

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente en
matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception :

14/06/2012

Dossier complet le :

14/06/2012

N° d'enregistrement :

F-091-12-C-0005

1. Intitulé du projet

RN116- Aménagements de sécurité pour le carrefour Gibraltar à Prades

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

DREAL Languedoc-Roussillon

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale

Didier KRUGER, Directeur Régional

RCS / SIRET

13001010101000101

Forme juridique

*Joignez à votre demande le document CERFA n° 14734*01*

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
7° Ouvrages d'Art a) Ponts d'une longueur inférieure à 100m	L'ouvrage est un cadre de 5m x 21m assurant le passage inférieur sous la RN116 des piétons et cycles

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1

4.1 Nature du projet

Construction d'un ouvrage d'art pour les traversées piétonnes et cyclistes sous la RN116 et aménagement des accès à l'ouvrage entre l'avenue du Festival et la zone commerciale de Gibraltar à Prades.

4.2 Objectifs du projet

Sécuriser les cheminements piétons et modes doux traversant la RN116 au droit du carrefour de Gibraltar et donner de la lisibilité aux divers usages urbains de cet espace public de rencontre (séparation mode doux et mode routier)

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

La circulation routière sera maintenue pendant toute la durée des travaux estimée à 7 mois. Dans une première phase de travaux permettant de réaliser le passage sous-terrain et la déviation des canaux d'irrigation et autres réseaux, la RN116 sera provisoirement rabattue sur la route d'Eus par le parking du magasin "Netto". Ensuite la RN116 sera à nouveau utilisable dans un sens pour réaliser les accès à l'ouvrage au sud et au nord. Enfin, remise en place de la RN116 et finition des accès.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le trafic sur le carrefour giratoire de Gibraltar sera uniquement routier, les piétons et modes doux étant orientés et accueillis par le passage sous-terrain sécurisé. Il n'y a pas de trafic routier induit par l'aménagement au niveau du carrefour giratoire.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Declaration d'utilité publique en vue de l'expropriation pour cause d'utilité publique (Art. R11-1 à R11-14 du code de l'expropriation et art. L121-1 à L121-3 du code de l'environnement)

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Opération soumise à l'examen au cas par cas dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Ouvrage d'art : passage inférieur sous la RN116 :	long : 21m, larg : 5m - Haut : 2,50m
Rampes d'accès au passage inférieur :	70 m et 42 m (plétons) - 33m (cycles)
Superficie globale de l'aménagement :	1 378 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse

**Carrefour "Gibraltar"
RN116 - Route d'Eus
66500 PRADES**

Coordonnées géographiques¹ Long. 42° 37' 27" 1 Lat. 2° 25' 36" 1

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Point d'arrivée : Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Communes traversées :

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ? Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ? _____

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ? Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ? _____

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Voirie routière et parking revêtu de la zone commerciale

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ? Oui Non

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements
applicables à la zone du projet

PLU de Prades approuvé le 11 mai 2006
2ieme modification approuvée le 13 décembre 2007

Le projet est intégralement situé en zone UEc
(zones d'activités et de commerces)

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation
environnementale ? Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPR inondations approuvé par arrêté préfectoral du 12 avril 2001. Le projet est situé hors zone inondable.
si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Prescription d'un Plan Particulier d'intervention sur la commune de Prades pour le risque de rupture du barrage des Bouillouses.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	No n	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 300 m3 environ
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Risque de rupture du barrage des Bouillouse (Plan d'alerte mis à jour le 24/10/2001).
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	RN116 classé en catégorie III (périmètre de 100m)
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Pollutions	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	maintien des exutoires existants pour l'assainissement routier : canaux d'irrigation, fossé routier RN116 (rejet à 120m dans la Têt).
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le débit à drainer pour le projet est faible : 0,046m ³ /s (Q10) et 0,072 m ³ /s (Q100)
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet est intégralement situé sur des surfaces déjà artificialisées et imperméabilisées.

Aucun impact significatif sur le milieu naturel n'est envisageable compte tenu de la faible emprise de l'opération et de l'absence d'impact cumulé.

En tant qu'infrastructure de nature routière, le projet n'engendre aucun accroissement de trafic et par conséquent aucune nuisance pour la qualité de l'air et la santé.

Les usages par modes doux des ouvrages projetés n'engendrent pas de risque de pollution chronique ou accidentelle.

Compte tenu de ces qualités, l'opération peut être dispensée d'étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet
<input checked="" type="checkbox"/>	Un plan de situation 1/25 000 ou, à défaut, au 1/50 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;
<input checked="" type="checkbox"/>	Des photographies datées (2 ans maximum) de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des différentes prises de vue ;
<input type="checkbox"/>	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;
<input checked="" type="checkbox"/>	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Extraits du dossier des études préalables :

- Situation et localisation géographique du projet
- Présentation du projet
- Plan de masse du projet
- Conditions d'exploitation de l'ouvrage
- Tableau de synthèse des incidences et mesures

- Plan de l'occupation des sols
- Extrait du PPRI de Prades
- Localisation des ouvrages hydrauliques
- Zonage du PLU
- Emplacements réservés et servitudes d'utilité publique

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Montpellier

le,

13 JUIN 2012

Signature

Le Directeur Régional


Didier KRUGER

RN 116

Aménagements de sécurité du carrefour de Gibraltar à Prades

8.1 ANNEXES OBLIGATOIRES A LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PREALABLE A LA REALISATION D'UNE ETUDE D'IMPACT

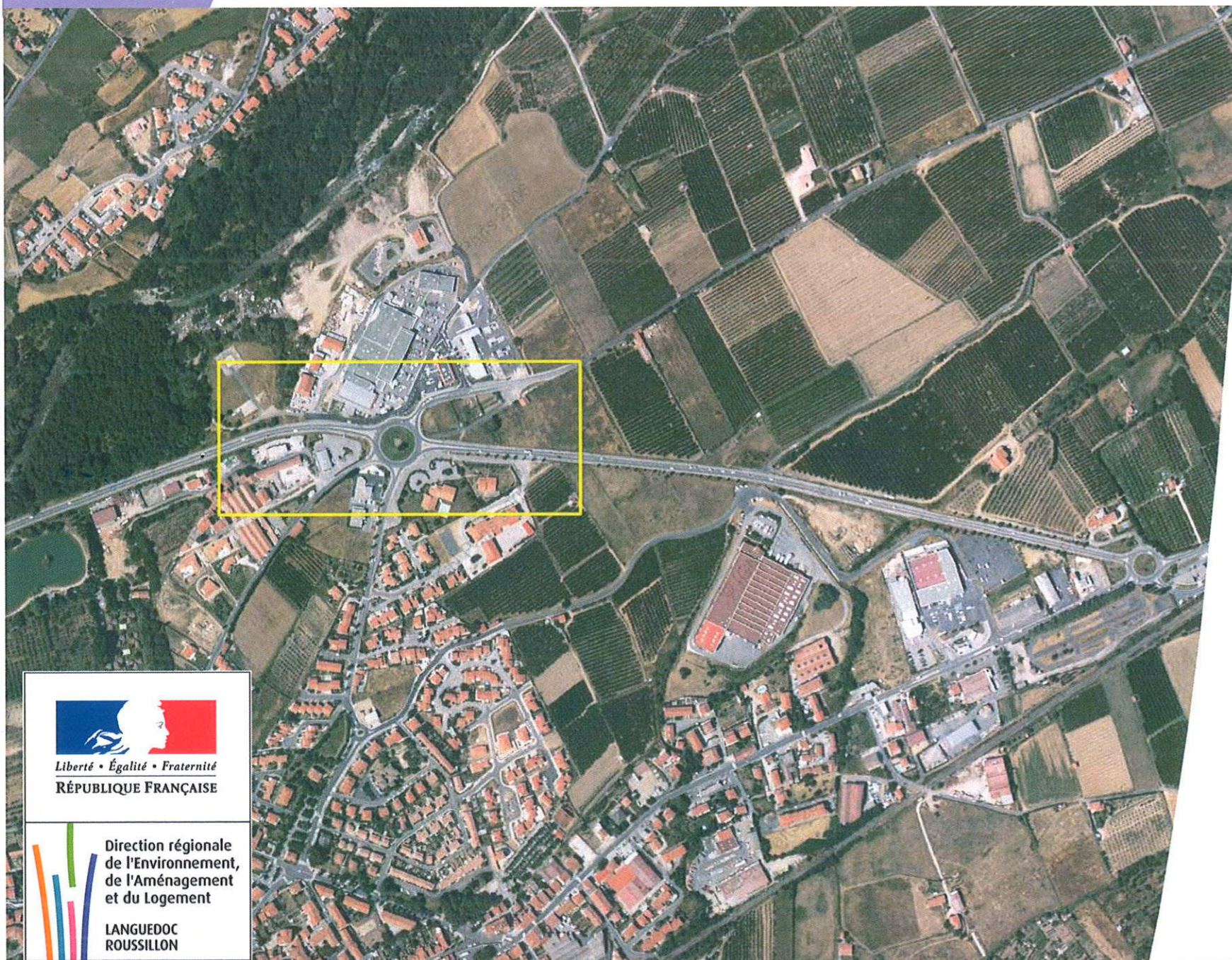
Juin 2012

Maître d'ouvrage :

Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement

Languedoc-Roussillon

Service Infrastructures et Transports Multimodaux



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
LANGUEDOC
ROUSSILLON

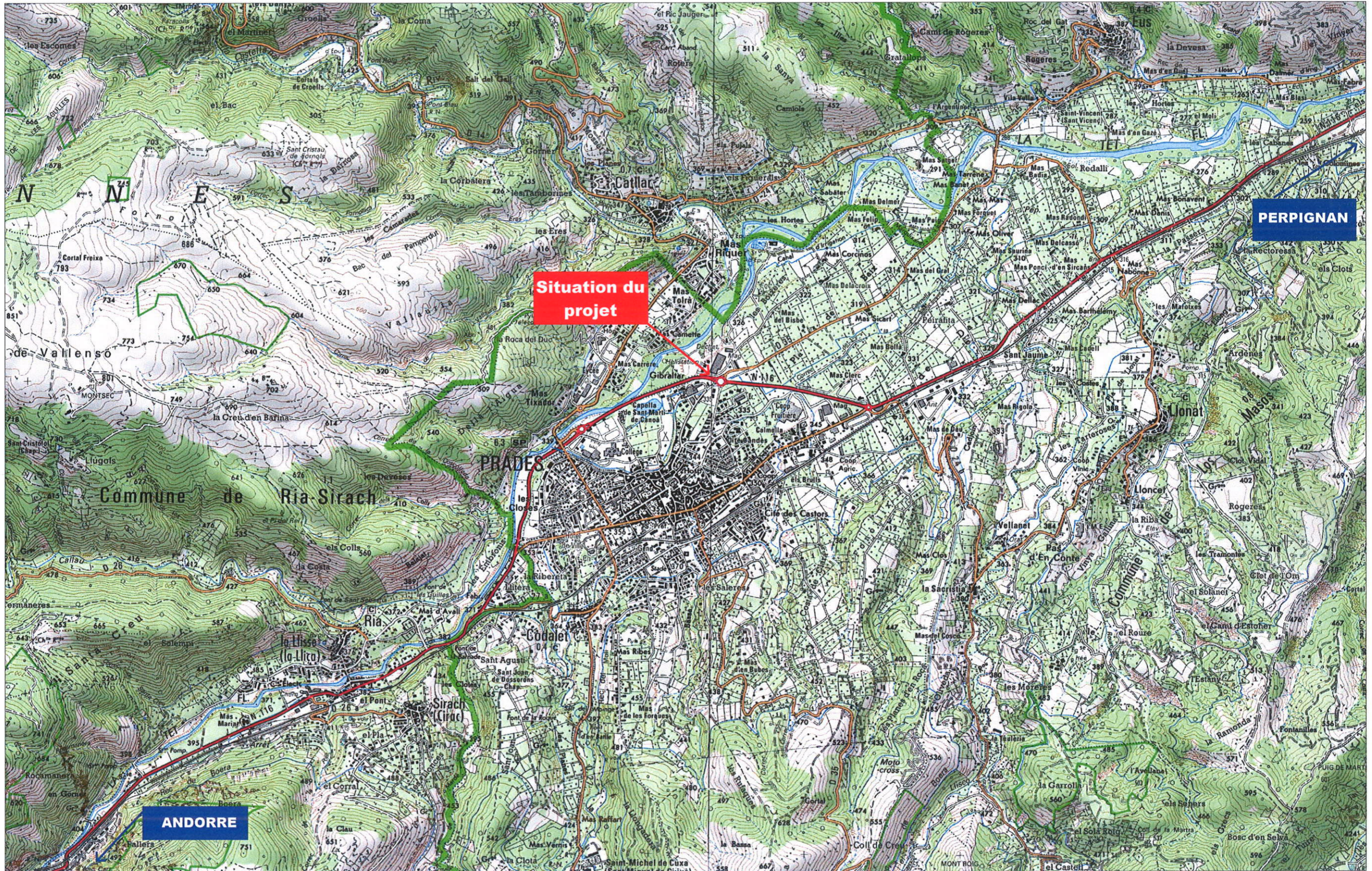
Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

