suggéré, c'est bien la totalité en l'état actuel qui est visée.

Pouvez-vous me le confirmer ?

Avec mes remerciements,

Jean-François Jaultent

# Contributions par courrier postal

RECETTES

1 RUE DU FOREST

66300 SERRAVALLOIS

OBJET: Réaménagement RN116 66300 SERRAVALLOIS

Madame,

Je vous adresse à une vision libérée du conseil municipal, au premier d'un Nouveau territoire La REAL, avec un montant de l'ouvrage d'une contribution au vu de l'aménagement de ce RN116 dans la commune de SERRAVALLOIS.

Le budget nous est été présenté.

Le projet n° 4: Pour l'acte et circulaire obtenu sur les budgets n° 2: de l'opération de leur élargissement pendant ce 11e et élargissement de ce 11e.

Je vous apprecie et (avec toute l'attention de la part de ce nouveau (et grand), l'absence de la Société Tropic de 1985.

Mais dans tous, vous avez et un Commissaire à cet engagement: ESTERIE SPA pour l'opération LA REAL - TROPIC. Surtout, dans le cadre de l'opération et d'engagement l'opération et l'absence pour vous sur ce tout l'opération.

Mais nous avons un rapport dans cette lettre: Toute une vie (comme elle, l'opération, opération et l'opération) c'est fait de deux opérations d'opération par sur la opération et en dessous une opération.

Quand vous avez et l'opération de votre région l'absence et la opération au opération l'opération.

Je vous adresse à la Société, avec de l'ouvrage l'opération et l'opération.

Je vous adresse à l'opération, le opération et l'opération de l'opération à l'opération. Au opération de votre opération dans cette opération, du opération l'opération.

Je vous adresse à l'opération n° 4: la opération et l'opération de l'opération n° 2: qui vous a été opération par la REAL (circulaire, l'opération).

Madame, l'opération, une opération l'opération.



NUMERO	0	DATE	08 DEC 2021
NUMERO	0	DATE	21/3
NUMERO	0	DATE	21/3
NUMERO	0	DATE	21/3

# Contributions déposées sur le registre d'expression

le 15 décembre 2024,

le Conseil Municipal de Saillagouse s'est réuni le 15 décembre 2024 et a délibéré en faveur du variant 2.  
de délimitation correspondante pour traverser abricourant.

du Maire


message pro

## Concertation

Stephane Tubou [stephane.tubou@ccsaillagouse.com](mailto:stephane.tubou@ccsaillagouse.com)  
mardi 21 décembre 2021 à 14:59 réception  
A : [mairie-saillagouse@wanadoo.fr](mailto:mairie-saillagouse@wanadoo.fr)



