

RN116

De la plaine à la montagne

Octobre 2023



Auteurs des études

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

Suivi des modifications

Indice	Date	Détail des modifications
A	04/08/2023	Dossier minute DUP
B	12/09/2023	Compléments mineurs
C	06/10/2023	Mise à jour du montant des travaux

Chapitre 1 Informations juridiques et administratives.....	4	5.2.4	Le milieu naturel.....	17
1 L'enquête publique.....	4	5.2.5	Les documents de planification.....	17
1.1 Cadre de l'enquête publique.....	4	5.2.6	Le milieu humain.....	18
1.1.1 Un projet de requalification de la RN116 dans la traversée de Saillagouse.....	4	5.2.7	Les nuisances sonores.....	19
1.1.2 L'absence de maîtrise foncière.....	4	5.2.8	La qualité de l'air.....	19
1.2 Objet de l'enquête publique.....	4	5.2.9	Le patrimoine culturel et historique.....	19
1.3 Déclaration d'Utilité Publique valant déclaration de projet.....	4	5.2.10	Déchets et matériaux issus du chantier.....	19
1.4 Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité.....	4	5.3	Les variantes d'aménagement.....	20
2 Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération et déroulement de l'enquête.....	5	5.3.1	Description des variantes.....	20
3 Textes régissant l'enquête publique préalable à la DUP.....	6	5.3.2	Comparaison des variantes.....	22
Chapitre 2 Notice explicative.....	8	5.3.3	Choix de la variante.....	23
1 Le maître d'ouvrage du projet.....	8	6	Justification de l'utilité publique du projet.....	23
2 Objectifs de l'aménagement de la RN116 dans la traversée de Saillagouse.....	8	6.1	Les avantages de l'aménagement.....	23
2.1 L'aménagement de l'itinéraire de Perpignan à Bourg-Madame.....	8	6.2	Les inconvénients.....	23
2.2 Objectifs de l'aménagement de la RN116.....	8	6.3	Bilan socio-économique de l'aménagement.....	23
3 Les caractéristiques de la RN116 dans la traversée de Saillagouse.....	9	6.4	Justification de l'utilité publique du projet d'aménagement.....	24
3.1 Le trafic.....	9	Chapitre 3 Plan de situation.....	25	
3.2 L'accidentologie.....	9	Chapitre 4 Plan général des travaux.....	26	
3.3 La géométrie.....	9	Chapitre 5 Estimation des dépenses.....	27	
3.3.1 Référentiel retenu.....	9	Chapitre 6 Annexes.....	28	
3.3.2 Caractéristiques géométriques de la traversée.....	10			
3.4 Etat de la voirie.....	11			
3.5 Place des modes doux.....	11			
3.6 Points d'échanges.....	12			
3.7 Synthèse du diagnostic de l'infrastructure.....	13			
4 Caractéristiques les plus importantes de l'opération.....	13			
4.1 Descriptif du projet.....	13			
4.2 Caractéristiques géométriques principales.....	15			
4.3 Assainissement routier.....	15			
4.4 Modes doux.....	15			
4.5 Eclairage public.....	15			
5 Conditions d'insertion du projet dans l'environnement.....	16			
5.1 Le contexte urbain.....	16			
5.1.1 L'utilisation actuelle du site.....	16			
5.1.2 Le contrat Bourg Centre Occitanie / Pyrénées-Méditerranée.....	16			
5.2 Le contexte environnemental.....	16			
5.2.1 La topographie.....	16			
5.2.2 Les eaux.....	16			
5.2.3 Les risques.....	16			

Chapitre 1 Informations juridiques et administratives

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

1 L'enquête publique

1.1 Cadre de l'enquête publique

1.1.1 Un projet de requalification de la RN116 dans la traversée de Saillagouse

Le projet d'aménagement concerne la requalification de la RN116 et des espaces publics attenants, dans la traversée du village de Saillagouse ; il s'agit d'un aménagement routier réalisé pour sa plus grande partie dans l'emprise actuelle de la RN116 et des espaces publics attenants. S'agissant d'un projet réduit, celui-ci ne constitue pas une opération susceptible d'affecter l'environnement. Le projet ne correspond à aucune des rubriques de l'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement (aménagement sur place d'une route existante). En conséquence, le projet n'a pas été soumis à l'autorité environnementale pour examen au cas par cas.

1.1.2 L'absence de maîtrise foncière

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

1.2 Objet de l'enquête publique

L'enquête publique est préalable :

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

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

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

- Tome 2 : dossier d'enquête parcellaire.

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

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

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

1.3 Déclaration d'Utilité Publique valant déclaration de projet

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

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

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

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

1.4 Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité

Les acquisitions foncières seront effectuées par l'Etat.

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

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

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

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

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

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

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

✓ **Le projet avant l'enquête**

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

- dossier de présentation de l'aménagement disponible en mairie de Saillagouse et en ligne sur le site internet de la DREAL Occitanie,
- une exposition sur le projet (panneaux d'information du public) installée en mairie
- une présentation du projet faite en conseil municipal le mardi 30 novembre 2021, à 18h00, suivie d'une permanence de la DREAL.

Les avis ont été exprimés sur un registre mis à disposition en mairie, par courriel et courrier postal.

✓ **Le déroulement de l'enquête publique**

⇒ *Organisation et ouverture*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⇒ *Publicité de l'enquête*

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

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

✓ **Durée de l'enquête**

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

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

✓ **Déroulement de l'enquête**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3 Textes régissant l'enquête publique préalable à la DUP

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

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

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

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

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

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

✓ **Textes relatifs à l'eau**

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

✓ **Textes relatifs au bruit**

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

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

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

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

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

Chapitre 2 Notice explicative

1 Le maître d'ouvrage du projet

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

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

Les principales missions de la DREAL sont :

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

2 Objectifs de l'aménagement de la RN116 dans la traversée de Saillagouse

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Objectifs de l'aménagement de la RN116

Dans la traversée du village de Saillagouse, le diagnostic fait état d'une traversée étroite en courbe, avec des croisements difficiles entre deux fronts bâtis rapprochés. Le choix de déviation de la commune n'a pas été proposé dans le programme d'aménagement de l'itinéraire. Le traitement de la traversée est donc l'option privilégiée ; il vise une requalification de la chaussée, pouvant être réalisable avec l'élargissement de l'emprise (par acquisition foncière et de bâti).

La gestion de la traversée doit également prendre en compte la réhabilitation des espaces publics, avec des enjeux forts sur la signalétique et sur le paysage (objectif de qualité paysagère selon la charte du Parc Naturel Régional).

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

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

Il est donc prévu :

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

3.3.2 Caractéristiques géométriques de la traversée

La traversée de Saillagouse s'effectue sur une portion en courbe puis contre-courbe. La première courbe dans le sens « Prades vers Andorre » suit un rayon de 120 mètres, et la deuxième, au niveau du rétrécissement la chaussée, subit un rayon de 25 mètres.

La RN116 présente deux profils bien différents sur deux secteurs distincts (Cf. figures ci-après) : un 1^{er} secteur très large (entrée est de la Place de Cerdagne) et un 2nd brutalement réduit et étroit dans la courbe (au droit de l'hôtel-restaurant les Planes).



Figure 2 : vue des deux secteurs sur le tronçon étudié

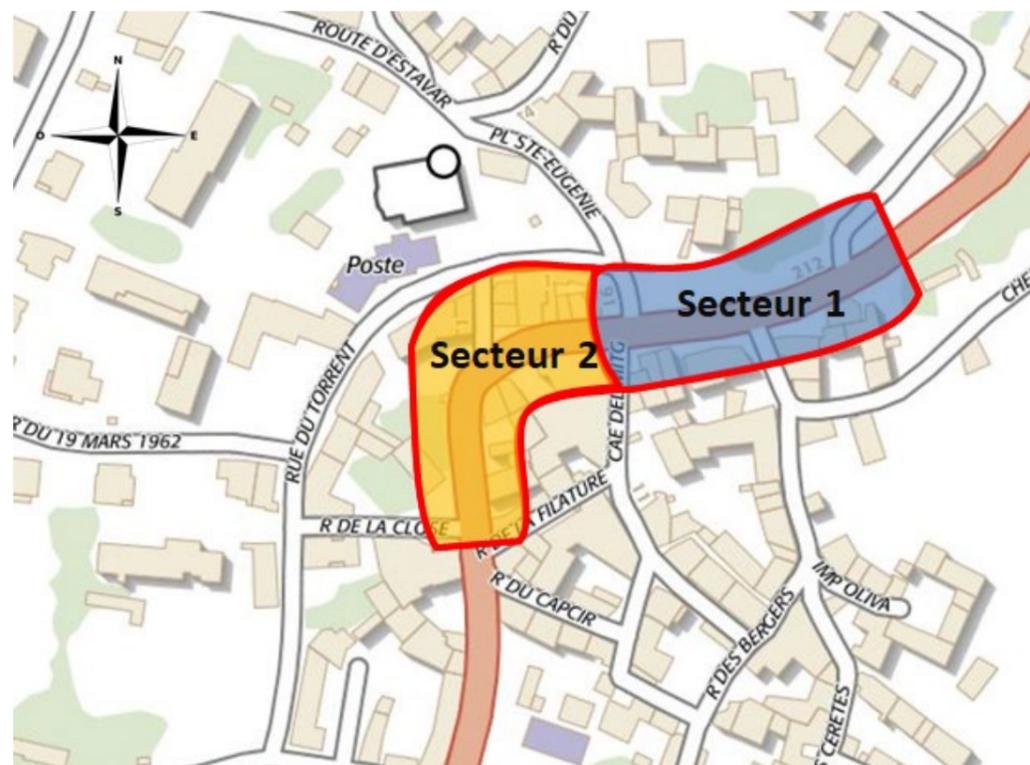


Figure 3 : schématisation des deux secteurs sur le tronçon étudié

Sur le premier secteur, le profil type de la voirie correspond aux caractéristiques suivantes, du Nord vers le Sud :

- Une zone de stationnement en enrobé pour rangement en bataille sur une emprise de 9 mètres environ ;
- Une bordure de type A2 (6cm de vue) couplée à un caniveau de type CS1 en pierre côté chaussée, et à une bande structurante constituée de dalles côté stationnement. Le choix d'une telle bordure avec une vue de 6cm permet le franchissement des véhicules (accès au stationnement) ;
- Une chaussée bidirectionnelle de 7m de large en enrobé ;
- Une bordure de type A2 (6cm de vue) couplée à une bande structurante constituée de dalles ;
- Un trottoir en enrobé coloré de 3m de large.

Sur le deuxième secteur, le profil type de la voirie correspond aux caractéristiques suivantes, du Nord vers le Sud :

- Un trottoir en dalles alvéolaires d'une largeur inférieure à 1 m
- Une bordure de type T2 (12cm de vue) couplée à un caniveau de type CS1
- Une chaussée bidirectionnelle en enrobé d'une largeur de 6 m environ, sans marquage au sol de délimitation des voies
- Une bordure de type T2 (12cm de vue) couplée à un caniveau de type CS1
- Un trottoir en dalles alvéolaires d'une largeur inférieure à 1 m

L'analyse géométrique de la RN116 sur la traversée de Saillagouse montre la présence de deux profils de voirie différents accolés, avec des caractéristiques opposées.

Dans un premier temps, l'emprise est très large avec plus de 15 mètres de place laissée à la voiture (RN116 + stationnement) et 3 mètres pour le piéton.

Dans un second temps, l'emprise est considérablement et brutalement réduite avec ponctuellement une emprise de 6 mètres laissée à la chaussée circulée de la RN, et des trottoirs de largeur inférieure à 1 mètre. Cette géométrie est contraignante pour le croisement de PL avec d'autres véhicules, comme le montre la photographie ci-contre :



Figure 4 : croisement difficile de véhicules au niveau du point de rétrécissement de la chaussée (dans le virage)

Cette asymétrie devra être corrigée pour tendre vers un profil harmonisé de type :

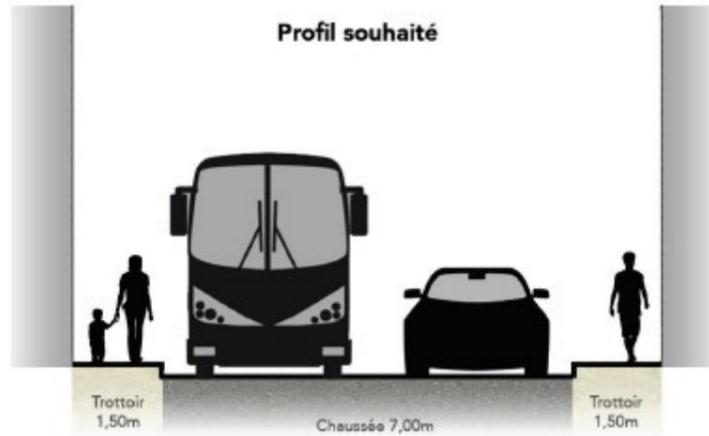


Figure 5 : profil souhaité de la RN116

3.4 Etat de la voirie

La chaussée de la RN116 est globalement en bon état. Aucun signe de détérioration apparent n'a été constaté sur la couche d'enrobé.

Les trottoirs et bordures présentent quant à eux des signes d'usure et de dégradation. Plusieurs bordures sont en effet démolies par endroit, et des dalles alvéolaires sont fissurées, voire manquantes. Le secteur le plus impacté se situe au niveau du point de rétrécissement de la chaussée, au niveau de l'hôtel restaurant. Le croisement de poids lourds est difficilement réalisable sur ce tronçon, c'est ce qui explique ces signes de dégradation. Les PL peuvent être amenés à empiéter sur le trottoir pour permettre le croisement.

