

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-RD16 (accès à Rodès) en carrefour giratoire
Section 3	Rodès, Vinça	Sécurisation et allongement des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça Dénivellation par passage supérieur du carrefour avec la RD13E Suppression des accès directs au droit du lieu-dit « El Moli », et rétablissement par les voies communales existantes avec prolongement d'une voie communale
Section 4	Vinça	Amélioration du carrefour en Té RN116-RD25 (projet réalisé)
Déviation (hors projet)	Marquixanes	Déviation de Marquixanes
Section 5	Marquixanes, Eus	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	Eus, Prades	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 Modification de la géométrie du carrefour RN116-RD24 à Eus et création de voies de desserte des riverains 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

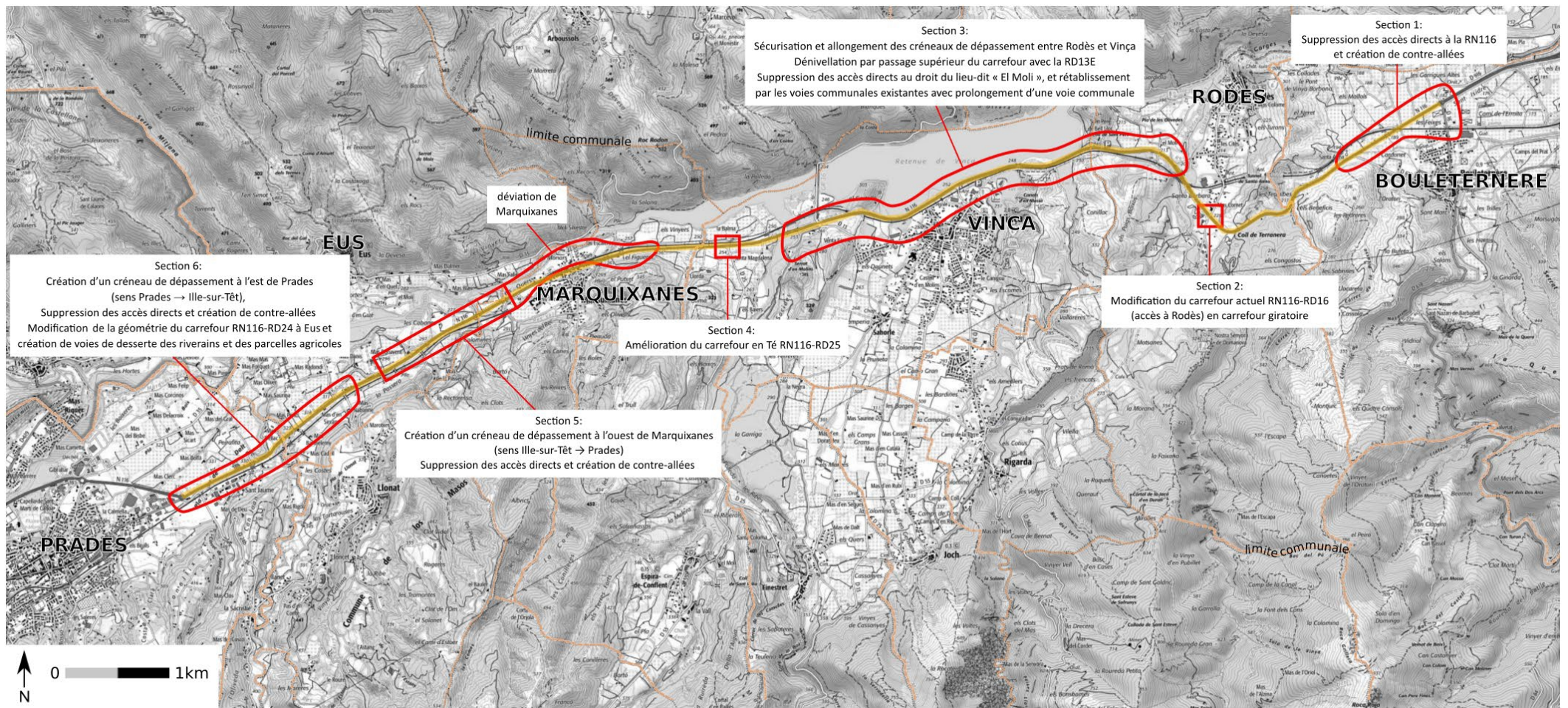
2025



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^{er} 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.

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 écologiques fonctionnels (ripisylve) ;
- protection de la ressource aquatique par mise 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 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

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 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 de 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 RELIQUETS
Sol	Chantier défriché en matériaux pour les sections 5 et 6 : nécessité de 15 000 m³ de matériaux pour la création des crèneaux de dépassement (3 ^{ème} voie) entre Marquihanes et Prades	R	Réutilisation des déblais issus de la déviation de Marquihanes 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 (enlèvement des bidons d'huile usagés, création de fossés autour des aires de stationnement, construction d'un bassin de décantation pour recueillir les eaux du chantier...)
Eaux superficielles et souterraines	Risque de dégradation des cours d'eau (morphologie, écologie)	E	Interdiction des travaux dans le lit mineur des cours d'eau, évitement des travaux sur les berges à l'exception du défrichement [ouvrages d'art agrandis vers l'aval avec utilisation de cuïées perchées]	FAIBLE
			E/R	Mesures classiques de prévention du risque incendie sur chantier : emprises chantier définie et débroussaillage si besoin autour, interdiction de stockage de produits inflammables... Utilisation d'engins aux normes actuelles
Risques naturels	Augmentation du risque incendie	E/R	Mesures d'économies de transport sur le chantier (ex : réemploi des déblais de la déviation de Marquihanes sur la section Marquihanes-Prades)	FAIBLE
Qualité de l'air	Emissions de GES par les engins de chantier	R	ME01 : Evitement d'un fossé accueillant l'agrion de Mercure et d'autres espèces de zones humides	E
			R	
Milieu naturel	Risque de destruction d'espèces animales, d'habitats naturels ou d'habitats d'espèces Impacts non significatifs sur les sites N2000	R	ME01 : Adaptation du calendrier des travaux	R
			R	
Milieu naturel	Dérangement des espèces : Risque de modification du fonctionnement de l'écosystème (isolation de population, rupture de corridors écologiques,	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 rémanents de coupe, pour conserver des habitats favorables aux coléoptères saproxyliques MA 01 : Suivi de chantier	R
			A	

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)	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	Mise en place d'itinéraires de substitution (et d'une signalisation adaptée) pour accéder aux commerces Evitement des éléments structurants du paysage : haies, boisements et vergers Arrêt du chantier et déclaration immédiate aux autorités	FAIBLE

