

# COMPTES RENDUS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

## Réunion publique du 27 novembre 2019 à 18h30, à la salle des fêtes du groupe Pierre Gipulo à VINÇA

### ➤ Mot d'accueil par René DRAGUÉ, maire de Vinça

Monsieur DRAGUÉ souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et tient à rappeler l'importance de l'enjeu de sécurité sur la RN116.

Monsieur DRAGUÉ demande au public de respecter le déroulement de la réunion et il indique qu'un temps d'échange permettra à chacun de poser des questions au maître d'ouvrage qui s'efforcera d'y répondre.

### ➤ Présentation des objectifs du projet par Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie

Monsieur GAMET indique que la modernisation de la RN116 porte aujourd'hui sur l'aménagement de l'infrastructure existante.

Il rappelle que la présente concertation ne porte pas sur la déviation de Marquixanes car celle-ci fait l'objet d'un traitement particulier.

Il souligne que les différents lieux d'aménagements identifiés comme présentant un intérêt particulier sur les 15 km entre Ille-sur-Têt et Prades répondent à deux objectifs prioritaires :

- Renforcer la sécurité et les conditions de déplacements, d'accès et de dessertes des riverains.
- Améliorer les conditions de circulation en termes de temps de parcours.

La teneur des aménagements et le choix techniques de ces aménagements restent à construire, d'où l'intérêt de la concertation afin de permettre au public de s'exprimer sur ses attentes vis-à-vis de ces lieux d'aménagements.

Monsieur GAMET précise que les choix techniques en terme de réalisation ne sont pas décidés.

### ➤ Présentation du programme d'aménagements soumis à la concertation par Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie

Monsieur ASSEMAT souligne que le projet d'aménagement est une succession ponctuelle d'aménagements qui va s'appuyer sur l'infrastructure existante pour améliorer les conditions de sécurité, de confort de l'utilisateur et fiabiliser/optimiser les temps de parcours existants (entre Prades et Perpignan).

Monsieur ASSEMAT présente ensuite les différents aménagements par séquence, d'Ille-sur-Têt à Vinça, de Vinça à Marquixanes et de Marquixanes à Prades.

### ➤ Présentation des suites à donner à la concertation par Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie

Monsieur GAMET rappelle que la concertation est une étape importante dans le déroulé d'un projet.

Il précise que le bilan de la concertation sera établi courant premier trimestre 2020 et permettra d'enregistrer les attentes du territoire et de la population sur les différents projets d'aménagements.

La phase d'études préalables à l'enquête publique se poursuivra jusque 2021 afin d'analyser plusieurs options et solutions techniques possibles, et elle sera l'occasion d'échanges avec les collectivités locales.

L'étape suivante d'enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet sera indispensable pour lancer les acquisitions foncières.

Certains aménagements pourront débuter dès 2021 sans attendre la fin de toutes les procédures réglementaires (ceux ne nécessitant ni d'expropriations, ni d'autorisations environnementales).

Monsieur GAMET rappelle aussi que l'un des objets de la concertation est de faire remonter les attentes en termes de priorités. Ainsi, les premiers travaux d'aménagement concerneront les projets qui apparaîtront comme les plus prioritaires en termes d'enjeux de sécurité et facilement réalisables.

Un calendrier plus précis sur la réalisation de ces aménagements pourra être décliné au moment de l'enquête publique.

## TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

**A/Q 1** Le maire de Bouleternère propose de réaliser des économies sur les 9 millions d'euros prévus pour les aménagements au niveau de sa commune sans déniveler le passage à niveau, mais plutôt en envisageant une option de voie de desserte dont il estime le coût à 1 million d'euros. Il propose un entretien à la DREAL pour échanger sur le sujet.

**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

*La DREAL est favorable à cette demande d'entretien pour laquelle une date de rendez-vous pourra être décidée dès la fin de la réunion.*

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*La question des passages à niveau est un sujet sensible. Un nouveau plan d'actions sur le traitement des passages à niveau a été établi et porté par la ministre Elisabeth Borne sur la base d'un rapport réalisé par la députée des Pyrénées-Orientales.*

*Il existe un traitement des passages à niveau qui ne nécessite pas forcément des suppressions avec des dénivellations. Le nouveau plan national prévoit une palette d'autres aménagements d'amélioration des perceptions des franchissements et cette proposition d'aménagement mérite d'être étudiée.*

**A/Q 2** Georges Adroguer, ancien maire de Rodès, salue la tenue de cette réunion et signale qu'il entend les mêmes projets et les mêmes problématiques depuis 30 ans. Il souligne la difficulté de sortir de la commune de Rodès car il est très compliqué de traverser le carrefour en direction de Perpignan en raison de sa dangerosité.

Sous son mandat, il rappelle l'acquisition par la commune de 6 hectares qui permettraient, selon lui, la modification du tracé de la RN116 du Col de Ternère jusqu'au carrefour de la voie ferrée. A son sens, il est indispensable pour Rodès de disposer d'un aménagement sécurisant. Il rappelle que 120 personnes étaient présentes ce jour au carrefour de Rodès avant la réunion publique pour manifester leur mécontentement. Il demande à la DREAL de bien réfléchir à la solution qui sera retenue car les riverains de Rodès doivent pouvoir sortir de leur commune en toute sécurité.

**A/Q 3** Charles Baille, maire de Rodès, affirme, dans la continuité des propos de Monsieur Adroguer, que le problème le plus important est la sortie du carrefour et le « Tourne-à-Gauche » côté Ille-sur-Têt et Perpignan. Il pointe une deuxième difficulté qui est la traversée piétonne pour se rendre à l'arrêt de bus de l'autre côté de la nationale. Il note qu'aucun aménagement piéton n'est prévu dans le scénario présenté par la DREAL mais il tient à préciser que des piétons prennent fréquemment le risque de traverser la nationale soit pour rejoindre eux-mêmes l'arrêt de bus, soit pour y accompagner leurs enfants, ou alors pour se rendre à l'ermitage de Domanova. Il souligne la nécessité d'envisager des aménagements de sécurité avant que des accidents de personne se produisent.

**A/Q 4** Un habitant de Rodès estime que le projet d'élargir et de recalibrer la RN116 permet d'augmenter à la fois la visibilité mais aussi la vitesse à l'arrivée du carrefour. Il demande à la DREAL d'afficher le second projet pour Rodès et signale que très peu de véhicules traversent la nationale à cet endroit. A son sens, il est inutile d'investir 5,5 millions d'euros dans un carrefour si peu fréquenté.

**A/Q 5** Un autre habitant de Rodès rappelle qu'un autre projet à l'étude il y a une vingtaine d'années consistait à maintenir le carrefour en l'état actuel et à passer la nationale en souterrain. Il pense que cette proposition ne poserait aucun problème particulier car la DREAL sait réaliser de tels travaux pour d'autres opérations. Il estime que le projet sur Rodès est « à la limite de l'indécence » car cela fait 30 ans que les Rodésiens attendent un aménagement de ce carrefour. Il dresse le bilan des accidents (3 collisions mortelles, 4 à 5 accidents matériels par an) et en attendant la réalisation d'un aménagement, il souhaite la mise en place d'une limitation de vitesse à 70 km/h comme c'est le cas à Vinça et à Bouleternère. Par ailleurs, il fait remarquer que depuis l'ouverture de la chasse, six accidents matériels sont survenus suite à la traversée de sangliers et note l'absence de signalisation de passage d'animaux dangereux. Il demande à la DREAL de revoir son projet d'aménagement à Rodès et dans le cas contraire, il avertit que la route serait susceptible d'être bloquée. Il rappelle les conflits qui ont pu se produire à Joncet ou Bouleternère et indique que deux pétitions ont recueilli plus de 500 signatures.

**A/Q 6** Une habitante de Rodès tient à souligner que plus de 5 minutes sont nécessaires par voiture pour sortir du carrefour du côté Ille-sur-Têt. Elle se dit « révoltée » des propos de la DREAL qui a précisé en introduction que les piétons ne sont pas l'objet des travaux. En tant que parent, elle précise être dans l'obligation d'emmener ses enfants à l'arrêt de bus situé de l'autre côté de la nationale par mesure de sécurité. Concernant l'éventualité de déplacer l'arrêt de bus côté Prades, elle indique qu'aucun bus ne peut accéder au rond-point à moins de réaliser plusieurs manœuvres et ne fait pas partie de la ligne classique. Elle insiste sur le fait que les enfants sont dans l'obligation de traverser la nationale à pied à n'importe quelle heure de la journée, souvent dans l'obscurité le matin et le soir, pour rejoindre ou quitter l'arrêt de bus. Elle demande à la DREAL de réaliser rapidement un aménagement de sécurité pour les piétons. Elle ajoute que le désengorgement de la RN116 ne doit pas permettre d'aller plus vite pour gagner du temps, mais qu'au contraire la vitesse doit être limitée.

**A/Q 7** Une autre habitante de Rodès invite les intervenants de la DREAL à y passer 48 heures pour constater la difficulté et la dangerosité pour sortir de la commune.

**A/Q 8** Un participant explique que pour sortir de Rodès au volant de son tracteur attelé à une remorque, il ne respecte pas le stop et doit traverser en accélérant pour éviter d'être bloqué.

**Alex URBINO, chef de la division Maîtrise d'ouvrage Est, DREAL Occitanie**

*Il est important de recueillir toutes ces expressions sur Rodès et tous les éléments d'information qui peuvent être apportés vis-à-vis du projet d'aménagement sur ce secteur. La question des piétons est un sujet connu. Une réflexion doit être poursuivie et approfondie avec le Conseil régional et le Conseil départemental sur la gestion de la circulation piétonne et la circulation des bus.*

*La phase de concertation préalable permet de mettre en évidence un enjeu important sur ce secteur et les modalités de mise en œuvre doivent être étudiées avec les différents acteurs.*

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*La suggestion de revoir la limitation de vitesse au niveau du carrefour est bien prise en compte. La DREAL n'est pas gestionnaire des routes nationales mais cette demande sera relayée à la direction des routes. Malheureusement, il ne suffit pas d'installer un panneau de limitation de vitesse pour obtenir le respect de la limitation en question, mais une réflexion doit être menée pour faire comprendre aux automobilistes qu'ils doivent adapter leur vitesse à l'approche d'un carrefour dangereux.*

**A/Q 9** Un participant considère que la mise en place de créneaux de dépassement va forcément impacter la vitesse. Il souligne que les automobilistes ne ralentissent que lorsque la route se rétrécit. Il fait remarquer qu'il s'agit d'une problématique pointée depuis 30 ans.

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*La demande d'une limitation de vitesse est une solution temporaire, transitoire et immédiate sans attendre l'aménagement définitif du carrefour.*

**A/Q 10** Une habitante du Conflent considère que le projet consiste à réaliser des aménagements « par petits bouts, par-ci par-là », « pour faire du colmatage, des choses qui ne correspondent à rien », « qui n'a rien à voir avec un projet global » et qui ne répond pas aux attentes de la population locale.

**A/Q 11** Maryse Cayrol, présidente de l'association de défense des habitants de Marquixanes, intervient pour rappeler que les aménagements routiers présentés à la concertation concernent deux tronçons distincts : l'un en aval de Marquixanes et le second en amont de la commune. Elle estime que la DREAL « sépare ces aménagements routiers de la translation de la RN116 sur son emprise actuelle pour la déplacer « avec ravages » dans le quartier nord de Marquixanes ». Elle tient à signaler qu'à l'issue de la concertation publique de 2017 portant sur la déviation de Marquixanes, les nombreux avis et pétitions émis par l'association contre la variante nord n'ont pas été pris en compte par la DREAL, et il s'agit, à son sens, « d'une manipulation de l'expression démocratique ». Aujourd'hui, elle pense que « si le même principe devrait être employé - qu'en 2017 - pour dénaturer le résultat de la présente concertation, il est inutile de convaincre aujourd'hui des bienfaits de l'usage manipulé de l'expression démocratique. »

Madame CAYROL estime que le choix de limiter la consultation au recueil des seuls avis des habitants des communes concernées par le projet exclut l'ensemble des utilisateurs de la

RN116 (transporteurs professionnels, automobilistes qui empruntent la nationale pour travailler, spécialistes de la prévention routière et de la sécurité, SDIS...).