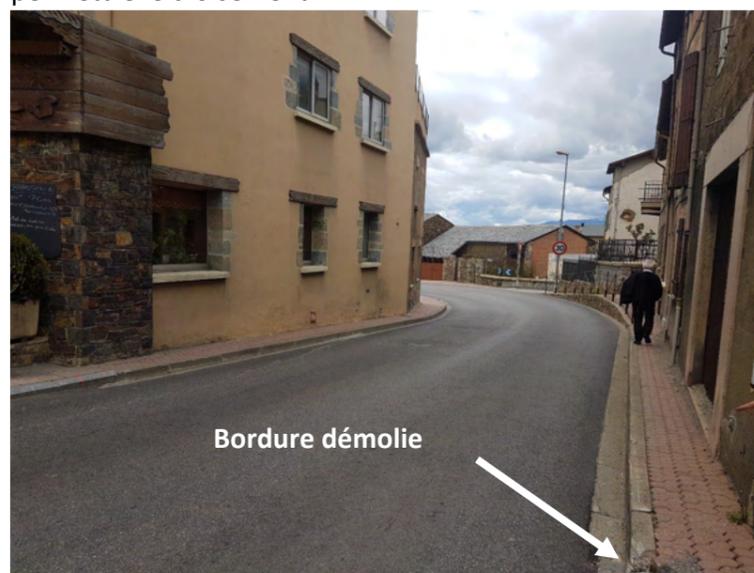


Figure 6 : état des trottoirs et bordures au niveau de l'hôtel restaurant

3.5 Place des modes doux

Que ce soit pour le premier ou le deuxième secteur, la sécurité des piétons et le confort de leurs cheminements ne sont pas assurés de manière satisfaisante.

✓ Sur le secteur 1

Plusieurs dysfonctionnements ont été diagnostiqués. Le projet d'aménagement est donc l'occasion de mettre aux normes les traversées piétonnes et aménagements connexes. Ainsi, une mutualisation des deux traversées piétonnes doit être envisagée et l'arrêt de bus doit être relocalisé à l'extérieur d'une traversée.

On notera également que ces traversées sont situées en sortie de courbe dans le sens Prades>Andorre. Même si une limitation de vitesse à 30 km/h a été instaurée, et que la première traversée est annoncée par un panneau pour les usagers en provenance de l'Est, les véhicules ont tendance à rouler vite sur cette portion. La signalisation doit être revue et complétée, et des installations de réduction de vitesse peuvent être prévues pour sécuriser les traversées (ralentisseur, coussin berlinois,...).



Figure 7 : Traversée piétonne au niveau de l'arrêt de bus

✓ Sur le secteur 2

L'enjeu sur ce secteur concerne essentiellement la largeur des trottoirs. Celle-ci est inférieure à 1m de part et d'autre de la RN. La largeur minimale pour respecter les normes d'accessibilité PMR est d'1,5 m (cf photographie Figure 6 : état des trottoirs et bordures au niveau de l'hôtel restaurant). L'aménagement proposé devra respecter ces normes.

Sur l'ensemble de la traversée de Saillagouse, aucun aménagement cyclable n'est recensé.

3.6 Points d'échanges

Sur le tronçon étudié, plusieurs points d'échanges avec la RN116 sont présents.
Au total, 4 points d'échanges ont été recensés. Ils sont rassemblés sur la figure ci-dessous :

Les quatre points d'échanges sont situés sur un linéaire de 115 mètres, soit environ 1 point d'échanges tous les 30 mètres. Une distance aussi faible entre les points d'échanges augmente les problèmes de sécurité.

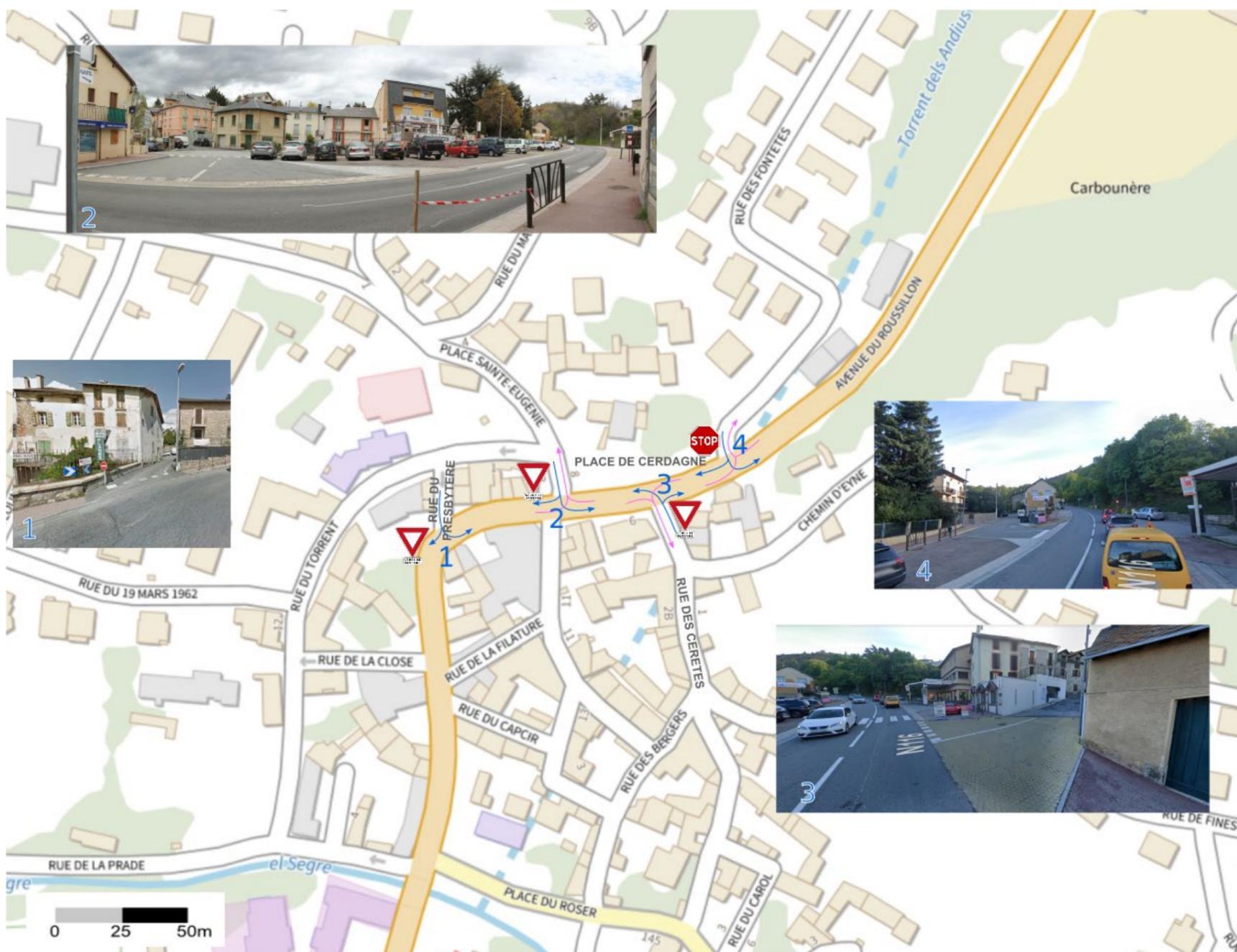


Figure 8 : Localisation des points d'échanges

✓ Point d'échange 1 : Intersection avec la rue du Presbytère

La rue du Presbytère est à sens unique dans le sens Nord>Sud et permet aux véhicules de s'insérer sur la RN116 à droite et à gauche via un carrefour en T classique, avec un Cédez le passage. Le carrefour se situe en pleine courbe de la RN, ce qui pose des problèmes de sécurité car les conditions de visibilité ne sont pas respectées vers la gauche.

✓ Point d'échange 2 : Intersection avec la Place Sainte-Eugénie/Place de Cerdagne

La rue de la Place Sainte-Eugénie est à double sens. Elle permet des échanges avec la RN116 via un carrefour en T classique, à cédez-le-passage, dans un alignement droit de la RN116. Tous les mouvements sont autorisés.

Le carrefour est localisé entre deux secteurs contraignants qui génèrent des problèmes de visibilité : une courbe vers l'Ouest et une zone de stationnement à l'Est. Le stationnement induit également des conflits d'usage car il n'y a pas de réelle délimitation entre le carrefour, la RN, les places de stationnement et l'espace dédié aux piétons. Ce manque d'organisation de l'espace public crée des problèmes de sécurité car les usages ne sont pas délimités.

✓ Point d'échange 3 : Intersection avec la rue des Cerètes

La rue des Cerètes est à double sens. Le carrefour permet les échanges avec la RN116 via un carrefour en T classique, à cédez-le-passage, dans un alignement droit de la RN116. Tous les mouvements sont autorisés. Une différence de revêtement est présent au niveau du carrefour, ce qui rend difficile la lisibilité de la ligne de marquage au sol du cédez le passage.

✓ Point d'échange 4 : Intersection avec la rue des Fontêtes

La rue des Fontêtes est à double sens. Elle permet des échanges avec la RN116 via un carrefour en T classique, avec stop, en sortie de courbe de la RN116. Tous les mouvements sont autorisés.

La proximité avec une zone de stationnement génère des conflits d'usage car il n'y a pas de réelle délimitation entre le carrefour avec la RN et les places de stationnement.

Les conditions de visibilité ont été vérifiées aux différentes intersections, avec une vitesse de référence V85 sur la RN116 de 50 km/h.

Les résultats sont les suivants :

- **Carrefour avec la Rue du Presbytère** : Visibilité insuffisante vers l'Est pour un cédez le passage. Le changement de régime de priorité et la mise en place d'un Stop permettrait de s'en rapprocher sans pour autant l'atteindre. Visibilité respectée vers le Sud.
- **Carrefour avec la Place Sainte-Eugénie** : Visibilité insuffisante vers l'Ouest pour un cédez le passage. Le changement de régime de priorité et la mise en place d'un Stop permettrait d'atteindre des résultats satisfaisants. Visibilité respectée vers l'Est.
- **Carrefour avec la Rue des Ceretes**: visibilité respectée dans les deux sens
- **Carrefour avec la Rue des Fontêtes**: visibilité respectée dans les deux sens

En conclusion, les visibilités aux points d'échanges seraient améliorées si la RN116 est élargie et le front bâti supprimé.

De plus, un changement de régime de priorité du carrefour avec la Place Sainte-Eugénie doit être envisagé (mise en place d'un Stop). Ce carrefour, comme celui de la Rue des Fontêtes, devra par ailleurs faire l'objet d'une réorganisation de l'espace public, avec pour objectif une délimitation des usages.

3.7 Synthèse du diagnostic de l'infrastructure

De manière générale, les principaux objectifs sont d'améliorer la sécurité sur le site, que ce soit pour les véhicules ou pour les piétons.

Plus précisément, les aménagements proposés devront permettre de traiter plusieurs thématiques conjointement. Ainsi, à l'issue du diagnostic routier, les pistes de traitement de la traversée sont les suivantes :

- Harmoniser le profil de voirie avec un rétrécissement sur le secteur 1 et un élargissement sur le secteur 2, qui passera par une démolition de bâti
- Garantir des continuités piétonnes en respectant les normes de sécurité et permettant l'accessibilité PMR (largeur de trottoirs, réaménagement des traversées piétonnes)
- Refonte de l'espace de stationnement, et plus largement de l'espace public, avec sectorisation des usages (site propre pour piétons, espace dédié aux mouvements de véhicules au sein des carrefours, espace dédié aux manœuvres des véhicules pour le stationnement)
- Reprise de la signalisation verticale, accompagnée d'équipements permettant la réduction des vitesses à l'Est du secteur d'étude
- Reprise de la signalisation horizontale qui s'efface sur le secteur
- Maintien de l'assainissement pluvial ou complément si nécessaire
- Adaptation du réseau d'éclairage, aujourd'hui en façade, en fonction des propositions d'aménagement.

4 Caractéristiques les plus importantes de l'opération

4.1 Descriptif du projet

Le projet prévoit de traiter la traversée du village de Saillagouse en requalifiant la chaussée existante et en élargissant l'emprise de la chaussée dans la courbe par des acquisitions foncières et de bâti.

L'objectif est d'élargir la voie destinée aux véhicules pour faciliter leur croisement, et de proposer des cheminements plus larges aux piétons.

Il est donc prévu :

- La démolition de 10 bâtiments (la plupart à usage de logement), dont 4 sont déjà la propriété de la commune de Saillagouse,
- L'élargissement de la RN116 dans la courbe du village de Saillagouse,
- La création d'un plateau piétonnier au droit du carrefour RN116/rue qui va vers la place de Cerdagne et le réaménagement de ce carrefour en T,
- La création d'une contre-allée entre la rue des Fontêtes et la Place de Cerdagne pour desservir une poche de stationnement.

Cette nouvelle configuration vise à améliorer la sécurité routière dans la traversée du village : deux poids-lourds pourront désormais se croiser dans la courbe du village. Le cadre de vie des riverains et piétons sera nettement amélioré du fait de la création de cheminements piétons sûrs (trottoirs aux normes, plateau piétonnier).

La planche en page suivante présente le tracé en plan du projet d'aménagement retenu. Il s'agit d'une représentation non définitive de l'aménagement, celui-ci pouvant encore faire l'objet d'adaptations notamment pour assurer la cohérence de l'aménagement de la RN116 avec l'aménagement des espaces publics de la Place de Cerdagne et de la Place Sainte-Eugénie qui est du ressort de la municipalité de Saillagouse.

