

Jautard
sci Doronic
53 RN116
66500 RIA-SIRACH

à Ria le 8 décembre 2023

Enquête publique préalable à l'aménagement de la RN116

Remarques en introduction :

- Nous notons que la décision de choix d'une des options ne s'est faite que sur la répartition des seuls 32 avis citoyens, ce qui paraîtrait raisonnablement disqualifier la procédure. Au dire du dossier d'enquête tant d'automobilistes de Sirach seraient pourtant préoccupés par ce carrefour !

Avis sur le projet proposé à l'enquête publique :

- Un problème essentiel est à gérer pour la viabilité de la RN116 : le passage étroit dans le S en haut de Ria entre deux rangées de bâtiments qui justifie pleinement des travaux d'aménagement conséquents.
- Un deuxième problème que l'on pourra qualifier de subsidiaire s'y est rajouté en cours d'instruction : le carrefour avec la RD 26 venant de Sirach.

Or c'est ce deuxième point qui a pris l'ascendant sur ce dossier.

Nos bureaux dominant cette intersection depuis 30ans déjà, nous empruntons ce carrefour nous-mêmes une bonne dizaine de fois chaque jour, nous avons le trafic sous les yeux. tout au long de la journée. Force est de constater qu'il n'y a aucun problème majeur de circulation à cette intersection : les temps d'attente dans la journée sont quasi inexistantes, voire quand nécessaire le plus souvent inférieurs à 10 secondes. La circulation est effectivement un peu plus chargée en semaine aux heures de début et fin de travail, mais sans générer de temps d'attente rédhibitoire (inférieur à la minute).

Le problème apparaît en saison le dimanche en fin de journée avec le retour des skieurs de Cerdagne. Il peut alors y avoir un bouchon qui remonte parfois jusque là provoqué précisément par le giratoire de la route de Cattlar, ou la zone 30 dans la traversée de Ria. C'est la civilité qui alors joue son rôle pour autoriser le passage, comme ce devra l'être encore sur le nouveau giratoire à l'attention des gens débouchant de la RD26. Dans ce cas précisément qui est la seule configuration qui pose réellement problème, le giratoire congestionné risque de n'apporter aucun changement.

Il est à rappeler que ce carrefour n'a jamais provoqué d'accident (soyons honnête, j'ai assisté une fois à une aile froissée pour un excité venant de Prades qui avait tenté de forcer le passage). La visibilité est correcte dans les deux sens. Le seul problème pour définitivement sécuriser cette intersection est d'anticiper la réduction de vitesse dès l'entrée de Ria par une signalétique adaptée, voire la contrainte par un feu géré par un algorithme adapté, ou un simple « gendarme couché », comme les deux existants déjà dans la traversée de Ria. C'est quand même moins cher qu'un giratoire pour faire ralentir les automobilistes.

Tout au plus pourrait-il être judicieux d'allonger la voie centrale permettant de se décaler de la 116 pour tourner vers Sirach , et de créer un espace similaire au dessus du carrefour coté Villefranche pour que les voitures sortant de la route de Sirach direction Villefranche puissent plus facilement s'insérer dans la circulation de la 116, comme c'est le cas par exemple au niveau de la sortie principale de Vinça. Ces modifications ne nécessitent pas l'extension de l'emprise de la route.

Je pense que le projet 3 modifié avec le carrefour giratoire tel que présenté à ce jour ne permet de résoudre que le "problème" du carrefour de la route de Sirach avec la nationale 116, mais en revanche en crée une foule qui seraient évités avec la variante 1b, la moins chère.

Il est à noter qu'il existe un autre carrefour avec TAG sur la RN116, à l'entrée est de Ria. Depuis l'aménagement du passage piéton au niveau du restaurant et la piétonisation de la rue du Pont, puis la mise en sens unique de la rue Carrer d'Avall, il faut pour la quasi-totalité de la population de Ria, Conat, Nohedes et Urbanya sortir sur la nationale 116 au niveau du nouveau pont à l'entrée de Ria coté Prades. Or ce carrefour, un TAG, exactement du même type que le carrefour actuel de la route de Sirach, devrait donc poser les mêmes problématiques, mais pourtant personne ne s'en plaint malgré une fréquentation supérieure. Il est à noter qu'il y avait là par contre toute la place nécessaire pour aménager un giratoire vu les espaces résiduels et la disponibilité du pied du talus. Pourquoi ce deux poids deux mesures ? Qu'est ce qui a contrario justifie à l'entrée ouest ce giratoire dévastateur pour l'espace public et privé ? Il dilue l'espace public (dixit fort justement le dossier d'enquête), transformé en un espace vide impersonnel où domine seul l'univers routier.