Elle demande, au nom de l'association, que cette consultation soit abandonnée « dans son principe et dans ses faits » car elle considère que tous les usagers de la RN116 devraient avoir le droit de s'exprimer dans le respect de l'expression démocratique.

Elle pense également que le projet de la RN116 à 2x2 voies, ayant fait l'objet d'une DUP en 2008, doit être réactivé, « tout autre projet ne sera qu'un mauvais projet ».

**Alex URBINO, chef de la division Maîtrise d'ouvrage Est, DREAL Occitanie**

*Concernant la déviation de Marquixanes, outre la concertation publique menée en 2017, des études préalables à l'enquête publique ont été réalisées et ont conduit à constituer un dossier qui a été soumis à une concertation des administrations et des collectivités. Actuellement, ce dossier est en cours de complétude pour être soumis aux autorités environnementales et proposé à une future enquête publique durant laquelle le public sera de nouveau sollicité sous l'égide d'un commissaire enquêteur.*

*Aujourd'hui, sur les aménagements de la RN116, la DREAL mène une concertation publique de la façon la plus transparente et réglementaire possible. L'objectif de cette phase de concertation est que le plus grand nombre puisse se saisir du dossier et exprimer son avis sur les projets d'aménagements à travers les dispositifs de participation (réunions publiques, registre, site internet, questionnaire, courriel).*

**A/Q 12** Un participant témoigne à son tour de la dangerosité de la RN116 et des nuisances sonores générés par le trafic routier. Selon lui, si le projet nord de Marquixanes peut diviser la population, il estime que la situation actuelle n'est plus supportable avec les traversées de poids-lourds dans cette commune.

**A/Q 13** Un habitant de Vinça s'interroge sur la possibilité de créer des voies partagées véhicules / pistes cyclables. Il souhaite savoir également si une étude sur l'impact des flux de circulation dans Vinça a été menée.

**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

*L'organisation du carrefour nécessite de retravailler les circulations dans Vinça. Aujourd'hui, les études de trafic n'ont pas encore été menées, mais des solutions seront bien mises en place. Les études d'opportunité sont en cours en vue des procédures administratives à venir. Le montant prévu de 30 M€ inclut ces études, ainsi que l'accompagnement des collectivités dans la réflexion sur les circulations en ville.*

*Sur l'aspect de la mutualisation des voies de désenclavement agricoles avec des accès piétons et cyclistes, celles-ci ne seront pas privées mais d'usage public, offrant la possibilité aux piétons de les emprunter. Le Département réfléchit à un projet de véloroute / voie verte sur tout le long de la vallée.*

**A/Q 14** Un habitant de Vinça rappelle que la sortie de Vinça vers Prades reste très dangereuse et ne doit pas être négligée.

**A/Q 15** Une habitante de Vinça tient à rappeler en premier lieu la difficulté de traverser Marquixanes. Elle ajoute qu'elle effectue quotidiennement le trajet de Vinça jusque Perpignan pour aller travailler et s'interroge sur les 9 millions d'euros investis pour un pont sur une voie ferrée alors que seulement 2,2 millions d'euros sont prévus pour sécuriser l'entrée d'un village comme Rodès.

Selon elle, la priorité serait plutôt de sécuriser l'une des deux entrées de Vinça et celle de Rodès par un rond-point qui permettrait de ralentir la circulation.

**Christophe GAMET, directeur adjoint Transports, DREAL Occitanie**

*Un giratoire, s'il fonctionne bien, permet une bonne fluidité du trafic et c'est un objet de sécurité majeur. Si les branches du giratoire sont déséquilibrées (par exemple : giratoire situé sur axe principal avec voies latérales à très faible usage), des phénomènes de ralentissement importants et inutiles peuvent être constatés. Sur Rodès, des analyses seront menées dans les deux sens pour déterminer si le giratoire est la solution préférentielle à proposer ou si d'autres options sont envisageables.*

**A/Q 16** Un participant comprend que la DREAL a déjà apporté une réponse négative sur le carrefour de Rodès en indiquant qu'il devait correspondre à des recommandations techniques particulières. Il rappelle que six hectares appartenant à la mairie sont disponibles pour créer



ce carrefour qui rentrerait dans les spécificités techniques demandées, et qu'une autre solution a été proposée plus tôt dans la réunion consistant à conserver le carrefour en l'état et à passer la nationale en souterrain comme c'est le cas sur d'autres projets. Il souhaite que la DREAL apporte des réponses concrètes sur le carrefour de Rodès dont il est question depuis 30 ans.

**A/Q 17** Un participant précise que le souhait de la population locale est de pouvoir se déplacer en toute sécurité et il pense qu'il est nécessaire de penser à un plan de mobilité complet entre les différents modes de transport (voiture, transport en commun, piétons, cyclistes).

**A/Q 18** Un participant s'interroge sur la façon dont s'articulera l'aménagement décidé sur la portion ouest de Marquixanes avec le futur projet de déviation de la commune.

**Christophe GAMET, directeur adjoint Transports, DREAL Occitanie**

*Les deux projets sont analysés en s'attachant à prendre en compte l'ensemble des aménagements à réaliser (point d'entrée dans Marquixanes, desserte des riverains et des parcelles latérales à la RN116...).*

**A/Q 19** Un habitant de Rodès souligne que le point essentiel dans le débat reste la sécurité et que la problématique est identique pour tous les usagers qui sortent d'un village et qui doivent traverser la nationale. Il explique que la présence du stop à l'endroit du carrefour fait que si une voiture monte vers Prades, le choc en cas d'accident se produira directement au niveau de l'arrêt de bus. Par ailleurs, le bus, au moment de s'arrêter, va couper la route de chaque côté, qu'il arrive de Prades ou de Perpignan, ce qui peut représenter un danger supplémentaire. Enfin, il estime que 750 personnes empruntent la nationale matin et soir, ce qui correspond à 1 500 allers retours par jour, soit 10 % des 15 000 véhicules qui circulent sur cet axe.

Plus aucune question n'est posée.

## Conclusion

Monsieur DRAGUÉ est invité à conclure la réunion. Il remercie l'ensemble des participants pour la qualité des échanges.

## Réunion publique du 11 décembre 2019 à 18h30, à la salle du Foirail à PRADES

### ➤ Mot d'accueil par Yves DELCOR, premier adjoint au maire de Prades

Monsieur DELCOR souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et rappelle l'objet de la réunion qui concerne les aménagements de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades. Il laisse la parole au maître d'ouvrage pour la présentation du projet.

### ➤ Présentation des objectifs du projet par Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie

Monsieur GAMET indique que la modernisation de la RN116 porte aujourd'hui sur l'aménagement de l'infrastructure existante.

Il rappelle que la présente concertation ne porte pas sur la déviation de Marquixanes car celle-ci fait l'objet d'un traitement particulier.

Il souligne que les différents lieux d'aménagements identifiés comme présentant un intérêt particulier sur les 15 km entre Ille-sur-Têt et Prades répondent à deux objectifs prioritaires :

- Renforcer la sécurité et les conditions de déplacements, d'accès et de dessertes des riverains.
- Améliorer les conditions de circulation en termes de temps de parcours.

La teneur des aménagements et le choix techniques de ces aménagements restent à construire, d'où l'intérêt de la concertation afin de permettre au public de s'exprimer sur ses attentes vis-à-vis de ces lieux d'aménagements.

Monsieur GAMET précise que les choix techniques en terme de réalisation ne sont pas décidés.

### ➤ Présentation du programme d'aménagements soumis à la concertation par Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie

Monsieur ASSEMAT souligne que le projet d'aménagement est une succession ponctuelle d'aménagements qui va s'appuyer sur l'infrastructure existante pour améliorer les conditions de sécurité, de confort de l'usager et fiabiliser/optimiser les temps de parcours existants (entre Prades et Perpignan).

Monsieur ASSEMAT présente ensuite les différents aménagements par séquence, d'Ille-sur-Têt à Vinça, de Vinça à Marquixanes et de Marquixanes à Prades.

### ➤ Présentation des suites à donner à la concertation par Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie

Monsieur GAMET rappelle que la concertation est une étape importante dans le déroulé d'un projet.

Il précise que le bilan de la concertation sera établi courant premier trimestre 2020 et permettra d'enregistrer les attentes du territoire et de la population sur les différents projets d'aménagements.

La phase d'études préalables à l'enquête publique se poursuivra jusque 2021 afin d'analyser plusieurs options et solutions techniques possibles, et elle sera l'occasion d'échanges avec les collectivités locales.

L'étape suivante d'enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet sera indispensable pour lancer les acquisitions foncières.

Certains aménagements pourront débuter dès 2021 sans attendre la fin de toutes les procédures réglementaires (ceux ne nécessitant ni d'expropriations, ni d'autorisations environnementales).

Monsieur GAMET rappelle aussi que l'un des objets de la concertation est de faire remonter les attentes en termes de priorités. Ainsi, les premiers travaux d'aménagement concerneront les projets qui apparaîtront comme les plus prioritaires en termes d'enjeux de sécurité et facilement réalisables.

Un calendrier plus précis sur la réalisation de ces aménagements pourra être décliné au moment de l'enquête publique.

## TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

**A/Q 1** Monsieur Tichadou, président du club cycliste de Prades, déplore l'abandon de la mise à 2x2 voies de la RN116. Par ailleurs, il fait remarquer que des investissements ont été consacrés à l'élargissement à 3 voies de l'autoroute de Perpignan jusqu'au Pertuis pour favoriser le transport routier alors que le problème de la desserte ferroviaire dans le Conflent subsiste. En tant que cycliste, il estime que les routes doivent être pensées pour l'ensemble des usagers, et pas seulement pour les automobilistes. Il souligne la dangerosité que représente la RN116 pour les cyclistes, piétons, personnes handicapées ou engins agricoles. Il espère que les aménagements prévoient une voie réservée aux cyclistes pour laquelle 1,5 m d'accotement stabilisé serait suffisant. Enfin, il évoque la question des voies substitution et de desserte. Il signale qu'à l'occasion d'accidents sur la nationale, la déviation renvoie le trafic sur des axes secondaires (Eus...) qui se retrouvent rapidement saturés. Dans ces circonstances, il craint que les secours ne puissent pas circuler si un incendie se déclare dans le secteur.

**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

*La problématique du vélo est bien prise en compte par l'Etat. Des projets sont portés dans ce sens par la Communauté de communes sur Prades, et un projet de véloroute/voie verte est à l'étude par le Département. L'objectif est de permettre à ces différents acteurs d'échanger pour rendre ces projets compatibles entre eux.*

*La question de l'accotement est également posée par l'exploitant de la route qui demande un accotement d'1m45 afin de permettre à un véhicule en détresse de se garer ou à un véhicule de secours d'intervenir en toute sécurité. Les différentes remarques à ce sujet peuvent être mutualisées, et c'est à la DREAL aujourd'hui de le traduire dans la création des aménagements. Concernant les itinéraires de substitution, une consultation sera menée, entre la phase d'autorisation environnementale et l'enquête publique, auprès des administrations, dont le SDIS (Service départemental d'incendie et de secours), qui seront invitées à faire remonter d'éventuelles problématiques sur cette question.*

**A/Q 2** Un habitant de Prades souhaite revenir sur la question de la place du vélo qu'il estime pertinente mais pour laquelle la réponse de la DREAL ne lui semble pas satisfaisante. Au vu du coût élevé de l'aménagement du passage à niveau de Bouleternère - le plus cher de tous : 9 millions d'euros - censé sécuriser le passage des voitures, il considère qu'une réponse doit être apportée sur l'intégration de pistes cyclables, notamment au niveau du pont de la voie ferrée, qui pourraient s'intégrer dans un projet plus large car à son sens, le besoin existe, en particulier sur les ouvrages d'art.