RN116 - Aménagement du carrefour Gibraltar à Prades (66)

Plan de situation (ech. 1/25 000e)

Site Montmorency :
520 allée Henry II de Montmorency
34064 Montpellier
Site Richter :
58 avenue Marie de Montpellier
34965 Montpellier cedex 2



PHOTOS Mars - Juin 2011



Branche Est du giratoire (RN116). Zone commerciale de Gibraltar à droite



Branche Est du giratoire (RN116) depuis le giratoire





Vue de la zone commerciale Gibraltar depuis le giratoire



Vue de la branche ouest du giratoire (RN116) – Magasin « Expert » à gauche



Vue de la branche ouest du giratoire (Chemin de Bosquère et RN116). Magasin « Netto » à droite



Vue de la branche ouest du giratoire (Chemin de Bosquère et RN116). Magasin « Expert » à droite





Route d'Eus (RD35) à gauche et canal d'irrigation



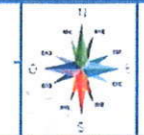
Parking du magasin « Netto »



Traversées piétonnes « aériennes » existantes sur RN116 entre « Netto » et zone commerciale « Gibraltar »



PLAN DES ABORDS DU PROJET



- Bâlis dense
- Bâlis diffus
- Verger
- Friches agricoles
- Ripisylve
- ZAC à aménager
- Zone d'activités



RN 116

*Aménagements de sécurité
du carrefour de Gibraltar à Prades*

8.2 AUTRES ANNEXES VOLONTAIREMENT TRANSMISES PAR LE
MAITRE D'OUVRAGE

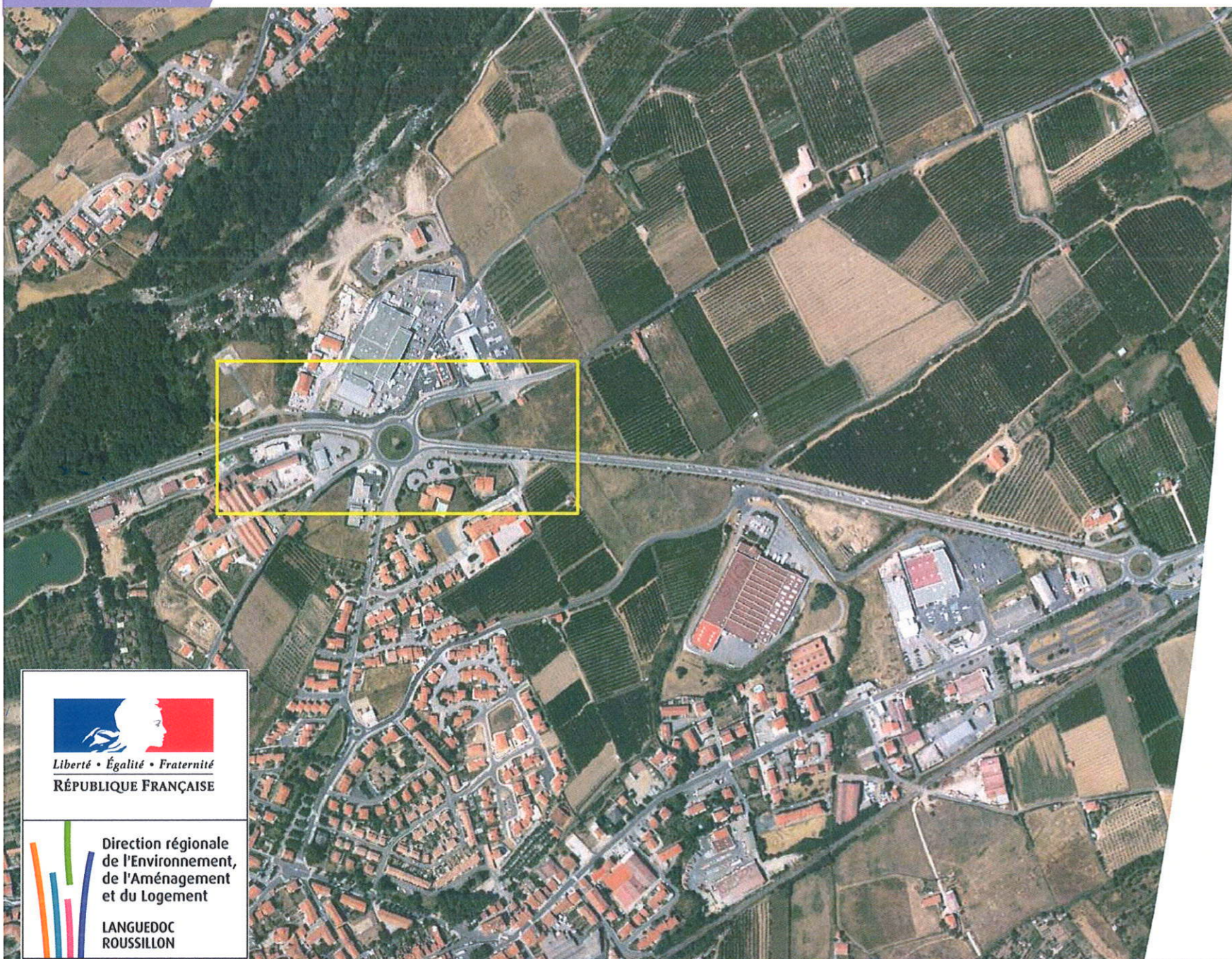
Juin 2012

Maître d'ouvrage :

**Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement**

Languedoc-Roussillon

Service Infrastructures et Transports Multimodaux



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
LANGUEDOC
ROUSSILLON

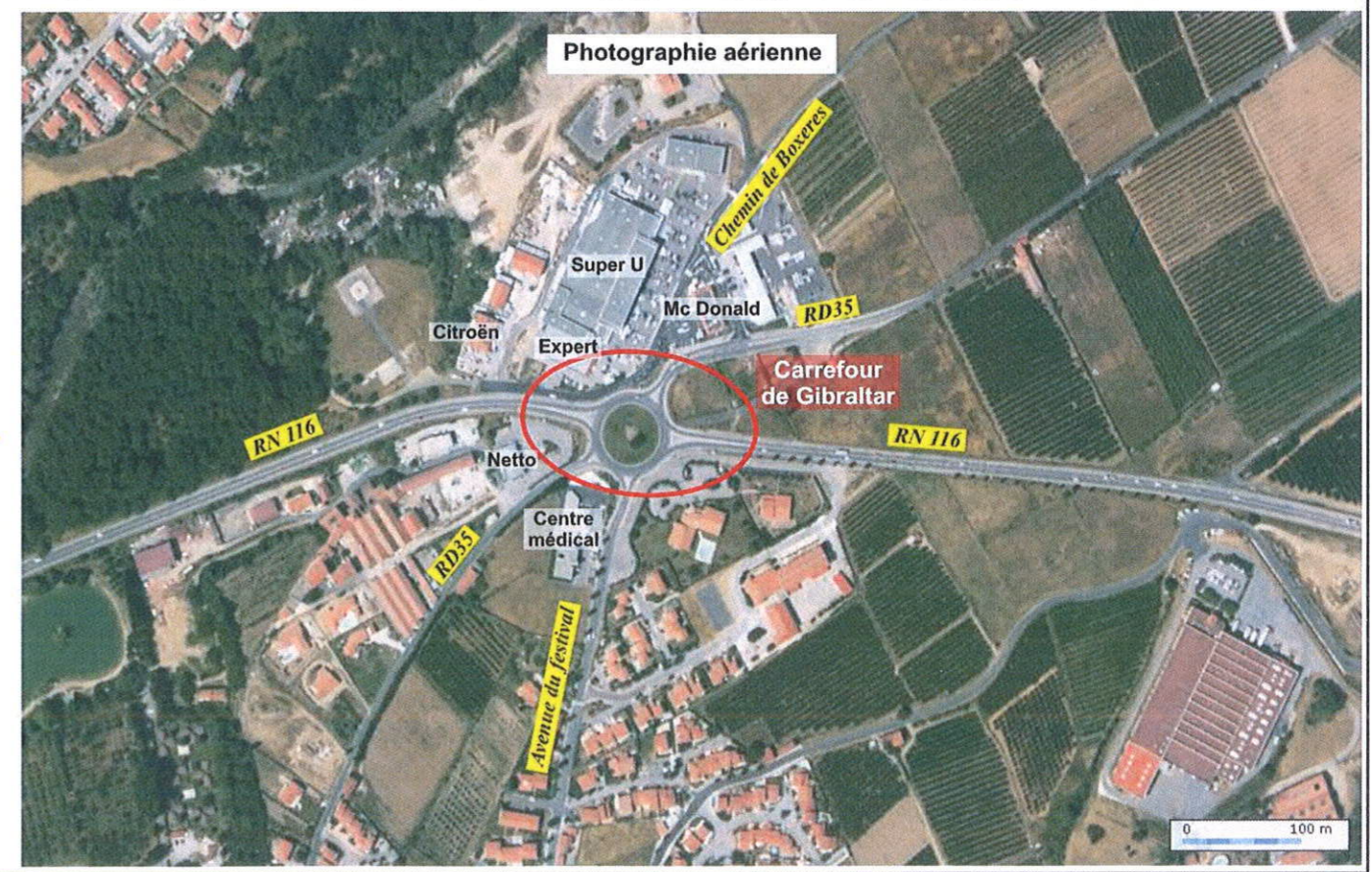
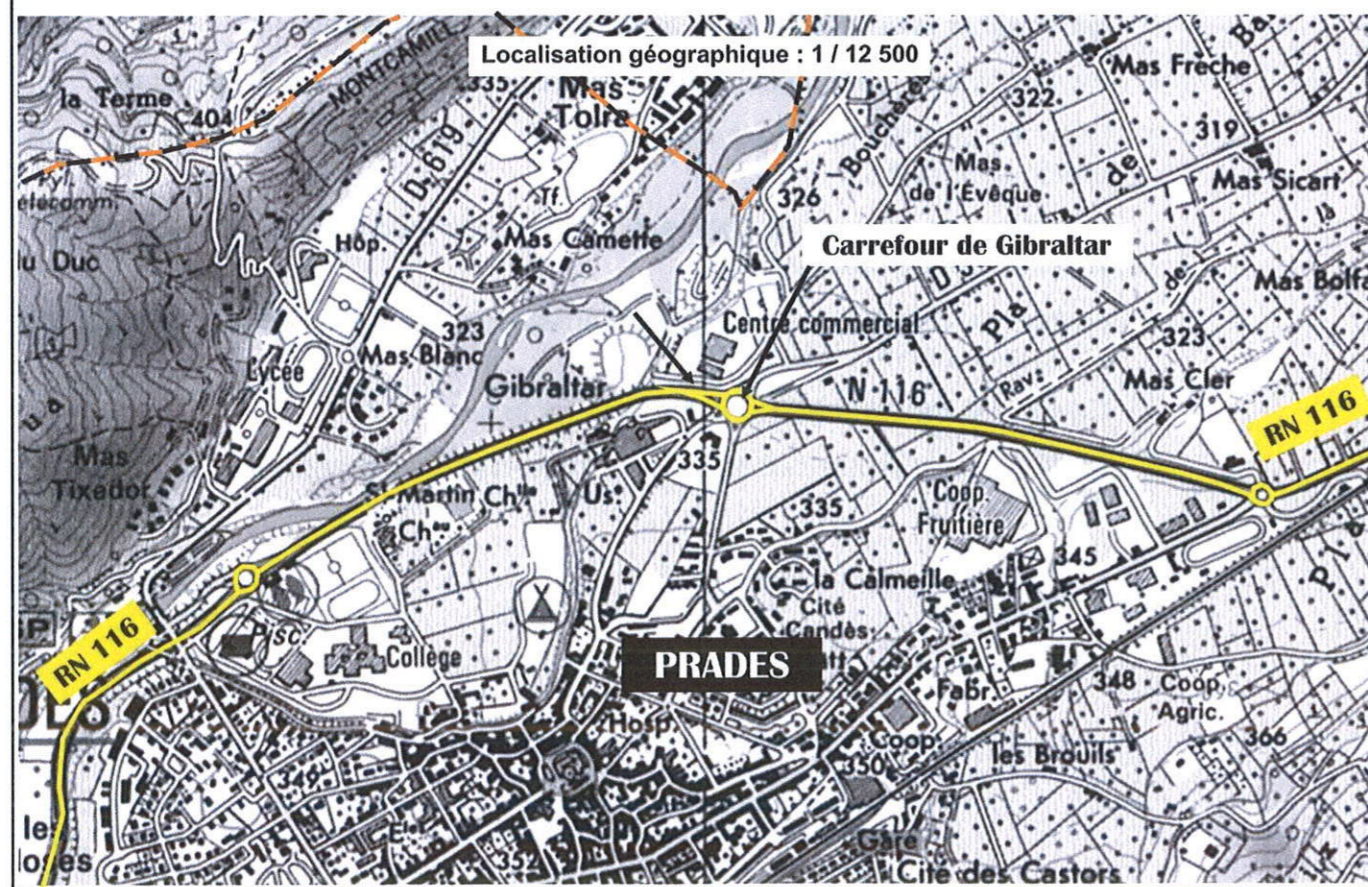
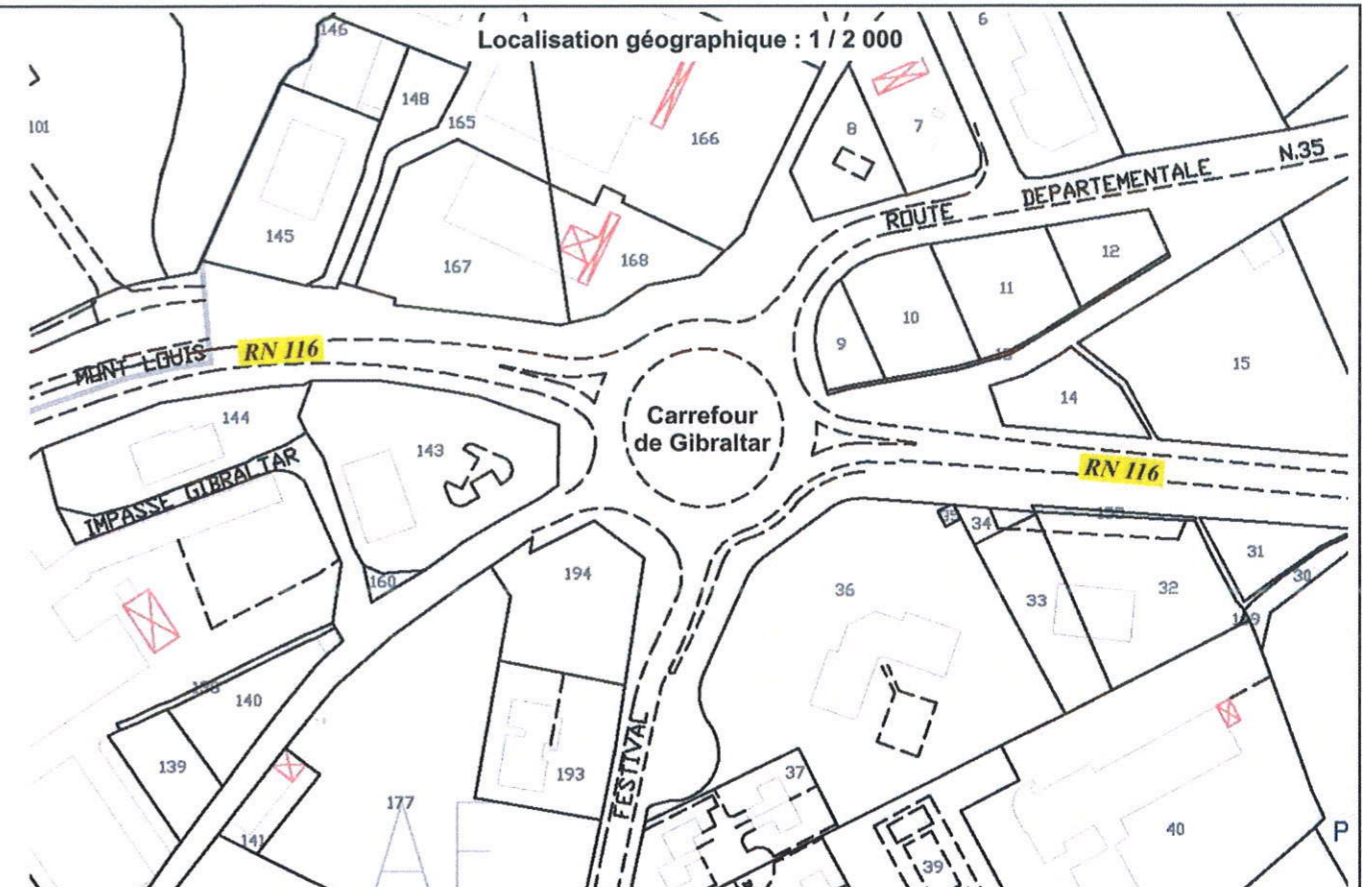
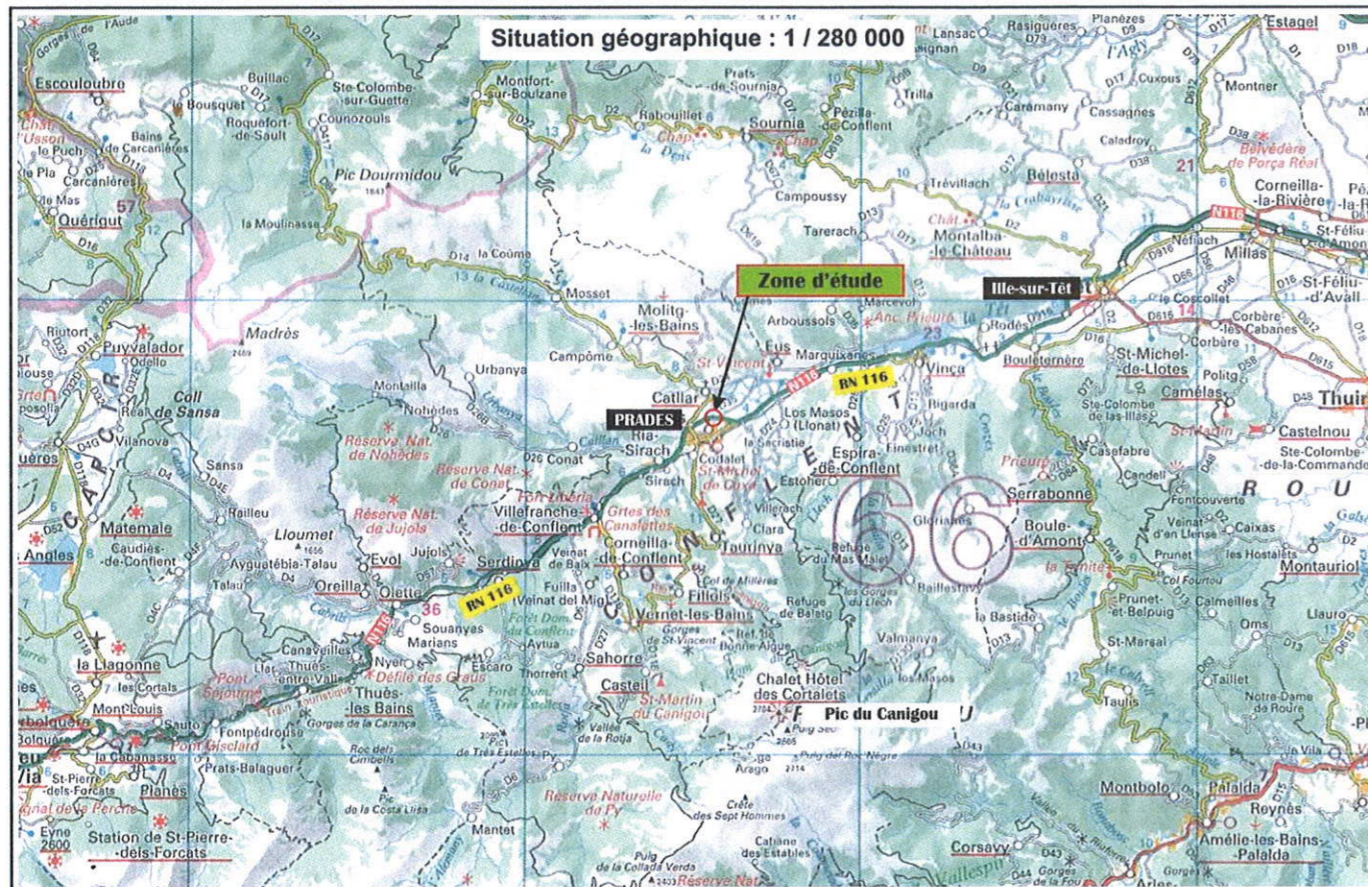
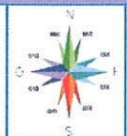
Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

	DRE Languedoc Roussillon	
	Réalimentation du carrefour de Gibraltar	
	P 08 071	11-2011

Situation et localisation géographique

Source :
 Fonds de cartes IGN
 Cadastre de la commune
 Géoportail



I. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

I.1. Contexte de l'opération

La problématique du giratoire de Gibraltar tient aux traversées délicates des piétons et de cycles entre le centre-ville de Prades et cette zone commerciale aménagée de l'autre côté de la déviation. Si les bilans d'accidentologie ne permettent pas de caractériser le secteur comme particulièrement accidentogène (faible nombre d'accidents corporels), on relève cependant un fort sentiment d'insécurité chez les piétons devant traverser les voies de la route nationale au niveau du giratoire pour se rendre au centre commercial. Un accident récent, impliquant un véhicule et un piéton, ayant conduit à l'hospitalisation d'une personne âgée, a rappelé la nécessité de poursuivre les réflexions.

En outre, la commune envisageant de développer de manière importante la zone de commerces et d'activités dans la continuité de la zone commerciale existante, on peut donc penser que les flux d'usagers au droit de cette intersection (qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes) devraient dans les années à venir continuer d'augmenter et les difficultés s'accroître.

Le réaménagement du giratoire de Gibraltar comporte ainsi plusieurs enjeux :

Au plan communal, ce secteur présente les enjeux suivants :

- le giratoire de Gibraltar et l'avenue du Festival s'y raccordant ont été identifiés dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) comme l'une des principales «entrées de ville» devant faire l'objet d'une valorisation par un traitement en boulevard urbain avec sécurisation des cheminements pour les modes doux (pistes cyclables, aménagements piétonniers).
- le secteur situé au Nord du carrefour est un territoire à fortes potentialités économiques pour Prades dans la mesure où il est prévu l'extension de la ZAC (zone d'aménagement concertée) sur une surface d'environ 7ha.

Cette zone est desservie directement depuis la RN116 par le carrefour de Gibraltar et la RD35 (route d'Eus). Le réaménagement du carrefour conditionne ce développement. Dans son courrier du 25 novembre 2006, le Préfet des Pyrénées-Orientales demandait au maire de Prades de «bloquer» l'aménagement de la zone aussi longtemps que les aménagements nécessaires à sa desserte et compatibles avec les conditions de transit sur la RN116 ne seraient pas réalisés ou programmés.

L'abandon des études de solutions isolant le trafic de transit du trafic de desserte s'est faite à l'issue d'études de trafic qui n'ont révélé aucun problème majeur au niveau du carrefour. Ceci ne justifiant plus une dénivellation du giratoire.

Pour l'État, gestionnaire de la RN116, il s'agit en tout premier lieu d'assurer la sécurité des usagers et en particulier des piétons et des cyclistes qui traversent la RN par ce carrefour et en second lieu de limiter si possible les « cisaillements » des mouvements s'opérant dans le carrefour pour fluidifier la circulation et améliorer les conditions de transit sur l'itinéraire national.

I.2. Définition, justification et objectifs du programme

Après concertation avec la commune de Prades, le projet a évolué de la création d'un carrefour dénivelé de type routier à un passage sécurisé pour les piétons et les deux roues. L'objectif est de maintenir la circulation routière telle qu'elle est aujourd'hui et de créer une véritable liaison protégée pour les piétons et les usagers des modes doux entre le centre-ville de Prades et la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) de « Gibraltar », en passant soit au-dessus, soit au-dessous de la RN 116.

Les enjeux :

L'état initial du site et la concertation avec les acteurs locaux ont permis de dégager une nouvelle démarche de projet. Les enjeux définis suite à l'abandon des solutions routières sont de :

- ✓ Proposer un aménagement urbain en cohérence avec la ville et le quartier de la ZAC de Gibraltar.
- ✓ Donner un langage urbain au quartier et éviter les réponses routières.
- ✓ Maintenir la circulation autour du carrefour.
- ✓ Privilégier les cheminements piétons et les modes doux.
- ✓ Donner de la lisibilité aux usages.
- ✓ Rendre l'espace sécurisé et agréable pour l'ensemble des usagers.

