

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs poursuivis par l'Etat pour l'itinéraire Ille/Têt-Prades sont les suivants:

- améliorer la sécurité routière de l'itinéraire: augmenter et sécuriser les secteurs de dépassement possible, sécuriser les accès à la RN116 (carrefours et accès directs);
- diminuer les nuisances pour les usagers de l'infrastructure: optimiser et fiabiliser les temps de parcours;
- diminuer les nuisances pour les riverains de l'infrastructure: traiter les nuisances acoustiques si besoin;
- mettre l'infrastructure aux normes environnementales: créer et/ou compléter le système d'assainissement pluvial en fonction de la vulnérabilité du site.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

- > PN de Bouleternère: création d'une déviation provisoire de la RN avec passage à niveau provisoire en zone agricole ; création de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée (phase de remblaiements importants) et des contre-allées à usage agricole; démolition de la déviation provisoire et restitution à l'agriculture ; végétalisation des remblais.
 - > Modification des créneaux de dépassement entre Rodès et Marquixanes: terrassements limités (environ 3 fois 400m linéaires pour l'amélioration du réseau d'assainissement pluvial et la sécurisation des accotements) car la majorité des travaux se fait sur l'emprise routière actuelle, création du réseau d'assainissement pluvial et bassins.
 - > Dénivellation du carrefour d'El Moli: déblais pour la création du passage inférieur du carrefour d'El Moli et des voies de raccordement, création d'un passage en béton sous la RN en éléments préfabriqués pour limiter le temps de perturbation de la circulation sur la RN116 (travaux par demi-chaussée).
 - > Dénivellation du carrefour avec RD13E: construction de l'ouvrage de franchissement au-dessus de la RN avec maintien de la circulation sur RN (adaptation des techniques de construction pour ne pas entamer le gabarit sur la RN pendant les travaux) ; terrassements réduits car configuration actuelle de la RN en déblais.
 - > Carrefour RD24 (Eus): démolition d'une maison abandonnée, création de la déviation de la RD24 et des voies de desserte, fermeture de l'accès direct depuis la RN116 aux commerces et rabattement de ces accès via le réseau secondaire, réaménagement de la section de RN116 dans son emprise actuelle, création d'un réseau d'assainissement pluvial.
 - > Création de 2 créneaux de dépassement entre Marquixanes et Prades: élargissement de 4 OH pour une voie de circulation supplémentaire, élargissement de la plate-forme routière par remblais côté nord de la RN sur 4 m environ, reprise de la bande de roulement de la RN, création des voies de desserte.
- Les travaux seront entrepris dès la maîtrise foncière assurée.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les aménagements sur place de la RN116 permettent :

- de sécuriser les carrefours existants avec les routes départementales/communales;
- de sécuriser les créneaux de dépassement existants;
- de créer deux nouveaux créneaux de dépassement entre Marquixanes et Prades afin d'augmenter l'offre en dépassement sécurisé et ainsi fiabiliser les temps de parcours;
- de limiter les accès directs existants sur l'itinéraire (création de contre-allées et chemins agricoles) ce qui permet d'améliorer la fluidité du trafic et la sécurité routière en déportant du trafic local hors de la RN (engins agricoles notamment);
- de créer un assainissement routier sur l'ensemble des sections ré-aménagées et ainsi empêcher le transfert des polluants issus du ruissellement de la chaussée vers les eaux d'irrigation agricole et les nappes souterraines;
- de créer un dispositif de retenue des pollutions accidentelles au droit du périmètre de captage AEP du forage de St Pierre à Rodès et aux abords des cours d'eau;
- de traiter, si besoin, les nuisances sonores par isolation de façades (habitat isolé).

Les aménagements n'ont pas d'incidence sur le niveau de trafic.

4.4 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 environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Il sera nécessaire de recourir à la déclaration d'utilité publique (code de l'expropriation) pour assurer la maîtrise foncière dès lors que des emprises hors RN sont nécessaires.

Le projet sera soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (L214-1 à 6 du code de l'environnement) car le projet prévoit des remblais en zone d'expansion des crues (Boulès, à Bouleternère) et des rejets dans le milieu naturel. Un dossier d'enquête publique unique (DUP et autorisation environnementale) sera monté.

Permis de démolir pour démolition d'une maison abandonnée au droit du carrefour RN116-RD24.