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*Ce sont les différents acteurs du territoire et gestionnaires des différentes voiries qui devront assurer la cohérence entre leurs projets. A ce jour, le sujet n'est pas encore traité mais il devra faire l'objet de réflexions communes. Dès lors que le projet de la DREAL avance, celle-ci sera amenée à se concerter avec le Département et l'intercommunalité pour assurer une cohérence d'ensemble dans la continuité des itinéraires des projets cyclistes. Il serait inutile, par exemple, d'envisager un aménagement ponctuel au niveau d'un pont pour la circulation cycliste si, de part et d'autre, il n'existe pas de circuit d'aménagement cohérent avec celui-ci. A noter que dans le cadre du plan vélo, l'Etat subventionne des projets portés par des collectivités locales, notamment pour traiter les discontinuités dans leur itinéraire.*

**A/Q 3** Un habitant de Prades se dit très favorable à la sécurisation du passage à niveau de Bouleternère. Il regrette toutefois que l'ensemble des aménagements présentés par la DREAL offre la possibilité aux voitures d'aller plus vite et sécurise les automobilistes seuls. A son sens, l'objectif est de sécuriser l'ensemble des mobilités (piétons, vélo, transport en commun...) et les travaux devraient prendre en compte l'ensemble des usagers.

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*C'est tout le sens de la démarche de concertation de recueillir les attentes et les préoccupations de chacun. Le fonctionnement d'un usager routier est bien connu par les études mais les autres usages de la voie ou des déplacements sont très liés aux pratiques locales. Les rencontres sur place avec la population permettent de mieux les percevoir pour les intégrer dans les réflexions.*

**A/Q 4 (a)** Un participant rappelle que la population de Rodès n'est pas favorable à l'aménagement proposé sur leur commune car il ne satisfait en rien, selon lui, les mouvements de circulation sur la RN116. Comme lors de la première réunion publique, il souhaite réitérer sa proposition à la DREAL d'étudier la solution de conserver le carrefour en l'état, au niveau actuel, et de faire passer la RN116 en souterrain, avec une bretelle d'accès et de sortie de chaque côté et dans chaque sens. Il pense que cette solution qui suit le même principe que la sortie existante entre Saint-Féliu et Le Soler, est réalisable et satisferait tous les usagers, cyclistes, piétons et agriculteurs, tout en conservant la vitesse à 80 km/h. Il ajoute que 6 hectares de terrain autour du carrefour appartiennent à la commune et sont disponibles pour réaliser cet aménagement. Il tient à signaler que les Rodésiens « combattent » les autres aménagements proposés par la DREAL car, selon lui, elles n'apporteront rien à la population locale. Il évoque la suppression prévue de la voie de décélération qui, bien qu'elle ne soit pas aux normes, permet de faire ralentir les véhicules qui veulent tourner sur Rodès et d'engager le virage à une vitesse raisonnable. Comme cela a pu être fait entre la RN116 et la RD24, il propose de mesurer la vitesse au niveau de Rodès. Il pointe la vitesse excessive des automobilistes au niveau du carrefour actuel, et signale que 5 à 7 accidents matériels se produisent chaque année en raison du non-respect de la limitation de vitesse. Il souhaite également aborder les questions d'accès aux réseaux d'arrosage, notamment au niveau de la Carrerade. Enfin, il prévient à nouveau que la population rodésienne saura se mobiliser si elle n'obtient pas des aménagements « dignes de ce qu'elle mérite ».

**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

*Ces remarques, déjà transmises lors de la première réunion publique, sont bien prises en note. Elles seront traitées dans le bilan de la concertation.*

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*La solution proposée de faire passer la RN116 en décaissé représente un projet technique d'ampleur. Plusieurs pistes d'aménagement peuvent apparaître et les études à venir, complétées par une analyse multicritères, permettront d'établir un chiffrage de chaque option avant de pouvoir proposer une solution préférentielle au moment de l'enquête publique.*

**A/Q 4 (b)** Le même participant indique le col de Ternère peut être décaissé en raison de sa topographie et assurer une hauteur suffisante pour réaliser l'aménagement.

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*C'est le genre d'aménagement qui représente un coût significatif, mais cette solution sera étudiée.*

**A/Q 5** Un participant signale que si le premier aménagement à Bouleternère nécessite de ramener une certaine quantité de matière, il serait logique de décaisser le col de Ternère pour limiter le transport de matériaux.

**A/Q 6** Monsieur Tichadou rappelle qu'il a été décidé en 2018 de passer toutes les voies secondaires à 80 km/h. Aujourd'hui, il s'interroge sur le statut de la RN116 car il constate que selon les endroits, elle est limitée à 80 km/h ou à 90 km/h. Il demande également ce qui est préconisé dans le projet global d'aménagements de la RN116 en terme de limitation de vitesse.

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*Il est trop tôt dans l'analyse pour savoir s'il est pertinent ou non de limiter certains créneaux à 80 km/h ou 90 km/h. Un créneau de dépassement permet effectivement de passer la vitesse à 90 km/h.*

**A/Q 7** Un habitant de Prades s'interroge sur l'aménagement du carrefour de Vinça RD13G qui supprime la possibilité de tourner à gauche vers Prades et qui est reporté au carrefour Ouest de Vinça. Il souligne la difficulté de faire passer la circulation dans la commune de Vinça, notamment en raison de certains passages étroits. Selon lui, il serait plus intéressant de permettre un accès dans les deux sens. Par ailleurs, il souhaite savoir si les bandes rugueuses existantes seront enlevées et si elles sont prévues à d'autres endroits. Selon lui, elles représentent une contrainte supplémentaire, notamment pour les automobilistes présentant une sensibilité au niveau du dos qui doivent ralentir davantage que l'utilisateur moyen pour franchir ces dispositifs de signalisation.



**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

*L'utilisation des bandes rugueuses pour matérialiser l'approche d'un carrefour reste un choix de l'exploitant des routes, la DIR Sud-Ouest. La DREAL ne prévoit pas d'autres dispositifs de ralentissement de ce type dans l'aménagement prévu ; seul le carrefour de Vinça est repris. Le seul sens qui sera supprimé par rapport au fonctionnement actuel est le sens en sortie de Vinça pour aller vers Prades. Tous les sens en entrée seront maintenus.*

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*L'élaboration d'un projet neuf n'intègre généralement pas la création de bandes rugueuses car les caractéristiques et la géométrie du carrefour ont été identifiées afin que l'aménagement seul soit suffisamment perceptible par l'utilisateur pour lui permettre d'adapter naturellement sa vitesse.*

*L'aménagement du carrefour de Vinça peut effectivement représenter une difficulté au niveau de la circulation dans la commune. Il s'agit d'un point de vigilance à étudier en lien avec la mairie pour vérifier que les voies secondaires supportent ces transferts de circulation et éviter le risque de surcharge.*

**A/Q 8 (a)** Une participante estime que les projets montrent une régression des usages routiers sur un certain nombre d'éléments : multiplication des ronds-points, traversée de villages par d'importants flux de circulation... Elle pointe également le coût élevé des aménagements qu'elle qualifie de « bricolage ».

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*Il s'agit d'aménagements sur place qui intègrent le bâti et le tracé existant pour réaliser des travaux à moindre coût. Le coût global estimé à 30 millions d'euros représente dix fois moins qu'un projet neuf de 2x2 voies estimé à 300 millions d'euros.*

**A/Q 8 (b)** La même participante pense qu'il n'est pas possible de comparer le coût d'un projet global à celui se rapportant à des projets différents, d'autant que le montant de la déviation de Marquixanes n'est pas inclus dans l'estimation.

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*Le coût de la déviation de Marquixanes se situe sous les 30 millions d'euros.*

**A/Q 9** Un participant s'interroge sur l'intérêt, en terme de sécurité, de réduire la plateforme routière au niveau du carrefour avec la RD25. Il considère qu'aujourd'hui, la possibilité de tourner assez large apporte une certaine sécurité dans les mouvements de circulation.

**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

*La création des îlots oblige à redresser le carrefour. La largeur de la plateforme incite à la vitesse alors qu'en le réduisant, l'utilisateur sera obligé de ralentir pour sortir de la RN116.*

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*Le point fort de cet aménagement est la création d'îlots en dur qui permettent de matérialiser et de visualiser l'existence du carrefour. Une bonne perception d'un aménagement de ce type peut encourager, chez l'utilisateur, un automatisme de vigilance et de réduction de vitesse.*

**A/Q 10** Un participant note que la difficulté sur ce carrefour est le « Tourne-à-Gauche » pour se rendre à Prades car les automobilistes en provenance de Vinça circulent à vitesse élevée. En outre, la courbe manque d'harmonie pour s'insérer sur la nationale.

**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

*Cette difficulté résulte de la configuration actuelle du carrefour qui est aujourd'hui une plateforme routière surdimensionnée. Une voie classique de circulation mesure 3,5 m alors que la plateforme en question mesure 12 m de bout à bout. La reprise de ce carrefour vise à le rendre plus compact afin de permettre un effet de rétrécissement dans la perception de l'utilisateur et l'inciter à ralentir.*

**A/Q 11** Un participant souligne que les trajets courts doivent également être pris en compte. Dans le secteur entre Vinça et Marquixanes, il fait remarquer l'existence de voies parallèles non revêtues pour les cyclistes. Il espère que les aménagements prévoient la création d'accotements revêtus pour garantir la sécurité des cyclistes. Par ailleurs, il note la possibilité aujourd'hui d'utiliser la voie de stockage pour se positionner, et percevoir l'arrivée des véhicules pour tourner vers Prades. L'aménagement prévu donne l'impression, selon lui, qu'il faudra se positionner presque perpendiculairement à la route.

**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

*Le stockage pourra être amendé en fonction des études complémentaires.*

*Dans les échanges avec le Département concernant le projet de véloroute/voie verte, il est envisagé de mutualiser certains chemins agricoles. Si ces chemins passent en statut véloroute/voie verte, ils seront revêtus de grave solide, sans cailloux apparents incompatibles avec un usage cyclable.*

**A/Q 12 (a)** Un représentant de l'association de défense des habitants de Marquixanes (APHEM) intervient pour évoquer la déviation de Marquixanes et rappeler la concertation de 2017 sur ce projet. Il fait remarquer qu'à l'époque, le plan présenté à la population omettait quelques habitations et que des éléments transmis par des riverains au cours de la phase de concertation n'avaient pas été pris en compte dans le bilan, ni rendus public. Il propose de remettre ces documents à la DREAL à titre informatif. Il tient à signaler également que la variante nord retenue pour la déviation de Marquixanes impactera six habitations. Il indique avoir échangé avec Monsieur Castex, maire de Prades, sur la mise à 2x2 voies de la RN116, et pour laquelle il lui a avancé l'idée de la réaliser tronçons par tronçons, suivant la disponibilité du budget. Enfin, il reprend les propos introductifs de Monsieur Gamet selon lesquels « la 2x2 voies ne pourra pas se réaliser dans des délais raisonnables », ce qui laisse sous-entendre, à son sens, qu'elle pourra se réaliser ultérieurement et impactera une seconde fois, après le tracé nord de la déviation, des habitations sur Marquixanes.

**Christophe GAMET, directeur adjoint des Transports, DREAL Occitanie**

*La DREAL ne peut se prononcer sur une date, ni sur la faisabilité de la 2x2 voies.*

**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

*Concernant le projet de Marquixanes en cours d'étude, la compatibilité à 2x2 voies a été commandée par le bureau d'études. Aujourd'hui, si une maison n'est pas impactée par la création du tracé nord, elle ne devrait pas l'être par une potentielle ou future mise à 2x2 voies. Par ailleurs, le tracé en cours d'études est compatible en terme géométrique avec un élargissement de la voie.*

**A/Q 12 (b)** Le même participant met en doute la réponse de la DREAL sur l'absence d'impacts en cas de mise à 2x2 voies. Il invite la DREAL à se rendre sur place pour constater le peu d'espace disponible et la localisation de certaines maisons situées à proximité de la route actuelle. Selon lui, la variante nord de Marquixanes nécessitera de créer un chemin vers la station d'épuration et en cas de doublement de la voie, sa propre maison serait détruite. Il signale également des difficultés d'écoulement des égouts d'Eus et de Marquixanes, situés au ras de la rivière, et qui se bouchent régulièrement.