MILIEU PHYSIQUE	IMPACTS	MESURES	IMPACTS REELCTUELS
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 Rehes/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 ^{ème} voie) Risque de pollution accidentelle des eaux superficielles et souterraines	R R R R R	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	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 chiroptérologue 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 Chiroptères	FAIBLE
Agriculture	Effet d'emprise sur le foncier agricole de 2,2ha	E	Aménagement 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'allongement de parcours 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 14% 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 Entièrement de boisements et de haies (ex : 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 Vinça	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'agron 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 ² 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		Rétabissements des accès : entrée du village côté ouest et rétabissements 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 ²)		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
Elargissement 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
<p>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 m²)</p>		<p>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 Scarification des anciens accès et enherbement des accotements Gain de sécurité routière</p>	Nul à faible	E/R
<p>Fermeture des accès directs depuis la plate-forme routière et création de voies de rétablissement</p>		<p>Récupération des eaux de ruissellement et stockage avant rejet dans le milieu naturel hors réseau d'irrigation Dispositif de retenue des pollutions accidentelles</p>	Positif	R
<p>Création d'un assainissement routier de la RN116</p> <p>Suppression de plusieurs gîtes arboricoles potentiels pour les Chiroptères et perturbation de plusieurs abris possibles en ouvrage d'art</p> <p>Élargissement du pont sur le Liscou et le ravin de St-Jacques avec suppression d'une petite portion de ripisylve</p> <p>Perturbation d'un espace favorable aux reptiles et au caloptéryx hémorroïdal au niveau de l'intersection avec la RD24 et de la desserte associée créée.</p> <p>Traversée ponctuelle de quelques espaces boisés, consommation d'espaces principalement sur des vergers.</p> <p>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.</p>		<p>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.</p>	Faible	E/R
<p>8 bâtiments à usage d'habitation sont en Point Noir de Bruit (PNB)</p>		<p>Les 8 PNB font l'objet d'une mesure d'isolation de façade</p>	Positif	R
<p>Modification des perceptions paysagères</p>		<p>Traitement paysager des abords routiers : restauration de la trame arborée qui fait écran avec épaissement des ripisylves</p>	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 dépasement 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'empreinte 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 TeqCO₂.

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 1

du 29 SEP. 2022

LE PREFET

Rodrigue FURCY

Table des matières

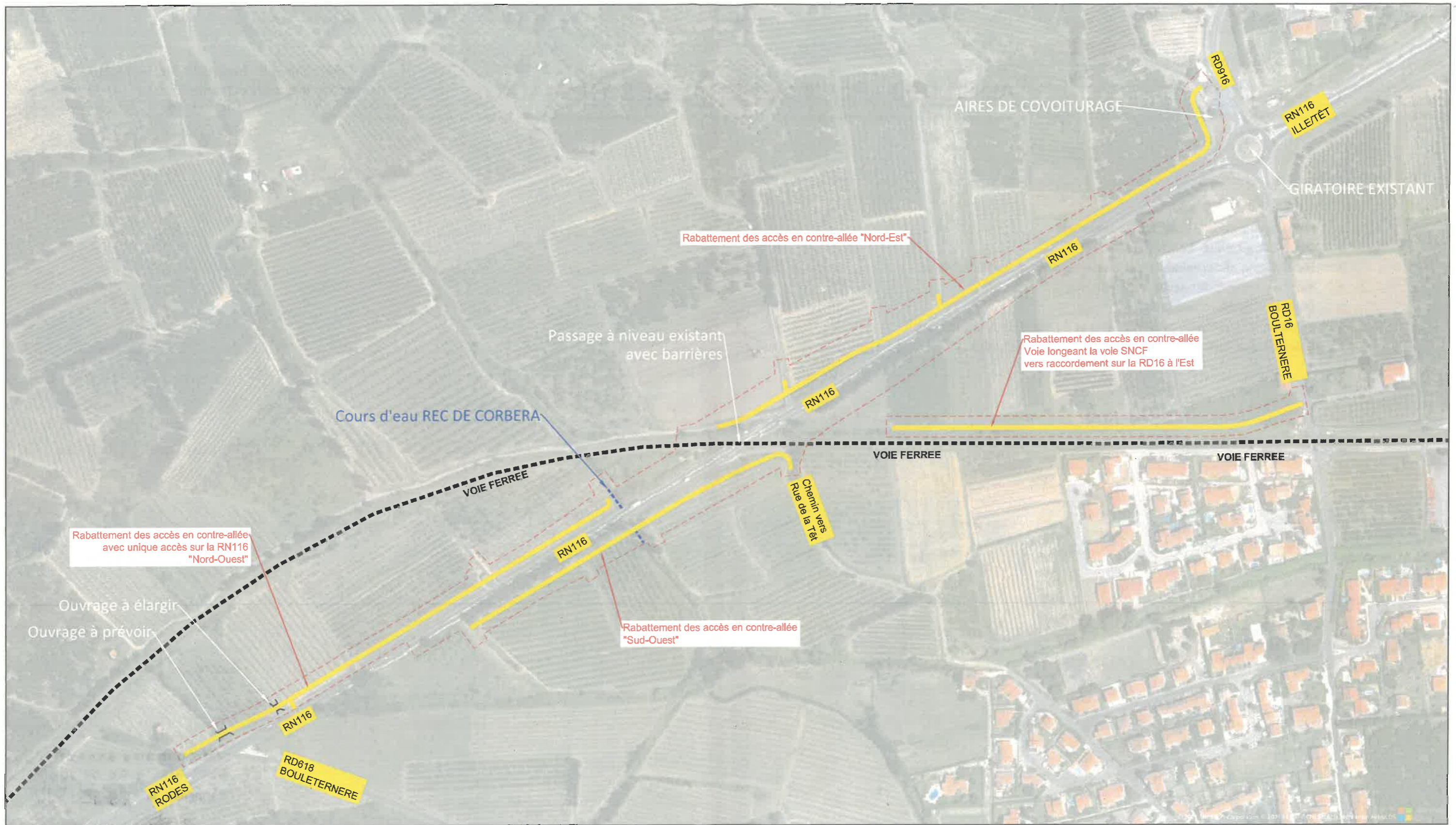
- 1 Aménagements de sécurité à Bouleternère
- 2 Carrefour giratoire d'entrée de Rodès
- 3 Sécurisation des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça
- 4 Rétablissements des accès à El Molli
- 5 Déviation de Marquixanes
- 6 Création d'un créneau de dépassement à l'ouest de Marquixanes
- 7 Création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