Permis d'aménager pour modification d'une voirie routière dans le périmètre d'un monument historique.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
> Suppression du passage à niveau de Bouleternère: 700 m de section de RN	> remblais sur 10500m ² environ (1/3 talus routiers, 2/3 agricole)
> Modification de créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça (2880m et 2220m de section de RN) et dénivelation de 2 carrefours (50 et 200m de voies de desserte créées)	> 6000m ² d'emprise sur accotements routiers; déblais/remblais équilibrés
> Création de créneaux de déplacement entre Marquixanes et Prades (1000 et 1950m de section de RN, 1210m de voies de desserte créées) et modification du carrefour RD24 (300m de voies de desserte créées)	> remblais sur 20600m ² environ (2/3 sur talus routiers, 1/3 agricole)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), b) 9°a),b),c),d), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 0 2 ° 3 5 ' 0 8 " 87E Lat. 4 2 ° 3 9 ' 2 2 " 8N

Point d'arrivée :

Long. 0 2 ° 2 6 ' 2 0 " 03E Lat. 4 2 ° 3 7 ' 2 1 " 45N

Communes traversées :

Bouleternère, Rodès, Vinça, Marquixanes, Eus, Prades

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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 évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

L'aménagement de la RN116 à 2x2 voies en section neuve du tronçon Ille/Têt - Prades a été déclaré d'utilité publique en 2008; ce projet a depuis été abandonné en raison de l'augmentation conséquente du coût total du projet et du trafic ne justifiant plus une 2x2 voies.

L'aménagement sur place suffit à atteindre les objectifs de sécurisation de l'itinéraire et de fiabilisation des temps de parcours.

Marquixanes, dernière agglomération traversée par la RN, sera déviée par un tracé neuf afin d'atteindre les objectifs d'écoulement du trafic de transit hors agglo; il s'agit d'un projet distinct qui fait l'objet d'une évaluation environnementale (en cours).

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

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) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La RN116 à proximité de Bouleternère constitue la limite nord de la ZNIEFF de type 2 « Massif des Aspres »
En zone de montagne ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Seule la commune de Eus est classée en zone de montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<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 (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique 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"/>	Aucune des communes n'est concernée par un PPBE; en revanche, la RN116 fait l'objet d'une cartographie du bruit de Perpignan à Villefranche de Conflent. 6 bâtiments à usage d'habitation sont situés le long de la RN et sont soumis à des nuisances sonores.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La RN116 intercepte le périmètre de protection de Monuments historiques: - chapelle St Pierre dominant la retenue de Vinça, - 3 monuments historiques classés dans le village de Vinça (Croix de cimetière en pierre du XVI ^e siècle, Croix Noell, Eglise Paroissiale Saint-Julien et Sainte-Baselisse).
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Plusieurs zones humides sont recensées dans la vallée de la Têt mais aucune n'est située à proximité immédiate de la RN116 (inventaires de terrain).

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les six communes traversées sont soumises aux risques suivants : feu de forêt - inondation par une crue à débordement lent de cours d'eau ou par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau - mouvement de terrain : éboulement, chutes de pierres et de blocs ; glissement de terrain - rupture de barrage (barrage de Vinça) - TMD (RN116) Prades: PPRI approuvé le 12/04/2001- la RN116 franchit le ravin de St Jacques et le Lliscou. Bouleternère: PPRI approuvé le 07/02/2012 - la RN116 est en R2 (zone d'expansion des crues du Boulès)
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Deux sites industriels BASIAS (décharge LRO6602362 à Bouleternère, garage LRO6602218 à Vinça, activités toutes deux terminées) sont situés à proximité immédiate de la RN116, mais en dehors des sections objet d'aménagement.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Seule la commune de Bouleternère est concernée par la ZRE des aquifères des alluvions Quaternaires du Roussillon du 9 avril 2010 et la ZRE des aquifères Pliocène du Roussillon du 21 juin 2010.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La RN116 n'intercepte pas de périmètres de captage AEP. Toutefois, le forage St Pierre, sur la commune de Rodès, en aval immédiat de la RN116 (à 260m) bénéficie d'un périmètre de protection rapproché qui vient jusqu'en bordure de RN116. Le puits du Moulin, qui dessert uniquement le hameau du Moulin (2 habitations), est implanté à 250 m en contrebas de la RN 116 actuelle (pas de périmètre de protection).
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La RN116 traverse le site inscrit du centre ancien de Marquixanes; toutefois, cette section ne fait pas l'objet d'aménagements dans le cadre de ce projet. L'agglomération du village d'Eus (site inscrit) domine la vallée et donc la RN116 (co-visibilité).
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un site de la ZSC FR9102010 "sites à chiroptères des Pyrénées Orientales" est situé à proximité du périmètre d'étude sur la commune de Rodès (500 mètres de la RN 116); la ZSC Fenouillèdes est située à 1,5km de la RN116.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site classé le plus proche est à plus de 1km à vol d'oiseau de la RN116. La section étudiée de RN116 se trouve dans le "Grand Site de France du Massif du Canigò".