Le nouvel aménagement doit répondre aux objectifs suivants :

- Re-qualifier le quartier en lien avec la ville et son devenir.
- Permettre une continuité urbaine, des pratiques et des aménagements.
- Offrir au quartier un point d'appui et de développement en proposant un espace urbain de qualité.
- Proposer un réel aménagement de l'espace public depuis l'avenue du Festival jusqu'au centre commercial.
- Donner de la lisibilité aux pratiques urbaines : espace dédié aux piétons, aux modes doux, aux automobilistes.
- Conserver l'ensemble des échanges sur le carrefour.
- Protéger les piétons tout au long de leurs cheminements entre la ville et ce nouveau quartier.

I. PRESENTATION DU PROJET

↳ Pièce graphique : Plan de masse du projet

I.1. Description du projet

■ Description géométrique :

Côté ville, guidés par la présence de murs de soutènement, les usagers venant de l'avenue du Festival sont amenés à franchir la route d'Eus par un aménagement urbain spécifique comprenant un passage protégé. Au niveau de l'actuel parking du magasin « Netto », les flux sont séparés jusqu'à l'accès au passage inférieur qui leur est commun :

- les piétons peuvent préférentiellement emprunter un escalier à pas d'âne de 18 marches (marches au giron important et de faible hauteur ; ici, hauteur de 17cm et largeur de 30cm) d'une longueur de 12 m pour 5 m de largeur.

- les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) peuvent préférentiellement emprunter une rampe faible (de 4%) comportant un lacet d'un linéaire de 69,75 mètres.

- les cyclistes peuvent préférentiellement emprunter une rampe forte (de 8%) d'un linéaire de 33m.

Les deux rampes sont situées de part et d'autre de l'escalier et les espaces libres situés entre ces 3 itinéraires seront couverts de végétation.

Le franchissement de la RN116 et du chemin des Boixères est rendu possible par un passage inférieur d'une longueur de 21m environ, d'une largeur de 5m et d'une hauteur de 2,5m qui débouche sur la face Sud du centre commercial. L'axe de franchissement se situe en amont côté Mont-Louis à 15m environ du passage protégé traversant la RN116. Si l'axe du chemin de Boixères n'est pas modifié, son profil en long est légèrement affecté par une bosse de 80 cm au niveau de l'ouvrage par rapport à l'existant ; la voie reste circulaire pour les poids-lourds.

Ensuite, une longue tranchée comprise entre le parking du centre commercial et le chemin des Boixères permet d'accéder à la ZAC par une rampe (de 4% sur un linéaire de 42,5m environ) débouchant sur le parking du magasin « Super U », tandis qu'un escalier (de 11 marches) permet d'accéder directement au parking du magasin « Expert ». La rampe débouchant sur le parking du « Super U » longe le chemin puis s'en éloigne pour se rapprocher de l'entrée du magasin mentionné ; au bout de la rampe, une plate-forme « accueillante » permet à l'utilisateur d'atteindre divers points du parking. De même, l'escalier débouche sur une plate-forme faisant face au magasin « Expert ». Enfin, l'aménagement est complété, entre le parking et la tranchée ouverte en rampe, par une zone de végétation.

■ Les voies de circulation

Le projet étudié maintient le tracé des circulations actuel. Il n'est pas envisagé de changement pour la RN 116 et les voies d'insertion.

L'aménagement doit permettre de favoriser un cheminement pour les piétons. Ainsi, le traitement du giratoire doit être très contraignant pour ces derniers. Tout doit être fait pour qu'ils empruntent le passage inférieur.

A l'approche du giratoire, il est prévu la mise en place de bordures de type T2 le long des voies pour créer un espace tampon (espace entre la bordure et la rive des murs) ou d'un accotement franchissable sur les voies d'insertion. Cette transition pourrait être végétalisée (végétation basse pour ne pas altérer les vues et la sécurité) ou traitée de telle manière qu'elle ne favorise pas un usage par les piétons.

Sur la RN116 côté Mont-Louis, l'ilot situé en approche du giratoire sera traité par une végétation basse et rustique qui permettra une perception plus douce et une meilleure intégration dans le site par une perception plus urbaine.

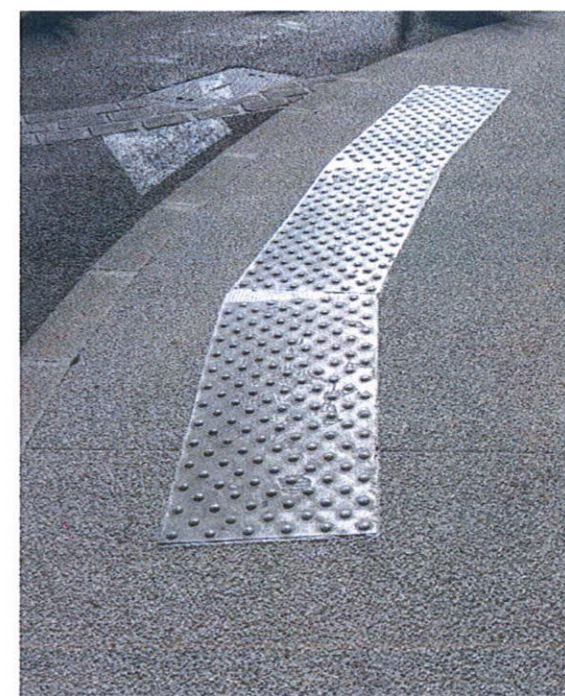
■ Matériaux utilisés pour le cheminement des usagers :

Afin de rendre les cheminements continus, lisibles et accessibles à tous, les usagers seront séparés et protégés des véhicules, soit par un espace tampon réalisé avec des massifs de plantations basses de type graminées, soit par des murs de type murs parapets. Les murs pourront être revêtus en béton matricé (5/6cm de creux) teinté dans la masse avec une lasure afin d'apporter une couleur et une protection anti-graffiti de type Prelor 3 de Pieri.

Par ailleurs, le revêtement des rampes d'accès pourra être en béton désactivé tandis qu'une bordure béton architecturée viendra délimiter ces espaces.

■ Les traversées :

Celles-ci constituant des espaces de transition et de conflit (avec les véhicules), elles seront traitées par des passages piétons comprenant des dalles podotactiles complétées par des mâts d'éclairage de type Mistral (colonne en acier diamètre 130 mm environ, hauteur 4,10m).

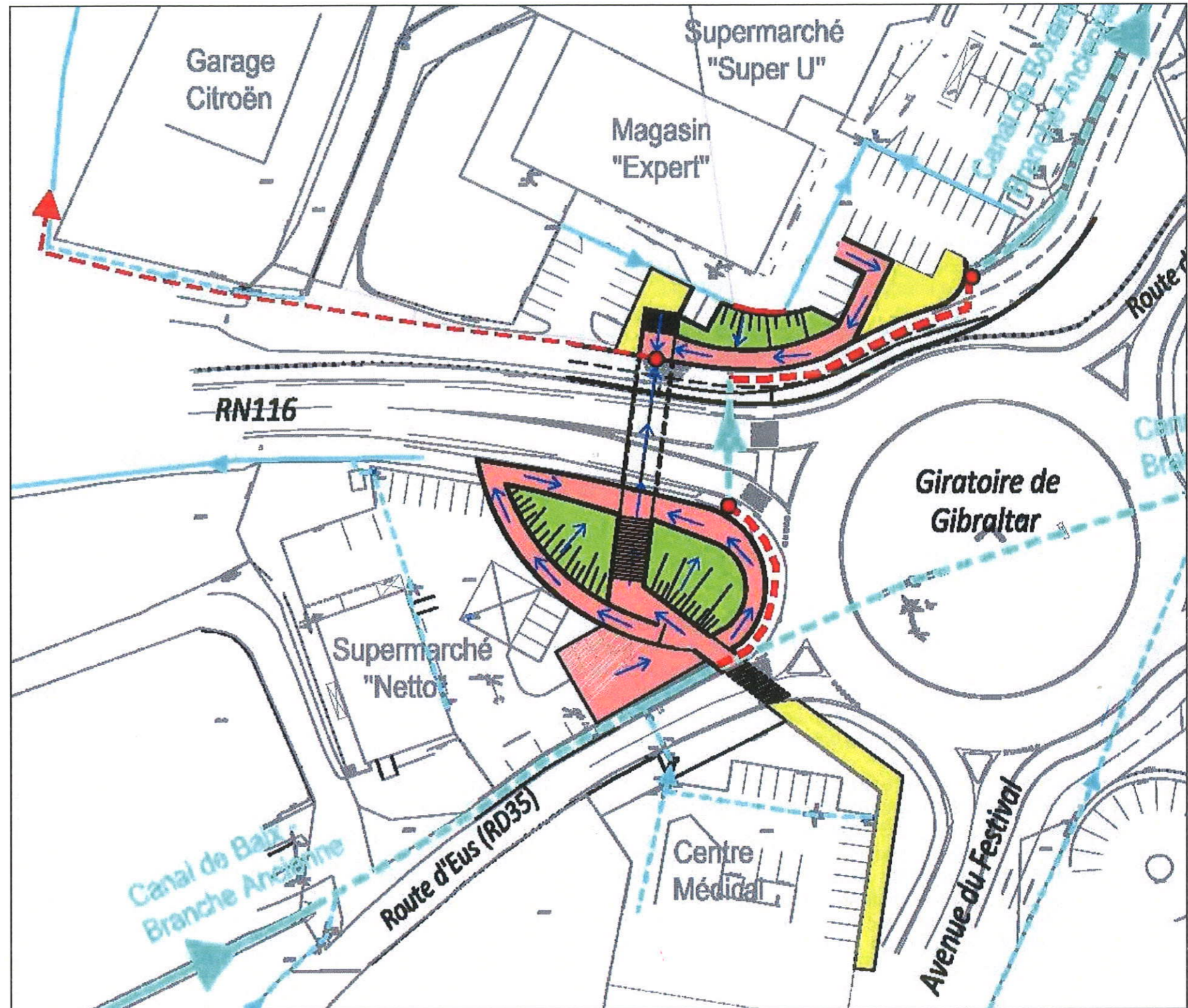
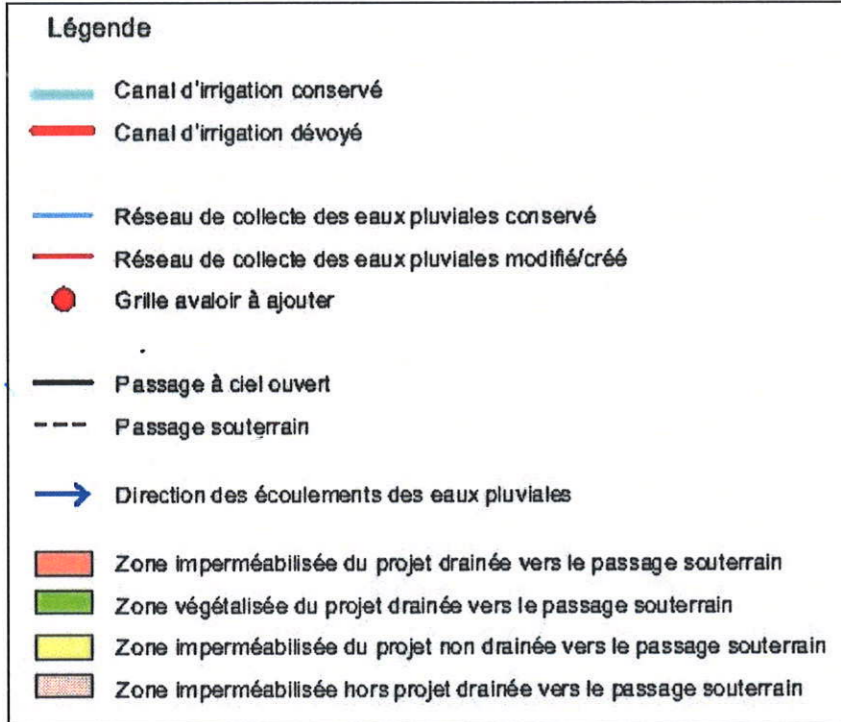


Dalle podotactile.

■ Assainissement du projet

Les eaux pluviales issues du projet seront collectées au niveau du point bas dans l'ouvrage souterrain par une grille avaloir ou un caniveau à grille transversal au passage (pour optimiser la collecte, si nécessaire), puis acheminée de manière gravitaire (canalisation enterrée) jusqu'au fossé situé derrière le magasin Citroën.

Cette canalisation de diamètre 300mm aura une longueur d'environ 120 ml.



■ Sécurisation des usages routiers

L'aménagement étant situé en contrebas de la RN116, le risque de chute de véhicules suite à un accident ou une vitesse excessive ne peut être écarté. Ainsi, dans un souci de sécurisation des usagers du passage souterrain, des dispositifs de retenue seront installés au niveau du giratoire.