**A/Q 13** Un habitant de Los Masos souhaite intervenir pour évoquer en premier lieu la déviation de Joncet pour laquelle le coût de réalisation était passé d'un budget initial de 8 millions d'euros à 28,6 millions d'euros à l'issue des travaux. Il pense que les aménagements de la RN116 peuvent également évoluer en terme technique et financier, et il espère que ces évolutions prendront en compte un certain nombre de demandes, en particulier celles exprimées pour Rodès à l'occasion de la première réunion publique. En comparant les 28,6 millions d'euros pour la déviation de Joncet seule et les 30 millions d'euros annoncés pour l'ensemble des aménagements prévus sur la RN116, il s'interroge sur la valeur de ces derniers.

Sur le secteur du carrefour RN116/RD24, il dit avoir connaissance de 4 accidents graves.

Il souligne que la DREAL n'aborde pas l'évolution du trafic dans son projet, alors que depuis un certain nombre d'années, la RN116 connaît des niveaux de trafic très importants. Il a le sentiment qu'une fois réalisés, les aménagements généreront des embouteillages à l'entrée de Prades.

Il tient également à préciser que la population de Los Masos a doublé en quelques années. Il indique que la majorité des habitants de la commune emprunte la RN116 pour se déplacer en direction de Perpignan et vers Prades. Il fait remarquer qu'il est difficile, à certaines périodes, de traverser la nationale en raison de l'importance du trafic et de sa dangerosité liée à la vitesse des usagers.

Il souligne la problématique de l'itinéraire par la RD24 vers Los Masos. En raison de l'étroitesse du pont SNCF, les véhicules ne peuvent pas se croiser et lorsqu'un camion s'y engage, des embouteillages importants saturent la voie. Il pense que l'aménagement du carrefour avec la RD24 est un projet « a minima » qui ne résoudra pas ce problème d'accessibilité à Los Masos, ni la sécurité pour s'insérer sur la RN116 en direction de Prades. Il ajoute que les usagers en

provenance d'Eus connaissent la même difficulté pour s'insérer sur la nationale en direction de Perpignan. Enfin, il évoque la desserte des commerces qui sont accessibles aujourd'hui, dans le sens Prades-Perpignan, uniquement par les riverains, et le risque pris par les autres clients pour y accéder.

**Alex URBINO, chef de la division Maîtrise d'ouvrage Est, DREAL Occitanie**

Concernant la prise en compte de l'évolution du trafic, les études réalisées dans le cadre des études d'opportunité ont permis de confirmer :

- Une stabilité des trafics constatée dans le temps, avec toutefois des pics enregistrés sur des périodes saisonnières, de l'ordre de 10 000 véhicules / jour.
- Pas d'augmentation marquée de la circulation dans la projection de trafic réalisée dans le cadre du projet, et intégrant les évolutions nationales et le développement prévu sur les secteurs desservis par la RN116.

Ces éléments d'étude ont amené la Ministre des Transports à faire le choix d'aménagements sur place plutôt qu'une mise à 2x2 voies complète de la RN116.

**A/Q 14** Un participant note que les solutions proposées sont intéressantes mais n'offrent pas de voie de stockage pour repartir vers Prades. Il suggère d'utiliser la place occupée par l'îlot central comme voie de stockage pour permettre aux usagers en provenance de Los Masos de s'insérer avec plus de sécurité sur la RN116 pour tourner à gauche.

**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

Aucun îlot n'est prévu au centre, ce qui laisse de l'espace disponible qui sera effectivement utilisé comme voie de stockage pour permettre une insertion plus sécurisée.

**A/Q 15 (a)** Une habitante de Prades souhaite connaître le nombre de véhicules par jour qui circulaient à l'époque où avait été décidée la création d'une 2x2 voies entre Saint-Féliu-d'Amont / Millas et Ille-sur-Têt.

**Alex URBINO, chef de la division Maîtrise d'ouvrage Est, DREAL Occitanie**

Les trafics observés étaient les mêmes qu'aujourd'hui, mais les trafics projetés à 40 ans étaient différents car ils tenaient compte d'une tendance nationale d'augmentation générale du trafic. Les tendances prises en compte avant 2016 étaient deux fois supérieures à celles observées actuellement au niveau national. Aujourd'hui, le CGDD (Commissariat général au développement durable) a demandé à l'Etat de revoir à la baisse les prévisions de trafic.

**A/Q 15 (b)** La même participante considère que le développement des territoires grâce aux 2x2 voies entraînera logiquement une augmentation de la circulation supérieure aux prévisions de trafic. Par ailleurs, elle pense que la 2x2 voies sur la RN116 devrait relier le secteur de Bouleternère à l'Andorre et l'Espagne. Elle regrette l'absence d'investissement sur un axe aussi important en comparaison de l'engagement du Département sur les routes départementales, et elle estime que l'Etat « devrait avoir honte ».

**A/Q 16** Un participant souligne que le carrefour avec la RD24 est très important à la fois pour les bassins de population concentrés dans le secteur de Los Masos / Eus, mais aussi pour les habitants des villages environnants (Catllar, Mosset) qui se déplacent vers Prades. Il estime que la sécurisation de ce carrefour est essentielle pour délester Prades.

**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

En complément sur l'aspect dimensionnement des carrefours et potentiels des trafics, des comptages sont réalisés sur les axes routiers en fonction des mouvements de circulation sur ces carrefours. Il s'agit toutefois d'un état des lieux instantané qui n'intègre pas la dynamique du territoire. Les études techniques à venir vont permettre d'affiner ces perspectives de trafic, notamment sur tous les axes perpendiculaires à la RN116, à partir de différentes données émanant des documents d'aménagement du territoire (SCoT, PLU, développement des zones d'habitat et des zones d'activités).

**A/Q 17** Un participant demande si les différents aménagements tiennent compte de la future automatisation des véhicules.

**Christophe GAMET, directeur adjoint Transports, DREAL Occitanie**

Dans l'état actuel des connaissances sur les caractéristiques futures de la voirie pour la rendre compatible avec l'automatisation des véhicules, il est difficile de répondre aujourd'hui sur les équipements routiers à mettre en place le long des voies pour guider ce type de véhicules.

*L'adaptation des infrastructures sera possible, mais des sujets techniques restent à identifier pour faire connaître le niveau d'évolution des équipements.*

**A/Q 18 (a)** Maryse Cayrol, présidente de l'association de défense des habitants de Marquixanes (APHEM), intervient pour revenir sur le sujet de la déviation de Marquixanes. Elle considère que la DREAL n'a pas pris en compte les études réalisées par les services de la DDE en 1998 sur la faisabilité d'un tracé nord et qui avaient abouti à la DUP en 2008 pour un tracé au sud de la commune. Elle ajoute que de la même façon, la DREAL n'a pas tenu compte des inquiétudes exprimées par les riverains et de toutes les remarques et pétitions qui ont été transmises à la DREAL au cours de la phase de concertation en 2017.

Madame Cayrol tient à rappeler la mobilisation forte de l'association contre la variante nord et sa détermination à s'y opposer « jusqu'au bout ». Elle ajoute que l'association « ne laissera pas la DREAL ou l'Etat décider seul ».

Elle demande à nouveau, au nom de l'association, le retrait du projet d'aménagement de la RN116 qu'elle qualifie de « rafistolage ». Elle estime qu'il ne s'agit pas d'un projet qui permettra de sécuriser la route car les créneaux de dépassement prévus sont, selon elle, très accidentogènes. Elle considère également que le projet ne permettra pas l'évolution de la nationale en 2x2 voies. Elle indique que l'association demande « un vrai projet de route nationale, voire internationale », sécurisée, avec un minimum d'impacts sur l'environnement humain et naturel. Enfin, Madame Cayrol souhaite connaître les crédits qui seront attribués dans le cadre du prochain CPER 2021-2027 pour un investissement sur la RN116.

**Christophe GAMET, directeur adjoint Transports, DREAL Occitanie**

*L'évolution de l'approche technique et environnementale a fortement évolué ces dernières années, et cela a conduit à revoir le parti d'aménagement d'un bon nombre d'itinéraires sur le réseau national. Les projets qui étaient considérés comme raisonnables et réalisables dans les années 2000, se sont avérés, au vu des impacts écologiques, être difficilement acceptables ou finançables aujourd'hui.*

*Sur le plan de financement, l'Etat a décidé que le volet Mobilités serait intégré à partir de 2023 dans le futur CPER, et le programme existant de financement des infrastructures se poursuit jusque 2022. A ce jour, la DREAL n'a donc pas engagé de réflexion avec les partenaires sur le montage du plan 2023-2027. Le CPER n'est pas spécifiquement routier, c'est un contrat de plan très large qui englobe un certain nombre de thématiques cofinancées par la Région et par l'Etat. Le volet Mobilités fait l'objet d'un traitement particulier, et la part des co-financements, notamment sur le projet RN116, n'est pas connue aujourd'hui, ni à l'ordre du jour des échanges qui pourraient être engagés entre les partenaires.*

**A/Q 18 (b)** La même intervenante comprend que les projets sont conçus sans en avoir le financement.

**Christophe GAMET, directeur adjoint Transports, DREAL Occitanie**

*Pour tout projet d'infrastructure, l'Etat met en place des financements pour lancer les premières études. Une fois le coût de l'opération estimé, le plan de financement peut être identifié et discuté avec les partenaires pour s'inscrire dans la durée.*

**Alex URBINO, chef de la division Maîtrise d'ouvrage Est, DREAL Occitanie**

*Pour la déviation de Joncet, les premières études ont été menées sans que le financement ait été bouclé jusqu'à son intégration dans le CPER 2007-2013 qui a permis sa réalisation. Pour Marquixanes, la suite de la réflexion est en cours, et des éléments plus précis seront soumis à la population dans le cadre d'une procédure d'enquête publique, vraisemblablement courant 2020, et sur lesquels elle devra se prononcer. L'Etat ne décide donc pas seul, et il travaille à améliorer ce qui a été proposé lors de la concertation de 2017.*

**A/Q 19** Un participant souhaite connaître le pourcentage de véhicules, sur les 10 000 véhicules par jour, qui se rendent régulièrement en Andorre pour l'achat de tabac, d'alcool ou de carburant. Il suggère d'augmenter la taxation de ces produits, ce qui permettrait probablement, selon lui, d'en diminuer la consommation et de réduire les flux de circulation.

**Christophe GAMET, directeur adjoint Transports, DREAL Occitanie**

*C'est une suggestion à relayer aux élus nationaux.*

**Nicolas ASSEMAT, chef de projet, DREAL Occitanie**

*Le comptage des véhicules ne peut pas être communiqué aujourd'hui, mais il s'agit de données disponibles dans les enquêtes origine/destination.*



**A/Q 20** Un participant considère que le coût de l'ensemble des aménagements routiers sur la RN116 est assez élevé, et il pense qu'un budget conséquent devrait être également engagé dans d'autres moyens de déplacement. Il estime, par exemple, que l'ouverture de lignes ferroviaires permettrait de soulager le trafic routier. Il n'entrevoit pas d'avenir à la voiture individuelle en tant que telle, et il estime qu'il serait judicieux d'orienter les financements sur des investissements à long terme, davantage sur les transports publics que sur le transport individuel.

**Christophe GAMET, directeur adjoint Transports, DREAL Occitanie**

*Les transports publics et les transports individuels ne sont pas antinomiques. Dans le futur, les déplacements de proximité continueront vraisemblablement à s'effectuer en voiture. Les projections de circulation ne sont plus aussi importantes que dans le passé, et la stagnation du trafic constatée sur l'ensemble du réseau routier principal depuis quelques années est liée en partie au transfert modal (transfert des déplacements entre modes de transport).*

Plus aucune question n'est posée.

### Conclusion

Monsieur DELCOR est invité à conclure la réunion. Il estime que la réunion a été profitable et qu'elle a permis d'apporter un certain nombre de réponses aux interrogations qui ont pu être exprimées. Il ajoute que des éléments plus précis pourront certainement être apportés lors de la phase d'enquête publique. Il remercie l'ensemble des participants pour la qualité des échanges.