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier, les besoins en eau seront limités à l'utilisation de bétons pour la construction de murs de soutènements et des équipements de la voirie (carrefours reconfigurés). Il ne donneront pas lieu à des prélèvements sur place.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les masses d'eau superficielles sont vulnérables aux pollutions de surface. Aujourd'hui, seules certaines sections de RN disposent d'assainissement pluvial. Le projet prévoit la création d'un réseau séparatif d'assainissement pluvial (fossés enherbés) sur les sections reprises. Cela va considérablement améliorer la situation vis-à-vis des échanges vers la nappe. Au droit du périmètre de captage AEP St Pierre, les fossés enherbés seront étanchéifiés et un dispositif de retenue des pollutions accidentelles sera créé. Entre Prades et Marquixanes, un dispositif de rétention, avec retenue des pollutions accidentelles, sera créé. Le projet sur la ressource en eau est positif.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sections nécessitant des déblais sont limitées à la reconfiguration du carrefour El Moli. On utilise la topographie actuelle de la RN116 (en remblais) pour creuser un passage inférieur pour la desserte locale. Dans la mesure du possible, les matériaux seront réutilisés sur place pour les aménagements en nécessitant.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Deux sections nécessitent un apport conséquent en matériaux: suppression du passage à niveau de Bouleternère par un passage supérieur de la RN116 et élargissement de 4m de la plate-forme routière pour la création de 2 créneaux de dépasement (entre Prades et Marquixanes). Il sera fait appel aux carrières les plus proches. La dénivellation en passage supérieur du carrefour avec la RD13E utilise la topographie locale (RN116 en déblai à cet endroit).
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les emprises routières nouvelles concernent des secteurs à faible enjeu écologique: milieu agricole et talus routiers. Seront détruites des friches herbacées et haies de bordure de RN. Les secteurs à enjeux écologiques sont évités: alignement de platanes en entrée de Prades (favorables aux chauves souris), talus vers Rodès (lézard ocellé). L'élargissement de 4 OH (environ 4m) se fait sur des cours d'eau support de la trame bleue et potentiellement habitat de la loutre. Le détail des travaux sur les OH sera documenté dans le dossier loi sur l'eau et la sensibilité environnementale approfondie avec l'objectif du maintien du corridor.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est en dehors de tout site N2000. Toutefois, étant soumis à la loi sur l'eau, le projet fera l'objet d'une évaluation simplifiée des incidences au titre de N2000.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements sont réalisés sur des communes membres du "Grand Site de France du Massif du Canigò". Toutefois, les aménagements étant réduits et en grande majorité dans les emprises routières actuelles, ceux-ci n'auront que peu d'incidence sur la qualité des paysages à l'échelle du massif du Canigou.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'effet d'emprise final des aménagements porte sur 14000m ² environ de surfaces agricoles (surtout arboriculture et terres labourables) et 23000m ² de talus routiers/friches/haies, regroupées sur 3 sections routières: passage à niveau de Bouleternère et 2 créneaux entre Marquixanes et Prades. Pendant la phase travaux, des emprises temporaires sur terres agricoles seront nécessaires pour dévier la circulation pendant la construction de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée. Une fois les travaux achevés, les emprises seront restituées à l'agriculture.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La RN116 est un axe de transit qui accueille du transport de matières dangereuses (TMD). Les travaux de modernisation de l'itinéraire visent à améliorer la sécurité routière et sont donc favorables à la diminution du risque "TMD".