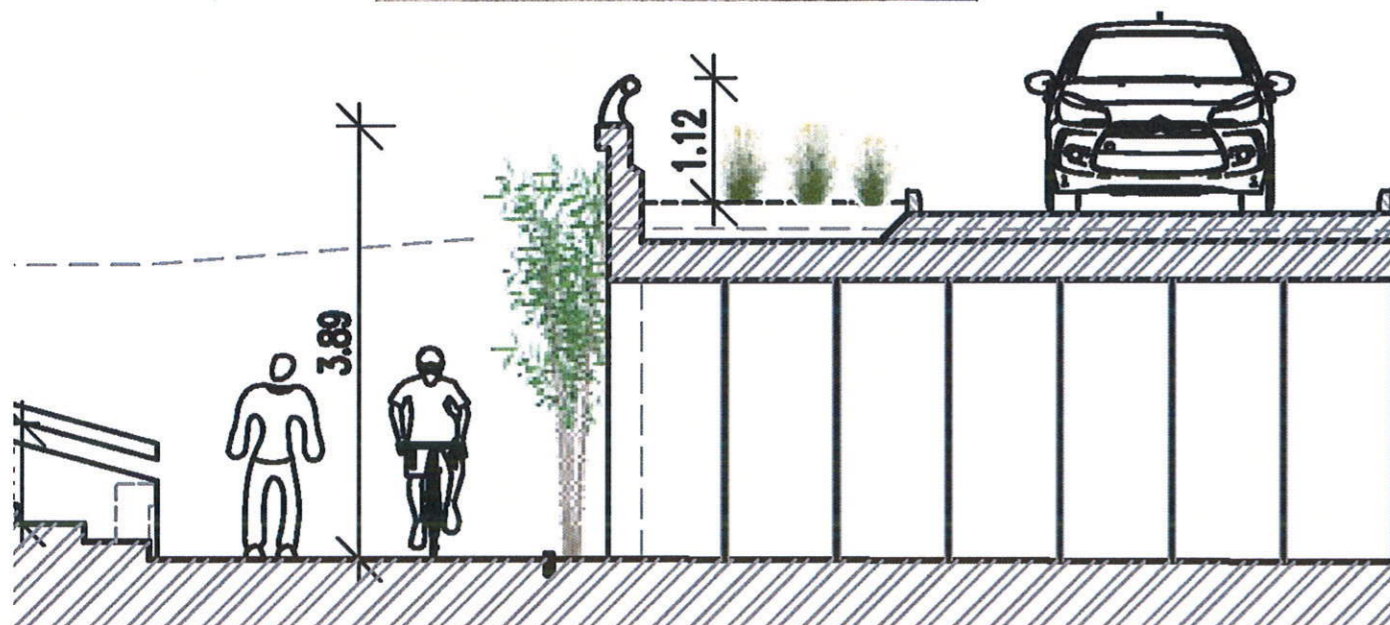
L'ensemble des dispositifs de sécurité devraient être traités par un seul et même dispositif : une barrière de type BN1, même si parfois cette dernière peut paraître surabondante. Ainsi, toute autre solution technique pourra être envisagée sous réserve de respecter l'unité visuelle du projet.

Ce choix permettra :

- de créer une unité de traitement,
- de ne pas juxtaposer différents types de dispositifs en fonction du niveau de sécurité à obtenir,
- de protéger et de sécuriser les piétons qui seront très proches des véhicules tout en étant sous le niveau des roues



Barrière de type BN1



■ Les murs de soutènement

L'ensemble des murs présents sur le projet sont des murs de soutènement. Ils se prolongent en partie haute par le dispositif de sécurité : la barrière de type BN1. Elle est constituée d'une partie basse en béton et d'une lisse métallique.

Ces murs seront en béton préfabriqué ou coulé en place. Le choix du traitement des murs requiert une vision d'ensemble entre : murs, éléments de porte, végétalisation et mise en lumière.

Les têtes de l'ouvrage :

Les têtes de l'ouvrage seront habillées d'un voile métallique. Les têtes ont une géométrie identique mais inversées. Ces grands panneaux seront réalisés sur une ossature constituée de profils de type HEA ou IPE. Du métal déployé (plaque de métal fortement ajourée) permettrait de réaliser les panneaux de remplissage.

Les têtes d'ouvrages ne devront pas gêner la visibilité des usagers de la RN116.

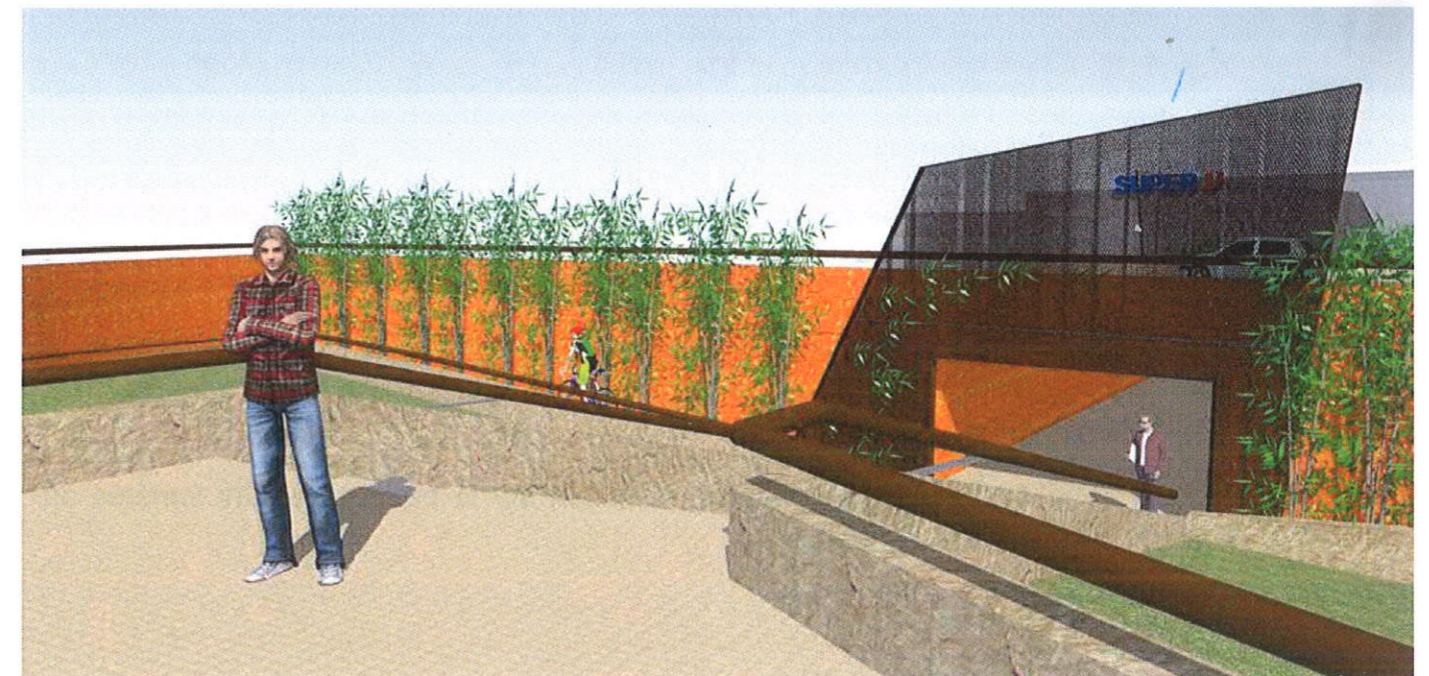
Traitement des murs :

Un traitement un peu plus contemporain des murs est mis en avant. L'ensemble des murs seront en béton matricé et lasuré ou peint. La teinte proposée est la teinte d'une brique orangée. Les agrégats et la teinte du béton sont teinte pierre de pays. La matrice offrira une aspérité significative (5/6cm de creux), et un dessin imitant des grandes surfaces de rocher.

La lasure ou la peinture devrait permettre de repeindre après le nettoyage des tags et ainsi faire disparaître ces dégradations.

Les lisses :

Elles sont toutes identiques et reprennent la même géométrie, la même teinte (brun sombre) et la même section (14cm de diamètre) que la lisse haute de la BN1.



■ Balisage par spots et opportunité de mise en lumière

Un balisage de nuit constitué de deux ensembles sera posé : l'éclairage du passage inférieur et une mise en lumière des murs périphériques qui ceignent ces deux espaces donnés au public.

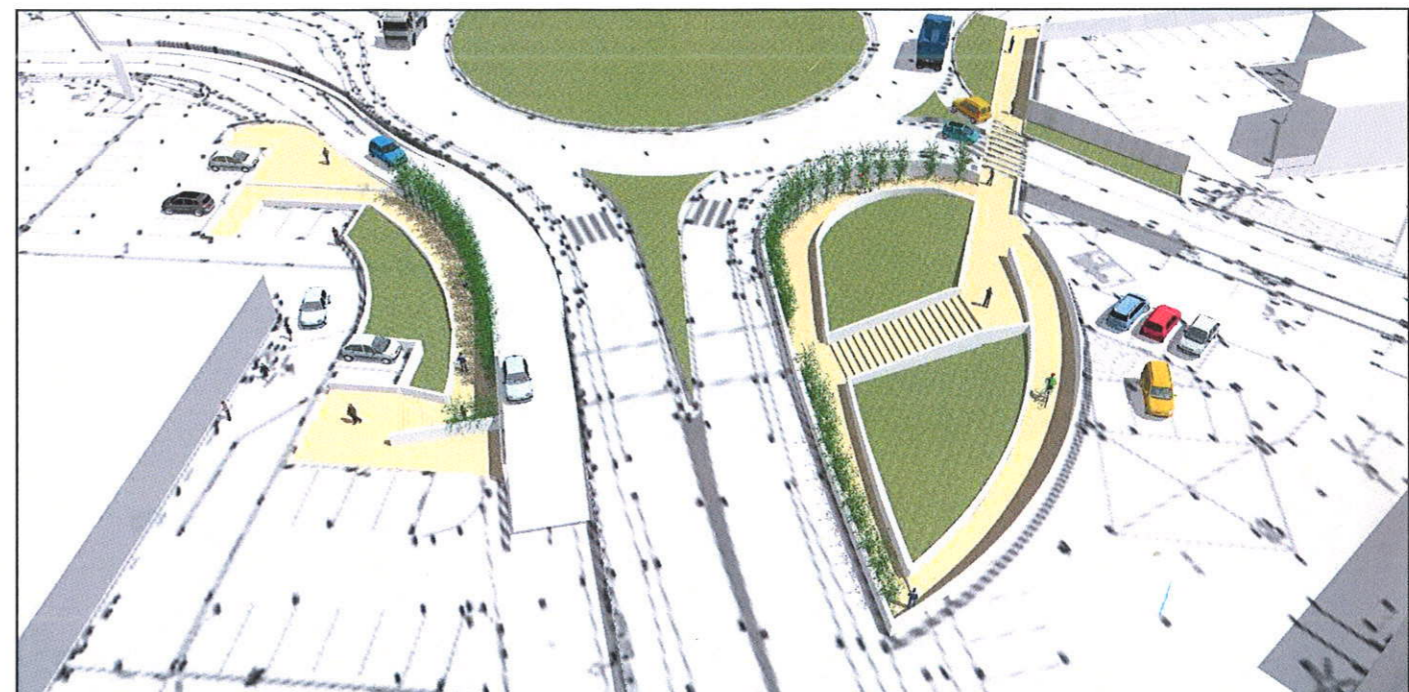
Ce choix permet de sécuriser les espaces, de proposer un éclairage solide, adapté aux risques de dégradations tout en permettant une mise en lumière simple et de qualité. Ces spots de leds sont économes car peu consommateurs d'énergie.