# CONTRIBUTIONS REÇUES PAR COURRIEL

*(Les contributions suivantes sont retranscrites avec leur contenu d'origine)*

## Contributions d'habitants

**27/11/2019**

**P.-O. concertation sur l'avenir de la RN116**

Bonjour,

Je suis un ancien chef de la CROA à la CTC, chargé d'études au CETE et analyste à la DDTM, ISRI, ECPA, assermenté au Code de la route et de la voirie publique... j'ai + de 40 ans de ROUTES. J'ai dans les PO notamment les rocadés sud et saint Charles, le SSD et le SST, l'inspection des PN... bref.

Les RGC doivent rester isolées de leur environnement. Donc, oui aux carrefours dénivelés.

J'avais dit NON à la zone commerciale au delà de la N116 à Prades, 1/ pour éviter des déplacements doux sécants sur un axe majeur qui reçoit les transports exceptionnels, les véhicules d'urgence, le trafic de transit...,

2/ pour éviter que cet axe majeur ne se transforme en galerie marchande, et pendant que l'on regarde les pub, on ne regarde pas devant soit et...

Attention aux dérives diverses, progressivement, de + en + nombreuses.

Ont-elles dérogations ?

Notamment en directionnelle, sur le nombre de mentions par séquences de signalisation (maxi 7).

Sur le radar posé au milieu du créneau de dépassement situé au mas sabole, il y a contradiction. Radar avant ou après mais pas au milieu.

Stop

Cordialement,  
Philippe Deixonne

**28/11/2019**

**Réflexion sur les propositions d'aménagements de la 116 Ille/têt - Prades**

Mr le Directeur du projet Mr Asseemat et ses collaborateurs,

Bonjour,

Présente à l'Assemblée Concertation à Vinça ce 27/11/2019, je suis repartie sans avoir été convaincue de vos projets que vous nous avez présentés, pourtant avec professionnalisme!

Je parcours très souvent l'itinéraire Perpignan- Ille/têt, et je souhaite vivement la prolongation de 2/2 voies de la 116 jusqu'à Prades, même si vous devez à cause d'un budget limité, la réaliser en plusieurs tranches de travaux durant une décennie et + ! Sa "finalité" nous serait une récompense de toute notre attente et des impôts versés à l'état, pour en partie, améliorer nos déplacements de transports.

Je suis consciente que votre tâche est difficile pour satisfaire tous les intérêts des usagers, mais je persiste pour vous renouveler ma demande. (A la suite de toutes vos concertations, faites un référendum).

Avec toute ma considération.

Mme Fabregat Geneviève 8, rue du Vieux Moulin Bouleternère.

**02/12/2019**

Bonjour ,

Votre projet concernant l'aménagement de la RN 116 n'est pas cohérent .

Les travaux d'aménagement du lieu dit EL MOLI sont beaucoup trop importants et disproportionnés par rapport au nombre de passages de véhicules , il doit passer à peine 10 véhicules à cet endroit !!!!!!!!!

Vous devez soit les réduire , soit les supprimer et reporter les crédits sur l'aménagement du carrefour de RODES.

Les travaux prévus pour aménager le passage à niveaux de BOULETERNERE sont trop conséquents . Des travaux de sécurisation ont déjà été effectués par la DIR et la SNCF. Comme l'a suggéré le maire de BOULETERNERE lors de la réunion du 27 novembre , une simple desserte pour l'accès aux terrains agricoles est suffisant . Les crédits supplémentaires sont a reporter sur le carrefour de RODES.

Au sujet du carrefour de RODES , l'aménagement prévu est inacceptable compte tenu de la dangerosité pour les véhicules et les piétons pour traverser la RN116 .

Plusieurs solutions peuvent être envisagées .

Tout d'abord une tranchée ouverte qui permettrait de faire passer le flux de trafic de la RN 116 avec des bretelles d'accès et un pont pour traverser avec des trottoirs qui permettrait de sécuriser le passage des piétons comme des véhicules .

Ensuite un rond point avec des passages piétons pourrait être envisagé qui permettrait un accès plus facile pour les habitants du village .

En espérant que vous teniez compte de ces remarques faites par un habitant de RODES , un utilisateur journalier de la RN 116 tant au niveau personnel que professionnel .

Cordialement ,

**04/12/2019**

### **Aménagement RN116 suite réunion du 27 novembre 2019**

Monsieur Assemat,

Suite à la réunion du 27 novembre à Vinça, voici mes réflexions en ce qui concerne le cas de **Rodès**.

Rodès possède une seule voie d'accès. Le village d'Eus qui a été donné comme exemple à peu près similaire jouit de plusieurs accès, ses habitants ont donc le choix même s'ils perdent quelques minutes. A Rodès il n'y a pas de choix possible, tout le monde passe obligatoirement par la route de Santa Barba pour entrer et sortir du village.

Il y a 30 ans, la vie à Rodès était peut-être plus calme, avec moins de trafic. Mais la situation a évolué.

Beaucoup de couples jeunes s'installent à Rodès où l'immobilier est plus accessible que sur l'agglomération de Perpignan mais travaillent sur cette agglomération où ils se rendent quotidiennement (le plus souvent chacun avec un véhicule). Ils ont des enfants, des ados qui doivent prendre les bus scolaires pour aller au collège ou au lycée. Tous les problèmes de dangerosité de la traversée, pour les piétons, de la RN 116 ont largement été évoqués pendant la réunion. **Une petite passerelle au-dessus de la RN116 pourrait-elle être envisagée pour les piétons rodésiens et les nombreux randonneurs ?**

Beaucoup de retraités dont les réflexes s'amenuisent au fil du temps, résident également à Rodès. Eux aussi ont besoin de sortir du village quasi quotidiennement, pour les courses, les médecins et soins médicaux en tous genres, les loisirs (médiathèque, cinéma, théâtre...).

Il faut parfois 5 minutes pour réussir en sécurité le tourne à gauche, en direction de Perpignan et quand plusieurs voitures attendent derrière la première, on ressent très bien la tension qui peut pousser à l'imprudence, surtout quand on est seul dans la voiture et qu'il faut surveiller les 2 côtés en même temps.

**Pourquoi n'y a-t-il pas de rond-point giratoire à l'entrée de Rodès ? Il devrait être possible de l'annoncer par des panneaux lumineux et clignotants.**

Bouleternère, village qui a plusieurs voies d'accès, bénéficie d'un rond-point. Utilisatrice de la RN 116 en direction de Perpignan quasi quotidiennement, je peux vous assurer qu'il n'y a pas de ralentissement notoire avant d'arriver à ce giratoire, sauf évidemment accident ou tracteur.

Si j'ai bien suivi la présentation des intervenants à la réunion, la DREAL fait partie du Ministère de la Transition écologique et solidaire. Or, le projet d'aménagement tel qu'il a été présenté semble aller à contre sens de l'histoire. Le double objectif annoncé, sécurité et fluidité pour gagner du temps semble antinomique. Le discours gouvernemental actuel incite la population à changer son mode de vie, mieux consommer, moins gaspiller, utiliser les transports communs, développer les déplacements en vélo... Chercher à gagner quelques minutes est dérisoire, hors sujet. On a l'impression que ce projet d'aménagement remonte à quelques années, en tout cas, avant la prise de conscience, maintenant apparemment assumée au niveau de l'Etat, qu'il faut changer radicalement nos habitudes pour la survie de notre espèce.

Dernière réflexion concernant le projet d'aménagement El Moli. Il n'y a pas de voie d'accès à cet endroit. L'accès existant dessert une seule habitation, visible depuis la RN 116. Donc, à moins de construire une route contournant cette habitation et créant, ainsi, une autre voie d'accès au village, ce projet, en l'état, n'apporte aucune solution aux problèmes de Rodès et n'a donc aucun intérêt.

Dans l'espoir que le projet définitif tiendra compte des besoins réels de la population,

Cordialement,

Hélène Bican, habitante de Rodès

**09/12/2019**

**Contribution enquête publique RN 116 Ille/Têt - Prades**

Bonjour,

Je vous présente ci-après mon avis sur le projet d'aménagement de la RN 116 entre Ille-sur-Têt et Prades.

Les 3 principaux points qui me préoccupent à la lecture du document de présentation des aménagements envisagés sont :

- D'une part le trait de stylo qui raye très rapidement le programme d'aménagement en 2 x 2 voies de type autoroutier. Il « a été modifié » est-il écrit mais pour quelles raisons et par qui exactement, alors que c'est le projet que les populations locales appellent de leurs vœux depuis des années et qui a d'ailleurs fait l'objet de maintes promesses par le passé, de la part des pouvoirs publics. De fait, le présent projet apparaît comme une série de pansements posés sur une jambe de bois. Ni plus ni moins. Des pansements très coûteux néanmoins !
- Seconde problématique : pourquoi dissocier la déviation de Marquixanes de ce dossier alors qu'elle est le chaînon central de cette portion de route ?
- Dernier point : on nous demande de « juger » un projet prévu pour améliorer la sécurité et optimiser une durée de parcours mais on ne dispose d'aucune donnée chiffrée en terme de statistiques d'accidents sur les différentes sections du tronçon ni de l'éventuel gain en temps espéré pour chaque aménagement envisagé.

Cependant je vais m'exprimer sur les 9 actions proposées malgré tout puisqu'il semble acté que c'est ce qui va se faire...

1/ Concernant le passage à niveau de Bouleternère. Ce passage à niveau se franchit en ligne droite à 70 km/h. Il ne semble pas des plus dangereux de par sa configuration et sa bonne visibilité ni être un point de trop grand ralentissement au vu du nombre de trains qui circulent journalièrement sur cette ligne ferroviaire. Est-ce impératif d'aménager ce PN ?

Un autre passage à niveau pas très loin est autrement plus dangereux et ce même s'il ne coupe pas la 116. En effet dans Bouleternère le passage situé aux abords de la coopérative fruitière La Melba



implique que des poids lourds doivent effectuer un virage à angle droit pour récupérer la route départementale D 16 en sortant de la coopérative et à l'issue de cette manœuvre compliquée se retrouvent de suite sur la voie ferrée (un peu comme à Millas pour les bus mais en pire...). Cette situation ne paraît pas préoccuper grand monde.

Du reste on a l'impression que 9 millions vont être investis dans ce pont et que peut-être dans 1 an ou 2 il sera question de fermer définitivement cet axe ferroviaire. En effet cette menace pèse depuis des années sur cette ligne par manque de rentabilité et là cela fait 2 ans qu'elle est totalement fermée au motif d'une enquête judiciaire qui sur d'autres lignes aurait été bouclée en une paire de jours... Grosse dépense d'argent selon moi pour un avenir du rail incertain et pouvant fluctuer en fonction des politiques des transports à venir...

2/ Rodès. Le projet retenu ne me paraît pas proposer de solution de traversée piétonne de la RN 116 en sécurité pour les personnes (scolaires notamment ou personnes âgées, portant des charges, etc.) devant rallier depuis le village de Rodès l'arrêt de bus Nord.

Pour la reprise de géométrie du col et la suppression des accès directs je ne m'exprime pas car je ne comprends pas cette partie.

3/ El Moli. Pourquoi pas, même si le coût paraît très grand par rapport au nombre de personnes impactées (deuxième montant le plus élevé du dossier...).

4/ Carrefour de la RD 13G. C'est toujours dommage de créer un sens unique quelque part car cela supprime des possibilités qui étaient existantes et complique quelquefois des accès qui étaient jusqu'alors simples.

Le principal problème que je vois dans cette solution retenue c'est que les véhicules voulant aller à Prades devront traverser Vinça et que cela sera probablement une nuisance pour les riverains d'autant plus qu'on croise difficilement les véhicules de grand gabarit dans certaines rues.

Ceci dit, il est vrai que ce carrefour est assez dangereux et qu'il y a parfois des soucis de placement au milieu des terre-pleins entre les personnes venant de Perpignan et rentrant dans Vinça et celles partant de Vinça pour aller vers Prades... Cependant cette zone bénéficie d'une limitation à 70 et de bandes rugueuses ce qui la sécurise déjà pas mal. N'est-il pas possible de redessiner simplement le tourne à gauche pour l'optimiser sans forcément créer de sens unique ?