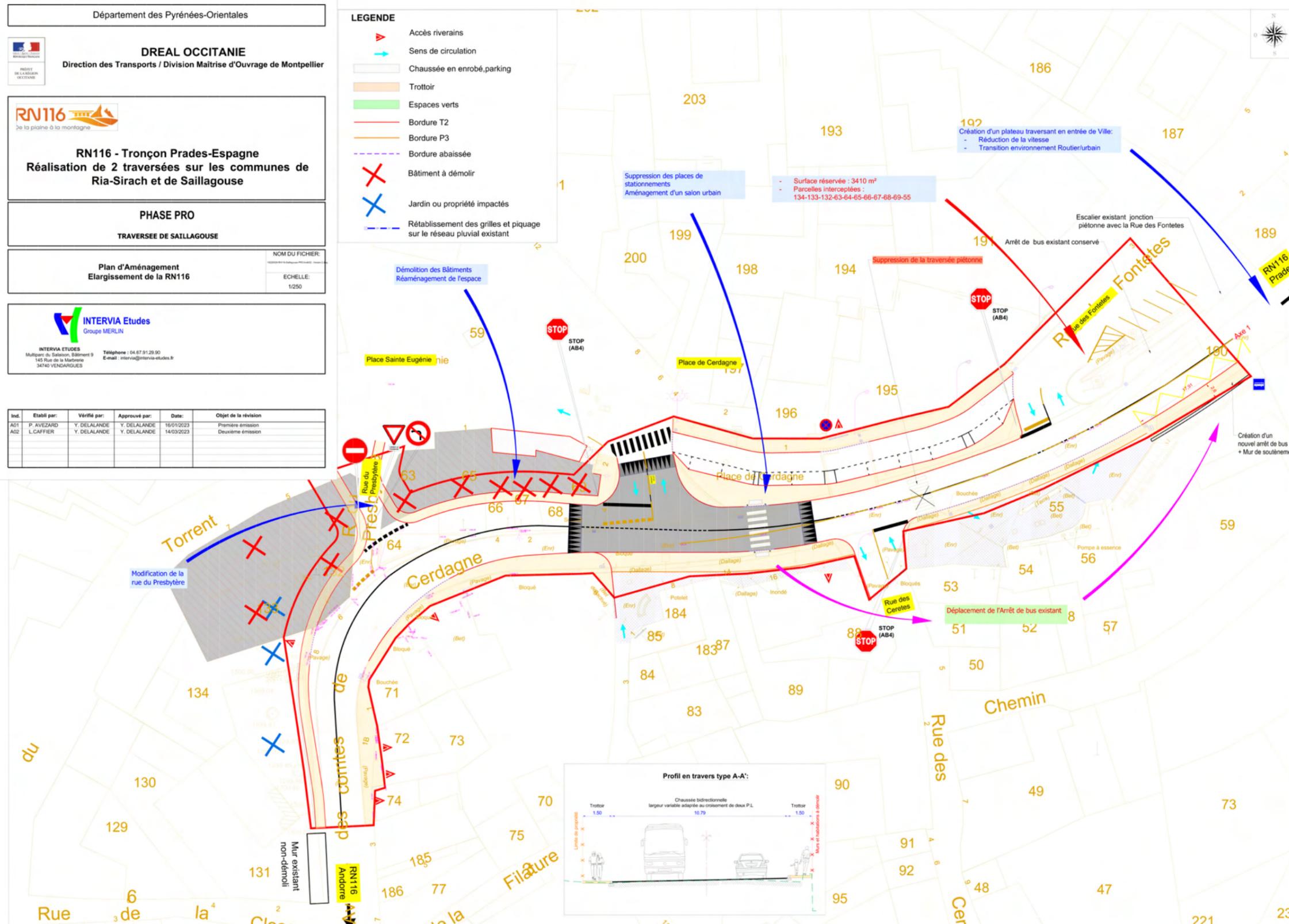


Figure 9 : aménagement routier prévu en l'état actuel des études (version non définitive)

4.2 Caractéristiques géométriques principales

Plusieurs analyses et essais de tracés ont été réalisés avant d'obtenir une solution la plus pertinente possible. Le but étant de permettre le croisement entre deux poids-lourds (vérification du tracé avec des girations de semi-remorque) tout en gardant une largeur confortable pour les cheminements piétons (1,4 mètres minimum).

La solution retenue a consisté à désaxer la RN116 vers le nord tout en maintenant les principes géométriques similaires à l'état initial (Rayon de 28 mètres au niveau de la démolition du bâti).

La géométrie du carrefour RN116/Place de Cerdagne est revue. Son emprise est réduite afin d'éviter le stationnement sauvage au sein du carrefour.

Sur la partie ouest, la RN116 suit les caractéristiques suivantes :

- Trottoir existant élargi d'au moins 1,5 mètre ;
- Chaussée bidirectionnelle avec largeur variable (minimum 7 mètres) adaptée au croisement de deux poids-lourds ;
- Trottoir d'1,5 mètres.

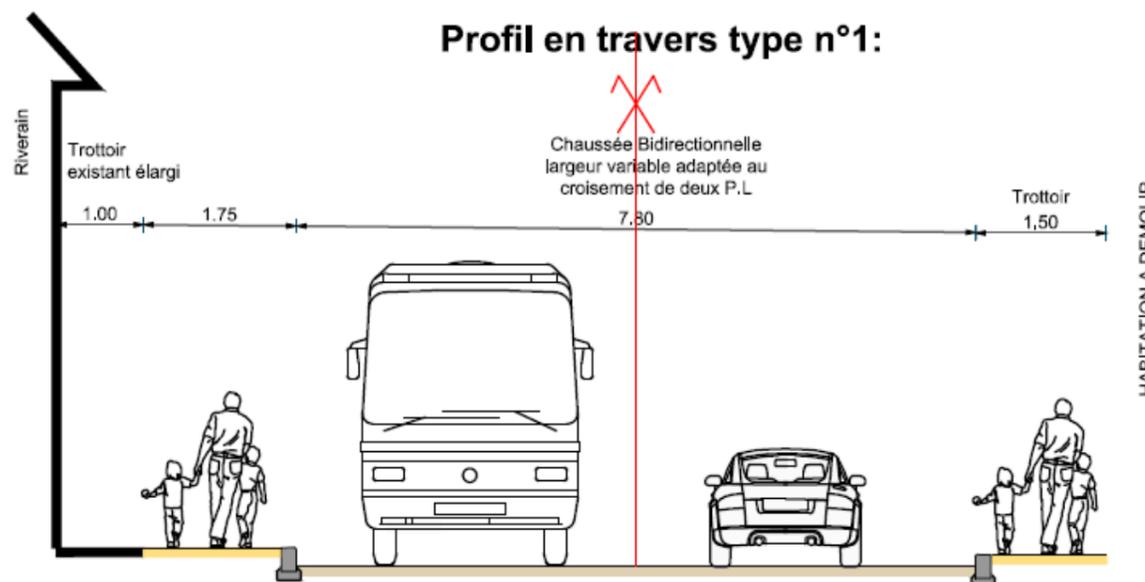


Figure 10 : profil en travers type de l'aménagement de la RN116

Le potentiel de réaménagement de l'espace public suite aux démolitions est important. L'espace libéré offre des opportunités pour améliorer le cadre de vie sur cet espace central de la commune, notamment pour les piétons.

4.3 Assainissement routier

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

A l'issue des travaux de réaménagement, le principe restera le même : les eaux seront récupérées par les grilles du nouveau réseau enterré d'eau pluviale pour se raccorder sur le réseau existant. Ces dispositifs de traitement des eaux seront conformes aux règles de l'art.

Aucun écoulement naturel n'est intercepté.

4.4 Modes doux

Un plateau piétonnier est créé au droit du carrefour RN116/Place de Cerdagne. Des trottoirs confortables (1,5m minimum) sont aménagés de part et d'autre de ce carrefour et le long de la RN116. En entrée de ville, côté Est, un plateau traversant est créé dans le but de marquer la transition « environnement routier » vers « environnement urbain ». Cela permet également de réduire les vitesses.

L'arrêt de bus situé actuellement à proximité de la rue des Ceretes est déplacé vers l'est, face à la rue des Fontêtes.

4.5 Eclairage public

Venant à s'inscrire dans un environnement urbain, l'aménagement supportera un éclairage public de type fonctionnel. Une attention est portée à l'éclairage au niveau des passages piétons.

Aujourd'hui, le secteur 2 de la RN116 bénéficie d'un éclairage avec des points lumineux ancrés sur la façade du front bâti, alimentés par des câbles eux aussi en façade. Ce front bâti étant voué à être démolit, le réseau d'éclairage devra être rétabli, avec la suppression des câbles en façade et la création d'un réseau souterrain qui devra alimenter des mâts d'éclairage.

5 Conditions d'insertion du projet dans l'environnement

5.1 Le contexte urbain

5.1.1 L'utilisation actuelle du site

La RN116 traverse le village de Saillagouse. La section étroite de RN objet de l'aménagement est bordée de bâtiments à usage de logements en rive nord et d'un hôtel-restaurant en rive sud.

5.1.2 Le contrat Bourg Centre Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Un contrat cadre entre la Région Occitanie et la Commune de Saillagouse est actuellement en cours. Le contrat Bourg Centre Occitanie / Pyrénées-Méditerranée permet d'accompagner les Bourgs-Centres dans l'élaboration et la mise en œuvre pluriannuelle d'un projet global de valorisation et de développement. Le partenariat concerne différentes entités : la Région, le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales, la commune de Saillagouse, la Communauté de Communes Pyrénées-Cerdagne, le PNR Pyrénées catalanes, l'EPF Occitanie.

Les objectifs que vise le contrat pour améliorer l'attractivité de la Commune de Saillagouse vis-à-vis de son bassin de vie, sont divisés en plusieurs domaines :

- La structuration d'une offre de services diversifiée et de qualité ;
- Le développement de l'économie et de l'emploi ;
- La valorisation des spécificités locales – patrimoine naturel / architectural / culturel ;
- **La qualification du cadre de vie – qualification des espaces publics et de l'habitat.**

Ce dernier point concerne directement l'étude de la traversée de Saillagouse. À ce sujet, les premières orientations présentent sur le contrat concernent « *une réorganisation de la circulation, avec un réaménagement de la Place de Cerdagne, la démolition de 4 maisons (acquises par la commune) au cœur de la traversée, l'amélioration des entrées de village, avec la mise en place de circulations douces et la sécurisation des points de ramassage scolaire.* »

Par ailleurs, l'accent est mis sur le fait que « *requalifier l'espace c'est aussi poursuivre les interventions sur l'achat de bâtiments avec l'aménagement d'espaces publics partagés et valorisation du patrimoine architectural ancien (églises...), c'est renforcer la vitalité commerciale, moderniser et mettre en cohérence la signalétique, les vitrines et l'accessibilité.* »

5.2 Le contexte environnemental

5.2.1 La topographie

La Cerdagne est un plateau d'altitude. La traversée de Saillagouse se trouve autour de 1300m d'altitude, avec une pente à 4% sans que ces conditions topographiques ne soient contraignantes vis-à-vis d'un aménagement routier.

5.2.2 Les eaux

Le Sègre traverse la commune de Saillagouse, à 110m au sud de la zone de travaux. Le torrent dels Andius est canalisé en souterrain dans la traversée du village et intercepte l'extrémité Est de la zone de travaux. Le Sègre présente des eaux en très bon état écologique et bon état chimique (SDAGE 2009). La pêche est pratiquée dans le Sègre et ses affluents, classés en première catégorie piscicole.



Figure 11 : réseau hydrographique du village de Saillagouse

Les eaux souterraines au droit de Saillagouse sont vulnérables car les sols sont fracturés et/ou altérés (granites et schistes) et la zone non saturée est peu épaisse (2 à 10 mètres). Les aquifères sont donc vulnérables, en particulier l'aquifère alluvial où populations et activités économiques sont concentrées. Toutefois, aucun périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable n'est recensé au droit du village de Saillagouse.

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

Bien que la section de RN116 étudiée n'intercepte aucun périmètre de protection de captages, aucun cours d'eau ni zone humide, il est nécessaire de protéger la ressource aquatique car celle-ci est vulnérable.

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

5.2.3 Les risques

La commune de Saillagouse est soumise aux risques naturels suivants :

- Inondation par une crue à débordement lent de cours d'eau ou par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau
- Mouvement de terrain : éboulement, chutes de pierres et de blocs ; glissement de terrain
- Séisme : zone de sismicité 4

La commune de Saillagouse dispose d'un PPR pour les risques inondation et mouvement de terrain approuvé le 12 décembre 2007. Le tracé de la RN116 est concerné par le zonage rouge du PPR

Inondation : les eaux pluviales s'écoulent suivant l'axe routier. Les infrastructures d'intérêt général, comme la RN116, sont toutefois autorisées.