Le balisage sera constitué de deux types de spots :

- Le saint Raphaël : pour les cheminements piétons suivant un intervalle de 5 à 6 m
- Le Lucerne : à l'intérieur du passage inférieur suivant un intervalle de 2 m, sur 21m



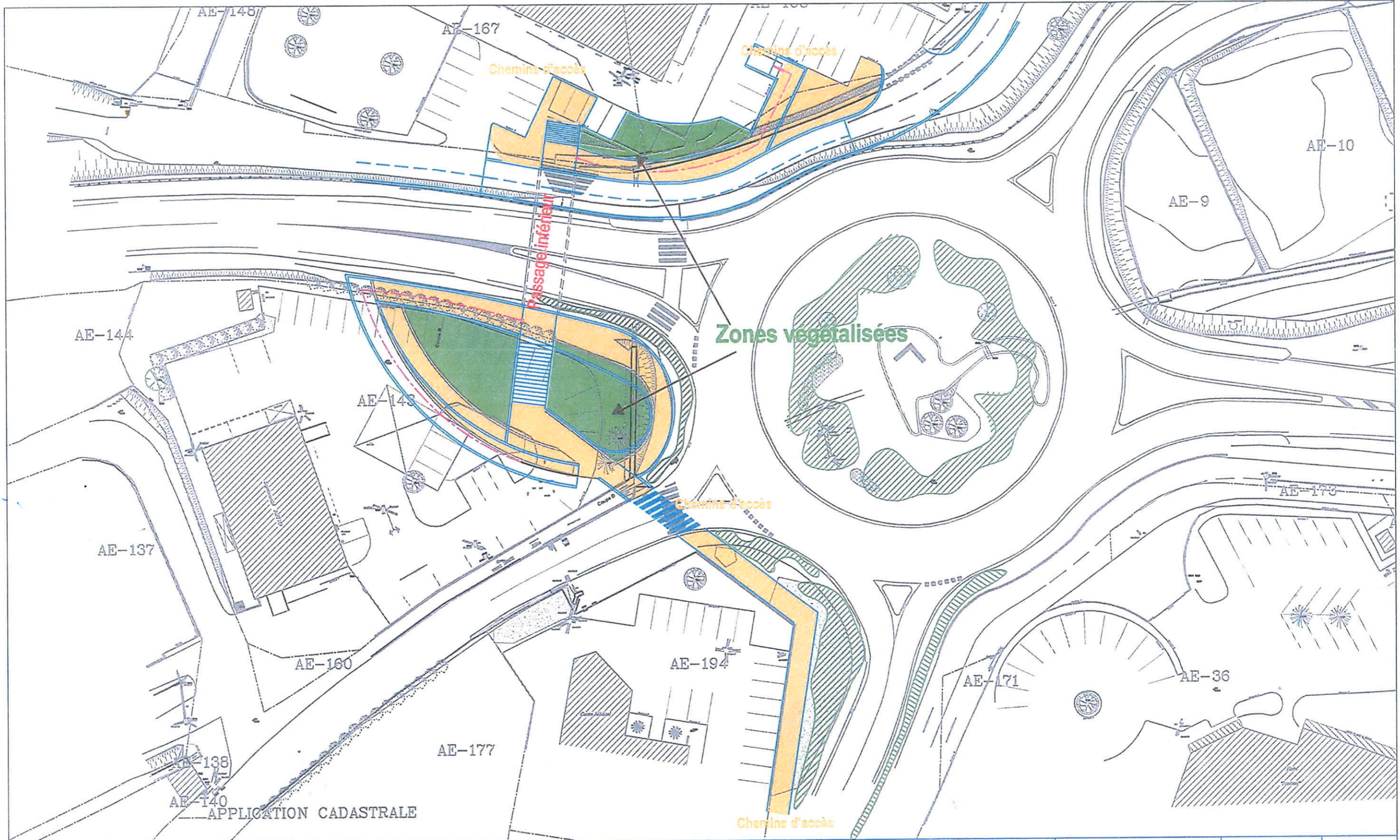
Les murs contre la RN 116 recevront en pied des bambous ou des plantes grimpantes. Ces dernières permettront de trancher avec un aspect massif et très minéral de ces espaces.



■ Espaces libres :

La végétation sera basse, légère, bougeant au gré des courants d'air, mais les variétés de végétaux devront être solides pour supporter les manques d'eau comme les hivers rigoureux. Ces espaces seront contraints tant en hauteur qu'en profondeur.

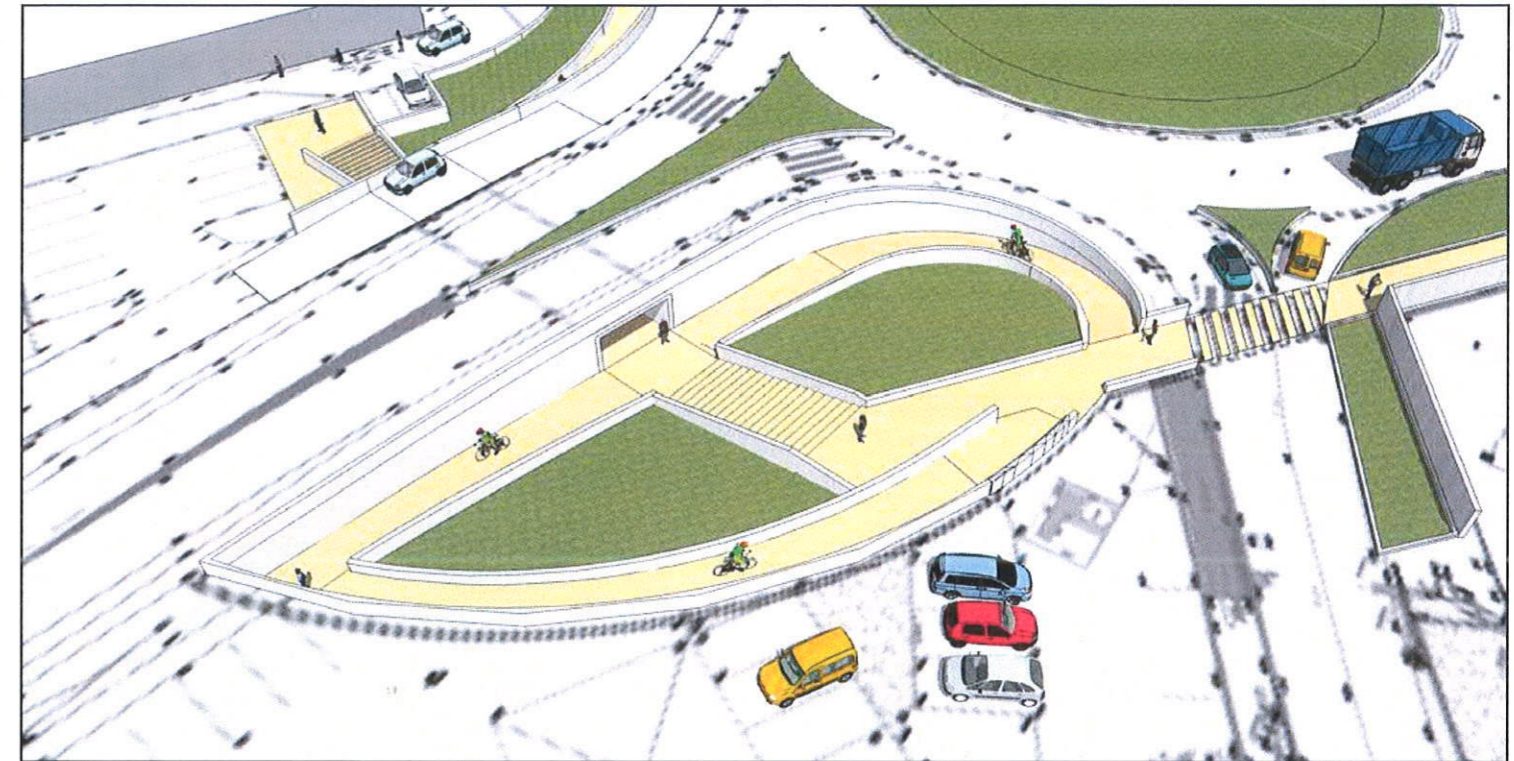
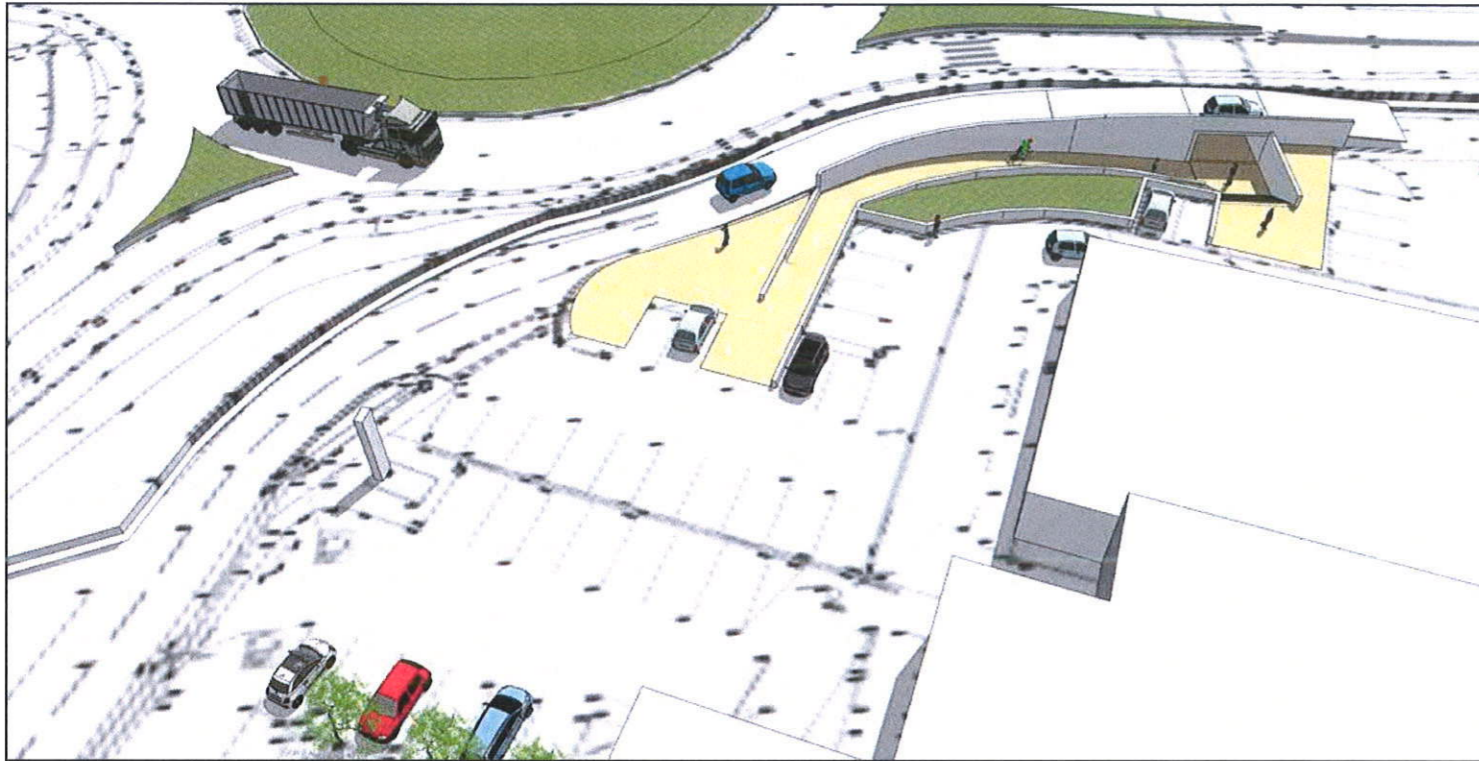
Il est ainsi proposé d'implanter des graminées en déclinant sur le projet plusieurs variétés aux nuances et couleurs coordonnées, du type :



DRE Languedoc roussillon
 Réaménagement du Carrefour de Gibraltar
 P 08 071 01/ /2012

Plan de masse du projet

Source fond de carte et origine des données
 Echelle : 1 / 750
 0 7.5 15 m



II. CONDITIONS D'EXPLOITATION

II.1. Aménagement urbain

En dehors des aspects indiqués ci-après, l'ensemble de l'aménagement sera remis en gestion à la commune de Prades. La DREAL Languedoc-Roussillon, maître d'ouvrage de l'opération, proposera une convention de cession à la commune de Prades.

Cette convention devra préciser les limites physiques entre l'emprise de l'Etat gérée par la DIRSO et celle de la commune, puis fixer les modalités de gestion et d'entretien.

La commune sera notamment chargée de la gestion :

- ✓ des différents espaces dédiés aux déplacements des modes doux
- ✓ des aménagements paysagers
- ✓ des murets parapets et des murs de soutènement n'affectant pas la RN116
- ✓ des équipements, y compris du dispositif de rejet des eaux pluviales, du passage dénivelé.

II.2. Chemin de las Bouchères

Après les travaux affectant le chemin de las Bouchères, cette voie communale sera rendue à la commune de Prades. La convention mentionnée ci-dessus pourra acter cette décision.

II.3. RN116

Il est rappelé que la RN116 est gérée et entretenue par les services routiers de l'Etat, à savoir par la Direction Interdépartementale des Routes Sud-Ouest (DIRSO). Les ouvrages construits seront donc rétrocédés en gestion et entretien à la DIRSO après les travaux affectant l'infrastructure de la RN116.