Outre son coût considérable pour la société en comparaison du 1B, le projet 3 modifié en giratoire ne permettra pas non plus de résoudre le problème de la vitesse et de la densité de circulation dans le centre au niveau de l'épicerie et du restaurant, qui ont déjà, faut-il le rappeler, provoqué deux drames dont un très récent. Certes il va provoquer le ralentissement des véhicules arrivant de Villefranche, mais pas plus que le "S" actuel si problématique au croisement des poids lourds. Bien au contraire, en élargissant largement la courbe entre le rond-point proposé et le centre du village, la prise de vitesse des véhicules en sera d'autant facilitée et conduira à une traversée plus rapide encore de la zone habitée.

D'autre part, en périodes de forte circulation telles que les retours de WE au ski, la présence du giratoire va inmanquablement provoquer des bouchons de la même manière que le giratoire du collège de Prades, dont les bouchons lors des retours de WE arrivent assez régulièrement au niveau du Lidl, voire parfois de la sortie de Ria. Et inversement lors des départs, où cette fois le bouchon sera intégralement dans la traversée de Ria, accroissant ainsi significativement les nuisances et la pollution pour les riverains, alors même que c'est l'objectif inverse qui est visé.

En outre, ce projet implique la destruction d'un bâtiment indispensable au fonctionnement d'une exploitation agricole (élevage bovin), puisqu'il sert de lieu de stockage de matériel, de fourrages et d'habitation.

Il implique également l'artificialisation de la majeure partie d'une parcelle agricole à l'irrigation, alors même que au vu de la crise climatique et environnementale actuelle, il semble maintenant universellement reconnu que l'artificialisation des terres est à limiter le plus possible, en particulier une terre irrigable donc à haute valeur agricole.

Il implique également au niveau du bâtiment dont je suis l'utilisateur de condamner les trois portails donnant actuellement sur une voie privée qui longe la RN116, voie qui sera supprimée par l'expropriation préalable à la création du giratoire, réduisant ainsi considérablement son potentiel en en restreignant l'accès par l'intérieur.

Au contraire, le projet 1b, pour un coût nettement inférieur, permet réellement de fluidifier le trafic même en cas de forte circulation, ne demande que l'expropriation de bâtiments de faible valeur et

pour la plupart inhabités, certains en vente depuis des années, et même pour certains à l'abandon. Et ce avec d'autant plus de facilité que l'état s'est déjà porté acquéreur d'une partie de ces derniers. Les bâtiments sud du S en haut de Ria sont vétustes, particulièrement délabrés pour certains, ont une valeur marchande dégradée du fait des nuisances de la route quelque soit les projets présentés. Leurs propriétaires n'investiront pas dans ces conditions les sommes importantes nécessaires à la réhabilitation globale de ces logements. Ils semblent par contre vouloir tous saisir l'opportunité de ce projet pour se défaire de ces constructions.

Cette option permet de gérer de façon optimale le problème de circulation avec un économie budgétaire de 2,6M€.

Pour fixer un ordre de grandeur une telle somme permettrait largement de reconstruire en retrait sur la partie de terrain restante, l'ensemble de ces surfaces de logements aux normes RE 2020.

Ces logements actuels jamais rénovés finiront en ruine dans quelques années presque à coup sûr.

Enfin il faut rappeler le chapitre 6 du document DHUP page 21 intitulé

Justification de l'utilité publique du projet :

- le recours à la théorie du bilan qui vise à s'assurer que les avantages de l'opération l'emportent sur ses inconvénients, en tenant compte de l'ensemble des intérêts publics et privés en jeu
- l'opportunité du projet
- le caractère nécessaire de l'expropriation, **à travers la démonstration de l'absence de solutions alternatives.**

Le fait que les propriétaires des bâtiments sud du S sont tous prêts à vendre et souhaitent se débarrasser de leurs bâtiments délabrés rend l'option 1B parfaitement viable et à bien moindre frais. Nous demandons que soit réexaminé le choix initial.