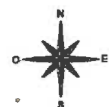
Direction des Transports

Division Maîtrise d'Ouvrage de Montpellier

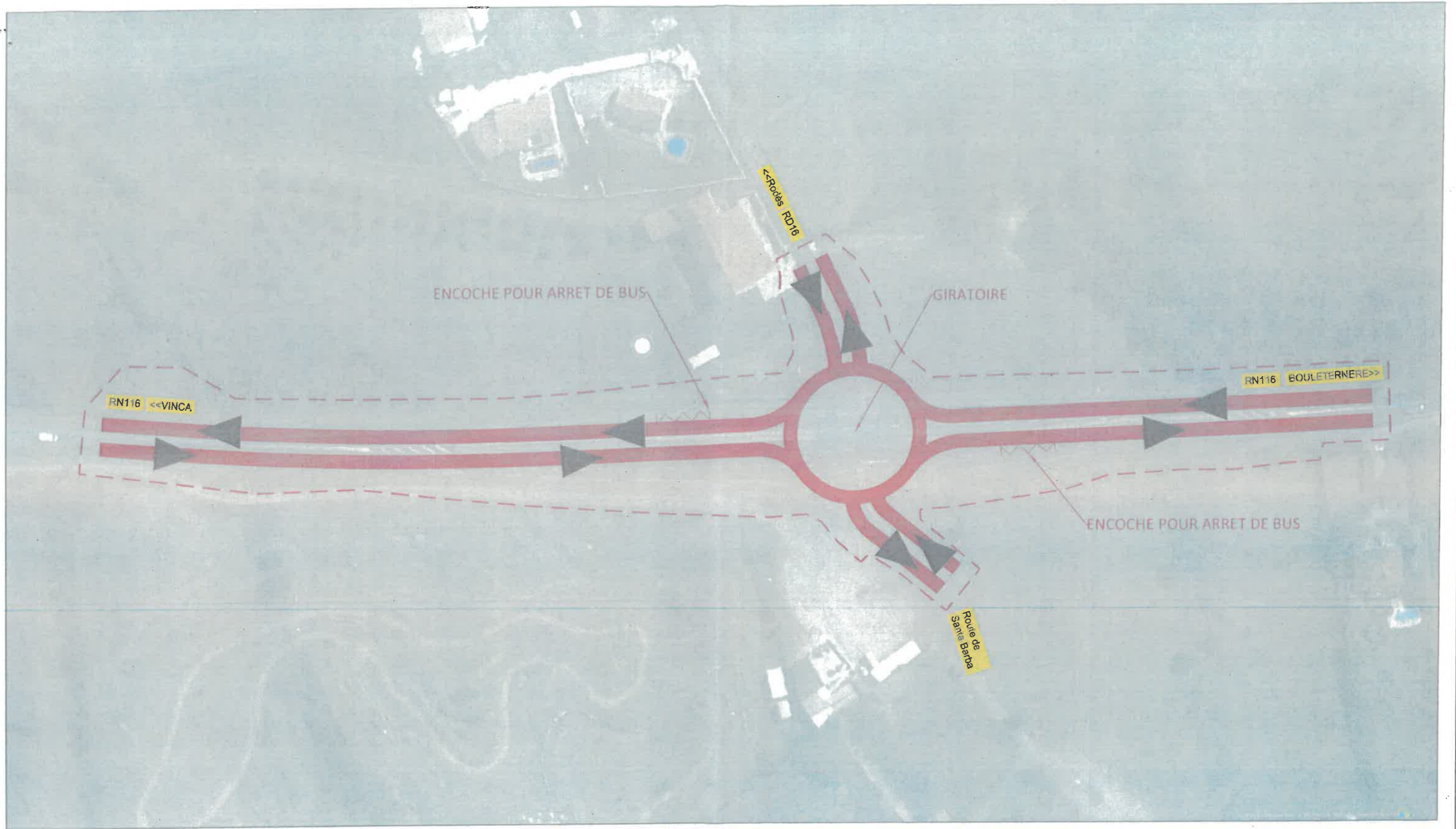
**RN116 - AMENAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE
ENTRE ILLE-SUR-TET ET PRADES**

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

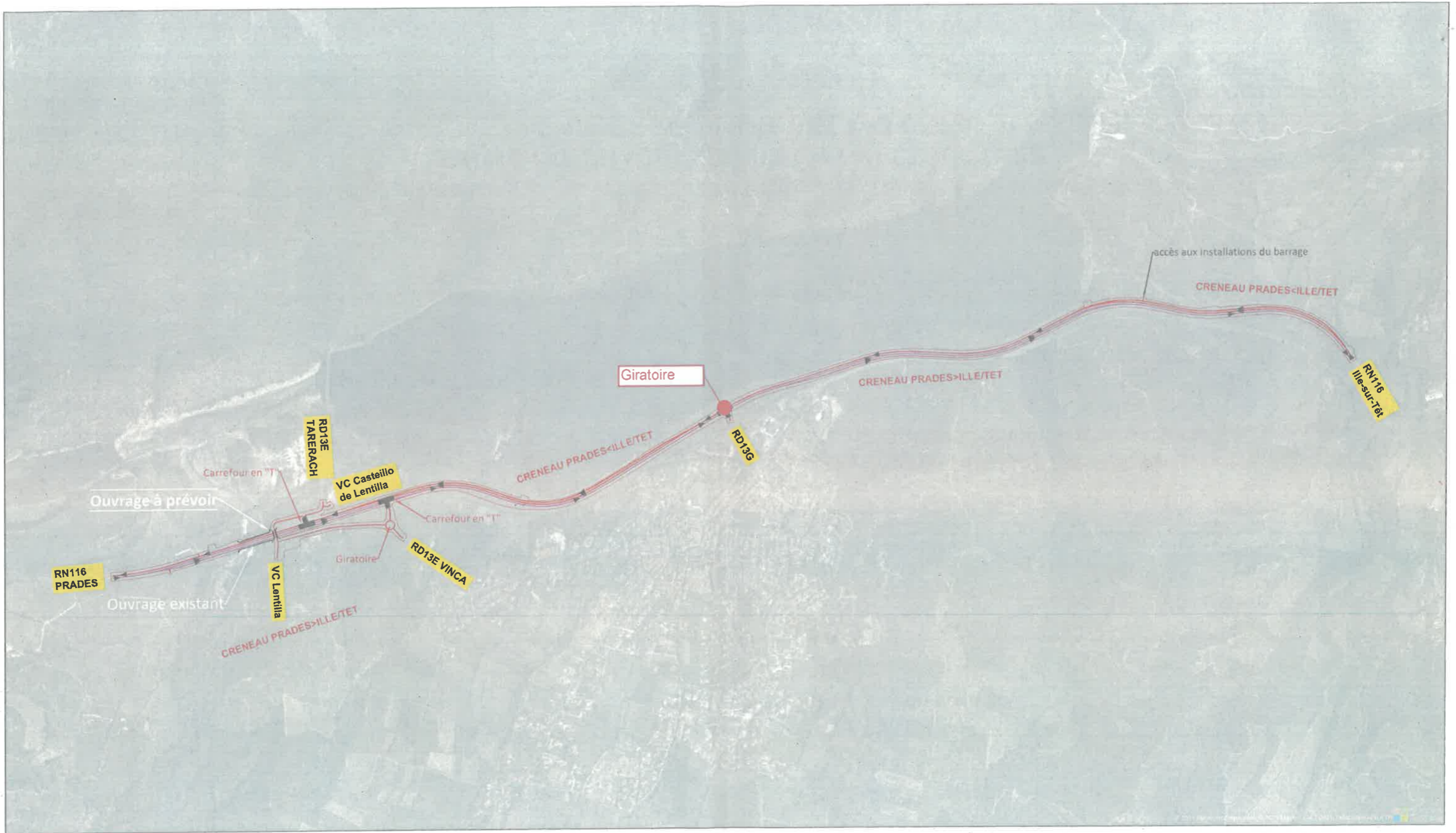
**RN116 - AMENAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE
ENTRE ILLE-SUR-TET ET PRADES**