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A Bouleternère, Eus et Prades, des remblais sont localisés en zone d'expansion des crues du Boulès, du Lliscou et du ravin de St Jacques. Les études de détail permettront d'affiner l'emprise de ces remblais et de préciser leurs effets vis-à-vis de la zone d'expansion des crues. L'objectif à atteindre est le maintien du bon écoulement des eaux sans aggravation du risque inondation.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'amélioration des conditions de circulation et de sécurité routière n'est pas de nature à augmenter le trafic sur la RN116. Pour mémoire, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) en 2015 est de l'ordre de 15000 véh/j, en stagnation depuis 2004. Durant la période estivale, les TMJ sont de l'ordre de 18800 véh/j avec des pointes jusqu'à 22500 véh/j. Ces pointes sont néanmoins en baisse par rapport à 2001.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Les aménagements modifiant la géométrie de la voie ou les vitesses pratiquées peuvent entraîner l'augmentation des nuisances sonores: la création et la modification de créneaux de dépassement, la création d'un passage supérieur au-dessus de la voie ferrée. Quelques habitations isolées sont concernées. Une étude acoustique est en cours afin de déterminer l'ambiance sonore actuelle et future, et de dimensionner, si besoin, les protections nécessaires.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, les engins de chantier peuvent générer des nuisances olfactives liées au fonctionnement des moteurs.</p> <p>En phase d'exploitation, les nuisances seront similaires à l'existant, le trafic global n'étant pas appelé à augmenter du fait du projet.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, les engins de chantier et le terrassement seront sources de vibrations.</p> <p>En phase d'exploitation, le niveau global de vibrations sera voisin de l'état actuel.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le chantier sera réalisé de jour et n'engendrera pas de pollution lumineuse.</p> <p>En phase exploitation, les carrefours étant situés hors agglomération n'ont pas vocation à être éclairés (comme c'est le cas actuellement).</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les engins de travaux émettront des polluants s'ajoutant à ceux du trafic automobile. L'utilisation de matériels aux normes sera imposée lors de la consultation des entreprises.</p> <p>En phase exploitation, le trafic reste inchangé mais les vitesses augmentent sur les nouveaux créneaux de dépassement; par conséquent, la pollution atmosphérique due au trafic restera équivalente aux valeurs actuelles (l'amélioration du parc automobile ne compensant pas l'augmentation des vitesses).</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Aujourd'hui, la RN116 ne dispose de dispositif d'assainissement pluvial que sur de courtes sections discontinues; sur plusieurs sections, les eaux de ruissellement de la chaussée rejoignent le réseau d'irrigation agricole.</p> <p>L'aménagement prévoit la création d'un réseau séparatif d'assainissement pluvial complété de bassins de rétention à débit de fuite contrôlé. Au droit du périmètre de captage AEP St Pierre, les fossés enherbés seront étanchéifiés et un dispositif de retenue des pollutions accidentelles est créé. Les rejets se feront, après traitement, dans le milieu naturel. L'incidence sur la ressource en</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Aujourd'hui, la RN116 ne dispose de dispositif d'assainissement pluvial que sur de courtes sections discontinues; sur plusieurs sections, les eaux de ruissellement de la chaussée rejoignent le réseau d'irrigation agricole.</p> <p>L'aménagement prévoit la création d'un réseau séparatif d'assainissement pluvial complété de bassins de rétention à débit de fuite contrôlé et/ou de dispositif de retenue des pollutions accidentelles. Les eaux de ruissellement seront traitées avant rejet dans le milieu naturel. L'incidence sur la ressource en eau est positive.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>La phase travaux engendrera quelques déchets: déblais qui seront valorisés sur place ou évacués en décharge contrôlée, matériaux inertes issus de la démolition du bâti au droit de la RD24, déchets verts du fait de l'abattage d'arbres. Les enrobés scarifiés feront l'objet d'une analyse conformément à la réglementation (recherche d'amiante et HAP).</p>