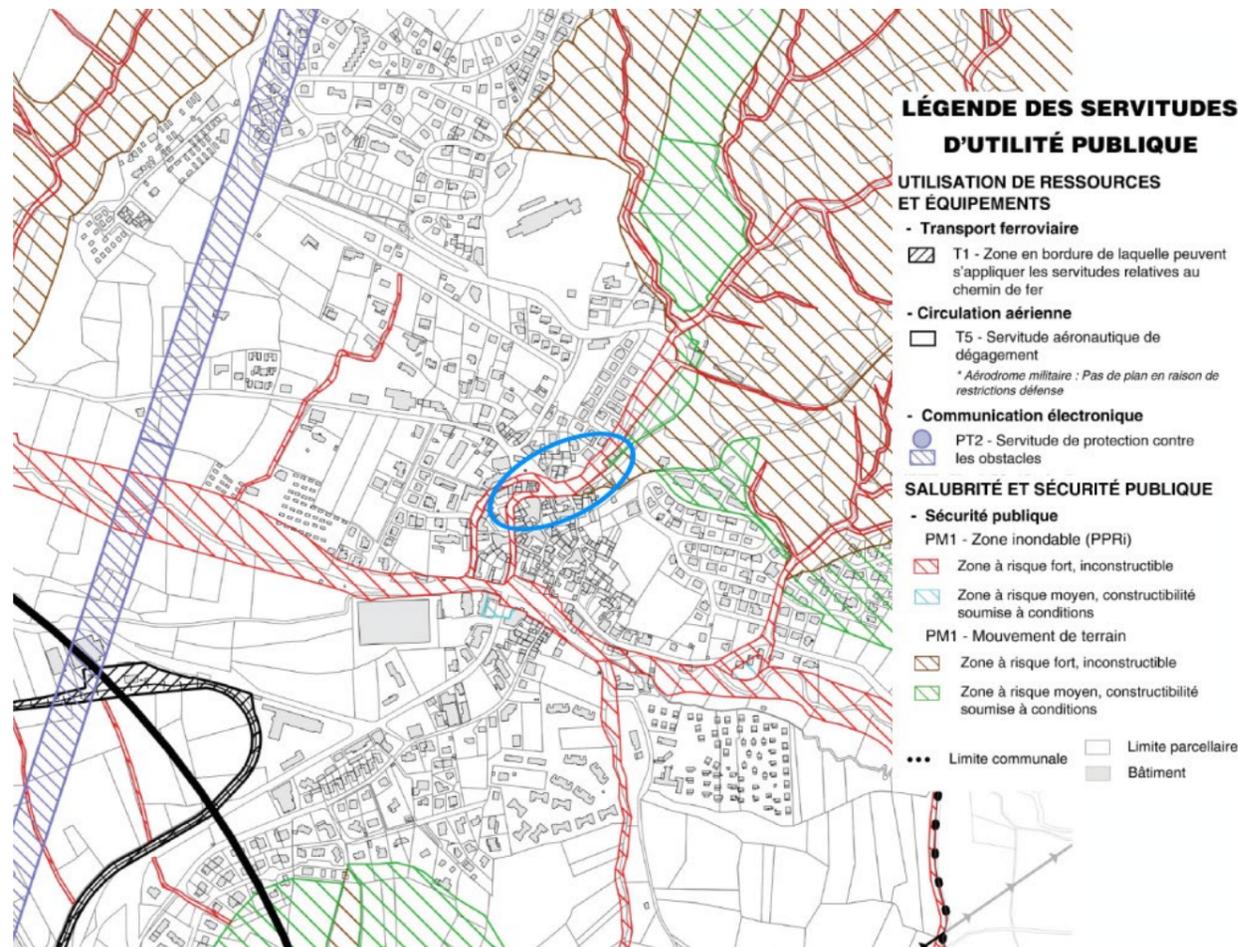


Figure 12 : extrait du plan des servitudes d'utilité publique du PLUi de Saillagouse

L'ensemble de l'itinéraire RN116, de Perpignan à Bourg-Madame, est concerné par le risque transport de matière dangereuse. La sécurisation de la traversée de Saillagouse va dans le sens d'une diminution de ce risque technologique.

5.2.4 Le milieu naturel

Dans la traversée du village de Saillagouse, les espaces naturels sont inexistant ; les jardins de particuliers sont les seuls espaces verts du village, et un refuge pour la biodiversité anthropophile. Les combles des bâtiments pourraient être occupés par des chauves-souris.

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

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

5.2.5 Les documents de planification

La commune de Saillagouse fait partie de la Communauté de Communes Pyrénées-Cerdagne. Saillagouse est concernée par la loi Montagne, qui impose la préservation des paysages et des terres agricoles.

La Communauté de Communes Pyrénées-Cerdagne a approuvé le 19 décembre 2019 le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, valant Schéma de Cohérence Territoriale.

Le PLUi est désormais le document de planification communal.

En cœur de bourg, la RN116 traverse des zonages UA. Les secteurs ouverts à l'urbanisation (AU) le sont en continuité de la trame bâtie existante.

Dans le village de Saillagouse, le long de la RN116, il faut noter :

- d'une part, le classement de bâtiments et parcelles en emplacements réservés, pour sécurisation du virage :
 - 15-9 : Aménagement d'espaces publics, sécurité des piétons
 - 15-11 : Aménagement d'espaces publics, sécurité des piétons
 - 15-21 : Aménagement d'un espace public à l'angle de la place de Cerdagne et de la place Ste Eugénie
 - 15-22 : Extension et aménagement de la place de Cerdagne ;
- d'autre part, le classement de bâtiments ou groupes d'habitations en éléments de paysage au titre de l'article L123-19 du code de l'urbanisme, pour leur intérêt culturel, historique ou architectural : ces bâtiments doivent être maintenus en l'état.
 - B-41-19 Église
 - B-52-6 Maison bourgeoise
 - B-52-7 Maison bourgeoise avec escalier (Maison Vidal)
 - B-53-25 Maison à colombages
 - B-55-1 Ancien Portail Diligence

L'extrait du règlement cartographique relatif à la traversée du village est présenté en page suivante.

La RN116 est concernée par le zonage rouge du PPRI de Saillagouse (cf ci-avant), qui interdit toute construction. En revanche, les travaux d'infrastructures sont autorisés.

Aucun espace boisé classé n'est situé aux abords de la RN116.

Le PLUi autorise les travaux d'aménagement de la RN116 dans la traversée de Saillagouse.

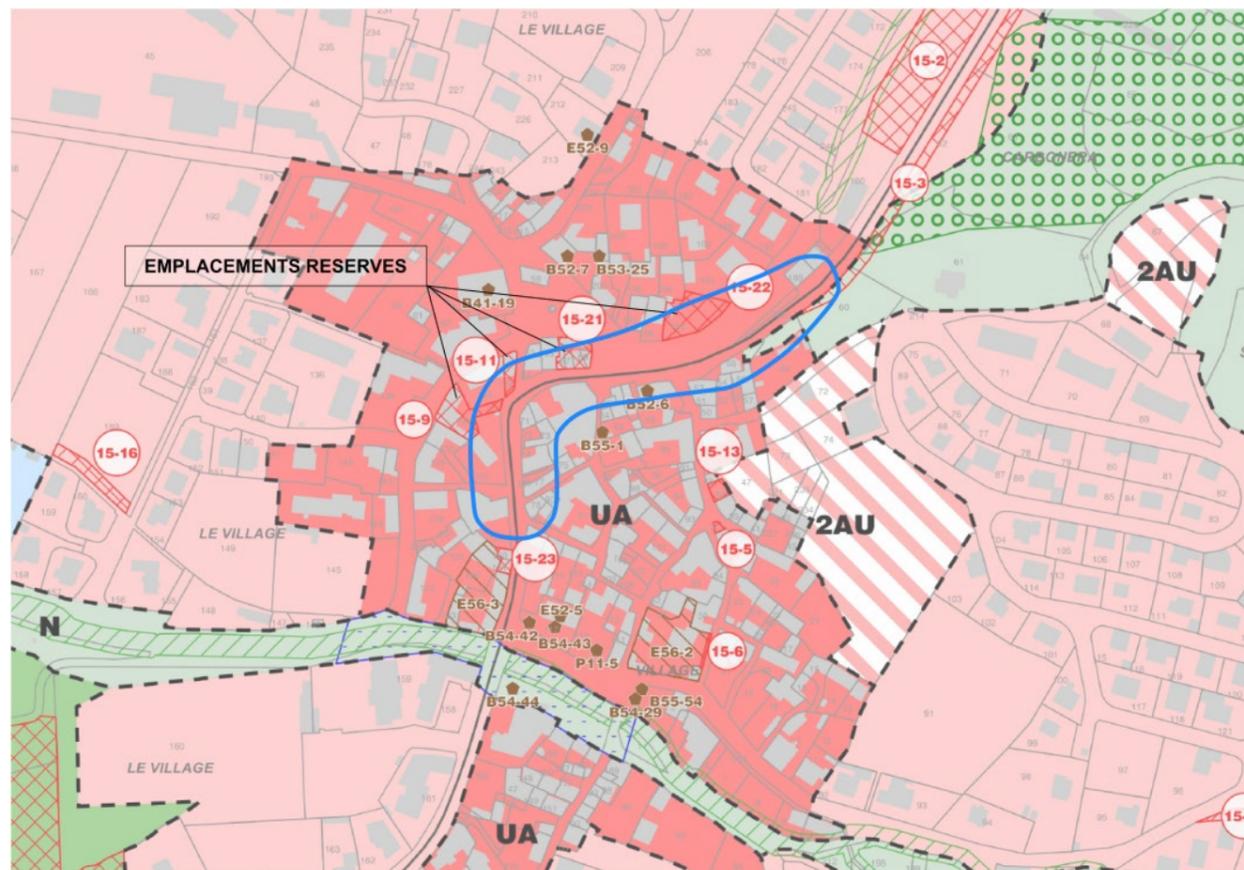


Figure 13 : extrait du règlement graphique du PLUi de Saillagouse

5.2.6 Le milieu humain

5.2.6.1 La démographie

Source : diagnostic du projet de territoire de la CC Pyrénées Cerdagne et données INSEE (2016, 2018)

La Communauté de communes Pyrénées Cerdagne regroupe 19 communes. Elle a vu sa population augmenter en continu depuis les années 60, cumulant à 8919 habitants en 2011, avec cependant un tassement de cette croissance depuis 2006. En 2016, du fait de la chute du solde migratoire (+ 0,4%) et l'augmentation du déficit naturel (- 0,4 %), la population a décliné (8705 habitants en 2016).

En Cerdagne française, les communes les plus peuplées sont Font-Romeu (1941 hab, hors CC Pyrénées Cerdagne), Osséja (1323 hab) et Bourg Madame (1221 hab). Il faut noter que côté espagnol, Bourg-Madame est frontalière de Puigcerdà (commune espagnole) dont la population atteint 8981 habitants ; l'enclave espagnole de Llívia atteint 1428 habitants.

Puigcerdà fonctionne comme le centre du bassin de vie de la Cerdagne étendu de part et d'autre de la frontière. L'hôpital transfrontalier ouvert en 2012 à Puigcerdà, comprend 70 lits et une maternité, et est conçu pour un bassin de vie de 30 000 personnes.

La commune de Saillagouse gagne des habitants grâce au solde migratoire positif : 1126 habitants en 2018, 1175 en 2020 à Saillagouse. La densité de population est nettement supérieure à celle de la CC Pyrénées Cerdagne : 103,5 hab/km² à Saillagouse contre 19,8 hab/km² dans la CC.

Tableau 1 : données démographiques (INSEE 2020)

Population	CC Pyrénées Cerdagne	Saillagouse
Population en 2020	8725	1175
Densité de la population (nombre d'habitants au km ²) en 2020	19,8	103,5
Variation de la population : taux annuel moyen entre 2014 et 2020, en %	0,1	1,3
dont variation due au solde naturel : taux annuel moyen entre 2014 et 2020, en %	-0,5	-0,2
dont variation due au solde apparent des entrées sorties : taux annuel moyen entre 2014 et 2020, en %	0,6	1,5

Sources : Insee, RP2014 et RP2020 exploitations principales en géographie au 01/01/2023

Selon la typologie des campagnes françaises, la Communauté de communes Pyrénées Cerdagne est classée dans les campagnes vieillies à très faible densité mais dans la catégorie marquée par une croissance résidentielle, une économie présentielle et touristique dynamique, malgré des faibles revenus et un éloignement des services à usage courant. Ces espaces ruraux à économie touristique sont peu nombreux dans la région et sont une spécificité à défendre de la zone pyrénéenne.

Le parc de logements de Saillagouse est caractérisé par une part importante de résidences secondaires (58%), comparable à la moyenne de la communauté de communes, en relation avec l'attractivité touristique de ce territoire.

Le taux de vacance est très faible (<1%) en comparaison à celui de la communauté de communes, du département et même national (tous supérieurs à 5,5%).

5.2.6.2 L'activité économique

On comptait 1 094 entreprises fin 2020 dans la communauté de communes, dont 174 à Saillagouse. Les établissements des secteurs d'activité « commerce, transports, hébergement et restauration » et « construction » sont les plus nombreux (respectivement 24 et 18% à Saillagouse).

L'activité commerciale est concentrée sur les axes de circulation et le territoire est soumis à l'impact du dynamisme commercial côté espagnol (pôle de Puigcerdà) et andorran (Pas de la Case). Cette activité occupe autour de 30% des emplois salariés dans la CC et à Saillagouse.

On compte 593 actifs à Saillagouse et un taux de chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans de 8,6% (contre 9,5% à l'échelle de la CC). Les emplois salariés représentent 80% des emplois. A l'échelle de la communauté de communes, les emplois de l'administration publique, enseignement, santé, action sociale représentent plus de 50% des emplois.

L'équilibre nombre d'emplois/nombre d'actifs est atteint à Saillagouse. Cependant, seulement 42% des habitants de Saillagouse travaillent dans leur commune de résidence.

Cette localisation de l'activité en dehors de la commune de résidence génère des déplacements domicile-travail, largement dominés par l'usage d'un véhicule particulier (près de 77% à Saillagouse, et 80% à l'échelle de la CC).

Le profil démographique et socio-économique de Saillagouse correspond à un espace rural à économie touristique et résidentielle, avec un équilibre emplois/actifs remarquable.

Les travaux d'aménagement auront un impact positif significatif sur le cadre urbain en venant renforcer l'attractivité du village et de ses commerces.