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

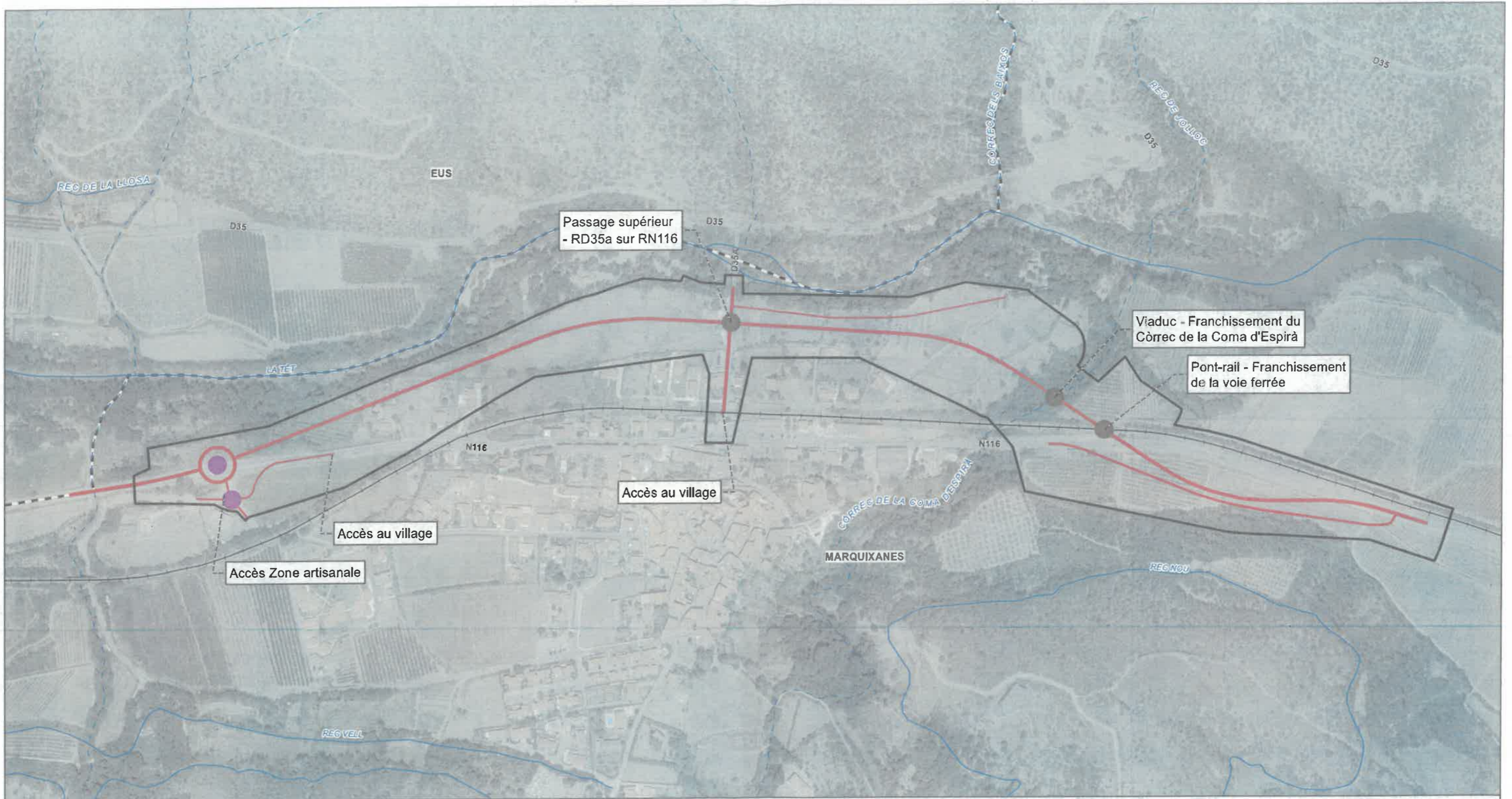
**RN116 - AMENAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE
ENTRE ILLE-SUR-TET ET PRADES**