Les ouvrages créés par l'opération sont principalement :

- ✓ les ouvrages de soutènement directs de la RN116
- ✓ l'ouvrage du passage dénivelé comprenant les dispositifs de retenue mais pas les équipements urbains : la convention précitée précisera la liste des équipements à charge de la commune et les modalités d'intervention des services de la DIRSO pour l'entretien de l'ouvrage.

Le plan ci-après représente les limites domaniales de l'Etat et de la commune de Prades dans la zone modifiée par le projet d'aménagement.

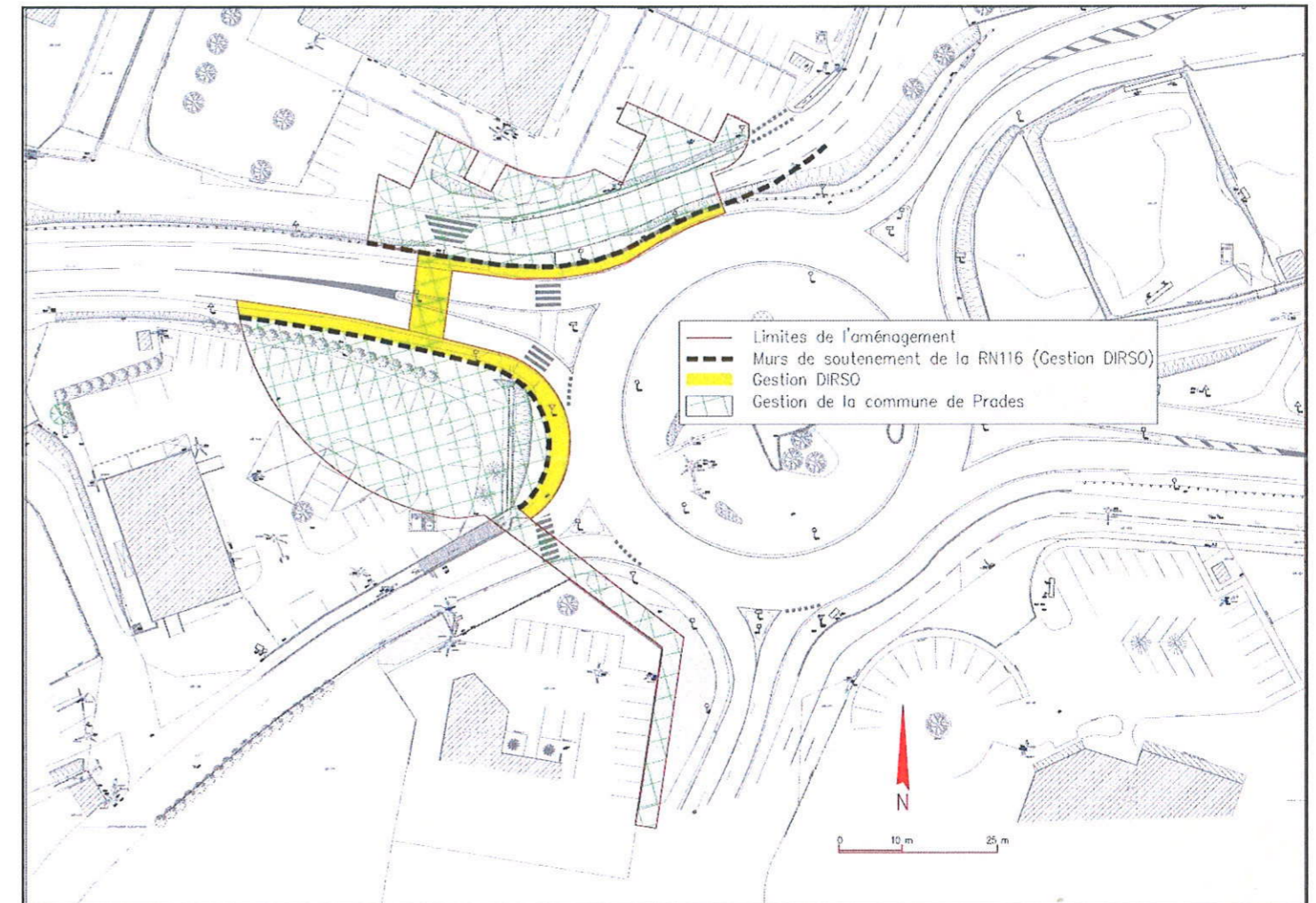


TABLEAU DE SYNTHÈSE DES MESURES

Incidences et mesures en phase chantier :

Ne sont citées dans ce tableau uniquement les thèmes pour lesquels l'étude du projet a mis en évidence des incidences sur l'environnement (milieu physique, naturel et humain). Les autres thématiques telles que le climat, le relief... qui ne subissent aucune modification sont laissées de côté.

Thème	Incidences				Observations	Mesures compensatoires et/ou d'accompagnements envisagés
	Nullé	faible	moyenne	forte		
Phase travaux						
Relief	X				/	/
Géologie	X				/	/
Hydrogéologie		X			Le toit de la nappe se situe à -5,6m par rapport au TN soit 3 m en dessous de la côte basse de l'ouvrage	/
Hydrographie	X				Aucun cours d'eau n'est affecté par la zone de chantier	/
Qualité des eaux		X			Possibilité d'entraînement de particules en suspension dans les eaux superficielles limitrophes.	/
Hydrologie	X				/	/
Climat	X				/	/
Air		X			Envol de poussières très localisé	/
Acoustique			X		Nuisance sonore pour le voisinage	Utilisation d'engins de chantier homologués. Horaires de chantier pendant les jours ouvrés et en période diurne.
Risques naturels	X				La zone de chantier n'est affectée par aucun risque naturel	/
Milieu naturel	X				La zone de chantier n'interfère avec aucune zone naturelle	/
Populations et logements	X				/	/
Activités économiques				X	Modification des accès Perte de places de parking	Plan de circulation en phase chantier permettant un accès aux commerces. Création de nouvelles places de stationnement temporaires et définitives.
Aménagement /Urbanisation	X				/	/
Foncier				X	Occupation temporaire des parcelles	Indemnisation des propriétaires
Voirie et Trafic				X	Le chemin de Las Bouchères sera remodelé et dévié. La RN116 sera déviée lors de la pose de l'ouvrage souterrain	Maintien des accès en phase chantier Établissement d'un plan de circulation. Maintien de la circulation de la RN116.
Les réseaux				X	La zone d'étude est parcourue par de nombreux réseaux secs et humides qui sont coupés par la mise en place des ouvrages.	Les réseaux seront déviés avant le démarrage du chantier. Concernant les canaux, le fonctionnement hydraulique sera conservé.
Patrimoine	X				/	/

culturel						
Architecture et paysage	X				/	/

Incidences et mesures en phase d'exploitation

Comme précédemment, seules les thématiques impactées par le projet seront traitées.

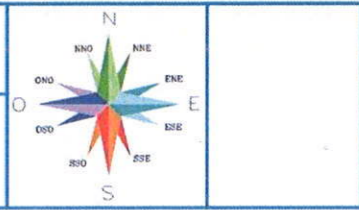
Thème	Incidences				Observations	Mesures compensatoires et/ou d'accompagnements envisagés
	Nullé	faible	moyenne	forte		
Phase d'exploitation						
Relief	X				/	/
Géologie	X				/	/
Hydrogéologie	X				Ouvrage situé 3 m au dessus du toit de la nappe.	/
Hydrographie	X				Aucun cours d'eau n'est affecté par la zone de chantier	/
Qualité des eaux	X				/	/
Hydrologie		X			Assainissement gravitaire de l'ouvrage par la mise en place d'avaloirs. L'exutoire est commun avec celui de la zone commerciale.	/
Climat	X				/	/
Air	X				/	/
Acoustique	X				Pas de modification de l'ambiance sonore existante	/
Risques naturels	X				L'ouvrage est situé hors des zones de risques naturels	/
Milieu naturel	X				L'aménagement n'interfère avec aucune zone naturelle	/
Populations et logements	X				/	/
Activités économiques		X			L'aménagement facilite l'accès à la zone commerciale pour les piétons et cyclistes. En revanche, son emprise annexe une grande partie du parking du Netto et quelques places du magasin Expert	Création de nouvelles places de stationnement. Rétrocession de l'aire de chantier sous forme de places de parking.
Aménagement /Urbanisation	X				Le projet est compatible avec le PLU	/
Foncier		X			Acquisition de parcelles	/
Voirie et Trafic	X				Amélioration des conditions de circulation sur la RN116 et le giratoire par la suppression des traversées.	/
Les réseaux	X				/	/
Patrimoine culturel	X				Pas de monument historique ou vestiges archéologiques recensés au droit du site. Seule l'ancienne usine métallurgique dont le classement est envisagé est située à proximité.	Étude architecturale et paysagère du projet
Architecture et paysage	X				Meilleure insertion architecturale et paysagère de la traversée	Étude architecturale et paysagère du projet



DRE Languedoc Roussillon		
Réaménagement du carrefour de Gibraltar		
P 08 071	01/2012	EH