5.2.7 Les nuisances sonores

La RN116 est une infrastructure terrestre classée en voie bruyante jusqu'à la commune de Mont-Louis. Au-delà, le trafic inférieur à 5000 véhicules/jour à l'horizon 2030 ne justifie pas ce classement sonore.

La RN116 n'est donc pas classée comme voie bruyante dans la traversée de Saillagouse.

Toutefois, la démolition des bâtiments au nord de la RN116 dans la section étroite du village va améliorer la situation à cet endroit : en passant d'une rue en « U » à une rue « ouverte », la réverbération acoustique est supprimée ce qui diminue la nuisance acoustique ; l'hôtel-restaurant va bénéficier de cette amélioration.

En effet,

La requalification de la RN116 est favorable aux piétons et cyclistes et plus généralement aux liaisons internes à Saillagouse. L'aménagement permet aussi à la commune de poursuivre sa réflexion sur la requalification de la Place de Cerdagne et de la Place Ste Eugénie, réflexion déjà engagée dans le cadre du contrat bourg centre/région (cf 5.1.2 Le contrat Bourg Centre Occitanie / Pyrénées-Méditerranée).

5.2.8 La qualité de l'air

Il n'existe pas de station de mesures de la qualité de l'air à Saillagouse, ni à proximité.

Au vu de l'occupation du secteur d'étude et du fait de l'absence d'industrie polluante, le trafic de la RN116 demeure la source principale de pollution atmosphérique. Le chauffage individuel au bois et/ou au fioul est l'autre source de pollution (particules PM10 et 2,5), d'octobre à mai. L'activité aéronautique constitue une source ponctuelle de pollution à proximité.

La démolition du front bâti au nord de la RN116 aura un effet sur la qualité de l'air : la configuration en rue « ouverte » est plus favorable à la dispersion de la pollution atmosphérique générée par le trafic routier. Cela aura donc un impact positif vis-à-vis des usagers de l'hôtel-restaurant et plus largement pour les piétons fréquentant ce secteur.

5.2.9 Le patrimoine culturel et historique

La base de données « Mérimée » du ministère de la Culture recense les monuments historiques, sites classés et inscrits et zones de présomption archéologique : aucun de ces sites n'est situé à proximité du village de Saillagouse.

Le PLUi de Saillagouse signale des bâtiments en cœur de village d'intérêt architectural (architecture typique de montagne). Un de ces bâtiments est situé sur la place du village (B-52-7, maison bourgeoise), à proximité du secteur à aménager (cf carte du PLUi).

L'aménagement de la RN116 dans la traversée de Saillagouse est cohérent avec l'ambition communale de requalification de la Place de Cerdagne et de la Place Ste Eugénie, réflexion déjà engagée dans le cadre du contrat bourg centre/région (cf 5.1.2 Le contrat Bourg Centre Occitanie / Pyrénées-Méditerranée).

Par conséquent, la démolition des bâtiments en rive nord de la RN116 et la requalification des espaces publics seront très favorables au paysage urbain en général et aux bâtiments patrimoniaux en particulier.

5.2.10 Déchets et matériaux issus du chantier

✓ *Traitement des produits de démolition*

Le projet conduira à la démolition de 10 bâtiments. Des diagnostics seront réalisés avant leur démolition qui comprendront notamment la recherche de mères et de plomb dans les bois, peintures et canalisations. Les matériaux de démolition seront traités dans des filières agréées.

✓ *Traitement des terres*

En cas de découverte de matériaux pollués, le terrain sera dépollué et les matériaux extraits seront traités dans le cadre de filières agréées.

5.3 Les variantes d'aménagement

5.3.1 Description des variantes

Deux variantes d'aménagement ont été proposées dans le cadre du traitement de la traversée de Saillagouse :

- Variante 1 : Alternat géré par feux
- Variante 2 : Elargissement de la RN116

5.3.1.1 Variante 1 : Alternat géré par feux

La première variante se présente comme une solution à minima, avec le maintien de la totalité du bâti existant.

Elle correspond à :

- Une réorganisation du secteur 1 avec sectorisation des usages, qui se traduit par une place plus importante laissée aux piétons, au détriment du stationnement ;
- La mise en place d'un alternat géré par feux sur le secteur 2. Cette option permet de traiter le point dur (rétrécissement de la chaussée entre les deux fronts bâtis rapprochés qui rend difficile le croisement entre PL) sans toucher à l'existant.

Pour que le fonctionnement actuel du secteur soit maintenu, 5 feux sont nécessaires :

- Un sur la RN116 pour le sens Prades/Andorre au niveau de la deuxième traversée piétonne ;
- Un sur la RN116 pour le sens Andorre/Prades en amont du rétrécissement ;
- Deux sur la Place de Cerdagne, pour les mouvements entrants sur la RN116 (1 feu pour le tourne à droite et un feu pour le tourne à gauche) ;
- Un sur la Rue du Presbytère, rue à sens unique avec interdiction de tourner à gauche.

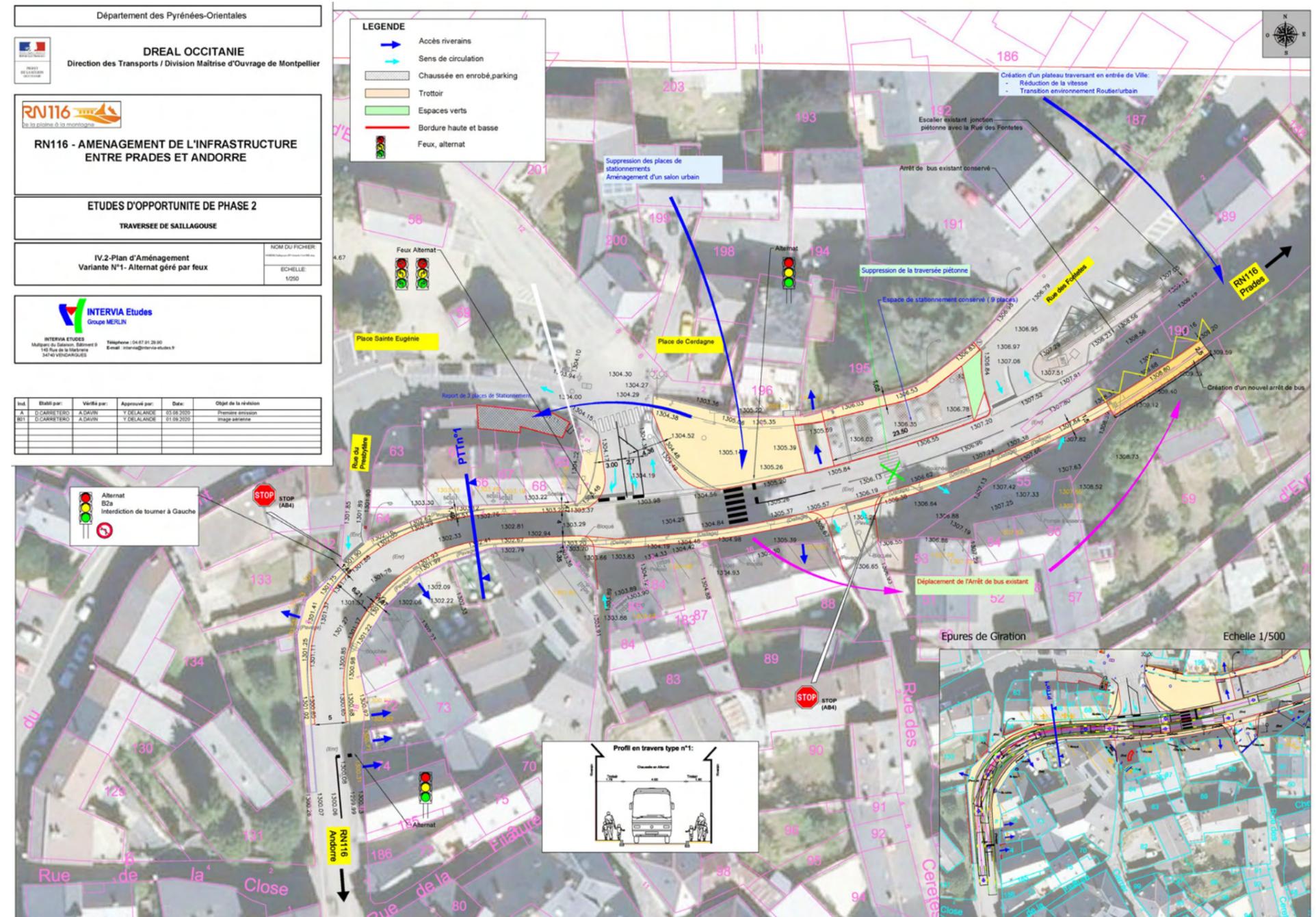


Figure 14 : variante 1, alternat géré par feux

5.3.1.2 Variante 2 : Elargissement de la RN116

La deuxième variante suit les principes présents dans le contrat bourg centre/région, en prévoyant notamment la démolition de bâti.

Elle correspond à :

- Une réorganisation du secteur 1 avec sectorisation des usages, qui se traduit par une place plus importante laissée aux piétons, au détriment du stationnement ;
- Sur le secteur 2, la démolition du front bâti au nord de la RN116, ce qui permet un élargissement de la route et des continuités piétonnes.

Les parcelles concernées par une démolition totale d'habitation sont :

- Parcelle 64
- Parcelle 65
- Parcelle 66
- Parcelle 67
- Parcelle 68
- Parcelle 69
- Parcelle 132

La majorité de ces parcelles appartient d'ores et déjà à la commune de Saillagouse.

La démolition du bâti permet de dégager un espace de 200 m² qui pourra être réutilisé pour l'aménagement d'espaces publics par la commune de Saillagouse.

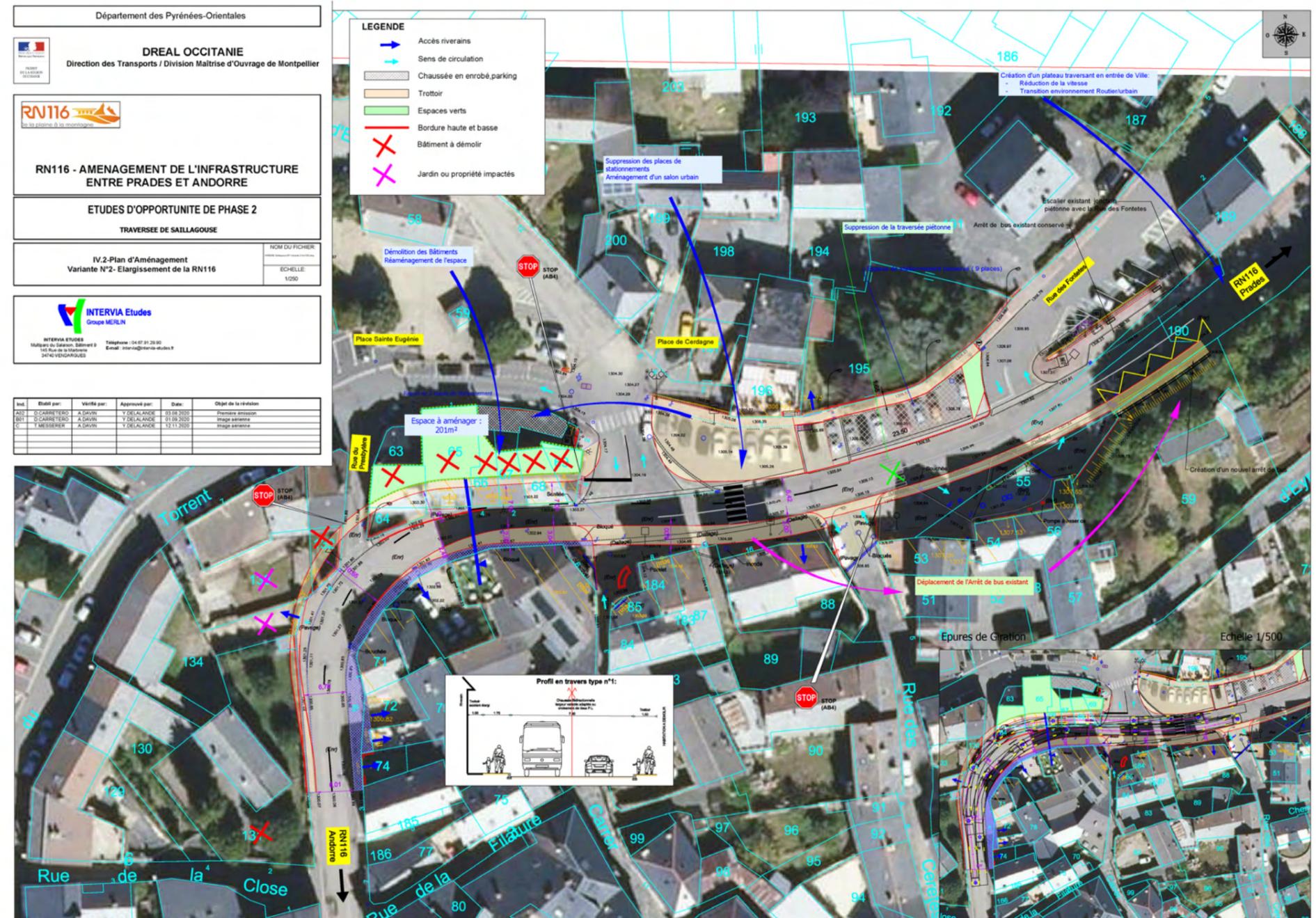


Figure 15 : Variante 2, élargissement de la RN116

5.3.2 Comparaison des variantes

Le tableau ci-après présente l'analyse multicritère des variantes d'aménagement, tableau présenté également lors de la concertation publique.