RETABLISSEMENTS D'EL MOLI







PLAN GENERAL DES TRAVAUX

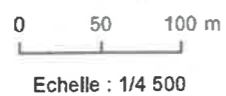


 Bande d'utilité publique



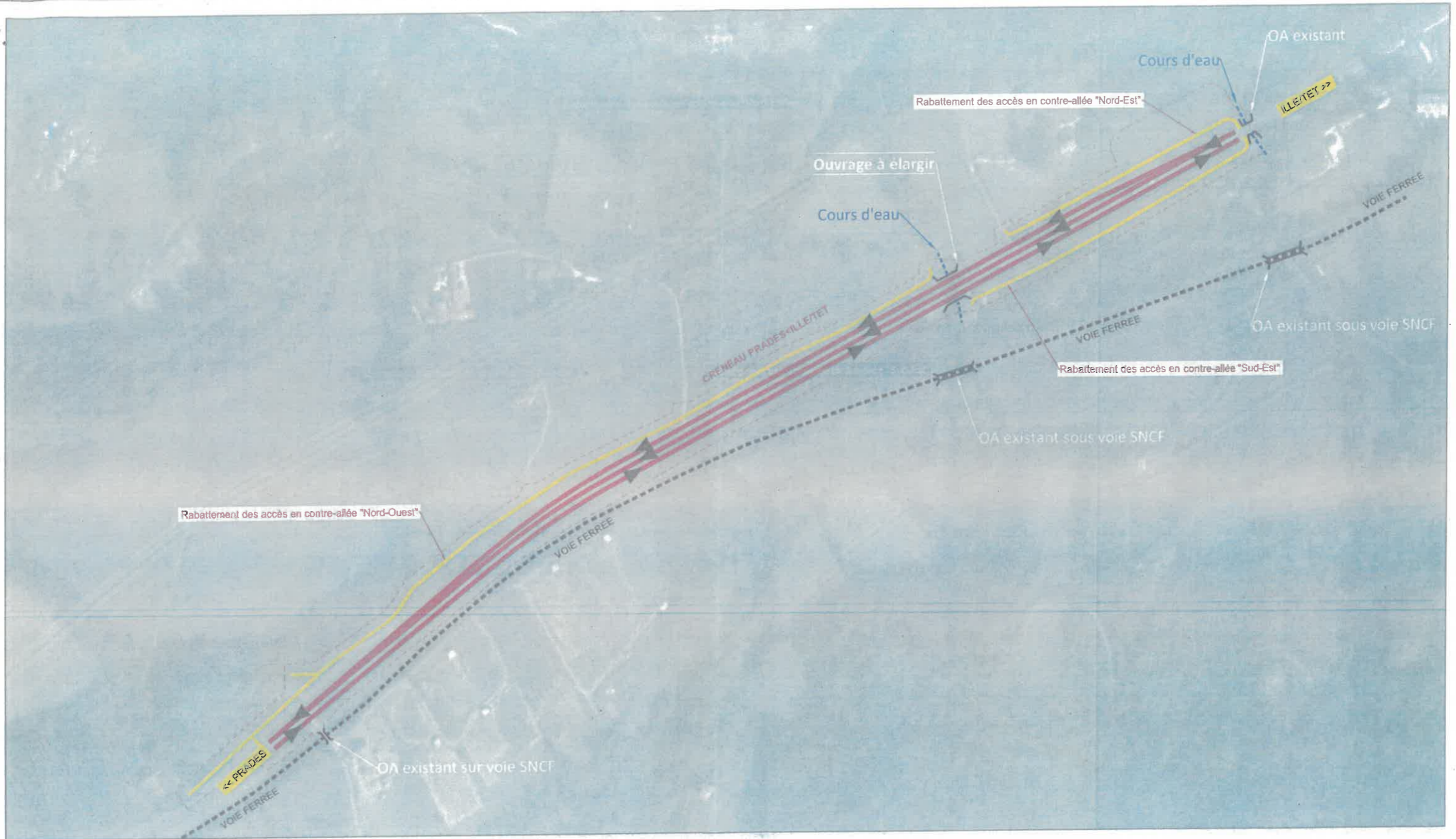
Légende

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



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

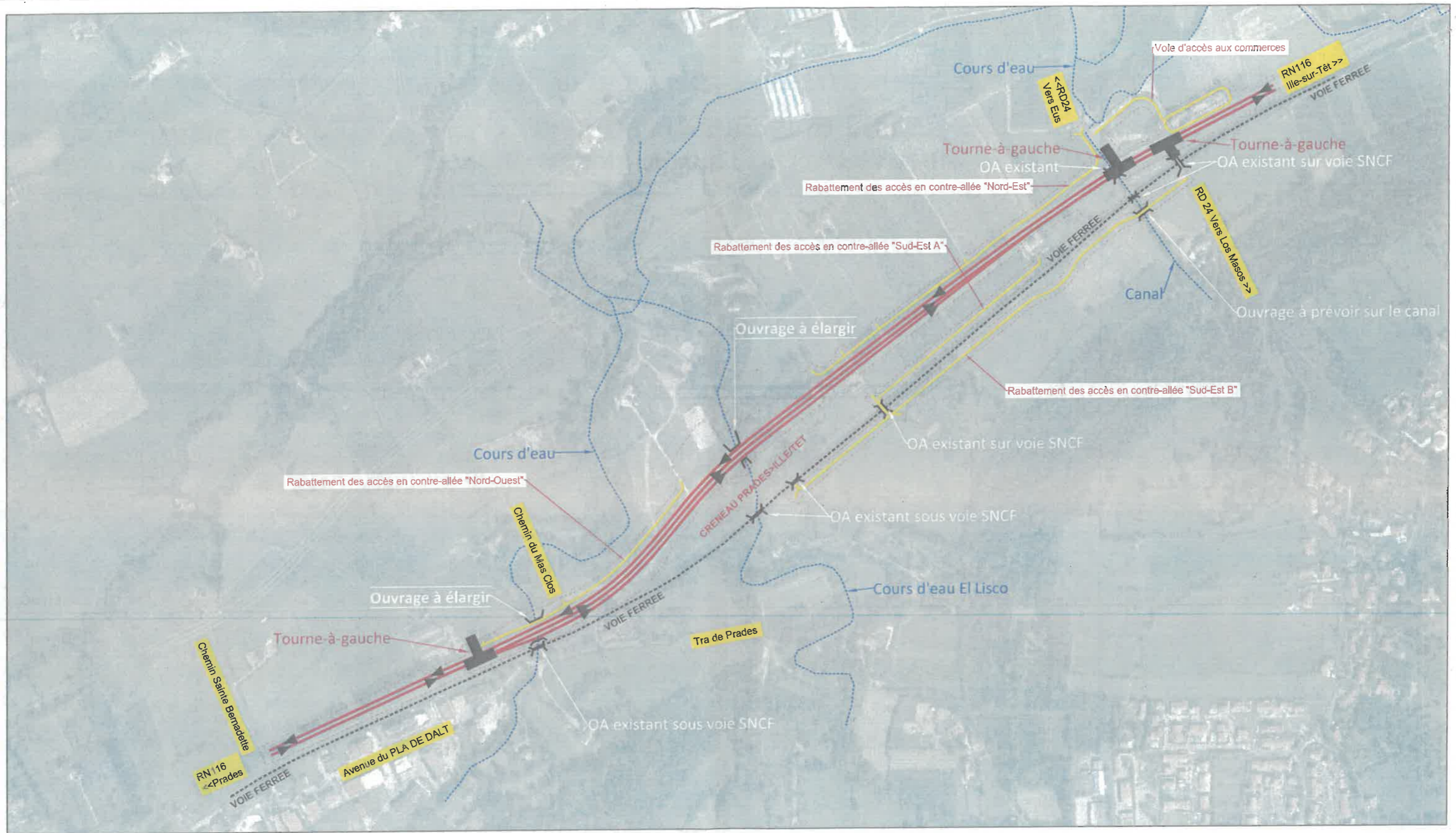
**RN116 - AMENAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE
 ENTRE ILLE-SUR-TET ET PRADES**



CRENEAU A L'OUEST DE MARQUIXANES

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 - *Pont 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 m² et que la hauteur hors-tout n'exécède 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 PRIVEES 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.

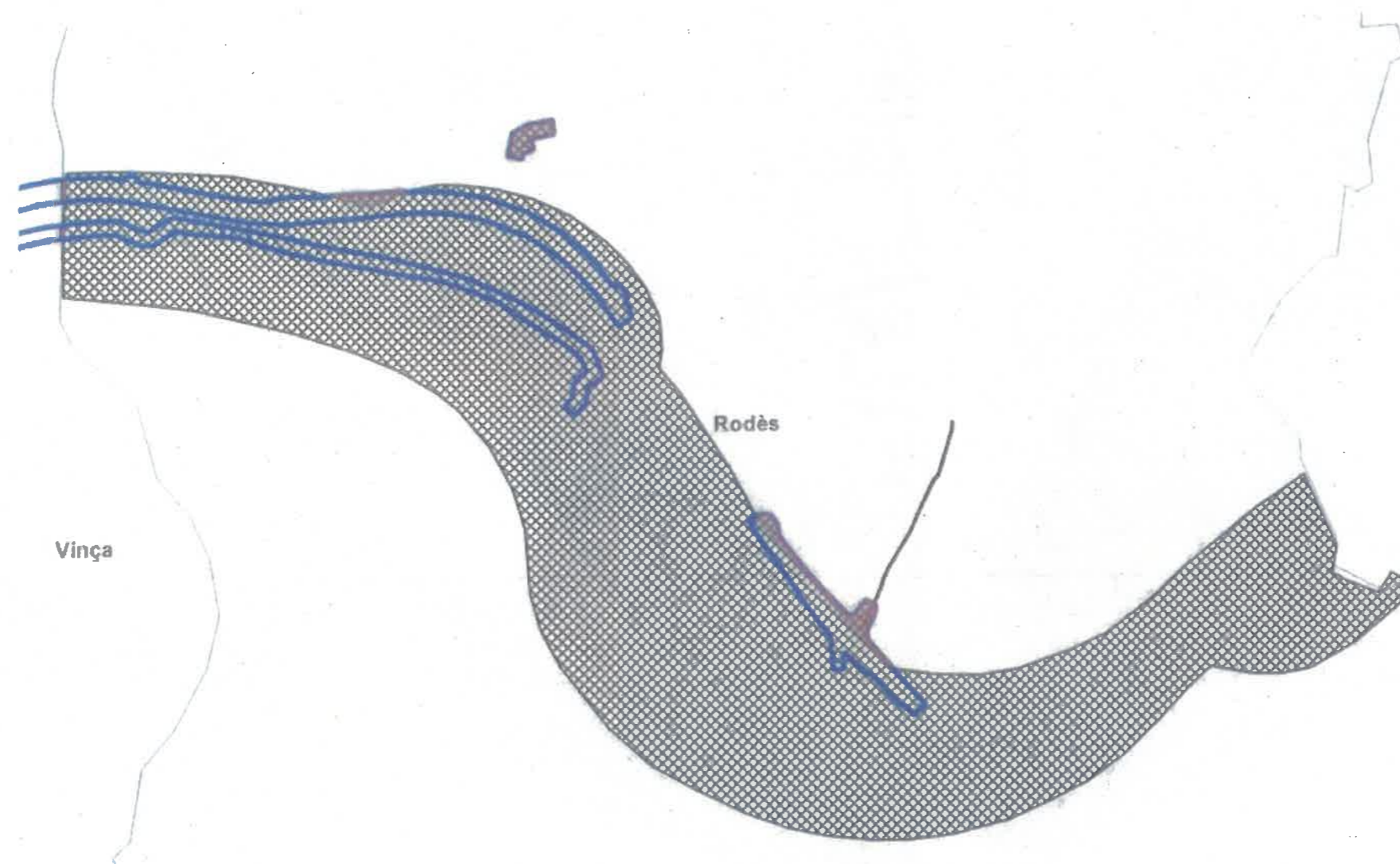
ARTICLE N5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS JUSTIFIEE PAR DES CONTRAINTES RELATIVES A UN DISPOSITIF D'ASSAINISSEMENT NON COLLECTIF

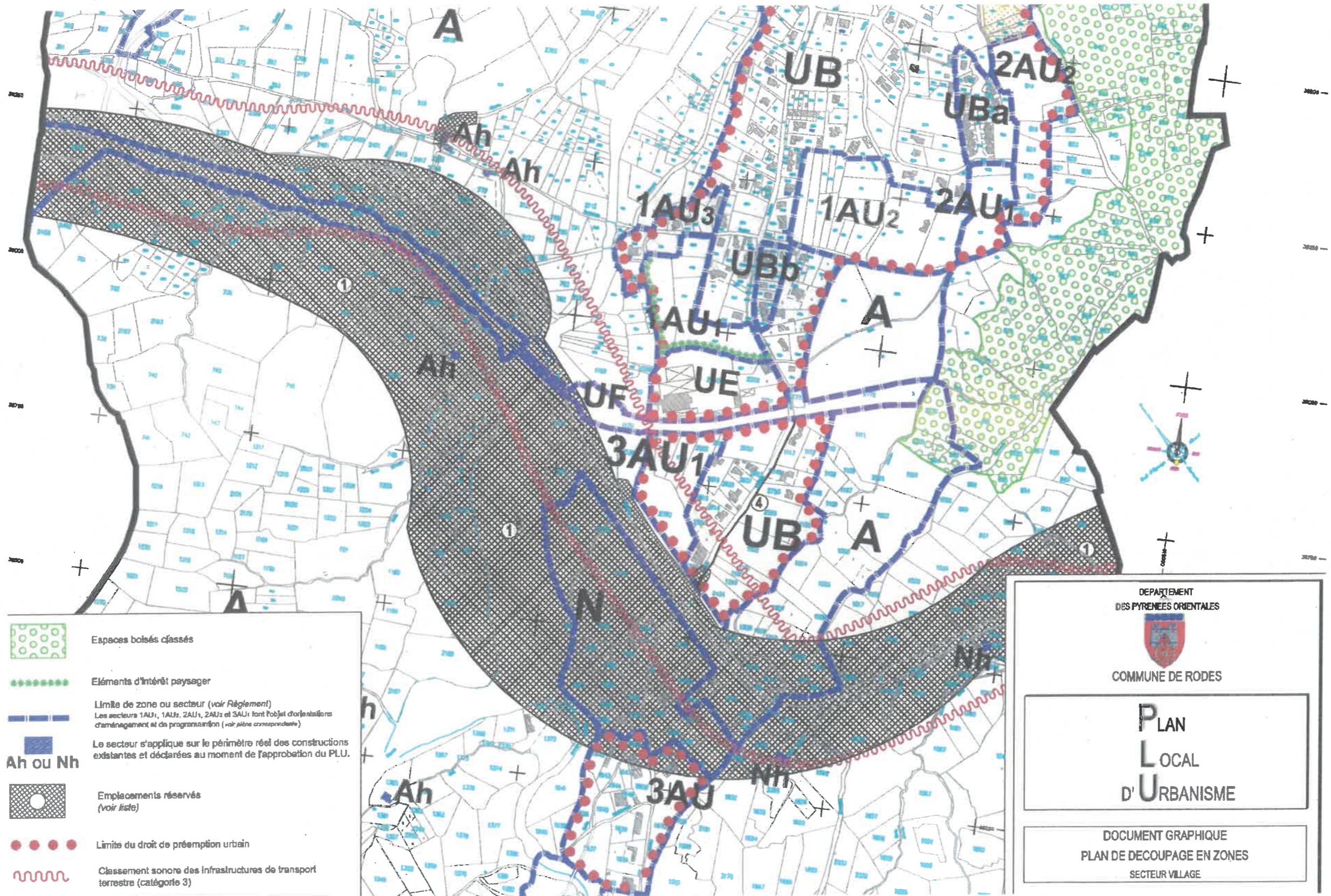
NEANT








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 EMPLACEMENTS 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	Amenagement 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.