5/ De l'entrée est de Vinça à la RD 25. Il s'agit de la construction d'un gros ouvrage. J'y suis opposée car cela modifie visuellement le paysage et ne serait plus d'aucune utilité ou n'aurait pas forcément de compatibilité dans le cadre d'une éventuelle mise à 2 x 2 voies du tronçon Ille – Prades qu'on peut encore espérer peut-être dans un futur très lointain (l'espoir fait vivre...). Je suis opposée à cette dépense. Le large zébra permet logiquement une bonne traversée de cette intersection. Si on ne ferme pas l'accès à Prades depuis le précédent carrefour (RD 13G) et qu'on ne crée donc pas d'affluence particulière sur ce carrefour, la construction de ce passage supérieur ne paraît pas devoir s'imposer.

6/ Carrefour de la RD25. Revisite superflue. Cette intersection ne semble pas poser problème en l'état.

7/ Entrée ouest de Marquixanes. OK pour une amélioration de la géométrie de la route existante.

8/ Carrefour de la RD 24. OK pour la variante 1.

9/ Entrée est de Prades. C'est le rayon de soleil de ce dossier ! Lire dans un document de ce type un désir de préserver des arbres (platanes) existants, ça fait plaisir... Pour le reste je ne suis pas convaincue par la création d'un créneau de dépassement dans cette zone car sa topographie n'est pas facile à appréhender (virage, butte, ...) et qu'elle est un lieu connu de traversée de sangliers...

Globalement vous l'aurez compris je suis défavorable à ce projet et préférerais que l'on réserve l'enveloppe financière pour construire un jour une voie rapide. Et si ce n'est pas pour nous, pensons au moins aux générations futures en préparant des aménagements qui ouvrent la voie à un possible élargissement. De ce fait et même si on n'est pas consultés sur ce thème, je me permets d'exprimer que selon moi le projet nord de la déviation de Marquixanes ne constitue pas un investissement d'avenir...

Merci de votre lecture et bonne continuation.

Claire Ferrer  
Prades

**10/12/2019**  
**RN 116**

Madame Maryline Cohadier  
51 route sainte barbe  
66320 RODÉS

Lors de la réunion publique de Vinca votre souhait est de fluidifier la circulation.  
Ne pas faire d'aménagement sur la sortie de la Commune de Rodés est à mon sens une erreur.  
Vous allez créer une zone encore plus accidentogène qu'elle ne l'est actuellement.  
Vous devez prévoir un rond point où alors dans l'idéal, une bretelle avec voie piétonne et dans ce cas là, la circulation deviendra plus fluide et avec une sécurité pour nous habitants de la commune ainsi que les piétons.  
Entre le Mas Cornet et le pont du Riufagés, je pense que vous avez la possibilité de trouver un projet satisfaisant pour tout le monde.  
Maryline.cohadier

**12/12/2019**  
**Avis concertation RN 116**

Bonjour,

Je souhaite donner mon avis dans le cadre de la concertation pour l'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades.

J'habite à Prades. Je me déplace et j'emprunte régulièrement la RN116 en voiture, autant pour mon travail que pour mes loisirs. À l'heure actuelle cette route est dangereuse pour tout type de véhicules et dans les faits impraticable pour des déplacements à vélo, notamment avec des enfants.

On ne peut qu'être d'accord avec la sécurisation de la route.  
En revanche, je suis opposé aux aménagements condamnant des terres agricoles (Bouleternère, Marquixanes, Prades...) et je suis opposé aux aménagements favorisant la croissance du trafic et de la vitesse (créneaux de dépassement). Au contraire, je suis convaincu que c'est par le ralentissement des véhicules que l'on gagnera en sécurité.  
Je trouve très dommageable pour la qualité de vie que l'État choisisse à l'heure actuelle de favoriser le transport automobile qui augmente la dégradation de l'environnement et l'insécurité.  
Je pense au contraire que l'État devrait utiliser ces moyens, d'une part, pour soutenir le transport ferroviaire (nous avons besoin de plus de trains et des trains mieux aménagés pour le transport des voyageurs et des vélos) et, d'autre part, pour créer des circulations parallèles à la RN116 pour les transports doux entre les villages.

Cordialement.  
Étienne Noiseau

**12/12/2019**  
**Concertation RN116 - Privilégions le rail !**

Bonjour,

Je souhaite donner mon avis dans le cadre de la concertation pour l'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades.

J'habite à Villefranche de Conflent. Je me déplace et j'emprunte régulièrement la RN116 en voiture, d'autant plus que depuis deux ans nous n'avons plus de train. À l'heure actuelle, cette route est dangereuse pour tout type de véhicules et dans les faits, impraticable pour des déplacements à vélo, notamment avec des enfants.

On ne peut qu'être d'accord avec la sécurisation de la route.

En revanche, je suis opposée aux aménagements condamnant des terres agricoles (Bouleternère, Marquixanes, Prades...) et je suis opposée aux aménagements favorisant la croissance du trafic et de la vitesse (créneaux de dépassement).

Au contraire, je suis convaincue que c'est par le ralentissement des véhicules que l'on gagnera en sécurité.

Je trouve très dommageable pour la qualité de vie que l'État choisisse à l'heure actuelle de favoriser le transport automobile qui augmente la dégradation de l'environnement et l'insécurité.

Je pense au contraire que l'État devrait utiliser ces millions pour soutenir le transport ferroviaire. Augmenter de façon intense les cadences des trains qui font l'aller-retour Villefranche Perpignan. Un train toutes les heures et surtout un train en fin de soirée pour pouvoir revenir d'une soirée passée à Perpignan

Nous avons besoin de plus de trains et des trains mieux aménagés pour le transport des voyageurs et des vélos. Nous avons aussi besoin de créer des circulations parallèles à la RN116 pour les transports doux entre les villages.

Favoriser la route n'est plus d'actualité.

Avec le réchauffement climatique nous devons absolument privilégier le rail.

Les émanations de CO2 doivent absolument diminuer pour un futur viable. Vous faites l'inverse de ce qui devrait être fait et vous aggravez la situation.

Merci de tenir compte de cet avis

Hélène Bureau, une citoyenne parmi beaucoup d'autres

*"Il nous reste encore une ressource et nous devons la défendre avec acharnement : refuser notre consentement."*

*Primo Levi*

**12/12/2019**

**Amélioration RN116**

Bonjour,

Je déplore l'abandon du projet de 2x2 voies entre Bouleternère et Prades. Quand ce nouveau projet d'amélioration de la RN116 sera achevé on s'apercevra que les 30 M€ (somme prévue au départ...) plus le contournement de Marquixanes (chiffre non communiqué) plus l'argent dépensé pour rien pour les études de la 2x2 voies, feront des sommes très conséquentes pour résoudre très partiellement les problèmes de sécurité et de fluidité qui étaient posés.

En ce qui concerne le projet proposé, je pense que la priorité est de sécuriser réellement les accès à cette RN116 qui est un axe indispensable pour les villages qui la bordent.

Il faudrait créer des passages supérieurs ou inférieurs ou des ronds-points au carrefour de Rodes, à l'entrée est de Vinça, au carrefour de la RD25 et au carrefour de la RD24.

Le projet actuel fait la part belle à la création de zones de dépassement avec presque la moitié du budget prévu. Pour moi ce ne doit pas être une priorité, il faut d'abord résoudre les problèmes de sécurité.

A l'entrée est de Vinça, il est prévu un ouvrage de franchissement de la RN116, j'espère que les concepteurs ont prévu un trottoir sur cet ouvrage car actuellement les randonneurs qui suivent le GR36 doivent traverser la RN116 ! De même côté ouest de Vinça les promeneurs qui souhaitent se rendre au bord du lac n'ont pour l'instant que le petit passage souterrain près du lieu-dir « El Moli ». Si ce passage doit être modifié pour permettre le passage des voitures ne pas oublier d'y faire un trottoir.

Cordialement

*Jean Paul Gélade*

*12 rue de l'avenir 66320 Vinça*

**12/12/2019**

**Consultation Aménagement de la RN 116**

Bonjour Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation pour l'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades j'ai cru comprendre que l'avis des populations locales étaient sollicité ; Vivant à Vernet les Bains, Je me déplace toutes les semaines à Perpignan et au Boulou forcément en voiture par la RN116 ;

Compte tenu des motifs de mes déplacements je ne prends pas souvent le train bien que je considère qu'il est vraiment pratique et économique dès que c'est possible ;

Pour ma part, je ne considère pas que cette route soit plus dangereuse que d'autres ;

En revanche régulièrement je suis doublée dangereusement par des véhicules en grand excès de vitesse et qui souvent se rabattent en faisant des queues de poisson, sans parler des motos ... !

Par ailleurs, compte tenu de l'évolution du dérèglement et du réchauffement climatique, de la baisse récurrente des nappes phréatiques et des arrêtés préfectoraux de restriction d'utilisation de l'eau de plus en plus fréquents, du niveau du lac de Vinça actuellement à sec, je ne comprends pas que l'on en soit encore à vouloir bétonner et qui plus est des terres agricoles !!! sachant aussi qu'il est plus que probable que nous ayons besoin à moyen et long termes de ces terres particulièrement fertiles pour reconquérir une autonomie alimentaire saine et abordable ;

Pourquoi plutôt ne pas se limiter à des aménagements légers et créer une voie verte parallèle ? et conjointement renforcer les déplacements par le train de la ligne Perpignan – Villefranche en renforçant les horaires y compris et surtout en soirée ;

Compte tenu de la ratification des crédits publics, le produit de nos impôts pourraient être utilisés de façon plus pertinente et surtout utile, les besoins ne manquent pas ;

Il est à supposer que l'opération vise essentiellement de raccourcir le temps de trajet entre :

- Perpignan et Prades dans un esprit de développement économique de cette sous-préfecture et peut-être plus largement pour le Conflent ;

Compte tenu du profil des populations de Prades et du Conflent essentiellement composées de retraités et de personnes en difficulté ou fragilisées, je doute fortement que ces aménagements permettent un essor économique fulgurant de Prades et surtout améliorent la vie quotidienne des populations locales ... ;

- Perpignan et la Cerdagne, toujours dans un esprit de développement , pour autant les perpignanais qui vont au ski peuvent consacrer quelques minutes de plus à leur trajet ;

Avec mes remerciement anticipés pour l'attention que vous voudrez bien porter à mes remarques et mes salutations distinguées ;

MN BLANQUIER



**13/12/2019**

**Vous avez dit durable ?**

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation pour l'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Tet et Prades, je souhaite apporter ma contribution. J'habite Serdinya, me déplace en voiture et emprunte régulièrement la RN116 . Avec le train supprimé depuis 2 ans, j'ai bcp plus roulé en voiture . Mauvais pour la planète comme tout le monde le sait aujourd'hui et mauvais pour le porte-monnaie.

Ma propre expérience me conduit logiquement à ces conclusions :

- nécessité absolue de construire au plus vite une voie aménagée pour les vélos, scooters promeneurs, randonneurs etc. Concevoir une piste verte qui engloberait et desservirait les villages aux alentours serait un projet intelligent, Ecolo ET attractif au niveau tourisme vert.
- entre Villefranche et le LIDL à Ria : les piétons = les locaux- marchent en bordure de l'enfer, on tremble pour eux.
- même chose pour les touristes à vélo ou randonneurs : c'est un scandale que notre région ne sache pas mieux les accueillir. Et les prive de sécurité en matière de déplacement.
- les terres agricoles sont évidemment à sauvegarder : elles sont agricoles, c'est dire à vocation de production alimentaire.Par les temps qui courent et pour ceux qui s'annoncent cette richesse est à chérir et à protéger.
- la RN actuelle existe,avec 2 ou 3 voies = cela suffit. On n'est pas à New York !!! Pas la peine d'y consacrer des millions d'euros supplémentaires. Plus de vitesse= plus de danger. ET plus de pollution. Qu'elle passe à 70km/heure sur toute sa longueur, calmerait les conducteurs énervés.

Qqs idées/propositions en résumé:

- remettre dare-dare le train et miser sur ce moyen de déplacement en proposant des horaires X10 et bien pensés!
- mettre en place une ceinture verte/piste cyclable qui regroupe tous les villages alentours et crée une attraction/un pôle touristique nouveau.