Tableau 2 : analyse comparatives des variantes d'aménagement

	Variante 1 : Alternat géré par feux	Variante 2 : Élargissement de la RN116
Géométrie de l'Aménagement et respect des règles de l'art	Le tracé de la RN116 respecte les principes géométriques édités dans les guides de conception routière.	Le tracé de la RN116 respecte les principes géométriques édités dans les guides de conception routière.
Lisibilité de l'aménagement et fonctionnement général	La mise en place de l'alternat modifie sensiblement le fonctionnement sur le secteur et a un impact sur la fluidité des flux.	Cette variante suit les principes présents dans le contrat bourg centre/région. Le fonctionnement général reste globalement le même.
Sécurité	La difficulté du croisement entre 2 PL, engendrant un défaut des conditions de sécurité, n'est plus un problème compte-tenu de la mise en place de l'alternat.	L'élargissement de la RN116 permet un croisement plus confortable entre les véhicules (PL et VL), ce qui améliore les conditions de sécurité. Les visibilités au droit des voies secondaires sont également bien meilleures.
Impact sur le trafic	Cette solution a un impact négatif sur l'écoulement du trafic sur la RN116.	La situation reste la même en ce qui concerne l'écoulement du trafic sur la RN116. L'élargissement de la voirie permet tout de même d'éviter les ralentissements ponctuels lors de croisements difficiles.
Foncier	Aucune démolition de bâti n'est nécessaire, donc les enjeux fonciers sont nuls.	Cette variante nécessite une démolition d'un front bâti conséquent. Néanmoins, l'enjeu foncier est en partie maîtrisé avec une majorité des parcelles concernées appartenant d'ores et déjà à la commune.
Génie civil et ouvrages	L'étude de ce secteur ne prévoit pas d'intervention de type GC quelle que soit la variante.	
Modes Doux et Transports en commun	Les cheminements piétons sont sécurisés : - Réorganisation du secteur 1 avec sectorisation des usages ; - Élargissement des trottoirs sur le secteur 2. L'arrêt de bus est déplacé et sécurisé.	Les cheminements piétons sont sécurisés : - Réorganisation du secteur 1 avec sectorisation des usages ; - Élargissement des trottoirs sur le secteur 2. L'arrêt de bus est déplacé et sécurisé.
Stationnement	Le réaménagement de la Place de Cerdagne implique la suppression de plusieurs places de stationnement.	
Eaux de surface et souterraines	Projet en dehors de tout périmètre de protection de captage AEP mais nappe souterraine vulnérable et cours d'eau de 1 ^{ère} catégorie à proximité	
Risques	Risque inondation au droit du projet (écoulement pluvial dans l'axe de la RN116)	
Patrimoine	Le centre historique de Saillagouse est valorisé par le réaménagement des espaces urbains et la diminution de l'emprise du stationnement	Démolition d'un îlot bâti ancien et impact du projet sur certains jardins ou propriétés
Enjeux écologiques	Pas de modification des milieux naturels.	Milieux très artificialisés mais, du fait de la destruction de 8 bâtiments, impacts potentiels sur des Chiroptères anthropophiles protégées (e.g. pipistrelles) pouvant gîter dans les bâtis. Inspection des bâtis par un chiroptérologue préconisée en amont des travaux de destruction. En fonction de la présence ou non de colonies de Chiroptères en bâtis, assujettissement possible du projet à une demande de dérogation Espèces protégées.
Urbanisme/Paysage	Le réaménagement des espaces urbains existants permet d'en améliorer la qualité et la lisibilité. Emplacements réservés pour sécurisation du virage	Les démolitions risquent d'aggraver la distension de l'espace initiée par l'enfouissement du torrent dels Andrus Bâtis supprimés en partie en Emplacements réservés pour sécurisation du virage
Cadre de vie	Le confort des usagers est amélioré du fait de la sécurisation des circulations et du réaménagement des espaces urbains existants.	La sécurisation des piétons induit une amélioration de leur confort mais les espaces libérés par les démolitions de bâtiments nécessitent une intervention plus importante que celle prévue par la variante 1.
Nuisances sonores et qualité de l'air	Pas de modification des nuisances par rapport à l'existant	
Réseaux	Le réseau d'assainissement pluvial actuel devra être complété suite aux modifications apportées. L'autre sujet concerne la création d'un nouveau réseau SLT, avec l'implantation de 5 feux tricolores.	Le réseau d'assainissement pluvial actuel devra être complété suite aux modifications apportées. Les impacts seront également importants sur tous les autres réseaux : suite à la démolition du bâti, les réseaux (électrique, gaz, AEP, Telecom, ...) devront être neutralisés
Estimation du coût des travaux (en € TTC)	683 000 € *	1 130 000 € *

* Le coût des travaux estimé englobe le réaménagement complet du secteur, c'est-à-dire modification de la RN116 et reconfiguration des espaces publics communaux (coût qui sera pris en charge par la commune). Avec l'approfondissement des études techniques, ce coût a été affiné et réparti entre prestations revenant à l'Etat et prestations revenant à la commune.

Impact positif	Impact neutre ou faible	Impact négatif	Impact très négatif
----------------	-------------------------	----------------	---------------------

5.3.3 Choix de la variante

Le développement de ces 2 variantes a permis d'aboutir aux conclusions suivantes :

- La variante 1 permet de maintenir le bâti existant et de ne démolir aucune habitation. Par contre, d'un point de vue fonctionnel et fluidité du trafic, il est clair que la mise en place d'un alternat à feux n'est pas la solution souhaitable pour répondre aux objectifs recherchés.
- La variante 2 maintient le fonctionnement actuel avec un élargissement de la RN116 au nord. Cela implique la suppression d'un front bâti significatif, mais l'espace libéré par ces démolitions peut être considéré comme une réelle opportunité pour le réaménagement de l'espace public. De plus, la variante 2 suit les grandes lignes de l'objectif défini dans le contrat Bourg/Région.

Il apparaît que la **variante 2 : Élargissement de la RN116** est celle qui répond au mieux aux objectifs.

6 Justification de l'utilité publique du projet

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

- le recours à la théorie dite « du bilan » qui vise à s'assurer que les avantages de l'opération l'emportent sur ses inconvénients, en tenant compte de l'ensemble des intérêts publics et privés en jeu ;
- l'opportunité du projet (cf § 3 Les caractéristiques de la RN116 dans la traversée de Saillagouse);
- le caractère nécessaire de l'expropriation, à travers la démonstration de l'absence de solutions alternatives (cf § 5.3 Les variantes d'aménagement).

6.1 Les avantages de l'aménagement

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

L'élargissement de la RN116 permettra le croisement de deux poids-lourds dans de bonnes conditions de sécurité routière.

La modification des carrefours en T permet d'améliorer les conditions de visibilité depuis les axes secondaires. D'autre part, le remplacement des « cédez-le-passage » par des « stop » améliore également la sécurité routière.

Dans la traversée du village, les piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) bénéficieront de trottoirs confortables et sûrs. L'arrêt de bus est déplacé pour également renforcer la sécurité des usagers en situation d'attente et de descente du bus.

Enfin, l'aménagement permet de mettre à niveau la signalisation verticale et horizontale, et l'éclairage. Par conséquent, tous ces travaux visent à rendre plus sûre la traversée du village de Saillagouse, pour tous les usagers de la RN116 : piétons, cyclistes, automobilistes et camionneurs.

✓ *Sur le trafic*

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

✓ *Sur le cadre de vie des riverains*

La démolition du front bâti au nord de la RN116 a un effet sur l'acoustique et la qualité de l'air. En effet, en passant d'une rue en « U » à une rue « ouverte », la réverbération acoustique est supprimée ce qui diminue la nuisance acoustique. La configuration en rue « ouverte » est également plus favorable à la dispersion de la pollution atmosphérique générée par le trafic routier.

La requalification de la RN116 est favorable aux piétons et cyclistes et plus généralement aux liaisons internes à Saillagouse. L'aménagement permet aussi à la commune de poursuivre sa réflexion sur la requalification de la Place de Cerdagne et de la Place Ste Eugénie, réflexion déjà engagée dans le cadre du contrat bourg centre/région (cf 5.1.2 Le contrat Bourg Centre Occitanie / Pyrénées-Méditerranée).

6.2 Les inconvénients

L'aménagement nécessite la démolition de 10 bâtiments, dont 4 au moins sont déjà la propriété de la commune de Saillagouse et inoccupé ou occupé à titre provisoire.

6.3 Bilan socio-économique de l'aménagement

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

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

L'aménagement permet de sécuriser la traversée du village pour les différents usagers (automobilistes comme piétons et cyclistes) en supprimant la section très étroite en courbe où le croisement de deux poids-lourds était impossible et où les cheminements piétons étaient très inconfortables et stressants. La démolition des logements vacants permet de reconfigurer l'espace public (contrat Bourg/Région). Cela permet également de diminuer le nombre d'habitants exposés à la pollution sonore et atmosphérique ce qui améliore la santé publique.

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

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

	Avec le projet	Sans le projet
Riverains (cadre de vie)	+++	--
Usagers (sécurité routière)	+++	---
Etat (investissement)	2,6 M€	0 €

Le montant estimatif des travaux entre la phase concertation publique et la phase enquête publique varie pour deux raisons principales :

- les études techniques ont été approfondies, le coût estimatif des travaux a donc été affiné, avec une répartition plus juste entre les prestations revenant à l'Etat et celles revenant à la commune ; en phase concertation, le montant était global.
- le coût estimatif de la phase DUP inclut les acquisitions foncières (montant inconnu en phase concertation publique).

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

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

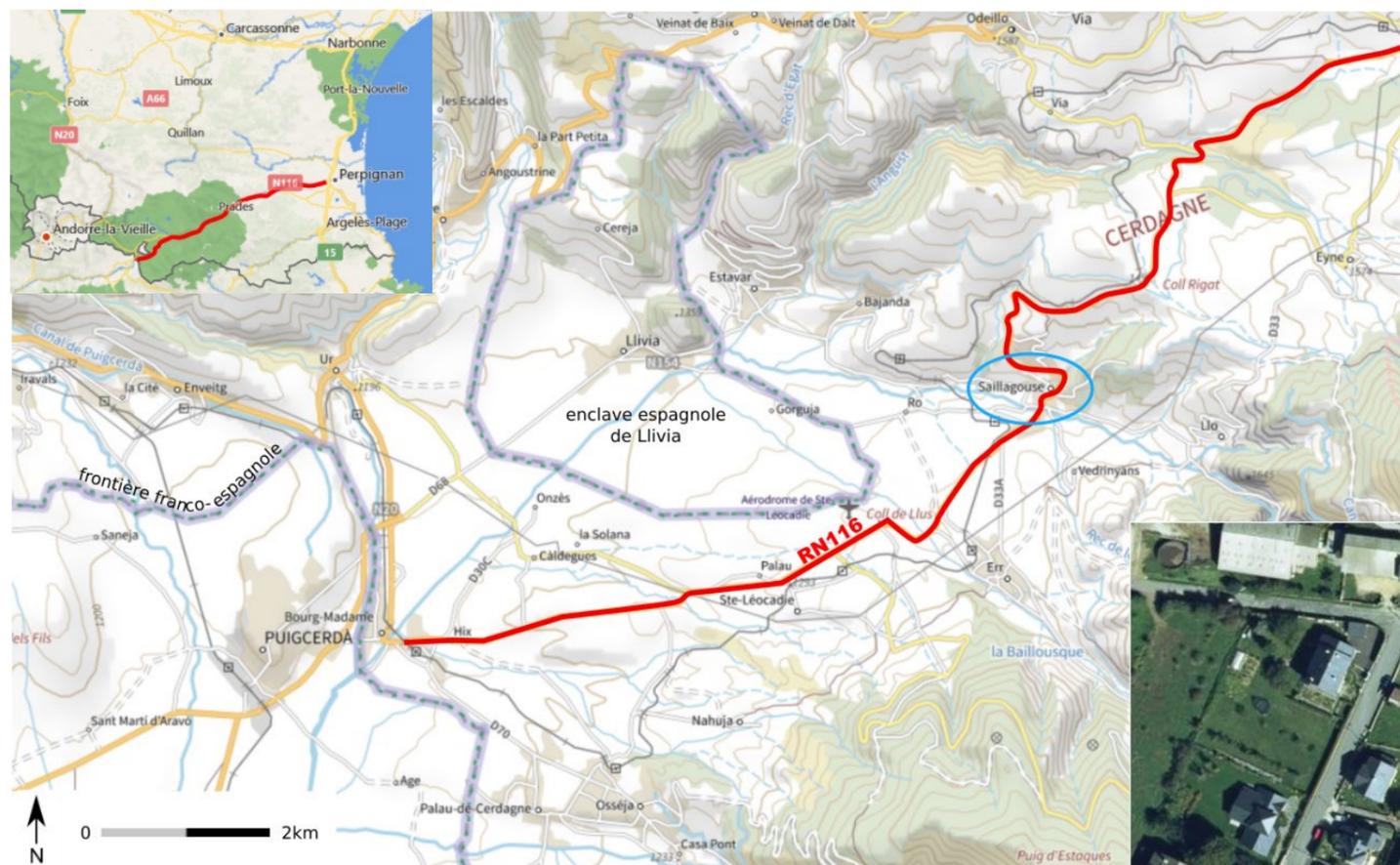
Le projet d'aménagement permet de traiter un problème de sécurité routière dans la traversée du village de Saillagouse : croisement difficile de deux poids-lourds dans la traversée d'une section étroite en courbe du village de Saillagouse. Le traitement de ce dysfonctionnement a des répercussions positives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

Les avantages induits par l'opération excèdent la simple amélioration ponctuelle de la sécurité routière puisque le cadre de vie des habitants et usagers du village est nettement amélioré : les déplacements piétons et cyclables gagnent en confort, la place de Cerdagne peut être reconfigurée et valorisée, les nuisances sonores sont réduites et la pollution atmosphérique mieux dispersée.