Occupation des sols

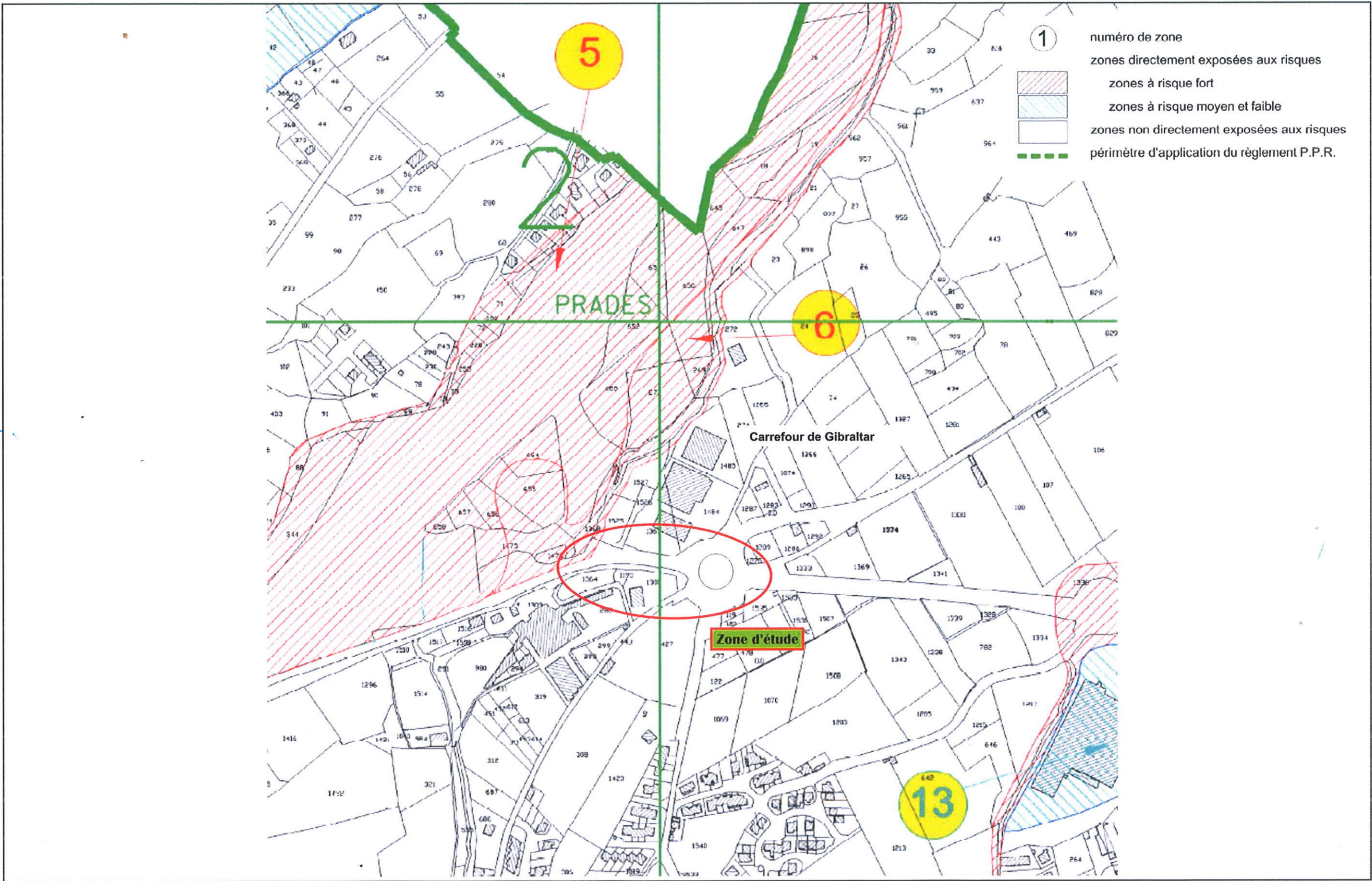

Source : BDOrtho

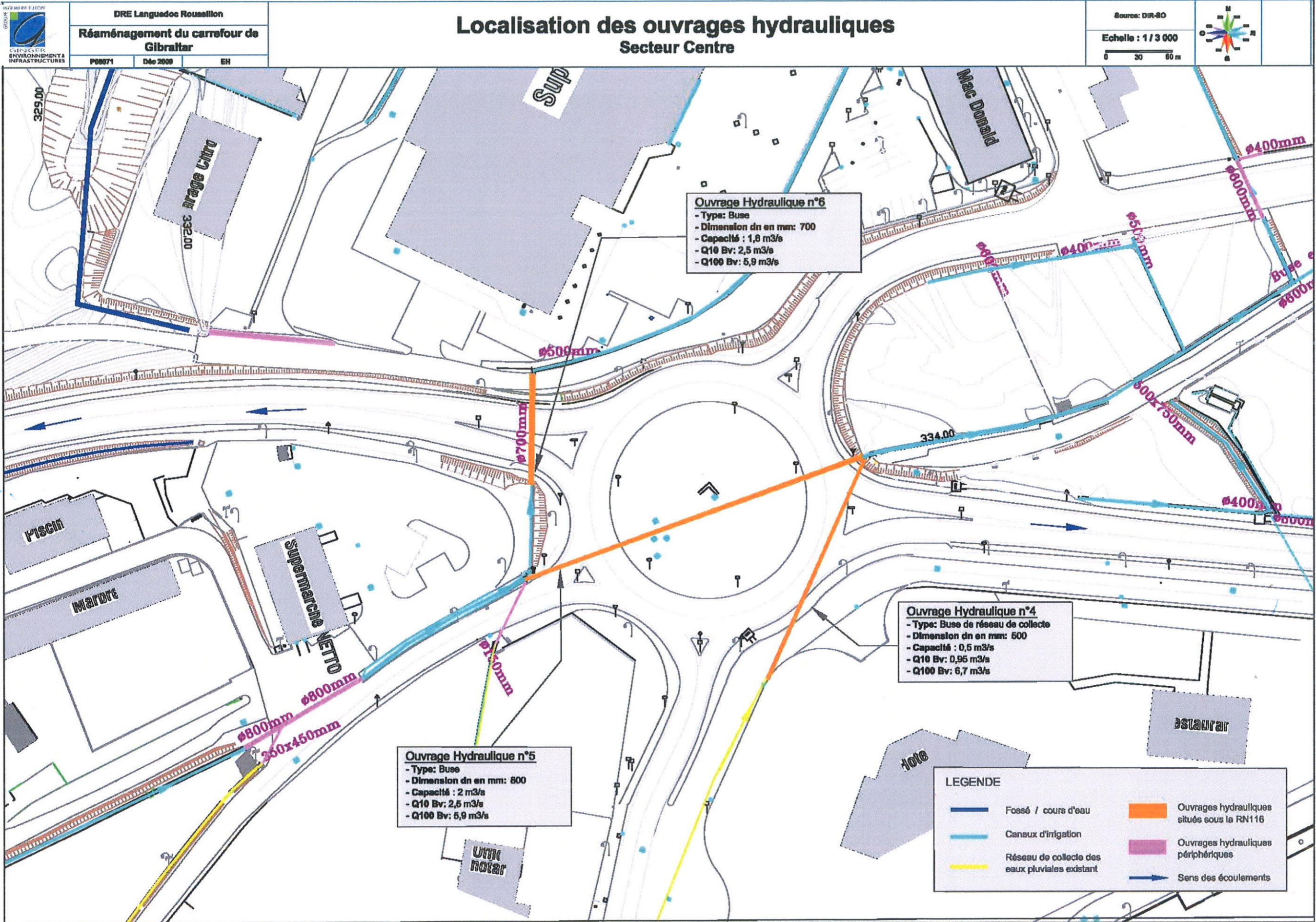



INGENIERIE EUROPE
DRE Languedoc Roussillon
RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE GIBRALTAR
P 08 071 11-2011 Etude d'impact

Zones inondables / PPR communal

Source :
DDAF66; RTM
Echelle : 1 / 4 000
0 40 80 m





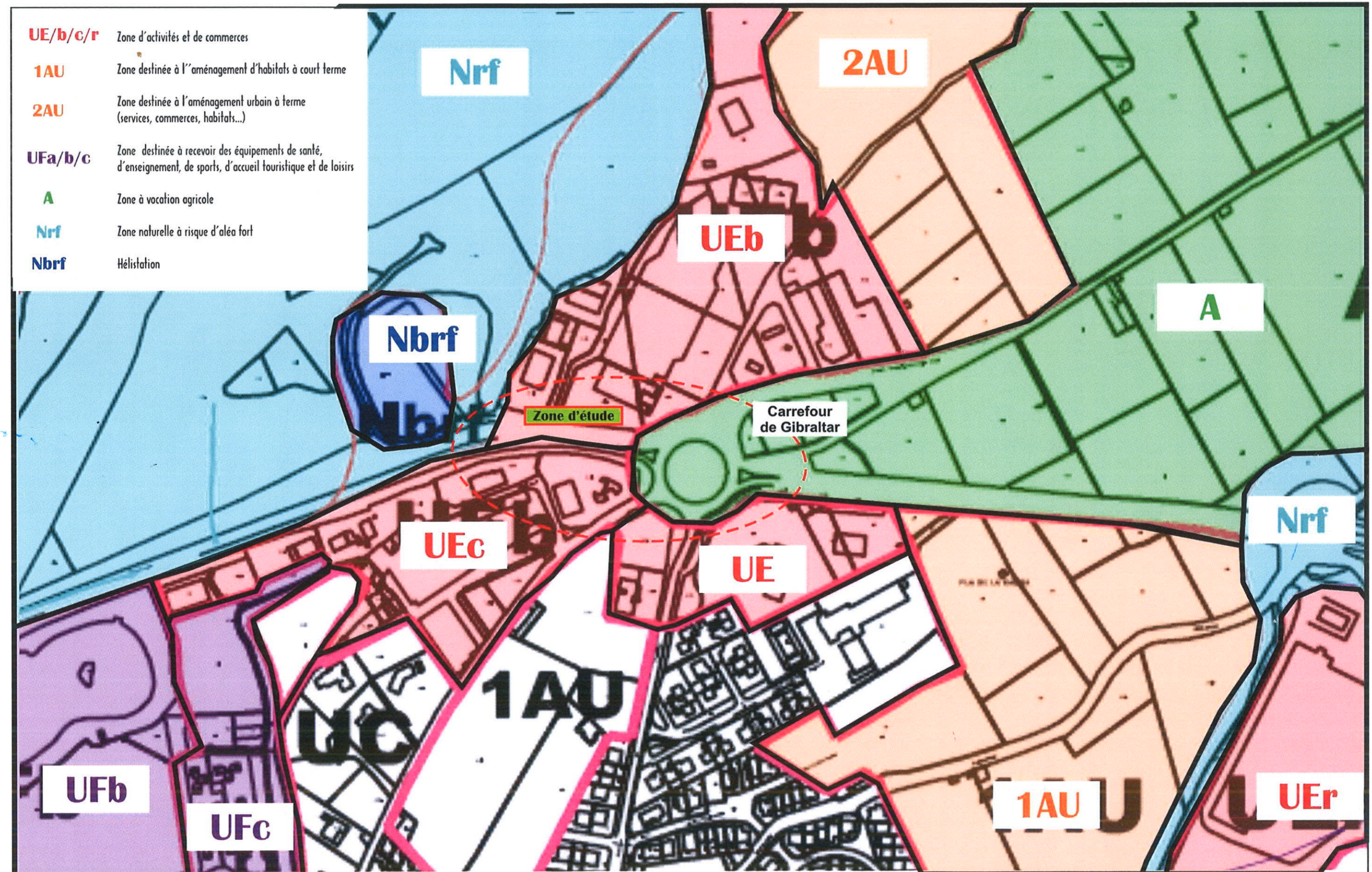
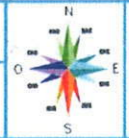
	DRE Languedoc Roussillon		
	Réaménagement du carrefour de Gibraltar		
	P 08 071	11-2011	Etude d'impact

Zonage du PLU

Source :
Mairie de Prades

Echelle : 1 / 5 000

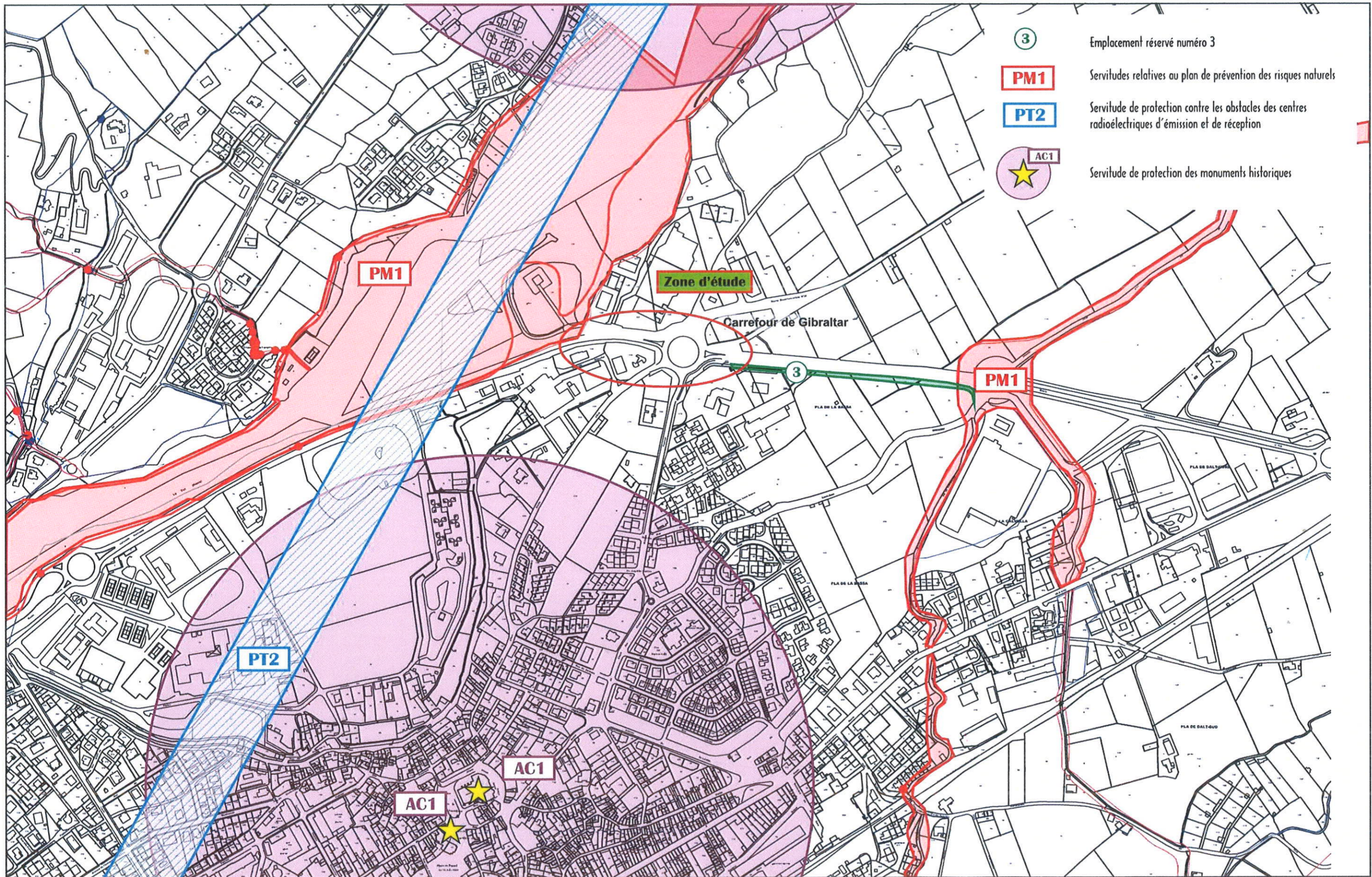
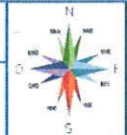
0 50 100 m



INGENIERIE EUROPE
DRE Languedoc Roussillon
RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE GIBRALTAR
P 08 071 11-2011 Etude d'impact

Emplacements réservés et servitudes d'utilité publique

Source :
Mairie de Prades
Echelle : 1 / 5 000
0 50 100 m



- ③ Emplacement réservé numéro 3
- PM1 Servitudes relatives au plan de prévention des risques naturels
- PT2 Servitude de protection contre les obstacles des centres radioélectriques d'émission et de réception
- AC1 Servitude de protection des monuments historiques