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"/>	Les travaux au droit du MH de la chapelle St Pierre sont limités à la création de l'assainissement routier et la sécurisation des accotements routiers, sur l'emprise de la plate-forme routière: il n'y a donc pas d'impact de l'aménagement sur le MH et ses abords. Idem vis-à-vis des MH de Vinça. A l'échelle du Grand Site de France du Massif du Canigò, les aménagements sont trop réduits (dans l'emprise routière) pour être perceptibles. Tous les remblais seront enherbés et/ou plantés.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3 sections engendrent un effet d'emprise sur l'agriculture de 14000m ² : PN de Bouleternère, création des 2 créneaux de dépassement entre Marquixanes et Prades. De nombreux accès directs sur la RN sont supprimés. Les accès aux habitations, commerces et les cheminements agricoles sont rétablis par des contre-allées. Cela peut allonger les cheminements mais améliore la sécurité routière. Les réseaux d'irrigation agricole sont déplacés et rétablis; en outre ils sont séparés des eaux de ruissellement de la chaussée (moins de pollutions). Enfin, les bermes seront enherbées.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Projets connus à proximité et principaux impacts:

- > Parc photovoltaïque à Marquixanes (colline de Bartou) - effet d'emprise sur prairies pâturées, impact paysager.
- > Recharge artificielle de la nappe souterraine par infiltration d'eau dans le Boulès, en aval d'Ille/Têt - effets sur les eaux souterraines.
- > Travaux de réinjection de matériaux de la retenue de Vinça dans la Têt, projet de micro centrale sur le Canal de Corbère à Rodès - effets sur la Têt.

Principaux impacts environnementaux de l'aménagement de la RN116 :

- > impacts négatifs: artificialisation et emprise sur talus routiers et terres labourables, élargissement d'OH sur des cours d'eau support de la trame bleue, modification de zones d'expansion des crues.
- > impacts positifs: amélioration de l'assainissement routier, traitement des nuisances sonores.

Pour chaque impact, l'objectif à atteindre est le maintien des fonctionnalités actuelles voire leur amélioration (traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel, rétablissement des zones de crues...).

Les impacts ne sont pas cumulés sur les mêmes enjeux environnementaux; il n'y a pas d'effet cumulé, sauf en phase travaux si les travaux ont lieu simultanément.

D'un point de vue routier, les aménagements prévus sur la RN116 entre Perpignan et Bourg Madame se cumulent pour assurer le désenclavement de ce territoire dans de bonnes conditions de sécurité routière.

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 :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Mesures d'évitement:

- > abandon du projet initial à 2x2 voies en tracé neuf et choix d'une solution d'aménagement sur place moins consommatrice de foncier et avec moins d'effets environnementaux
- > évitement des secteurs à enjeux écologiques (alignement de platanes, talus favorables au lézard ocellé)

Mesures de réduction:

- > création d'un système d'assainissement routier avec bassins de rétention
- > étanchéification des fossés enherbés au droit du captage AEP et création d'un dispositif de stockage en cas de pollution accidentelle
- > inspections préalables et programmation des travaux en fonction de l'écologie des espèces à enjeux (ex: élargissement des OH: enjeu loutre; maison abandonnée: enjeu chiroptère), limitation des emprises du chantier dans ces secteurs à enjeux, maintien voire amélioration de la fonctionnalité écologique des OH allongés
- > si nuisances sonores, protections acoustiques (à définir par étude acoustique)

Mesures compensatoires:

- > rétablissement des cheminements agricoles et des accès aux habitations

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet d'aménagement de la RN116 induit peu d'effets environnementaux car la majeure partie des aménagements se fait sur l'emprise routière. Les enjeux principaux portent sur les eaux: imperméabilisation supplémentaire, assainissement routier, remblais en zone d'expansion des crues (Boulès, ravin de St Jacques, Lliscou), captage AEP, élargissements d'OH et maintien des fonctionnalités écologiques. Les travaux seront soumis au régime de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau: les études de détail à entreprendre vont permettre de dimensionner les ouvrages nécessaires et de définir précisément les mesures à mettre en œuvre (notamment vis-à-vis de la loutre si besoin et des zones de crue).

Par conséquent, ce projet doit être dispensé d'évaluation environnementale sachant qu'un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau devra être produit et que celui-ci apportera des réponses aux enjeux soulevés.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : 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 ;	<input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

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

L'annexe 8.1-2 présente l'ensemble des documents demandés: pour chaque opération d'aménagement, sont présentés une cartographie des principaux enjeux environnementaux, des photographies, un plan détaillé des aménagements prévus et un tableau récapitulatif des effets et mesures prises.

L'annexe 8.1-3 est le plan global des opérations d'aménagement.

Les études environnementales de la phase étude d'opportunité de l'itinéraire sont jointes afin de compléter la présentation de l'état initial de l'environnement sur la section Ille-sur-Têt - Prades.

9. Engagement et signature

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

Fait à

Montpellier

le,

14/06/19

Signature


Le Directeur Adjoint des Transports

Christophe GAMET