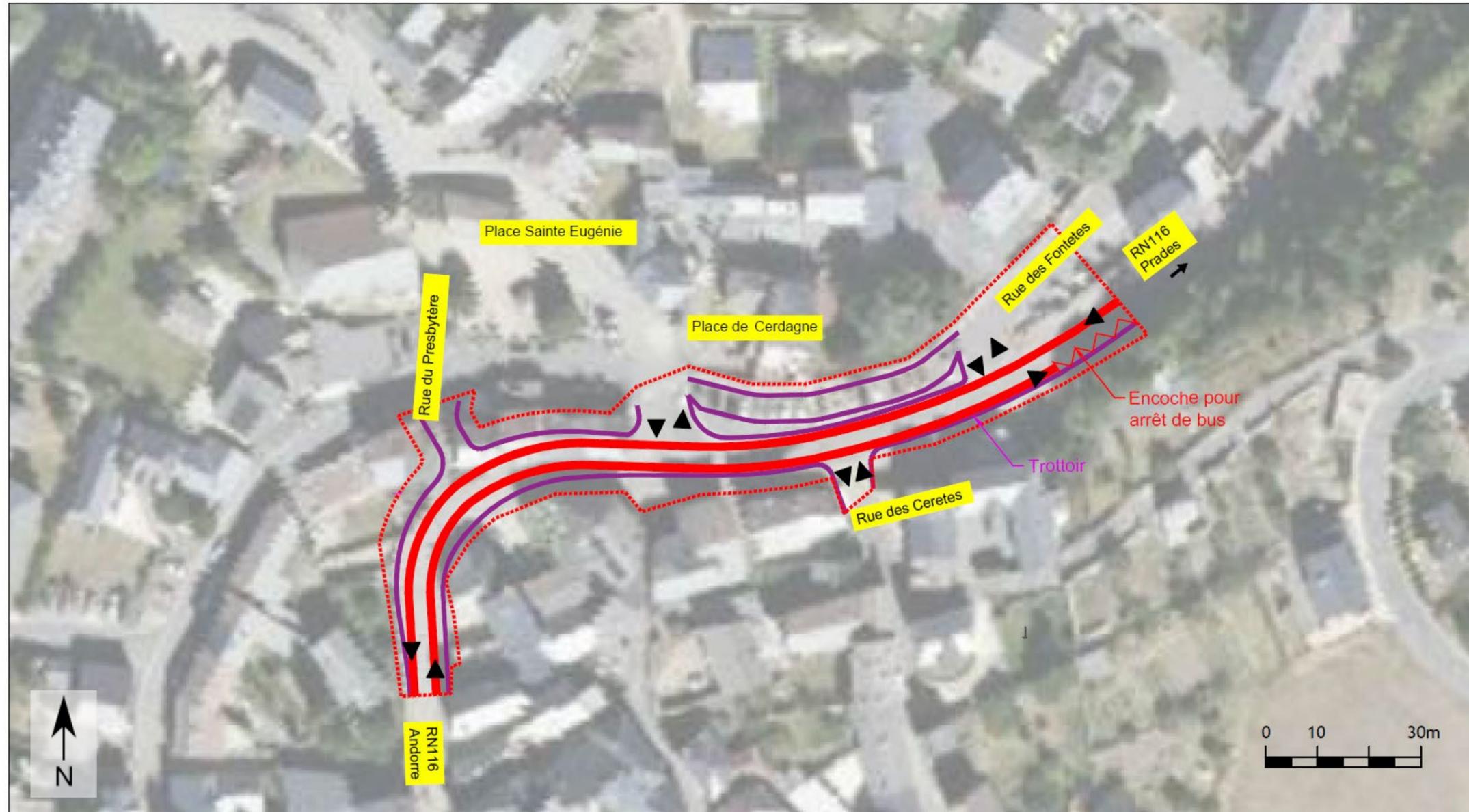
Le coût des travaux du projet est de 2,6 M€ TTC et nécessite la démolition de 10 bâtiments, mais le projet engendre de nombreux effets positifs comme expliqué ci-avant.

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

Chapitre 3 Plan de situation



Chapitre 4 Plan général des travaux



DREAL OCCITANIE

Direction des Transports
Division Maîtrise d'Ouvrage de Montpellier



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

TRAVERSÉE DE SAILLAGOUSE

PLAN GENERAL DES TRAVAUX



Chapitre 5 Estimation des dépenses

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

L'estimation du projet comprend :

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

L'estimation du coût correspond aux travaux de la RN116 qui seront pris en charge par l'Etat. Le réaménagement des espaces publics contigus à la RN116 est du ressort de la commune qui les prendra en charge financièrement.

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

Désignation	Montants arrondis en €
Acquisitions foncières	1 820 000
Travaux	750 000

Le total arrondi de l'opération s'élève à 2,6 M€ TTC.

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

Chapitre 6 Annexes

1. Avis du Domaine : estimation sommaire et globale
2. Bilan de la concertation publique

Direction départementale des Finances publiques des
Pyrénées-Orientales

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

POUR NOUS JOINDRE :

Affaire suivie par : Christophe QUINTA
téléphone : 04 68 08 10 29
courriel : christophe.quinta@dgifp.finances.gouv.fr
Réf.OSE : 2022-66167-75367

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

*Madame la Responsable de
GEOFIT-EXPERT*

**RAPPORT D'ÉVALUATION
ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE**

Commune : SAILLAGOUSE

Adresse de l'opération : LE VILLAGE

Dépense prévisionnelle : 1 820 000 €

1 – SERVICE CONSULTANT

GEOFIT EXPERT pour le compte de la DREAL
affaire suivie par : Madame RICHARD Estelle

2 – DATE

de consultation : 10/10/2022

de réception : 10/10/2022

de dossier en état : 10/10/2022

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

Acquisitions sous DUP.

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

Village de SAILLAGOUSE, centre ville.

Maisons et bâtiments :

Section	N° parcelle	Contenance	Nature réelle	Adresse
AC	69	33	Commerce et appartements	4 place de Cerdagne
AC	67	44	maison	2 avenue des Comtes de Cerdagne
AC	68	121	maison	2 place de Cerdagne
AC	66	43	maison	4 avenue des Comtes de Cerdagne
AC	133	406	bâtiment à usage de bureau	5 rue des torrent
AC	132	112	maison	6 avenue des Comtes de Cerdagne
AC	134	390	grange	8 avenue des Comtes de Cerdagne
AC	63	41	maison	Rue du torrent

AC	131	593	maison	2 rue de la close
AC	65	130	maison	1 rue du torrent
AC	64	87	maison	Rue du torrent

5 – URBANISME – RÉSEAUX

5.1 – Urbanisme :

Commune couverte par le PLUI de la communauté de communes PYRENEES-CERDAGNE

Présence d'un droit de préemption urbain dans la Commune.

Zone UA du PLUI.

5.2 – Réseaux :

Tous réseaux.

6 – DATE DE RÉFÉRENCE

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

7 – DÉTERMINATION DE LA MÉTHODE D'ÉVALUATION

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

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

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

8 – ÉTUDE DE MARCHÉ

Section	N° parcelle	Valeur en € au m ²	Valeur vénale en €
AC	69	790	60 000
AC	67	666	40 000
AC	68	550	55 000
AC	66	875	70 000
AC	133	500	191 500
AC	132	715	60 000
AC	134	500	65 000
AC	63	2 000	120 000
AC	131	1 600	250 000
AC	65	1 500	240 000
AC	64	1 800	135 000

9 – ÉLÉMENTS PARTICULIERS À RETENIR POUR L'ESTIMATION

10 – ESTIMATION PRÉVISIONNELLE DE LA DÉPENSE

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

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

Les indemnités principales

qui correspondent à la valeur vénale des biens, sont arbitrées à : **1 286 500 € arrondis à 1 300 000 €**

Les indemnités accessoires et aléas divers

calculés forfaitairement sur la base des indemnités principales :

- indemnités de emploi, dues en cas de DUP, arbitrées à : **260 000 €**

→ dégressives de 20 % à 10 % de l'indemnité principale lorsque les propriétaires à exproprier sont des particuliers (personnes physiques ou morales)

→ 5 % de l'indemnité principale pour les emprises appartenant à l'État ou à des personnes de droit public ou des personnes dont le capital est majoritairement public

- indemnités d'éviction, arbitrées forfaitairement à : **0 €**
en l'état des informations communiquées au service

- aléas divers, arbitrés à 20 % des indemnités principales soit : **260 000 €**

SOIT : 1 657 800 €

Indemnités principales estimées à : 1 300 000 €

Indemnités accessoires et aléas divers estimés à : 520 000 €

DÉPENSE TOTALE ESTIMÉE À : 1 820 000 €

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

Concertation préalable sur le RÉAMÉNAGEMENT de la RN116 à SAILLAGOUSE

DU 19 NOVEMBRE
AU 22 DÉCEMBRE 2021

BILAN DE LA
CONCERTATION



SOMMAIRE

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

1. Préambule

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

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

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

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



2. Le projet et son contexte

• Contexte du projet

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

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

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

• Description synthétique du projet

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

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

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

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

CINQ OPÉRATIONS ONT ÉTÉ RETENUES DANS CE CADRE :

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

LE PROGRAMME DU PROJET À SAILLAGOUSE

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

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

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



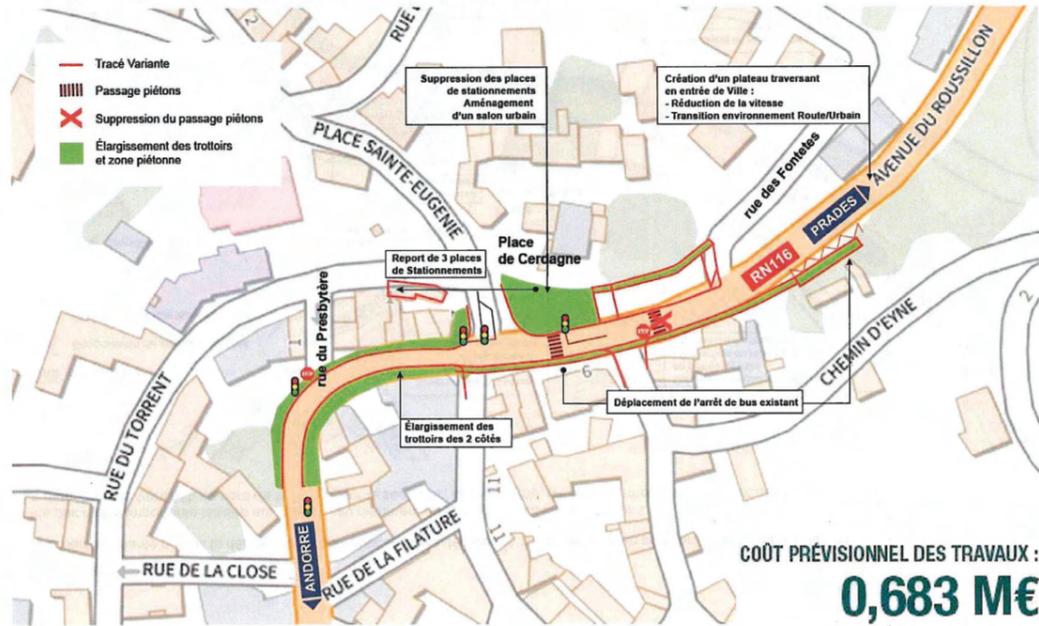
Croisement difficile de véhicules au niveau du point de rétrécissement de la chaussée

• Deux variantes présentées à la concertation

VARIANTE 1

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

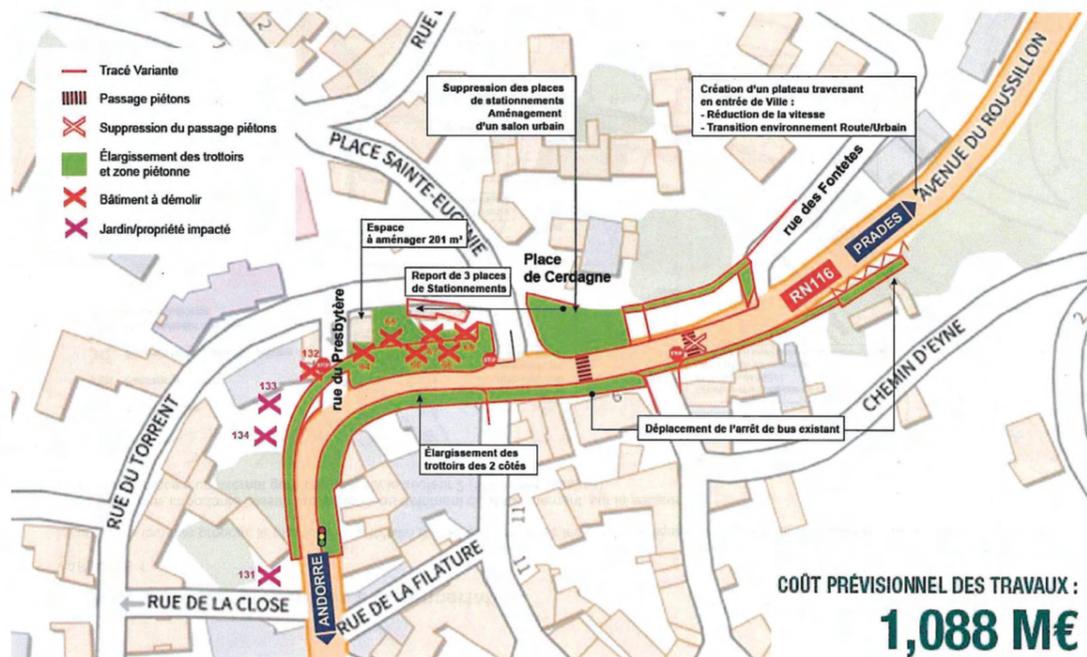
- Une place plus importante laissée aux piétons, au détriment du stationnement, sur le secteur 1.
- La mise en place d'un alternat géré par feux sur le secteur 2 (5 feux nécessaires)



VARIANTE 2

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

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



3. La concertation publique

• Le cadre de la concertation publique

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

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

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

En tant que maître d'ouvrage de l'opération, l'État pilote cette concertation qui s'est déroulée du 19 novembre au 22 décembre 2021, selon les modalités définies sous l'égide du sous-préfet de Prades, en concertation étroite avec le maire.