SOYEZ Intelligents et novateurs (c'est le ses du progrès) . Défendez un projet nouveau, vert sécurisé et ouvert sur le futur et le bien être : favoriser la route est hors sujet. Ce n'est plus d'actualité. Misons sur les transports collectifs (rail) et bus, développons les transports doux. Et osons le courage !

Salutations les meilleures,  
Anne Groh.

**14/12/2019**

**Modification de l'entrée de Rodes RODES EN COLÈRE**

Bonjour

Je me permets de vous envoyer ce mail pour vous faire part de mon avis concernant la modification du Carrefour de l'entrée de Rodes

J habite à Rodes depuis 12 ans maintenant et j emprunte ce carrefour au minimum deux fois par jour en voiture pour le rendre sur mon lieu de travail, il est très dangereux, surtout dans le sens rodes pour aller sur Ille sur têt. En effet il faut traverser les deux voies avec peu de visibilité et en tenant compte de la vitesse excessive des voitures à cette endroit. Pendant les périodes de hautes affluences ( week end en soirée et pendant la période estivale) l attente peut être très longues.

De plus l arrêt de bus dans le sens rodes Ille-sur-Têt n est pas sécurisé il se trouve au bord de la route, et le pire pour y accéder ou en revenir il faut traverser la route sur 2 voies à pied aucun passage piéton n'est prévu, je rappelle que les véhicules roulent à une vitesse de 80 km quand elle est respectée. Nos enfants ne sont pas en sécurité.

Je préconise au pire un rond point, cela permettrait de faire ralentir les véhicules et de pouvoir sortir en toute sécurité du village, avec un passage souterrain pour les piétons et au mieux l idéal serait une

bretelle de déviation avec un pont et un passage piéton souterrain pour garantir la sécurité de tous les habitants.

J espère que pour la sécurité de tous et le bien être des habitants de Rodés que mon mail sera lu et pris en compte

Très cordialement

Karine Roca

**16/12/2019**

### **Concertation sur l'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades**

Madame, Monsieur

Veillez trouver ci-joint mes remarques et propositions concernant la concertation pour l'aménagement de la RN116.

Cordialement.

Michel Vouin

### **Remarques générales sur les aménagements de carrefours proposés**

Les 2 intersections (RD 13G et RD 13) qui permettent de s'engager sur la RN116 en sortant de Vinça et en direction de PRADES sont actuellement très dangereuses car très mal conçues.

12 morts en 12 ans selon les propos du maire de Vinça entendus sur France Bleu Roussillon.

Une vraie hécatombe, sans qu'aucune amélioration valable n'ait été faite au fil des années.

On retrouve ce type d'intersection un peu partout sur la 116 entre Ille et Prades.

Le projet actuel ne propose pas d'améliorations suffisantes de sécurité pour ce qui est de ces intersections listées ci-après, car on y retrouve le même principe d'intersection qu'actuellement:

RD 16 (Rodès), RD25 (Finestret), RD24 (Los Masos, Eus)

Pour le carrefour de Vinça (RD13G) la suppression du tourne à gauche résout un problème de sécurité mais va créer des complications pour les habitants de Vinça, de Rigarda, de Joch... qui ont actuellement un accès direct à la RN116 pour aller vers Prades.

La traversée de Vinça aux rues étroites et sinueuses pour rejoindre le carrefour "est" va encombrer le centre ville, lieu de passage de nombreux bus (pour qui un des accès vers Prades va être supprimé), et avec la présence d'un marché 2 fois par semaines.

Le réaménagement proposé du carrefour « est » de Vinça (RD13E) est compliqué et coûteux.

### **Solutions préférables**

Prenons l'exemple du carrefour de Bouleternère (RD16) : on y trouve un rond-point qui permet d'emprunter en toute sécurité les 4 directions possibles, même avec un flux de circulation important sur la RN116.

L'adoption de ronds-points semble donc une solution préférable aux solutions proposées dans le projet actuel.

Coté sécurité, les ralentissements nécessaires à l'approche d'une intersection se font naturellement à l'approche d'un rond-point, contrairement aux panneaux de limitations de vitesse qui ne sont pas toujours respectés.

Les véhicules placés sur les axes secondaires s'insèrent plus facilement et donc pour eux c'est gain de temps, stress en moins, et tout le monde y gagne en sécurité.

Pour les conducteurs qui circulent sur l'axe principal, le ralentissement représente une perte de temps peu significative car pour cet axe, les véhicules venant des axes secondaires sont généralement peu nombreux.

Ce qui a le plus d'impact actuellement sur le temps de parcours entre Ille et Prades, est la traversée de Marquixanes.

En été on peut constater des bouchons de plusieurs km de part et d'autre de cette localité. Le gain de temps viendra donc de la déviation si elle se fait.

#### **Autres remarques :**

Peu de considérations concernant les piétons, vélos, transport en commun sont apportées dans le rapport.

#### **Concernant les piétons :**

Il est choquant de constater dans le dossier de concertation que le problème de la traversée des piétons pour l'accès (entre-autre) aux arrêts de bus de Rodès est éludé sous prétexte de cas particulier de personne déposant actuellement des enfants en voiture.

Faut-il rappeler que l'utilisation des transports en commun s'adresse à tous public : jeunes, personnes âgées voir handicapées, ou ne disposant pas d'un chauffeur pour les déposer etc.. et que les règles de sécurités s'appliquent à tous.

Vu la configuration des arrêts de bus de part et d'autre de la nationale, un passage souterrain serait un gage de sécurité pour les piétons et vélos entre autre.

Il faudrait aussi prévoir des zones bien éclairées à ces endroits.

#### **Concernant les cyclistes**

On constate que faute d'alternative de voies secondaires sur certains secteurs et malgré la dangerosité de cette pratique sur la RN116, un certains nombre de cyclistes empruntent cette route. On peut en croiser le matin et le soir, (et donc de nuit en période d'hiver certainement pour le trajet travail), mais aussi parfois en groupe (club cyclistes) ou aussi des cyclo-touristes surtout en période d'été.

Aucun aménagement sécurisé n'est prévu pour ces personnes, alors que le développement des vélos électriques, les appels à la lutte contre le réchauffement climatique nous invitent à réduire l'utilisation de la voiture.

On ne trouve rien dans ce sens dans le projet de réaménagement qui, s'il se fait, figera la configuration de la RN116 pour des années.

Il faudrait profiter de ces réaménagements pour prévoir (au minimum) des bandes latérales sur la chaussée ou prévoir (au mieux) des pistes au bords des champs jouxtant la nationale quand cela est possible.

#### **Concernant les transports en commun**

Prévoir des accès sécurisés, éclairés de nuit (aux heures de passage)

Ne pas bloquer les accès à certaines intersections (exemple : accès vers Prades à partir de la RD13G d'après le projet actuel)

Ne pas rallonger les temps de parcours (très pénalisants pour les usagers des transports publics) en permettant un accès facile aux différents villages.

### **Conclusion**

Privilégier les intersections par ronds-points.

Prendre en compte la sécurité des piétons et penser à l'avenir (et au présent) en prévoyant la possibilité de déplacements sécurisés pour les vélos ou autres moyens de déplacements écologiques futurs.

Faciliter l'accès aux transports en commun ou transports partagés (rezo pouce, bla bla car ...)

Privilégier la sécurité par rapport à la vitesse.

NB :

- Pour le rond-point de la RD13G une extension sera possible par une emprise sur le lac (avec remblai) afin d'optimiser les courbes.

- Les remarques ci-dessus ne sont pas exhaustives. Pour certains aménagements spécifiques je me réfère aux personnes directement concernées. (riverains, agriculteurs etc...)

Michel Vouin  
66320 - Vinça

**16/12/2019**

### **Concertation RN116-Questions**

Bonjour,

Voici mes questions concernant le projet d'aménagement de la RN116, pour la section entre Marquixanes et Prades.

- Réaménagement du carrefour RD24 entre Eus et la RN116:

1/ En sortant de la route d'Eus, pourra-t-on tourner à gauche pour prendre la direction de Perpignan ?

2/ Réciproquement, en sortant de la route de los Masos, pourra-t-on tourner à gauche pour prendre la direction de Prades ?

Je pose ces deux questions car cela ne me paraît pas clair sur les représentations figurant sur la plaquette des projets.

3/ Le carrefour existant me semble déjà correctement aménagé et bien signalé. Y-a-t-il déjà eu des accidents à cet endroit justifiant qu'il soit réaménagé ?

- Zones d'élargissement à 2x2 voies de 500m:

1/ Y-aura-t-il des dispositifs/murs anti-bruits au niveau des 2 zones d'élargissements à 4 voies prévus entre Marquixanes et Eus?

2/ La faible longueur de ces 2 zones ne risquent-elles pas de provoquer des excès de vitesse et /ou des accidents, comme on peut le constater sur les zones de dépassement à Vinça par exemple ?

3/ Des sangliers traversent régulièrement la RN116, Y-aura-t-il des aménagements particuliers au niveau des 4 voies pour empêcher les animaux de traverser (car c'est plus dangereux que s'il n'y a qu'une simple route à traverser)

4/ Au lieu d'aménager des élargissements pourquoi au contraire ne pas limiter la vitesse à 70km/h, dans les zones de la RN116 ayant des arrêts de bus (à Rodes, à Eus) ou des chemins agricoles ou des habitations avec accès direct à la RN116 ?

Enfin, deux questions pratiques : Y-aura-t-il une réponse personnalisée à nos questions ou bien pourrions-nous trouver les réponses aux questions les plus fréquemment posées via un site internet ? Et dans quel délai ?

En vous remerciant,

Michelle Jacomi  
Mas Delcasso  
RN116  
66500 Eus

**16/12/2019**  
**concertation RN 116**

Bonjour ,  
Veuillez trouver ci-jointe ma contribution à la concertation en cours concernant la RN 116. D'autres photos suivent sur des messages séparés .Merci.  
Cordialement ,

JF GUYONNET

A l'attention de Mr ASSEMAT

DREAL Occitanie

Objet : RN 116 entre Ille/ Têt et Prades – Dossier de concertation .

N'ayant pas été en mesure de me déplacer à PRADES le 11 décembre dernier , comme je l'aurais souhaité , je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint un document (et ses annexes ) vous faisant part de mon analyse du projet routier soumis à concertation et de mes propositions d'amendement .

Je tiens à souligner à cette occasion la profonde déception que m'a causé l'abandon de la DUP de 2008 , obtenue après bien des difficultés , concernant une liaison à 2x2 voies qui m'aurait effectivement dispensé de m'exprimer aujourd'hui ...Je respecte toutefois les décisions prises et je m'efforce , dans ce contexte , de formuler des propositions constructives propres à renforcer la sécurité routière .

Il se trouve que , jeune ingénieur des TPE muté en 1980 à la DDE des Pyrénées Orientales au sein du service des transports , j'ai été chargé d'étudier la faisabilité de 2 projets routiers structurants pour ce département :

La RN 116 à 2x2 voies entre Ille et Prades en berge de la Têt pour sa plus grande longueur ,

La Rcade ouest de Perpignan entre Saint Estève et l'échangeur sud de l'Autoroute A9 ,

Ces pré-études ont conduit à réaliser les premières tranches de la RN 116 de 1990 à 2002 jusqu'à Ille , grâce à une participation financière du Département , tandis que les travaux de la Rcade ont démarré au début des années 2000 et ont été accélérés par le transfert de la RN 9 au Département . Ce chantier devrait s'achever dans les mois qui viennent grâce au nouveau pont construit sur la Têt .

Devenant Directeur des Routes au Conseil Général des PO en 1990 , je me suis attaché , pendant 20 ans et avec une équipe motivée , à diminuer l'insécurité routière dont souffrait le département tout entier ( une centaine de morts par an à cette époque .... ! )

C'est toujours dans cet esprit que j'espère contribuer à améliorer le projet de la RN 116 soumis à concertation , étant à la retraite depuis 10 ans .