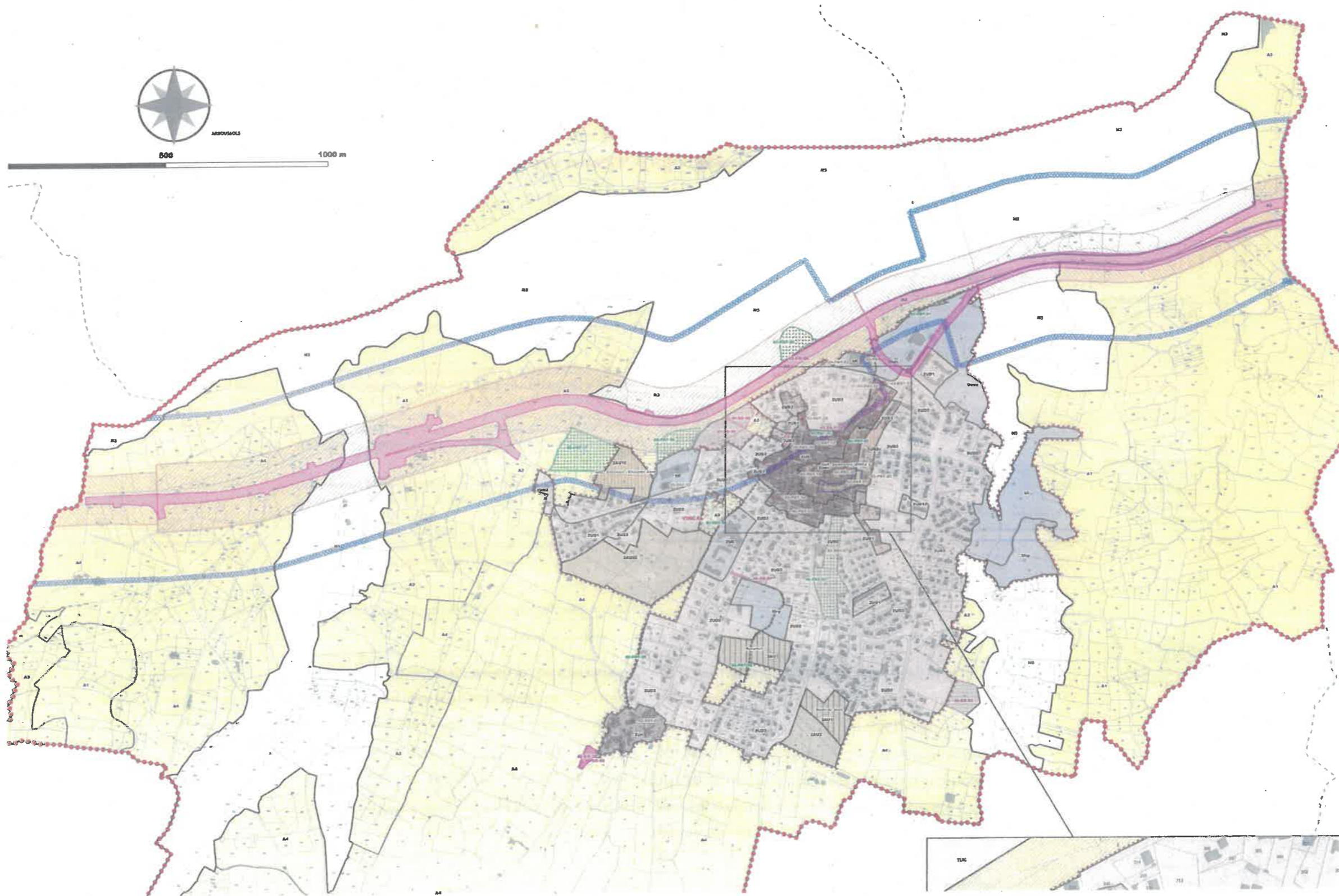
Zonage	Destinations Sous destinations autorisées	Conditions d'implantation des destinations / sous destinations autorisées	Mixité fonctionnelle et sociale
N0 N1 N5	Logement nécessaire à l'exploitation agricole	<p>Nota : Dans ce cadre, la destination du logement de fonction est l'activité agricole et non l'habitation</p> <p>Ils devront respecter les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Être destinés au logement des exploitants dont la présence permanente et rapprochée est nécessaire pour assurer le fonctionnement et la surveillance des activités agricoles ; - Être implantés en priorité à proximité du siège d'exploitation pour éviter les atteintes à l'espace productif et le mitage du territoire ; - L'exploitation ne doit pas déjà disposer d'un logement de fonction sur le site d'exploitation ; - Ne pas se situer dans périmètre de 100m autour d'une STEP. 	Néant
N0 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>Dans la sous zone N3 : 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.</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"

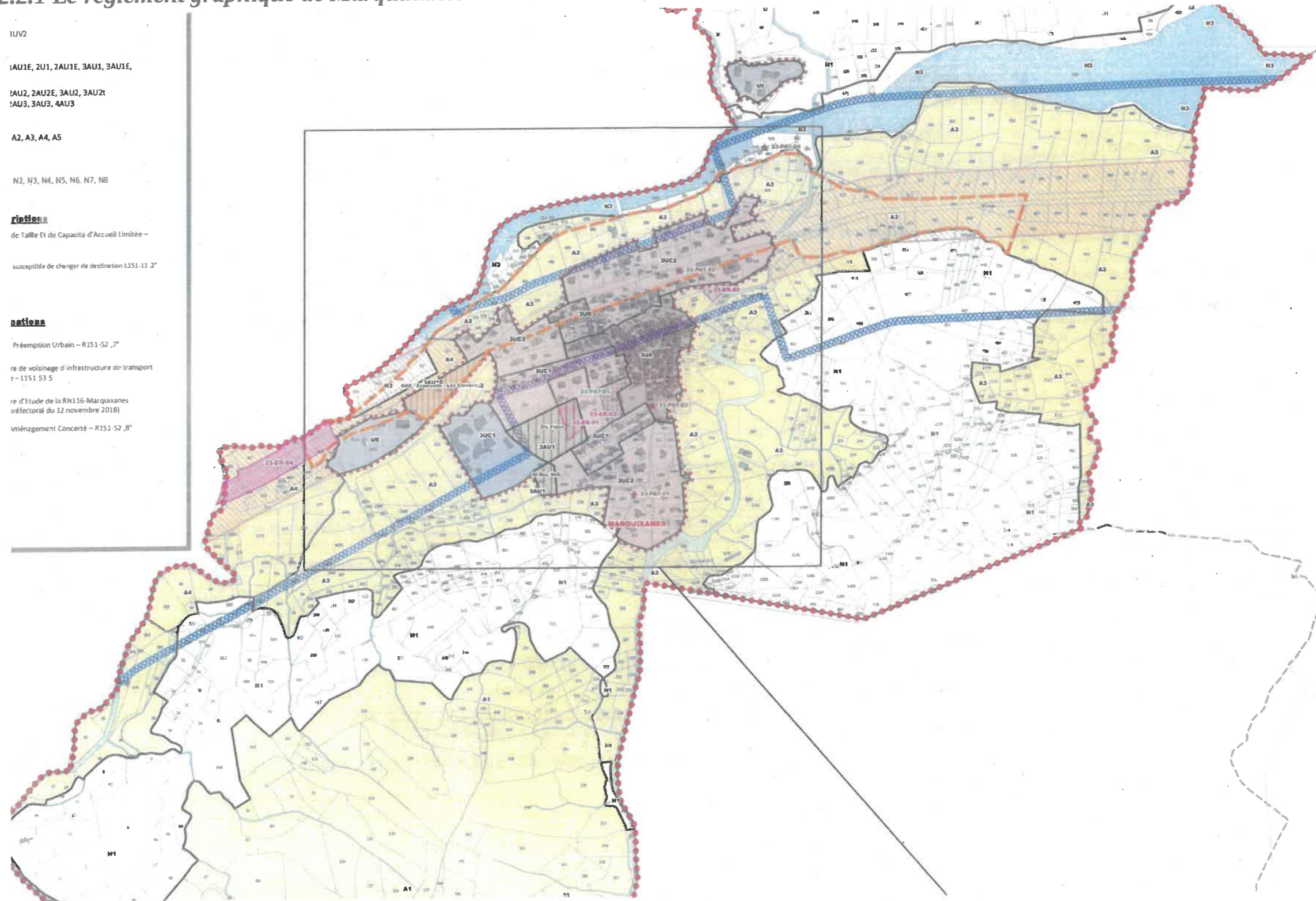
notions

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 L151-16 DU CODE DE L'URBANISME)

La commune de Marquixanes n'est pas concernée.