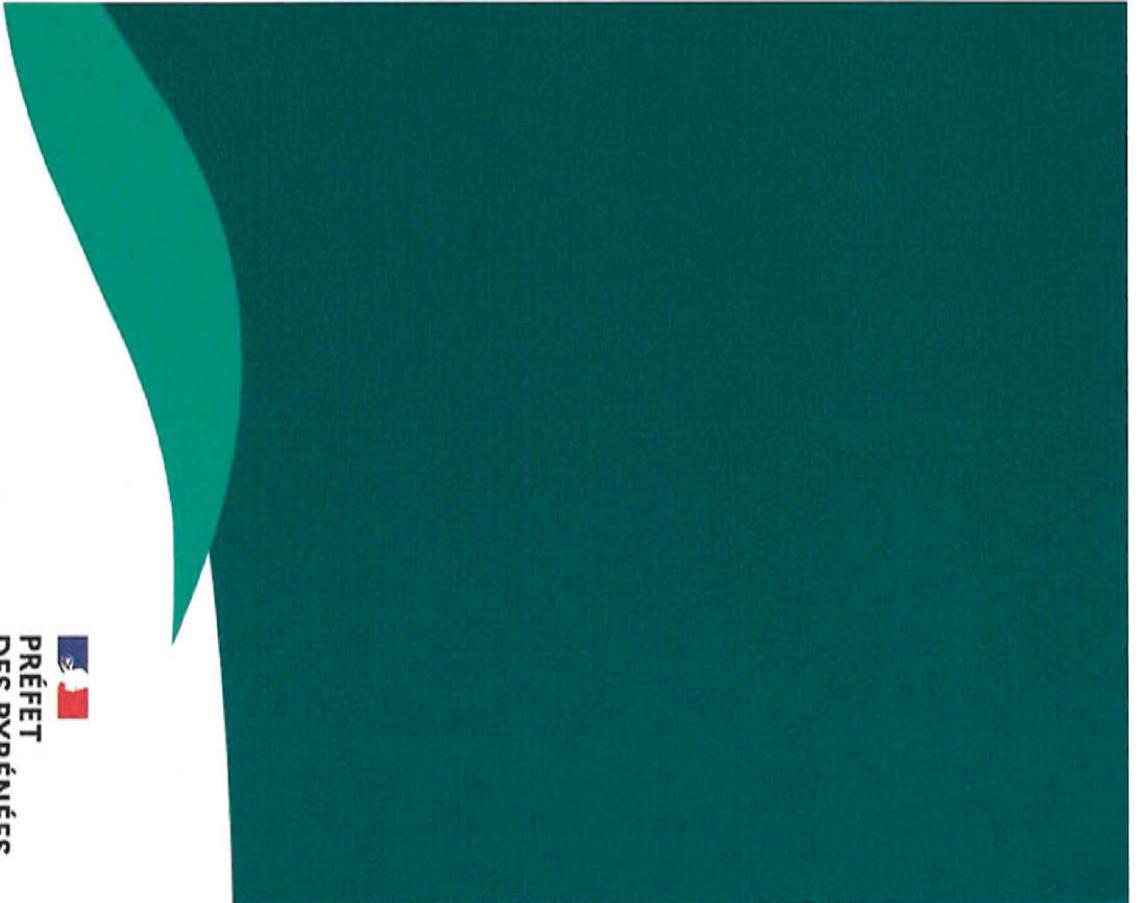
abuse No

Bonjour

Afin de m'exprimer sur la concertation Rn116 Saillagouse  
Je souhate que le présent mail soit indexé (Je mail indiqué dans le document re fonctionne pas)  
Nu propriétaire d'une des maisons qui doit être rasée. Je suis favorable à la variante 1.  
Ma mère vit dans cette maison ou nous avons tous nos souvenirs depuis plus de 50 ans. Elle a des difficultés à se déplacer et il me paraît compliqué de pouvoir la reloger dans les mêmes conditions, sans même à son autonomie et sa qualité de vie.

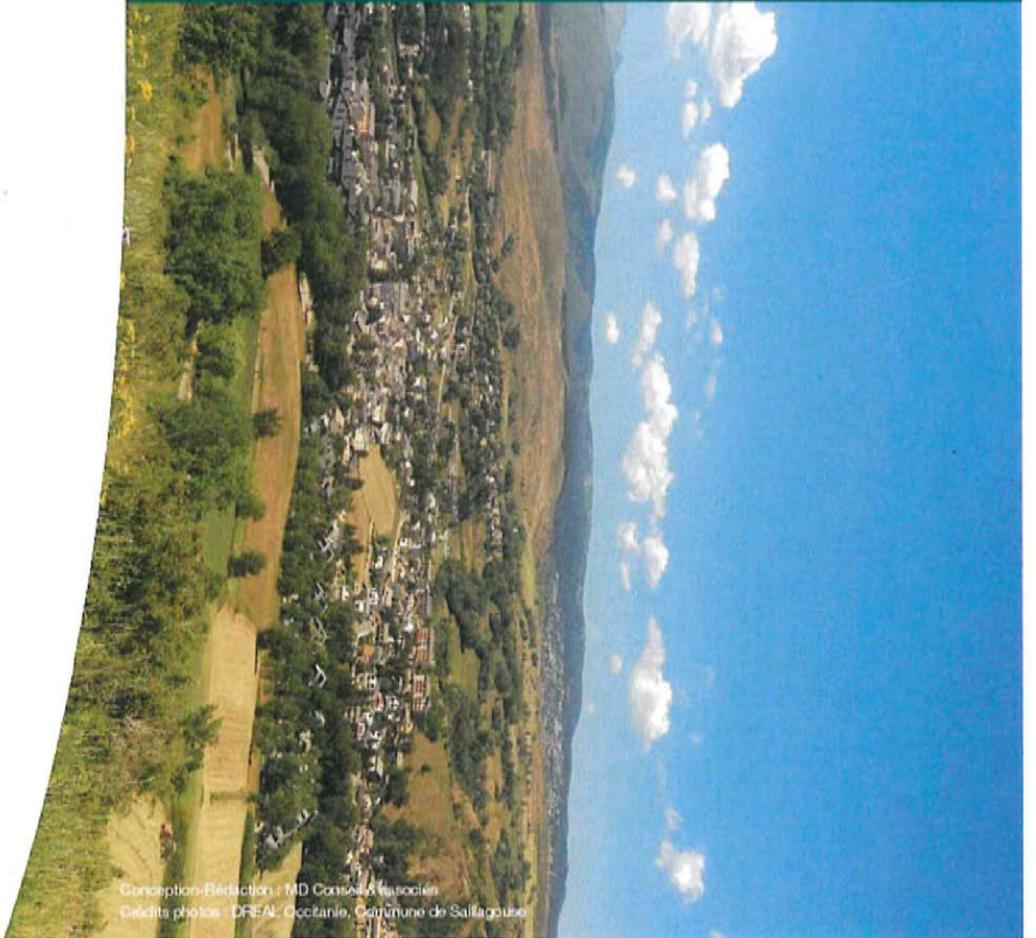
Bien cordialement  
Stephane Tubou

Envoyé de mon iPhone



**PRÉFET  
DES PYRÉNÉES-  
ORIENTALES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Conception-Rédaction : MD Conseils Associés  
Credits photos : DREAL Occitanie, Commune de Sallagouse

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement  
et du logement (DREAL) - Occitanie

Direction des Transports - 520, Allée Henri II de Montmorency  
CS 69007 - 34064 Montpellier - Cedex 02

[www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr](http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr)

## CONTACTS

Service Maîtrise d'ouvrage  
Tél. 04 68 85 88 80  
[maitrise.ouvrage@cd66.fr](mailto:maitrise.ouvrage@cd66.fr)

leDépartement66.fr



L'Accent Catalan de la République Française