JF GUYONNET  
15 / 12 / 2019

## **PROPOSITIONS D'AMELIORATION DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN 116 ENTRE ILLE / TET ET PRADES**

### **1-Analyse de l'insécurité routière sur cette section :**

A partir des articles de journaux et des photos des pompiers qui sont intervenus sur les lieux, souvent avec l'hélicoptère , j'ai pu comptabiliser les accidents graves ( collisions frontales le plus souvent ) qui



se sont produits sur cette section entre 2014 et 2019 , soit sur les 6 dernières années . Les 5 photos jointes montrent bien l'horreur de ces situations extrêmement douloureuses :

**-Vinça choc frontal** - 29/04/2014 – 7 blessés dont 2 graves en urgence absolue

**-Vinça collision frontale** – 02/11/2014 – 1 tué , 1 blessé grave et 2 blessés légers

**-Marquixanes collision frontale** –30/07/2015 –3 blessés graves et 2 blessés légers

**-Eus choc frontal** –04/08/2015 – 2 blessés graves et 2 blessés légers

**-Vinça collision frontale** -14/02/2016 -2 tués ,8 blessés+2 orphelins(4 ans et 6 mois)

**-Marquixanes collision frontale** -27/07/2016-1 blessé grave et 2 blessés légers

**-Marquixanes collision 3 véhicules-** 08/08/2016-3 blessés graves et 4 blessés légers

**-Rodes choc frontal** –13/ 06/ 2019-- 1 tué

Ce bilan minimum (car certains blessés graves peuvent décéder par la suite ) est particulièrement tragique si l'on se rapporte à la longueur de l'itinéraire ( 15 km ) .

Il est d'ailleurs tout à fait cohérent avec les éléments contenus dans le dossier soumis à concertation (30 accidents corporels entre 2008 et 2014 ayant entraîné la mort de 5 personnes en 7 ans .

## **2-Propositions d'amendement du projet présenté :**

La constance de la gravité des accidents constatée au cours des 12 dernières années mérite donc un traitement approprié de l'itinéraire qui dépasse la simple mise en conformité des carrefours , l'allongement de certains créneaux de dépassement et la création d'autres créneaux qui multiplieront les dangers de collisions frontales propres aux sections à 3 voies sans terre plein central .

La seule solution radicale pour éviter les chocs frontaux réside en la mise en place d'un séparateur central en béton sur l'ensemble de l'itinéraire , y compris la déviation de Marquixanes , avec la création de 4 carrefours giratoires éclairés la nuit qui complèteraient les dénivellements judicieux déjà prévus dans le projet .

Cette solution à 2x1 voies , relativement peu onéreuse par rapport à une 2x2 voies , a d'ailleurs été expérimentée avec succès depuis une dizaine d'années dans le département des PO :

- sur la déviation ouest du Boulou ( ancienne RN 9 )- plaquette jointe ,
- aux abords de Salses ( ancienne RN9 également )- photos jointes ,

Cette conception présente l'avantage de traiter le problème des extrémités des créneaux de dépassement « tête bêche » sans les raccourcir et évite tout cisaillement de circulation aux carrefours des petites voies de desserte puisque les giratoires permettent de tourner à gauche tous les 1,5 à 3 km de façon sécurisée au prix d'un relatif allongement de parcours...

Le surcoût engendré par ces dispositions paraît en rapport avec l'objectif recherché , sachant que seuls 4 carrefours giratoires seraient à aménager à la place de nombreuses mises en conformité tout au long du tracé.

Le fractionnement des travaux en 5 tranches fonctionnelles serait facilité et surtout l'homogénéité du traitement sur 15 km serait favorable à une meilleure perception de la part des automobilistes, y compris les étrangers au département ( souvent victimes ) sans oublier la conduite en conditions de visibilité réduites ( éblouissement par le soleil sur cet axe est-ouest , pluie , poids-lourds...).

Notre expérience a également montré que l'éclairage des giratoires la nuit était indispensable, d'ailleurs nous avons prévu un éclairage provisoire pendant les travaux.

### 3- Denivellation du passage à niveau de Bouleternere

Il est évident que ce projet doit être réalisé ...Ce PN anachronique n'est plus acceptable sur une route aussi importante que la RN 116 . Cependant , ce n'est pas là que les accidents graves se produisent .... Le phasage des travaux pourrait donc tenir compte de l'urgence à traiter le carrefour de Vinça et la section jusqu'à Rodes ( avec le carrefour de Rodes ) puis les autres sections dans l'ordre d'avancement des études , acquisitions foncières et procédures , et enfin le passage à niveau de Bouleternere , en fonction des négociations avec la SNCF....

**Je suis convaincu que ces propositions diminueraient de façon très importante le nombre d'accidents graves sur ce tronçon atypique de la RN 116 et c'est la raison pour laquelle j'ai pris soin de détailler au maximum mes préconisations issues de 40 années passées au service de la sécurité routière ( dont 30 dans les Pyrénées Orientales ) .**





## Mobilité, sécurité, intégration

### RD 900 - Déviation du Boulou



#### Aménagement pour désengorger le cœur de la ville

En reliant directement la RD 900 au nord avec la RD 115 à l'ouest et la RD 618 au sud, cette déviation a pour objectif de sortir le trafic de transit de la zone urbaine du Boulou.



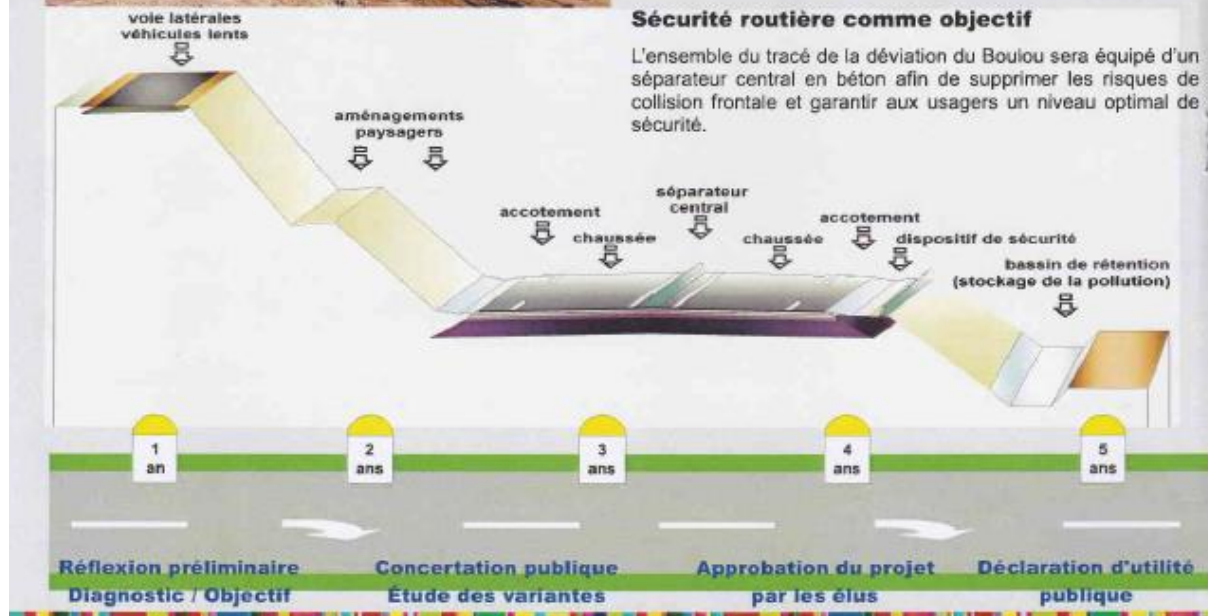
#### Réalisation optimisée

Dès sa conception, le projet a été pensé pour limiter son impact :

- réutilisation des matériaux extraits (800 000 m<sup>3</sup> de déblais mis en remblais)
- traitement des sols en place au ciment pour diminuer les apports en granulats de carrières
- optimisation des calculs des structures de chaussées pour économiser les matières premières et réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)

#### Sécurité routière comme objectif

L'ensemble du tracé de la déviation du Boulou sera équipé d'un séparateur central en béton afin de supprimer les risques de collision frontale et garantir aux usagers un niveau optimal de sécurité.







Vinça 02/2016



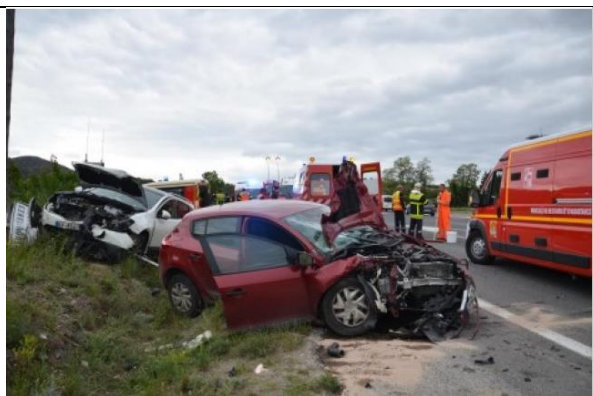
EUS



Vinça – 02/11/2014



Vinça – 29/04/2014



Vinça – 29/04/2014

**18/12/2019**  
**RN 116/RD16**

Madame, Monsieur,

La sortie et l'entrée de Rodès est au carrefour RN 116 RD 16, nous passons tous par là ; il est tant de faire un rond point à ce niveau, pour nous faciliter l'accès à la RN116, surtout direction Perpignan.

Jeter 5.5 M€ au carrefour d'el Moli pour 3 véhicules est inacceptable, je vous suggère d'essayer de sortir de Rodès direction Perpignan entre 7 et 9H 30, aux alentours de 12H, 13 / 14H et le dimanche soir en hiver : »descentes » du Week-end de nos belles pentes enneigées.

Sincères salutations.

GOBERT Anne-Marie

**18/12/2019**  
**Aménagement de la 116**

Madame/Monsieur,

Voici mes remarques concernant l'aménagement prévu de la RN116.

Il me semble utile de rappeler pour cela des éléments liés à la situation actuelle au regard de l'urgence climatique. Le 27 juin 2019, le parlement a voté le principe de l'urgence climatique et donc écologique. Le parlement européen a engagé la même démarche en novembre. Envisager le seul aménagement de la 116, ne prendre en considération que la voiture ou le bus, sans envisager le **développement du train ou des déplacements doux** (vélos) est contradictoire avec ces engagements politiques. Les investissements doivent permettre de redynamiser ces moyens de transports non polluants et écologiques.

Outre le fait que le doublage prévu d'une route de montagne peut sembler incongru au vu des travaux nécessaires, **destructeurs de paysages et coûteux pour la collectivité**, ces aménagements contribuent à **plus de pollution** liée à une vitesse autorisée plus grande. Ils sont donc en contradiction avec les engagements de l'Etat pour une transition écologique.

Les énormes investissements nécessaires à la réalisation de ces projets pour la RN 116 seraient mieux placés ailleurs. Notre département est champion de la **pauvreté et du chômage**. **L'argent public doit être mieux utilisé pour le bien de tous les citoyens**. D'autant plus que la circulation sur la 116 ne pose quelques problèmes que certains week-ends d'hiver et au mois d'août. Est-ce donc si nécessaire d'engager de tels travaux aussi coûteux?

Quant à l'éternelle **rengaine du désenclavement nécessaire d'une pauvre Cerdagne complètement isolée, elle est ridicule et ne correspond en rien à la réalité**. Desservie par trois voies nationales (RN20, RN 116 et route vers Barcelone), cette région est parfaitement desservie par le réseau routier. Elle est aussi parfaitement desservie par **le train** : à partir de la gare de Latour-de-Carol, le train dessert (et devrait beaucoup mieux desservir) Toulouse-Paris, Barcelone, Perpignan. Peu de régions rurales peuvent se flatter d'un tel réseau à leur disposition !

Je vous remercie de prendre en considération mes remarques et espère que vous saurez garder raison et avoir le souci de mettre désormais en pratique les engagements politiques votés par les parlements et liés à l'urgence climatique pour un avenir préservé.

Monique Balent  
2/3 rue de l'Aravo - 66760 Latour-de-Carol  
29 rue du Vélodrome - 66100 Perpignan