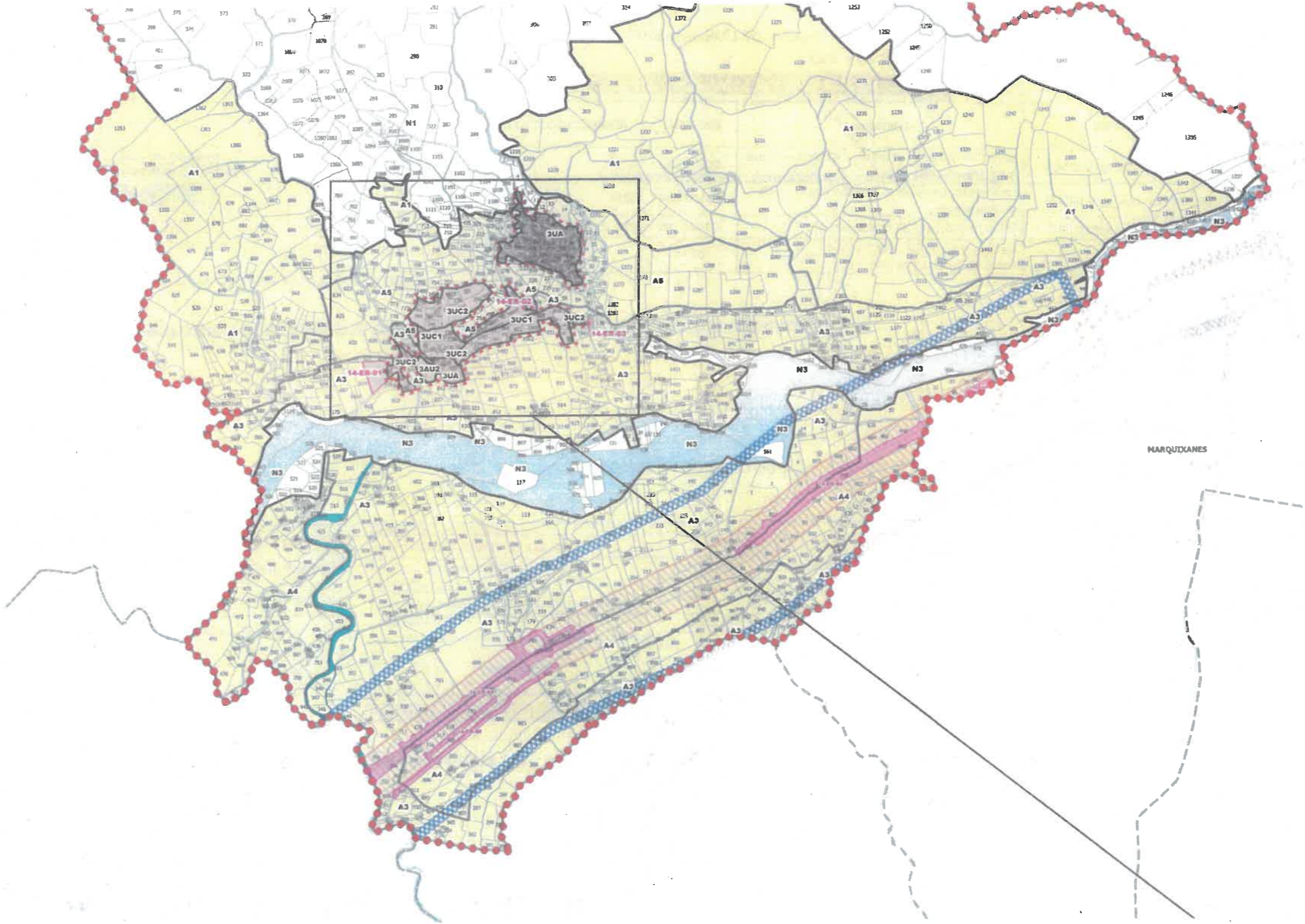


Annexes au règlement - MARQUIXANES - Dossier approuvé // 1

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 (M²)
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.

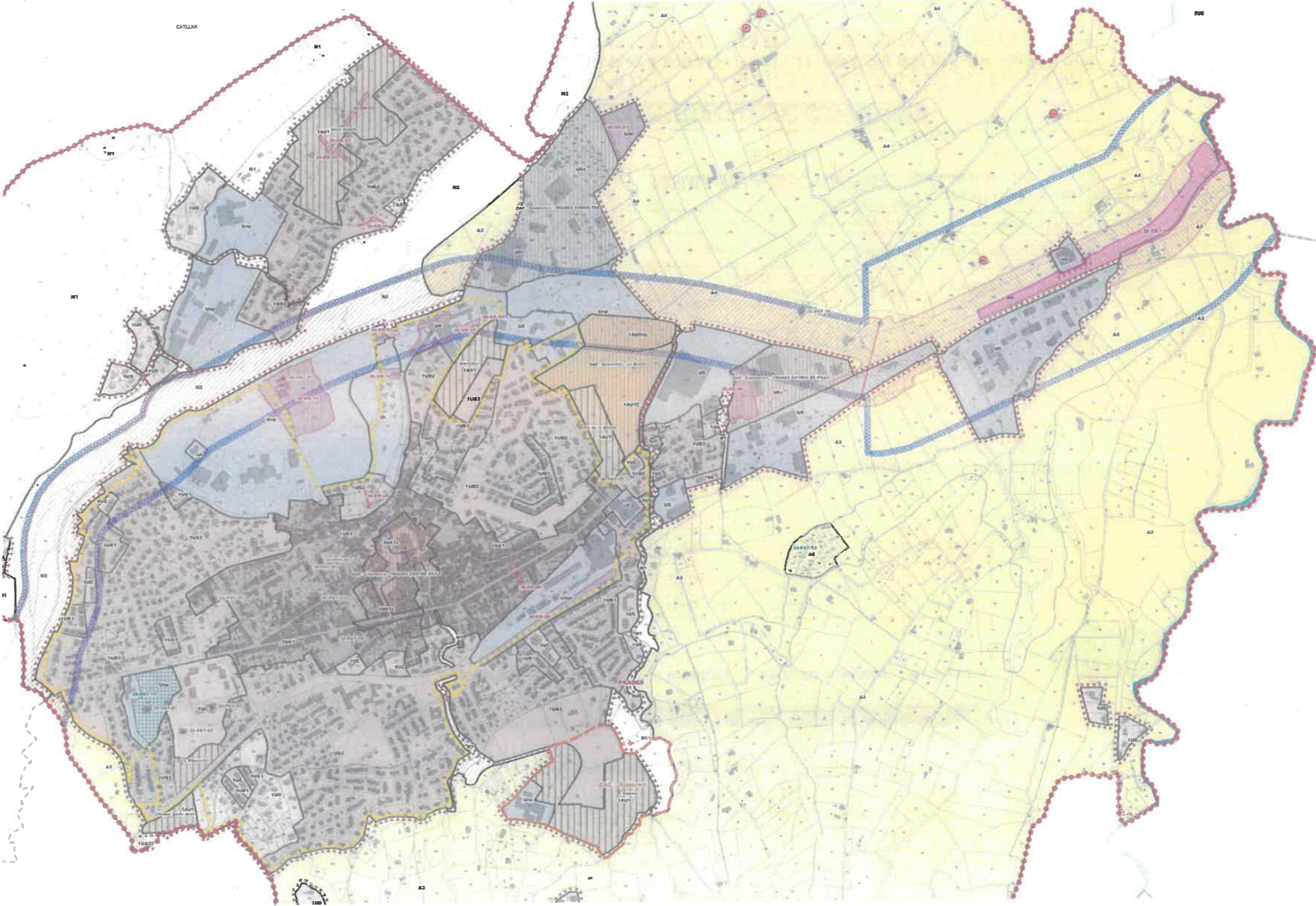


Annexes au règlement – EUS – Dossier approuvé // 1

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