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

• Dispositif d'information du public

- Une information du public par voie d'affichage et parution dans la presse ;
- Un courrier adressé aux habitants des maisons directement concernées ;
- Le dossier de concertation en mairie de Saillagouse et consultable sur Internet ;
- Une exposition sur le projet avec des panneaux d'information en mairie ;
- Une présentation du projet en conseil municipal le mardi 30 novembre 2021 à 18h00, suivie d'une permanence de la DREAL.

• Dispositif de participation du public

- Par courriel à l'adresse dédiée : concertationSaillagouse116.dreal-occitanie@developpementdurable.gouv.fr
- Le registre de la concertation mis à disposition en mairie ;
- Par courrier postal : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) – Occitanie Direction des Transports - à l'attention de M. ASSEMAT - 520, Allée Henri II de Montmorency CS 69007 - 34064 Montpellier - Cedex 02

4. Analyse de la participation du public

• Bilan quantitatif

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

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

• Synthèse qualitative des contributions recueillies

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

THÉMATIQUES ABORDÉES

Les principaux thèmes abordés sont :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AVIS SUR LES VARIANTES

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

LA POSITION DE LA COLLECTIVITÉ

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

ANNEXES

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

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

• **Analyse du maître d'ouvrage**

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

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

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

• **Les suites à donner**

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

Affiche réglementaire

CONCERTATION PRÉALABLE

sur le projet d'aménagement de la RN116 entre Prades et Andorre
Organisée par l'Etat - DREAL Occitanie,
au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

du vendredi 19 novembre au mercredi 22 décembre 2021

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

Le projet sera présenté en conseil municipal le mardi 30 novembre 2021 à 18H00, suivi d'une permanence de la DREAL Occitanie.

Pour s'informer et donner son avis :

- Un dossier de concertation consultable en mairie de Saillagouse et sur Internet : <http://mias.n157.mot.de.passe.2021.dalia>
- Une exposition sur le projet et un registre d'expression en mairie de Saillagouse.
- Une adresse mail : concertation@agorais.fr ou area-occitanie@developpement.gouv.fr
- Par courrier :
DREAL Occitanie
« Direction Transports, à l'attention de M. ACSEMAT »
520 allée Henri II de Montmorency
CS 69007
34004 MONTPELLIER CEDEX 2

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

Contributions par courriel

Sujet : Contribution pour le projet d'aménagement de la RN116 en traversée de Saillagouse
De : > denys.gorgues (par Internet) <denys.gorgues@gmail.com>
Date : 22/12/2021 à 14:17
Pour : concertation@saillagouse116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

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

Propriétaire depuis 1 an de la maison cadastrée AC63, je comprends tout à fait la nécessité de réorganiser ce point sensible de gestion du trafic sur axe international déterminant.
Cependant, plusieurs questions me viennent à l'esprit quant à la concrétisation de ce projet, j'expose donc mon cas.

- Ma maison (AC63) serait la seule à rester debout parmi les blocs de maisons impactés par le projet (7 maisons à démolir).
- Dans un bâti ancien de centre village, aux murs en pierres maçonnées sans ferrailage, les maisons sont toutes adossées les unes aux autres. Le fait de n'en laisser qu'une seule debout pourrait fortement compromettre sa stabilité.
- Démolir le bloc de maisons sur main droite, en descendant la RN116, créerait une perspective visuelle sur l'église et le bâtiment de la communauté de communes Pyrénées Cerdagne. Qu'en serait-il de cet impact visuel si une seule maison venait à "casser la vue" sur le dévatement créé.
- J'imagine mal l'aménagement de la zone autour de cet axe avec une maison restée debout et maintenue par 4 contreforts.

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

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

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

Je suis fortement affecté par cette annonce d'aménagement de la route nationale 116 en traversée de Saillagouse, tout en étant néanmoins conscient de l'urgence à traiter ce point noir du trafic routier.
Restant dans l'attente des résultats de cette concertation préalable, et espérant fortement une réponse de votre part, afin de savoir si je termine (ou non) ma rénovation et si je planifie (ou non) un déménagement.

Cordialement,

DENYS GORGUES
3 rue du prestyrière
66800 Saillagouse
06.34.55.10.75.

Réaménagement de la RN116 à Saillagouse | 17

Contributions par courriel

Sujet : Concertation préalable sur le réaménagement de la RN116 Saillagouse
De : > elisabeth.muchart (par Internet) <elisabeth.muchart@gmail.com>
Date : 05/12/2021 à 18:21
Pour : concertation@saillagouse116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

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

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

Monsieur,

Je suis propriétaire d'une maison avec jardin située au 2 rue de la Cloze à Saillagouse, parcelle 131 sur le plan cadastral.
J'ai pris connaissance du projet de réaménagement de la RN 116 et vous adresse ma demande qui je l'espère retiendra toute votre attention.

Je comprends que les variantes 1 et 2 impliquent une démolition du mur d'enceinte et une réduction de la superficie de la parcelle.

Cela serait un préjudice important pour notre famille, qui a déjà contribué à l'élargissement de la RN 116 dans les années 1990 ; notre parcelle avait été diminuée de plus de 1 mètre de largeur sur toute la longueur avec reconstruction du mur.
Sur le croquis de la variante 2 nous voyons une réduction très importante du jardin jusqu'à l'angle de la maison ce qui me paraît inévitable. En effet, cet angle de maison se trouve à 1,50 mètre du mur d'enceinte, si le mur était déplacé tel qu'indiqué il n'y aurait plus d'espace pour contourner la maison, ce qui nous gênerait fortement. Je vous invite à venir constater sur place et vous recevrai avec plaisir à votre convenance.

En ce qui concerne le jardin, il est planté de tilleuls anciens, qui seraient coupés dans la variante 2. Ces arbres abritent des espèces d'oiseaux et d'insectes, et cela serait dommage pour l'écologie.

Je souligne que le mur actuel est un très beau mur en pierre à l'ancienne, surmonté de bacs à fleurs en bois que la maîtresse fleurit chaque année ce qui est très esthétique.

Je souhaiterais que vous teniez compte de mes remarques dans le bilan de la concertation. D'une manière générale, je pense qu'une déviation serait idéale à moyen terme, améliorant nettement la circulation dans la région.

Je reste à votre disposition pour toute information complémentaire.
Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Elisabeth Muchart

Sujet : Contribution à la concertation
De : > jfjaultent (par Internet) <jfjaultent@orange.fr>
Date : 07/12/2021 à 15:59
Pour : concertation@saillagouse116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

dans le cadre de la concertation préalable au réaménagement de la RN116 dans la traversée de Saillagouse, je vous prie de prendre en considération la contribution ci-après.

En vous remerciant,
Jean-François Jaultent

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

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

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

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

Sujet : Question
De : > jfjaultent (par Internet) <jfjaultent@orange.fr>
Date : 30/11/2021 à 16:33
Pour : concertation@saillagouse116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

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

L'immeuble de ma mère, cadastré 132, se trouve fortement impacté par la variante 2 du projet. Or, celle-ci comporte une ambiguïté (échouage) : telle que dessinée, elle semble proposer curieusement la démolition d'une moitié seulement de la maison lui appartenant, laquelle ne possède pourtant aucun mur de refend sur lequel s'appuyer. J'imagine donc que, contrairement à ce qui est suggéré, c'est bien la totalité de l'immeuble qui est visée.

Pouvez-vous me le confirmer ?

Avec mes remerciements,
Jean-François Jaultent

Réaménagement de la RN116 à Saillagouse | 18

Contributions par courrier postal

MICHAEL TUBAU
1 RUE DU TORRENT
66900 SAILLAGOUSE
OBJET : Aménagement RN116 66900 SAILLAGOUSE
Tourenan,

Je viens à accuser à une réunion publique de comité municipal, en présence d'un Tourenan représentant la DREAL, nous concernant de l'annonce d'une concertation au vu de l'aménagement de la RN116 dans la traversée de SAILLAGOUSE.

Le projet nous est très pénible
Projet n° 1 : Pour tous et circulation alternée sur la route n° 2 : Démolition de tout l'édifice de maison bordant la 116 et élargissement de ce mur.

Je suis propriétaire et j'ai habité toute l'année dans une de ces maisons (ce à gauche), résidence de la famille TOUBAU depuis 1965.

Nous avons vécu, nous vivons et nous vivrons à et en famille : Efficace SPA JIM MARION DE LA BRESSE - TROIS SOUVENIRS dans beaucoup de souvenirs et d'engagement financier et humain pour nous sur la route nationale.

Nous avons élevé nos enfants dans cette maison. Toute ma vie familiale, sentimentale, sportive et professionnelle s'est faite dans cette maison. Je suis la directrice et co-développeur d'un site commun.

Quand mon mari est tombé malade nous avons travaillé le commerce au appartement tout y

vive avec une famille, avec de nombreux amis et amis.

J'ai 70 ans, je ne suis plus et j'ai des difficultés à marcher. Au décès de mon mari j'ai voulu rester dans cette maison, au cœur de la ville.

Je ne suis pas de tout près à la quitter et j'ai le bon projet n° 1 qui nous a été proposé par la DREAL (circulation alternée).

Recevez, Tourenan, mes amères salutations.

M. Tubau



Réaménagement de la RN116 à Saillagouse | 19

Contributions déposées sur le registre d'expression

Le 15 décembre 2021,

Le Conseil Municipal de Saillagouse s'est réuni le 15 décembre 2021 et a délibéré en faveur de la variante 2.
La délibération correspondante sera transmise ultérieurement.

Le Maire

messagerie pro

Concertation
Stephane tubau <stephane.tubau@cloud.com>
mardi 21 décembre 2021 à 14:53
A : msine-saillagouse@wanadoo.fr



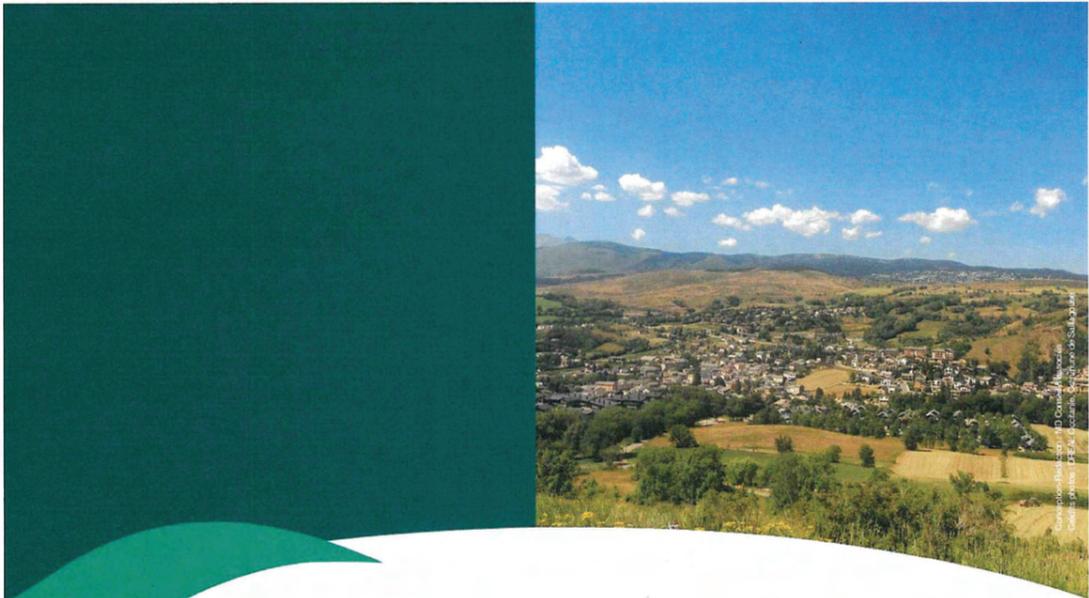
Bonjour

Afin de m'exprimer sur la concertation RN116 Saillagouse, je souhaitais que le présent mail soit indexé. (le mail indexé dans le document ne fonctionne pas)
Je suis propriétaire d'une des maisons qui doit être rasée, je suis favorable à la variante 1.
Ma mère vit dans cette maison ou nous avons tous nos souvenirs depuis plus de 50 ans. Elle a des difficultés à se déplacer et il me paraît compliqué de pouvoir la reloger dans les mêmes conditions, sans nuire à son autonomie et sa qualité de vie.

Bien cordialement
Stephane Tubau

Envoyé de mon iPhone

Réaménagement de la RN116 à Saillagouse | 20




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

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement
et du logement (DREAL) - Occitanie
Direction des Transports - 520, Allée Henri II de Montmorency
CS 69007 - 34064 Montpellier - Cedex 02
www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr