



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

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



N° 14734*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :
11/04/2023

Dossier complet le :
11/04/2023

N° d'enregistrement :
F-076-23-C-0071

1. Intitulé du projet

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

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

RCS / SIRET

Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(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 catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

4.2 Objectifs du projet

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

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).

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)

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), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

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

Point d'arrivée :

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

Communes traversées :

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 ?

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 de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

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 type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 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 type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

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 ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	
	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 type="checkbox"/>	

	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 type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

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 :

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) :

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.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		<input type="checkbox"/>
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input 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 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 type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 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 type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 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

9. Engagement et signature

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

Fait à

le,

Signature

François
GHIONE
francois.ghione

Signature numérique de
François GHIONE
francois.ghione
Date : 2023.04.07 10:22:52
+02'00'

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus



DREAL Occitanie

Direction des Transports

Division Maîtrise d'ouvrage de Montpellier

RN116



De la plaine à la montagne

**Aménagement de la traversée de Ria-Sirach
Département des Pyrénées Orientales**

Annexe 8-2 du formulaire d'examen au cas par cas



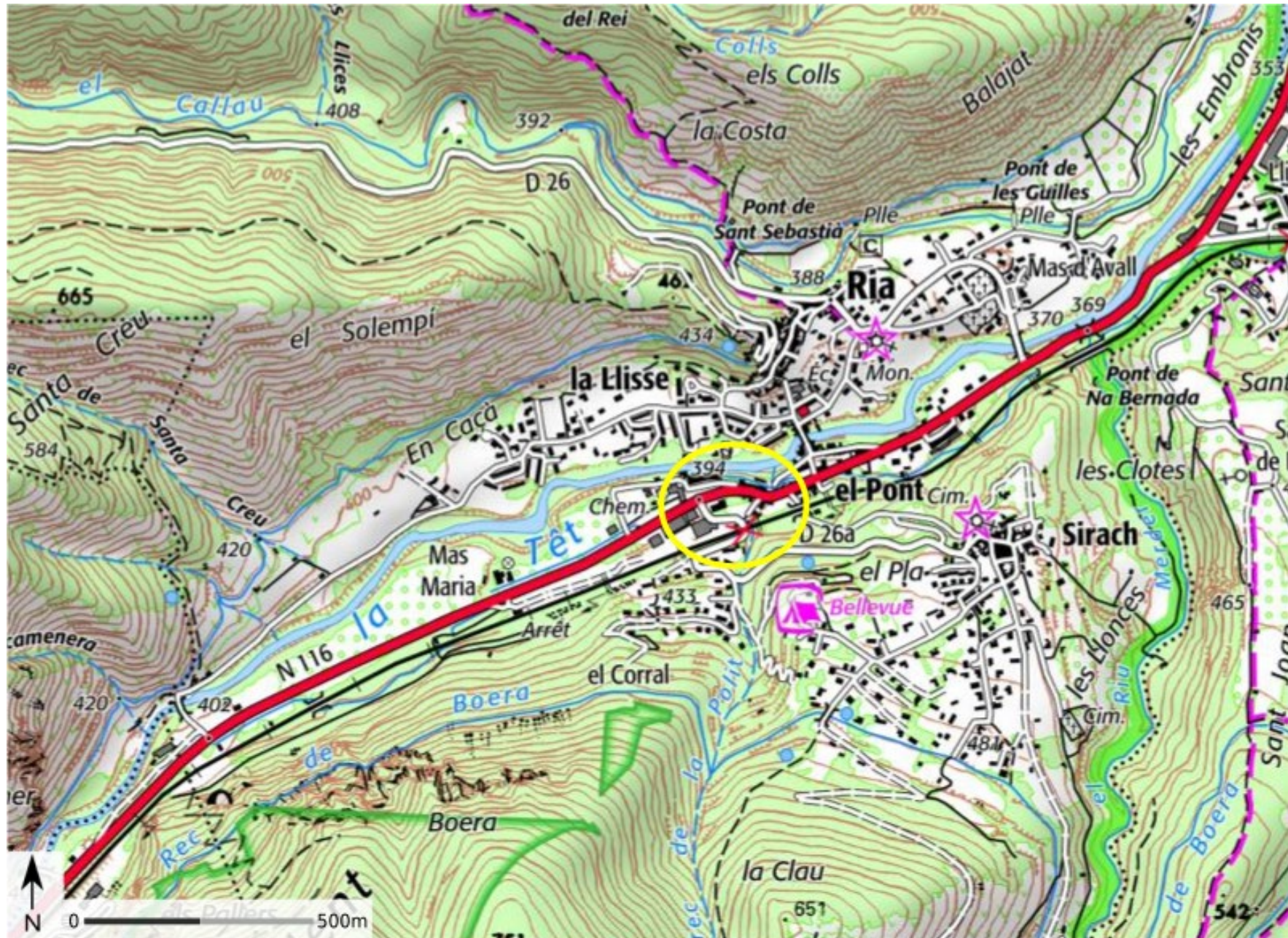
Avril 2023

Table des matières

1	Plan de situation.....	3
2	Photographies du site.....	5
3	Le projet.....	9
4	Les bâtiments devant être démolis	10
5	Sites Natura 2000 les plus proches.....	11
6	Principales conclusions de l'étude environnementale.....	12

1 Plan de situation





2 Photographies du site





Habitations le long de la RN116 (devant être démolies)



Habitations le long de la RN116 (rue eu U)



Carrefour en T RN116-Chemin des Tuileries



Habitations le long de la RN116 (en sortie du centre-ville)

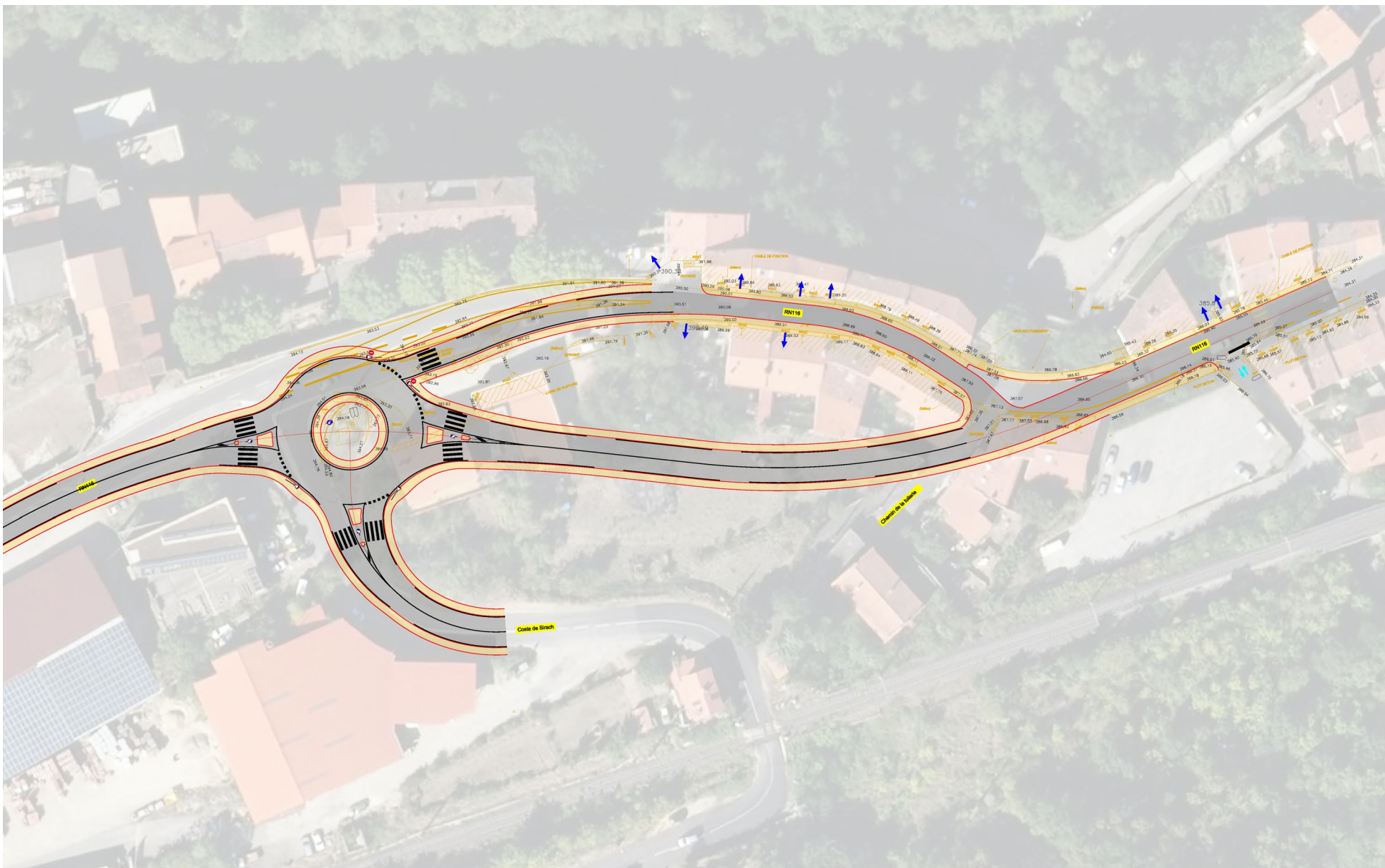


Terrain agricole, emprise du projet de barreau neuf

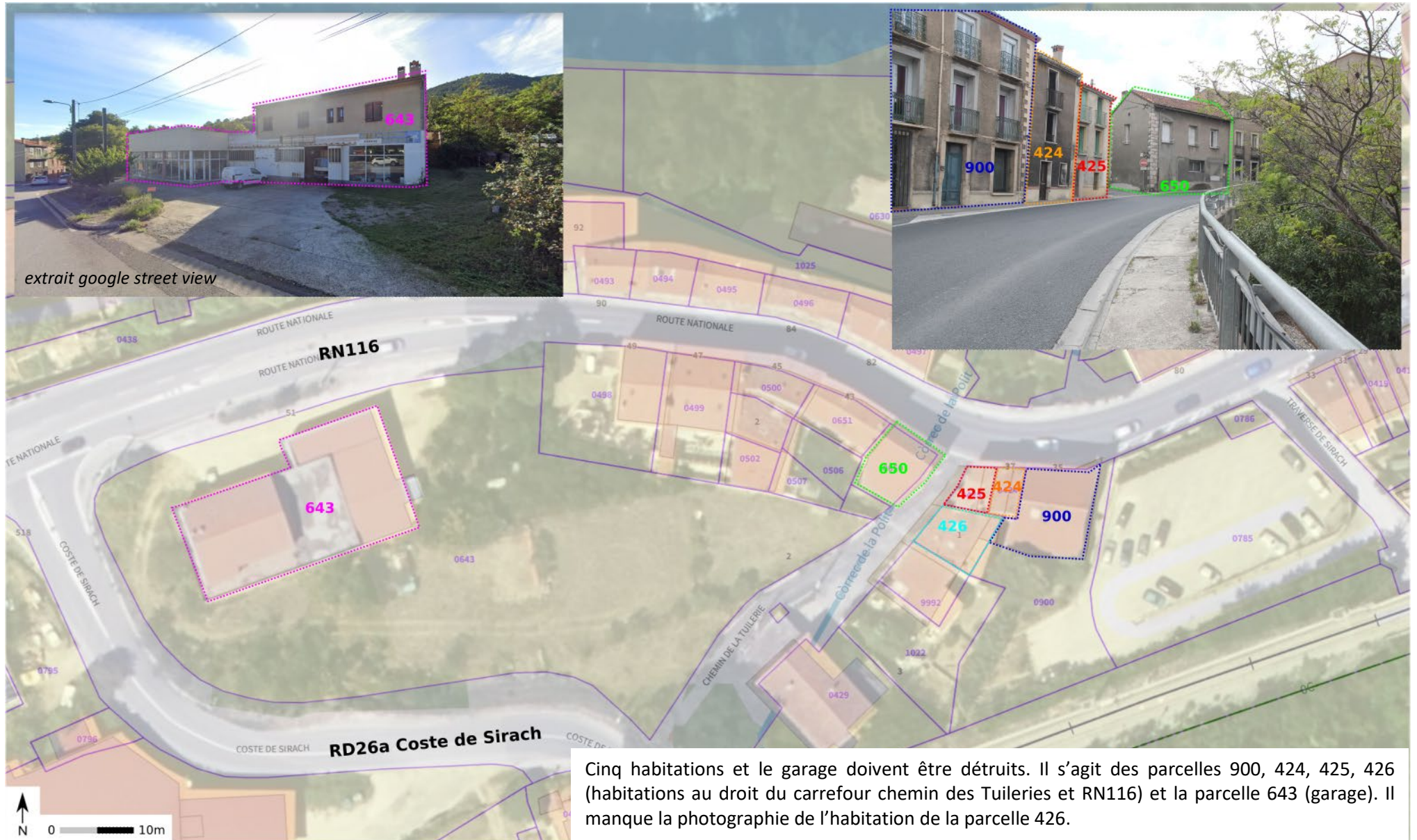
9



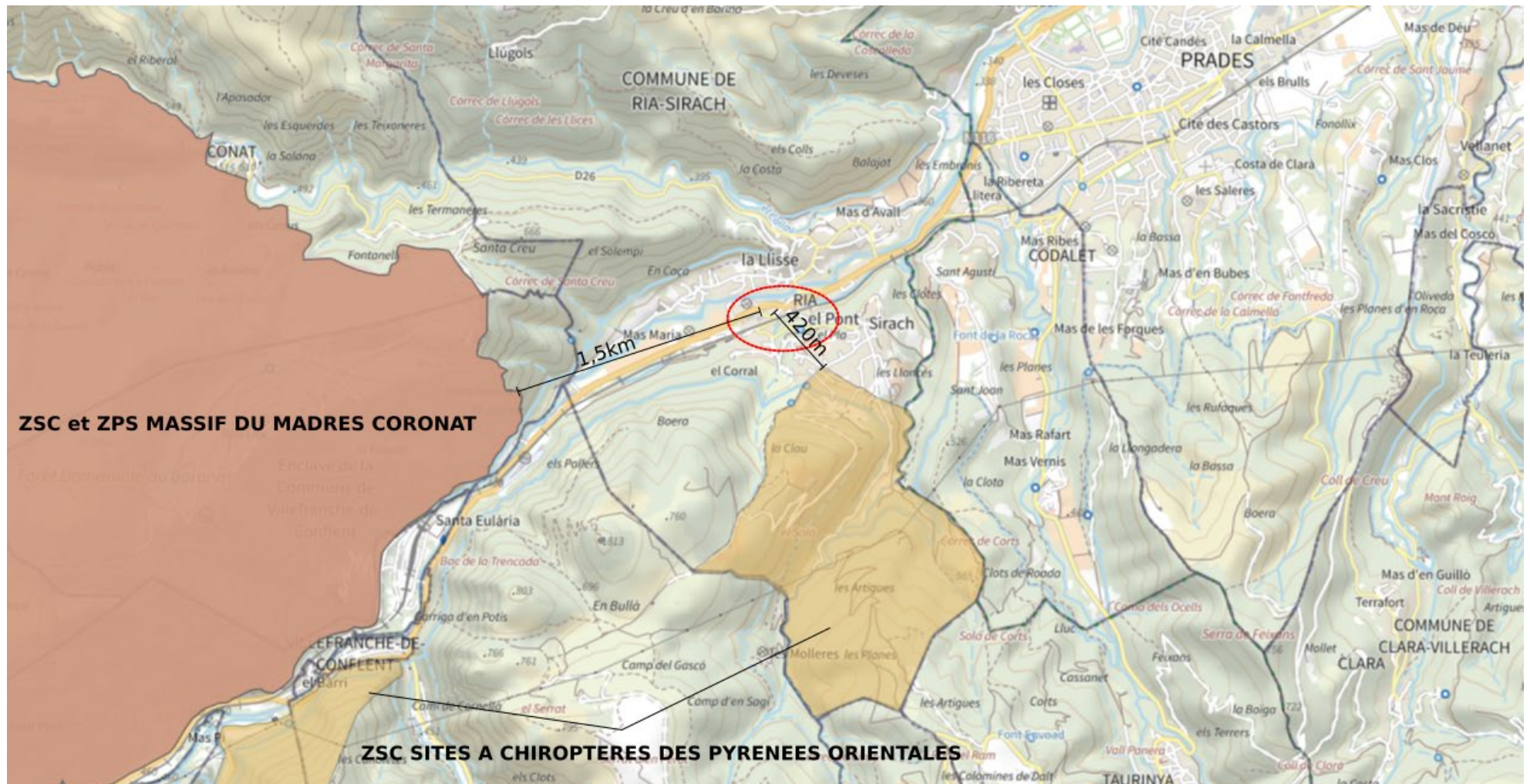
3 Le projet



4 Les bâtiments devant être démolis

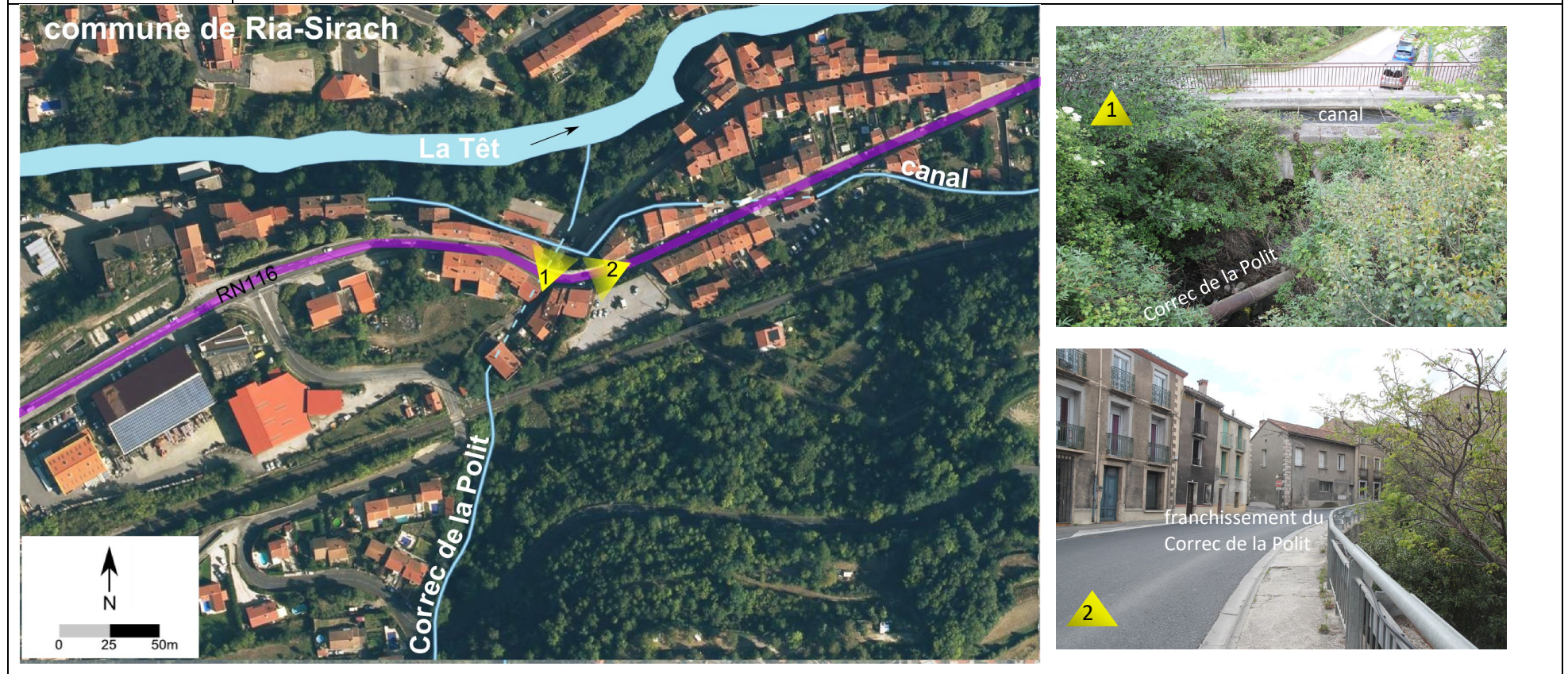


5 Sites Natura 2000 les plus proches

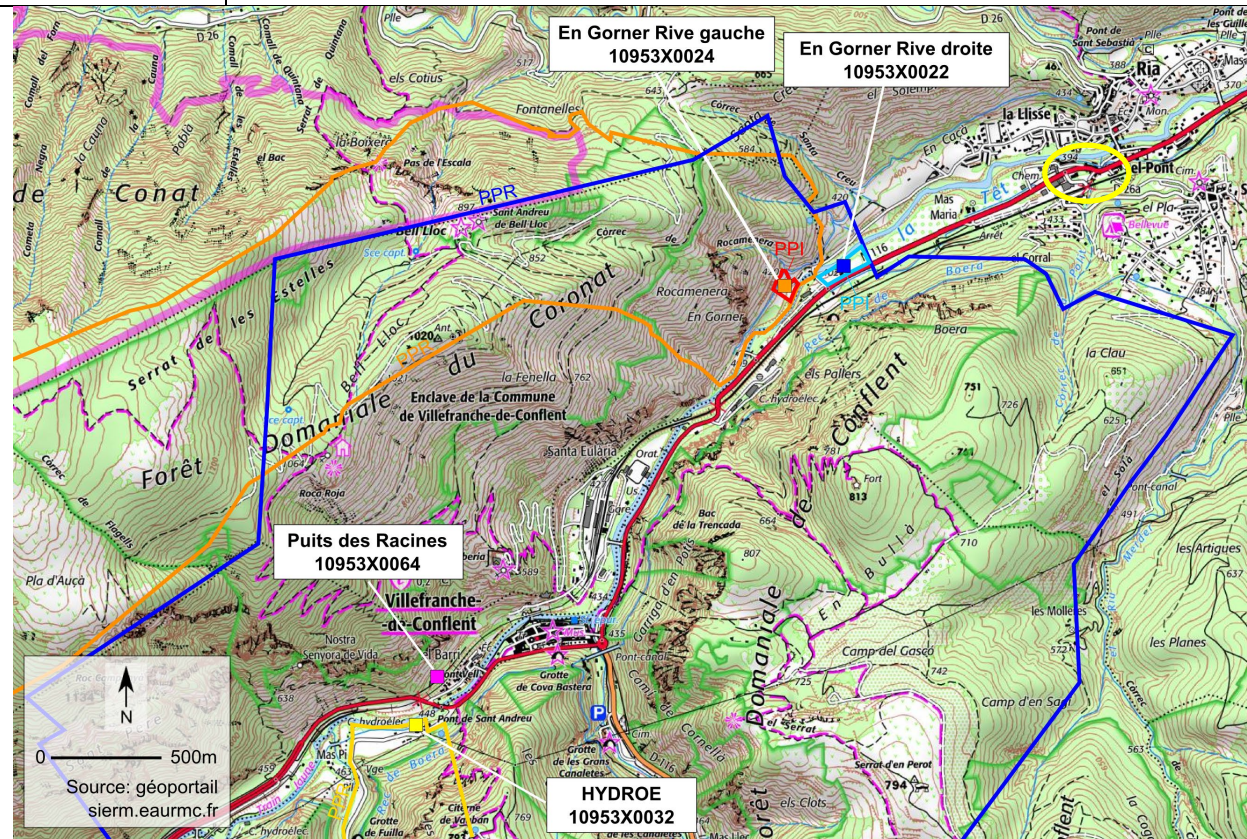


6 Principales conclusions de l'étude environnementale

Thèmes	Principaux enjeux, impacts et mesures
Eaux superficielles	<p>Franchissement du Correc de la Polit, affluent rive droite de la Têt. Toutefois, au droit de la zone d'étude, ce cours d'eau est canalisé en souterrain (sous le chemin des Tuileries) et est aérien en aval de la RN116.</p> <p>➔ Les eaux pluviales lessivant la chaussée seront récupérées dans un système d'assainissement pluvial routier et traitées de manière rustique avant rejet dans le milieu naturel. La création d'un réseau d'assainissement pluvial améliore ainsi la gestion du risque de pollution des eaux superficielles.</p>



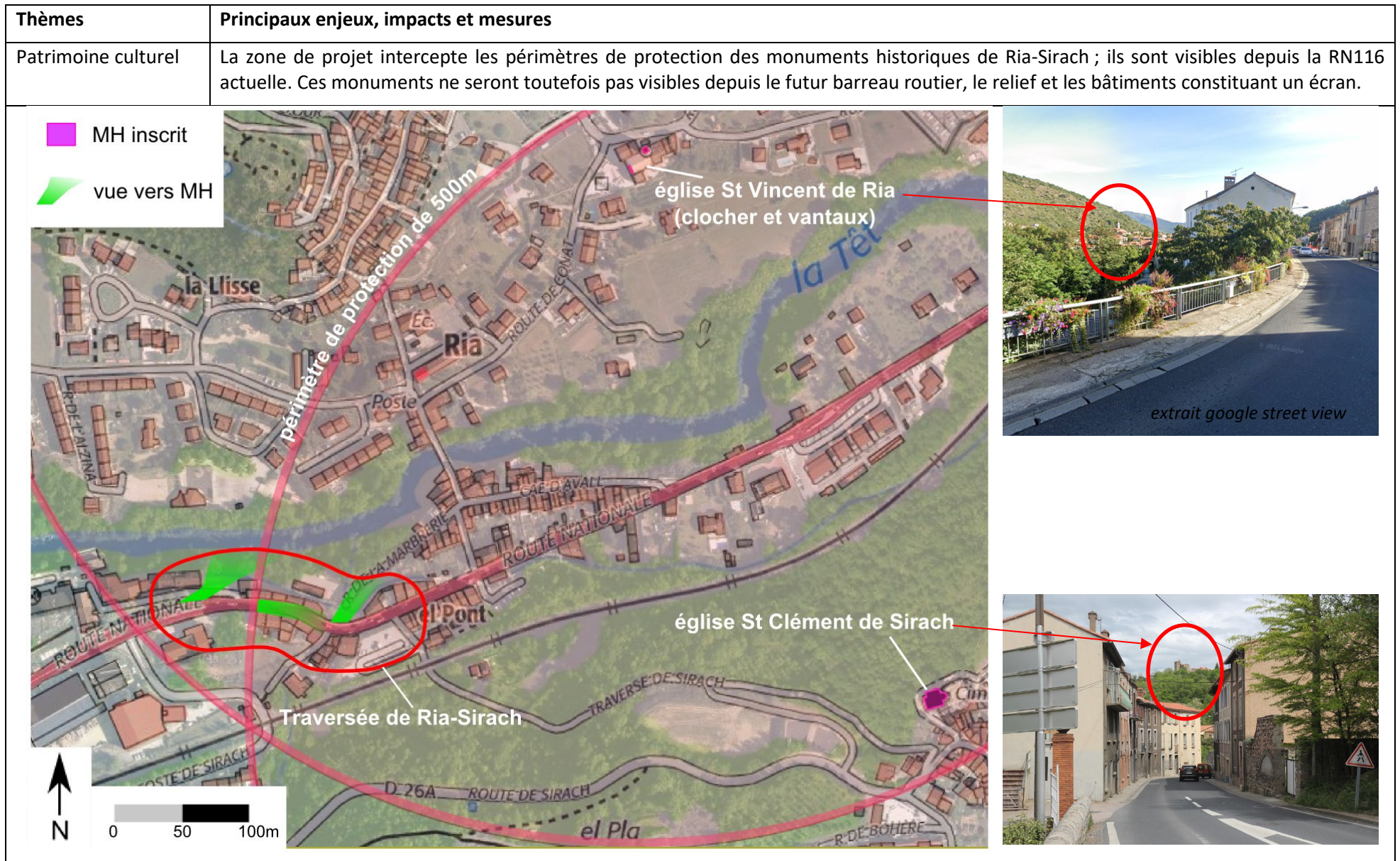
Thèmes	Principaux enjeux, impacts et mesures
Eaux souterraines	<p>La zone de projet est au-dessus de la masse d'eau souterraine superficielle : les Calcaires primaires du Synclinal de Villefranche et Fontrabieuse (FRDG126). Cette masse d'eau est à dominante sédimentaire et les écoulements sont de type karstique en nappe libre. La zone non saturée peut être très épaisse en raison de l'importance du relief mais elle ne bénéficie d'aucune protection superficielle : cette masse d'eau est donc très vulnérable.</p> <p>Le projet est en dehors de tout périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable (captages en amont de Ria-Sirach).</p> <p>➔ L'aménagement ne modifie pas la situation actuelle et n'aggrave pas le risque de pollution des eaux souterraines.</p>



Thèmes	Principaux enjeux, impacts et mesures
Risques naturels	Projet en dehors de tout secteur à risque et notamment en dehors de la zone d'expansion des crues de la Têt.
Milieu naturel	<p>Les habitats naturels sont majoritairement de faible intérêt et composés d'habitats très rudéralisés.</p> <p>Vis-à-vis de la faune, les jardins de Ria-Sirach pourraient être fréquentés par des moineaux domestiques et rougequeue noirs, les tarentes de Maurétanie et ponctuellement le lézard catalan ou des murailles, tous communs et d'enjeu faible ; les combles par des chauves-souris.</p> <p>Des inventaires printaniers vont permettre de qualifier le niveau d'enjeu et préciser, si besoin, les mesures d'évitement et de réduction des impacts.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Visite des bâtiments à démolir par un chiroptérologue (mesures ERC à définir en cas de présence avérée de chauves-souris), ➔ adaptation du calendrier des travaux aux enjeux écologiques (en dehors des périodes de reproduction/hibernation de la faune).
Urbanisme	Secteurs traversés en zonages UA et UE dans le PLU, secteurs déjà ouverts à l'urbanisation : le projet routier offre l'opportunité de réorganiser l'entrée de village dans la tache urbaine existante.
Nuisances	<p>Le trafic routier (trafic en JOB : 10 600 veh./jour) entraîne des nuisances sonores qui font l'objet d'une cartographie stratégique du bruit par les services de l'Etat. Une étude acoustique est en cours. Elle a permis de caractériser l'état initial acoustique (carte ci-après) : les habitations situées de part et d'autre de la RN116, dans la partie étroite de la traversée, sont soumises à une ambiance sonore non modérée (> 70dB(A)), du fait de la proximité de la RN116 et de la forme urbaine de rue en U (réverbération du bruit sur les façades). Les autres bâtiments éloignés de la RN116 sont en ambiance sonore modérée.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Le déport de la RN116 au sud du tracé actuel permet d'améliorer significativement l'ambiance sonore pour 6 habitations à minima. ➔ Lorsque le projet sera calé définitivement sur le fond topographique, une modélisation acoustique sera réalisée afin de déterminer la situation future et la nécessité ou non de prévoir des protections acoustiques (revêtement routier absorbant à privilégier, vitesse limitée à 50km/h, isolation de façade si besoin pour les bâtiments soumis à une augmentation des nuisances sonores malgré les mesures de réduction prises à la source).

Localisation et résultats des mesures acoustiques - Aménagement de la RN116 à Ria-Sirach (66)





Thèmes	Principaux enjeux, impacts et mesures
Paysage	<p>La RN116 est devenue au fil du temps et de l'augmentation du trafic, source de nuisances. Ses rives, enserrées dans les maisons, sont désertées, seuls quelques commerces subsistent mais en dehors de la zone très étroite objet du présent aménagement.</p> <p>→ La modification du tracé va améliorer la situation et permettre une reconquête urbaine du front bâti existant.</p>



PRÉFET
DES PYRÉNÉES-
ORIENTALES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Concertation
préalable
sur le
RÉAMÉNAGEMENT
de la **RN116**
à **RIA-SIRACH**

DU 19 NOVEMBRE
AU 22 DÉCEMBRE 2021

DOSSIER DE
CONCERTATION



RN116 
De la plaine à la montagne

SOMMAIRE

LA CONCERTATION PRÉALABLE

L'objet de la concertation	3
Le cadre réglementaire de la concertation préalable	3
Les modalités de la concertation préalable	4

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET

Un projet qui s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la RN116	4
Pourquoi ce projet ?	5
Le programme du projet	5

DÉTAILS DES VARIANTES

La variante 1A	6
La variante 1B	8
La variante 2	10
La variante 3	12

ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES 14

SUITES À DONNER ET CALENDRIER 16

LA CONCERTATION PRÉALABLE

➤ OBJET DE LA CONCERTATION

Longue d'une centaine de kilomètres, la route nationale 116 relie l'agglomération perpignanaise à Bourg-Madame, près de la frontière franco-espagnole. L'État vise à améliorer les conditions de circulation de cet axe routier qui supporte un trafic à longue distance, tout en assurant le désenclavement des territoires traversés. Il a ainsi établi un programme d'aménagement composé de plusieurs opérations ponctuelles.



Source : fond de carte IGN avec réseau routier

La présente concertation préalable porte sur l'aménagement de cette infrastructure du réseau routier national au niveau de la traversée de la commune de Ria-Sirach. Au travers de la concertation, l'objectif de la DREAL Occitanie est de présenter les études réalisées et les solutions envisagées pour améliorer la sécurité et les conditions de vie des habitants et des usagers.

Le public est consulté pour qu'il exprime son point de vue, ses interrogations ou ses préoccupations sur le projet présenté.

La concertation ne s'arrête pas à une simple information : un réel dialogue est instauré entre les différentes parties.



sources : fond de plan IGN



sources : vue aérienne

Localisation du secteur de la traversée de Ria-Sirach

➤ LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La présente concertation préalable s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues à l'article L103-2 du Code de l'urbanisme.

Le projet est en effet susceptible de modifier de façon substantielle le cadre de vie. La concertation associe, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

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

En tant que maître d'ouvrage de l'opération, l'État pilote cette concertation qui se déroule du 19 novembre au 22 décembre 2021.

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

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

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

En effet, les collectivités territoriales et les élus locaux sont associés au comité de suivi de la RN116. Il est présidé par le préfet des Pyrénées-Orientales. Ce comité permet à chaque membre d'exprimer son opinion ou ses craintes sur les études menées dans le cadre de l'opération.

> LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

POUR S'INFORMER

- Le dossier de concertation déposé en mairie de Ria-Sirach et consultable sur Internet : <http://mtes.fr/156> (mot de passe : Ria2021) ;
- Une exposition sur le projet avec des panneaux d'information en mairie ;
- La présentation du projet en conseil municipal le vendredi 26 novembre à 18h30 en mairie ;
- Une permanence le mardi 30 novembre 2021 de 9h00 à 16h00 en mairie.

POUR S'EXPRIMER

- Par courriel à l'adresse suivante : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr
- En complétant le registre de la concertation mis à votre disposition en mairie ;
- Par courrier postal à l'adresse suivante :
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) - Occitanie
Direction des Transports - à l'attention de M. ASSEMAT - 520, Allée Henri II de Montmorency
CS 69007 - 34064 Montpellier - Cedex 02

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET

> UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UNE DEMARCHE GLOBALE D'AMÉLIORATION DU FONCTIONNEMENT DE LA RN116

L'Etat vise une amélioration continue de l'axe de la RN116. Ainsi, la commission « Mobilité 21 » a jugé qu'il était indispensable de moderniser l'axe, en précisant que les aménagements devront répondre strictement aux besoins et enjeux.

Le 13 février 2015, le secrétaire d'État en charge des transports a demandé au Préfet de la région Languedoc-Roussillon, d'engager « de nouvelles études d'opportunité d'itinéraire de l'axe entre Ille-sur-Têt et Andorre, qui s'attacheront principalement à traiter les enjeux de sécurité et de réduction des nuisances pour les usagers et riverains. ». Celles-ci ont été réalisées et finalisées par le CEREMA en 2017.

En conséquence, le programme d'aménagement de la RN116 se compose de plusieurs opérations ponctuelles et indépendantes, réparties sur deux tronçons :

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

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

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

CINQ OPERATIONS ONT ETE RETENUES DANS CE CADRE :

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



Vue montante sur le virage en « S » de la RN116

LE SAVIEZ-VOUS :

Plus de
5 000 véhicules
traversent
RIA-SIRACH dans
chaque sens
les jours
de semaine !

> POURQUOI CE PROJET ?

Située à quelques kilomètres de Prades, en amont du PR45, la traversée de la commune de Ria-Sirach est dans une zone où la RN116 admet le trafic le plus important de l'itinéraire en amont de Prades. Le diagnostic fait état d'une traversée étroite, avec des croisements difficiles, notamment entre poids lourds.

> LE PROGRAMME DU PROJET

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



Vue d'ensemble de la traversée de la commune

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

Sur la base de ce programme, quatre variantes ont été élaborées. Elles sont l'objet de la présente concertation.



Traversée piétonne

LA VARIANTE 1A

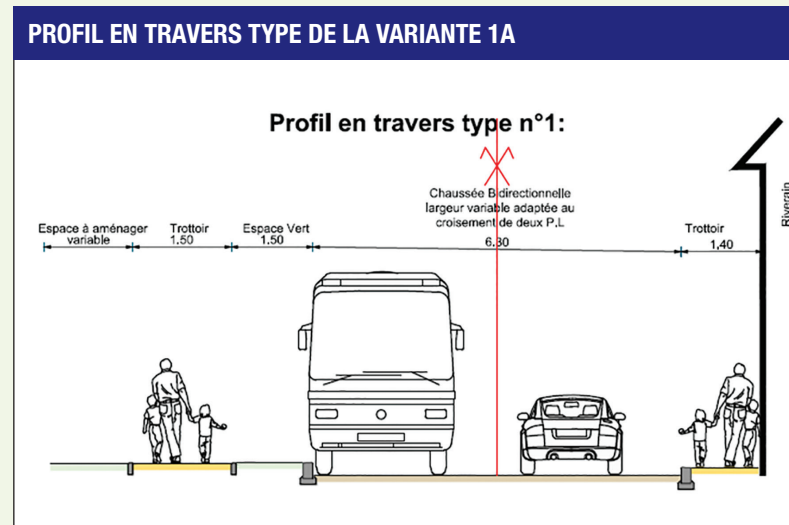
Cette variante prévoit un élargissement de la RN116 côté sud, avec entre autres la démolition du bâti existant.

Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :

- Parcelle 498
- Parcelle 501
- Parcelle 507
- Parcelle 508
- Parcelle 651
- Parcelle 650

L'élargissement de la RN116 se poursuit ensuite au nord, nécessitant un élargissement de l'ouvrage existant. Il faut donc prévoir des travaux de génie civil en reprenant la passerelle en encorbellement.

La démolition du bâti dégage un espace de 820 m² qui pourra être réutilisé.





LA VARIANTE 1B

La variante 1B correspond au même principe que la variante 1A. Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :

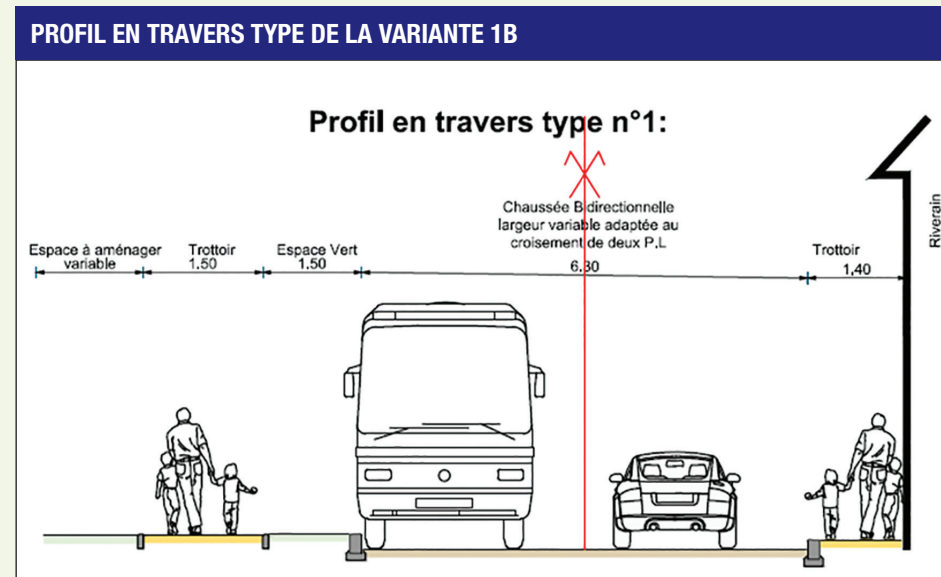
- Parcelle 498
- Parcelle 501
- Parcelle 507
- Parcelle 508
- Parcelle 651
- Parcelle 650

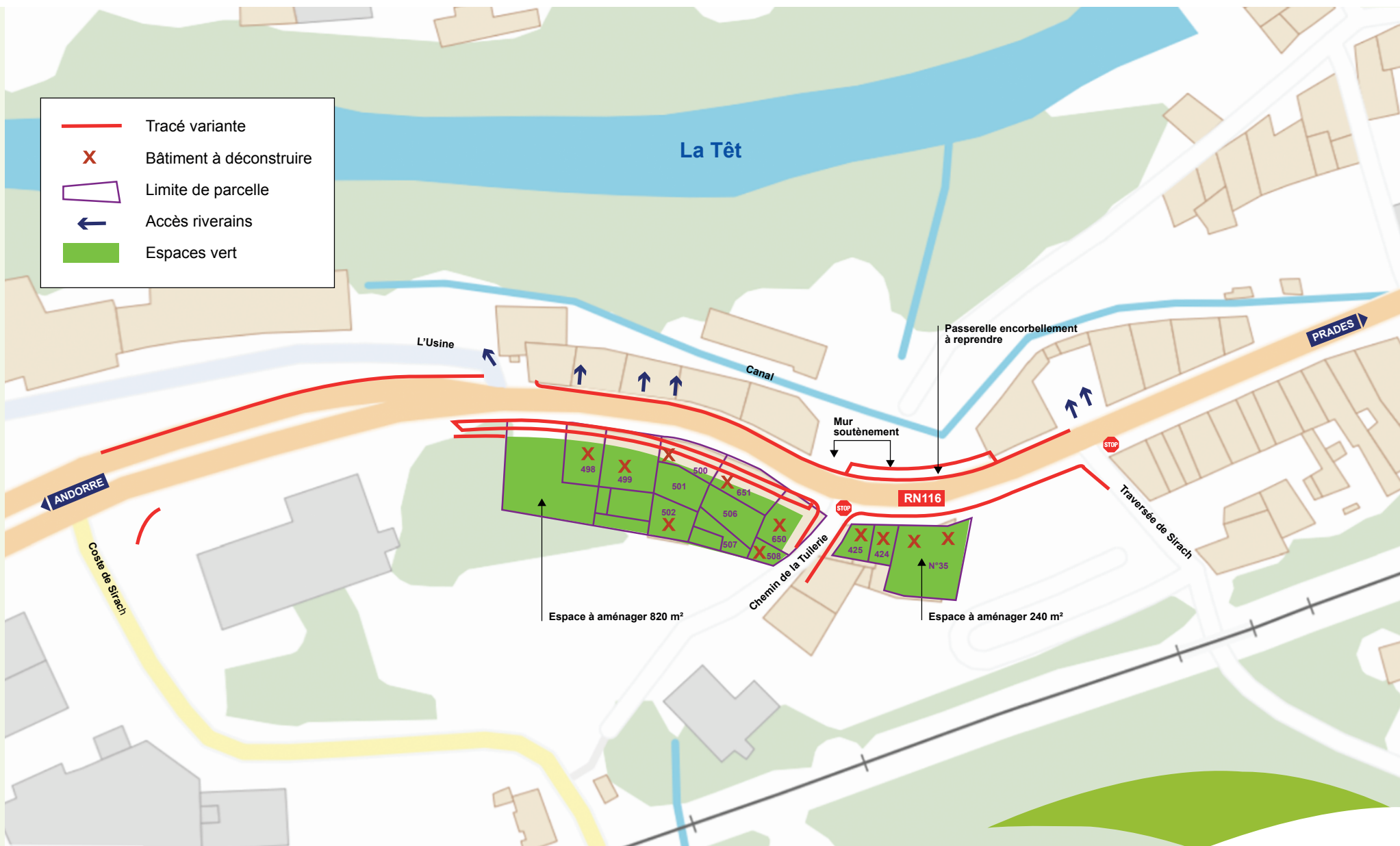
Mais afin d'éviter les travaux de génie civil de renforcement de l'encorbellement existant, l'élargissement de la RN116 est prolongé au sud.

Cela signifie que de nouvelles habitations nécessitent une démolition. Il s'agit des parcelles suivantes :

- Parcelle 424
- Parcelle 425
- Parcelle 35

La démolition du bâti dégage un espace de 1060 m² qui pourra être réutilisé.





- Tracé variante
- X Bâtiment à déconstruire
- Limite de parcelle
- ← Accès riverains
- Espaces vert

LA VARIANTE 2

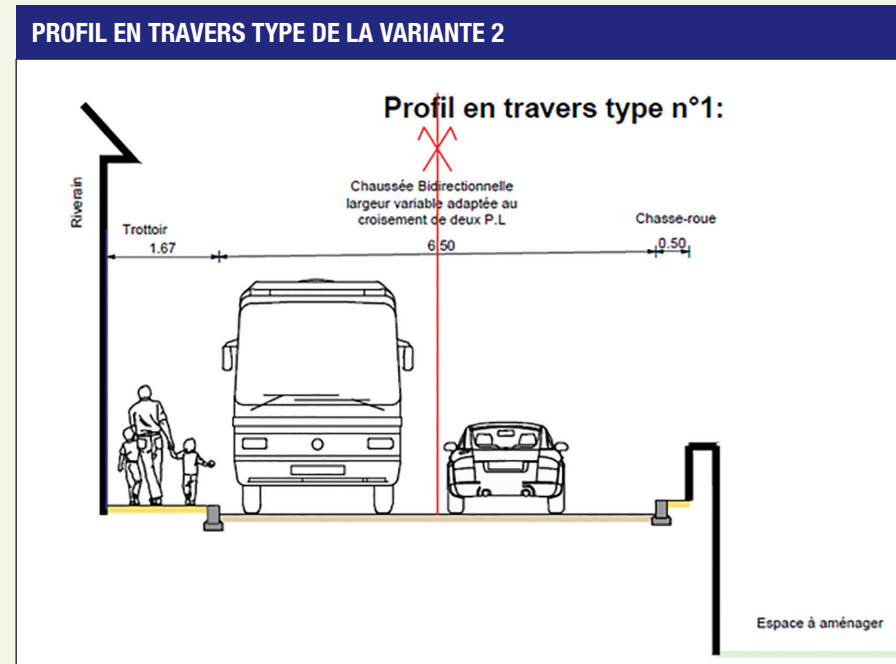
La deuxième variante prévoit un élargissement de la RN116 côté nord, avec entre autres la démolition du bâti existant.

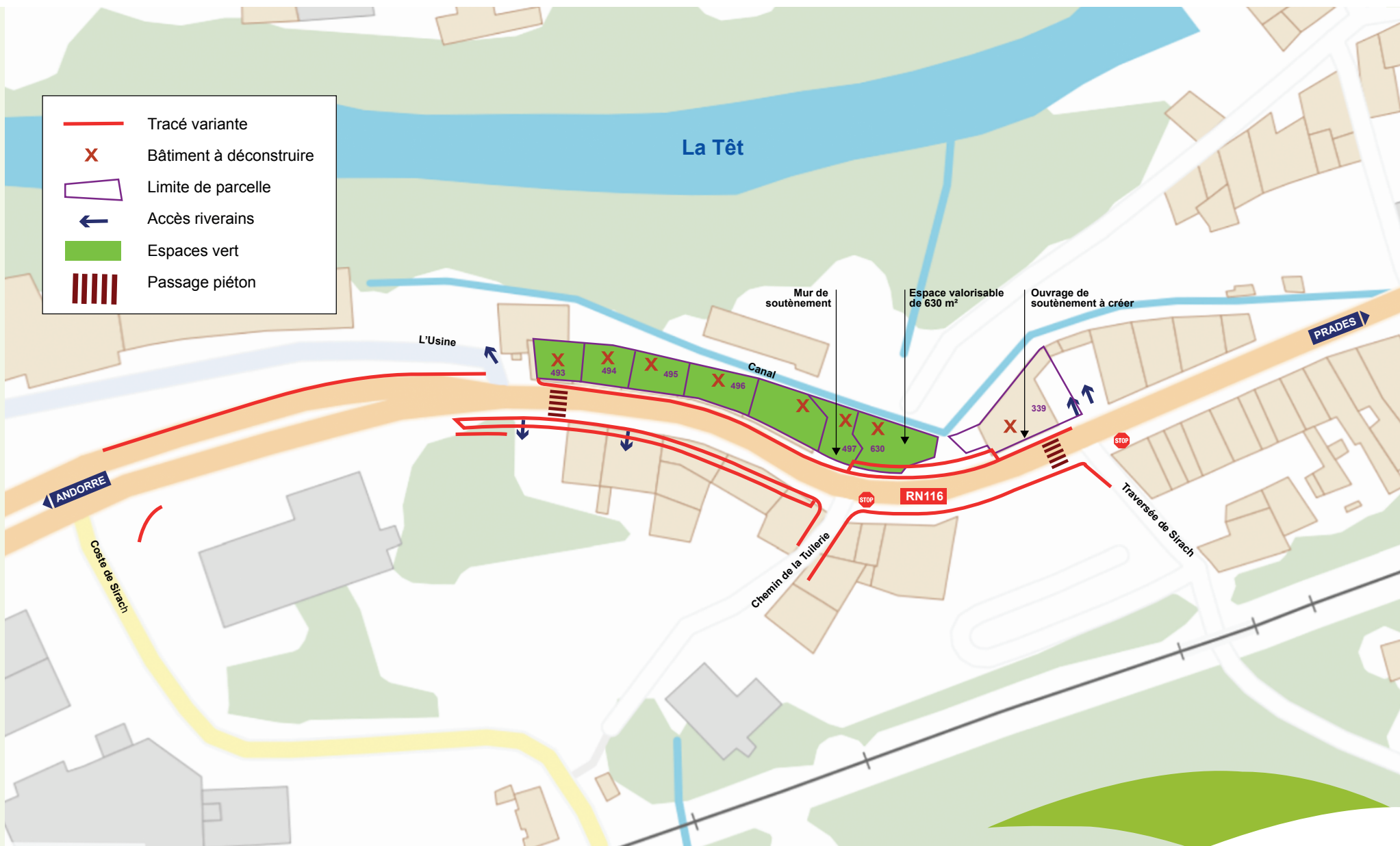
Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :

- Parcelle 493
- Parcelle 494
- Parcelle 495
- Parcelle 496
- Parcelle 630

La démolition du bâti dégage un espace de 630 m² qui pourra être réutilisé.

Plus à l'est, un élargissement de l'ouvrage existant est nécessaire, impliquant des travaux de génie civil.





LA VARIANTE 3

Cette variante prévoit un déport de la RN116 au sud. Au niveau du carrefour de type TAG, la route est déportée et suit un tracé passant par le garage automobile abandonné, puis rejoint le tracé existant au niveau du Chemin de la Tuilerie. Plusieurs démolitions de bâti sont nécessaires pour la réalisation de cette option. Les parcelles concernées sont :

- Parcelle 424
- Parcelle 425
- Parcelle 426
- Parcelle 650
- Parcelle 508
- Parcelle 643 (garage)

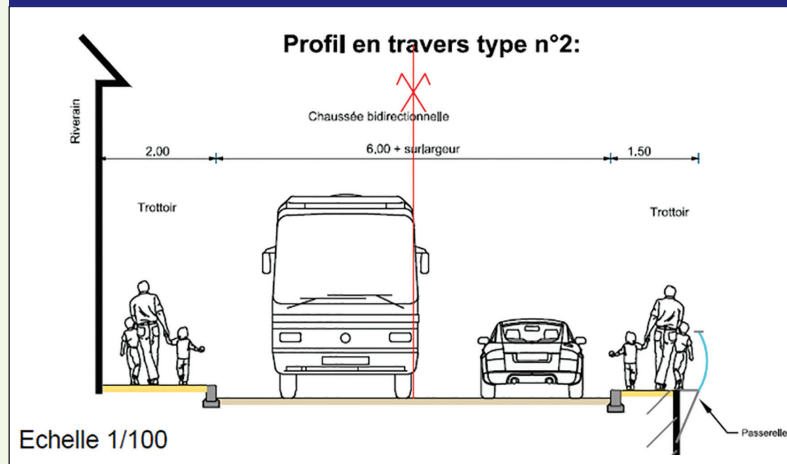
La démolition du bâti dégage un espace de 4330 m² qui pourra être réutilisé.

La majorité du front bâti qui possède un contact direct avec l'infrastructure existante reste intacte. Le tracé de la RN116 est réutilisé en voie secondaire, à sens unique dans le sens Est/Ouest, afin de maintenir un accès pour les riverains. Cela permet d'écarter ces habitations du trafic significatif présent sur la RN.

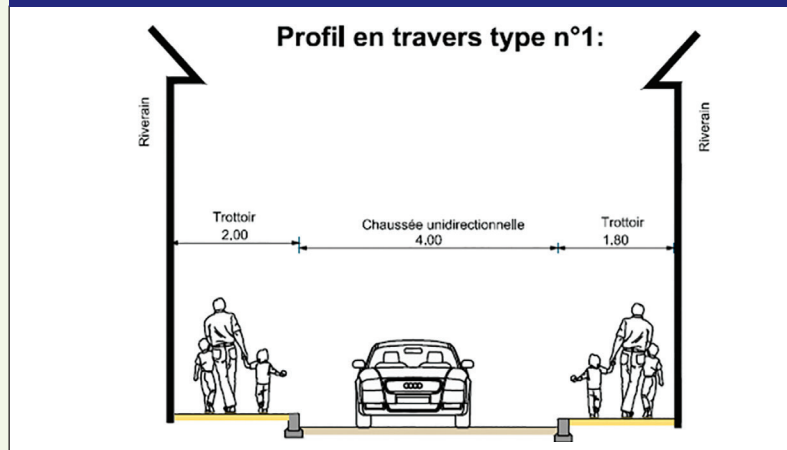
Le carrefour avec la Coste de Sirach est déporté, tout en maintenant le principe actuel d'un carrefour de type tourne à gauche. La voie secondaire permettant l'accès aux habitations actuelles se connecte sur la RN116 via un Stop.

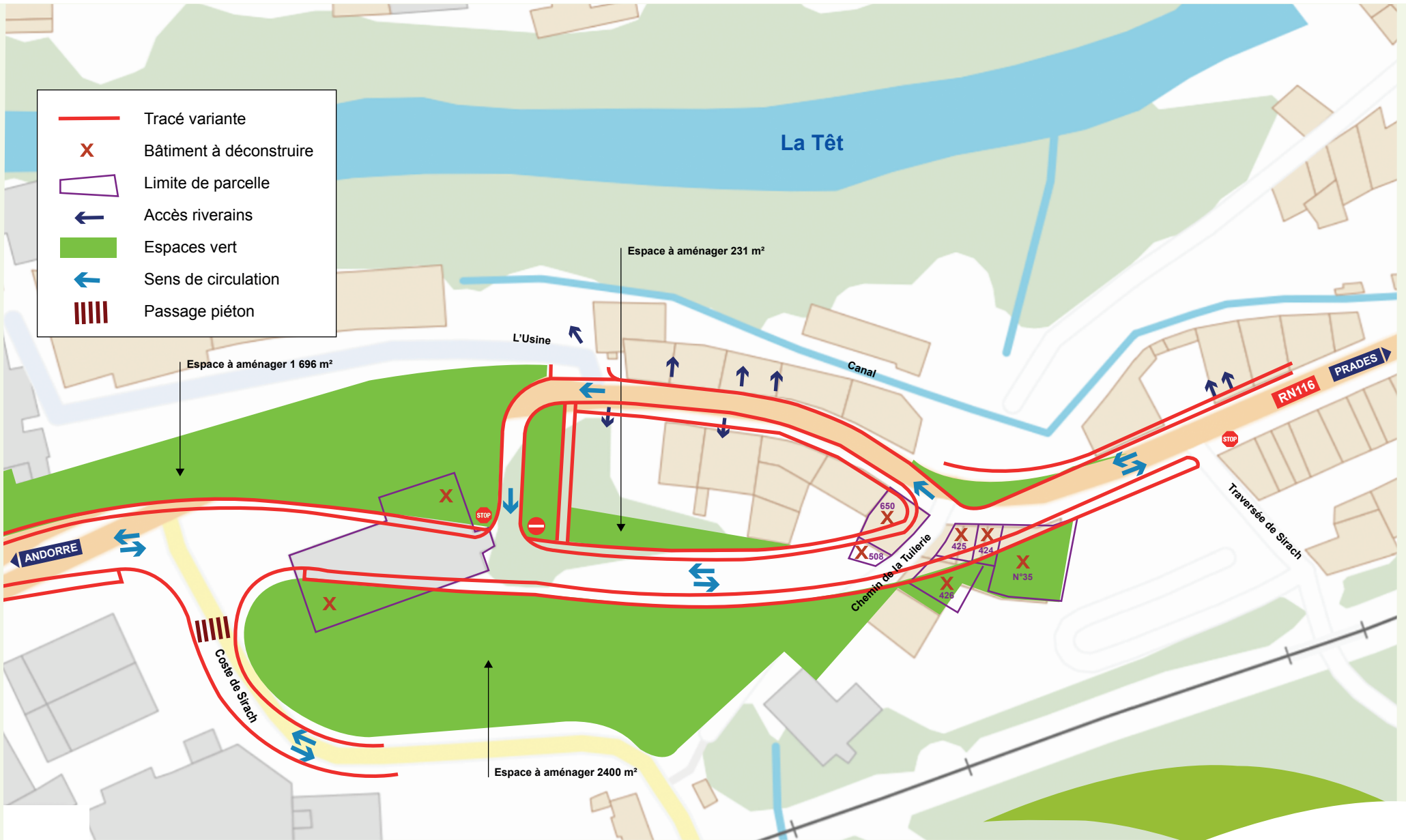
Le Chemin de la Tuilerie est mis en impasse.

PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA RN116 POUR LA VARIANTE 3



PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA VOIE SECONDAIRE POUR LA VARIANTE 3





- Tracé variante
- X Bâtiment à déconstruire
- Limite de parcelle
- ← Accès riverains
- Espaces vert
- ↔ Sens de circulation
- Passage piéton

ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

	VARIANTE 1A : Élargissement de la RN116 côté sud avec passerelle à reprendre	VARIANTE 1B : Élargissement de la RN116 côté sud avec impact sur les parcelles 424, 425 et 35	VARIANTE 2 : Élargissement de la RN116 côté nord	VARIANTE 3 : Déport de la RN116 au sud
Géométrie de l'Aménagement et respect des règles de l'art	Le tracé de la RN116 respecte les principes géométriques édités dans les guides de conception routière.			
Lisibilité de l'aménagement et fonctionnement général	Le fonctionnement général de la traversée reste le même. Le carrefour de type TAG avec la Coste de Sirach est maintenu			Le fonctionnement général de la traversée est revu : - Nouveau barreau routier créé au sud de la RN116 ; - L'infrastructure actuelle est transformée en voie à sens unique ; - Le carrefour de type TAG est déporté ; - Chemin de la Tuilerie mis en impasse. - Mise en place d'une signalisation adaptée.
Sécurité	L'élargissement de la RN116 permet un croisement plus confortable entre les véhicules (PL et VL), ce qui améliore les conditions de sécurité. Les visibilités au droit des voies secondaires sont également bien meilleures.		L'élargissement de la RN116 permet un croisement plus confortable entre les véhicules (PL et VL), ce qui améliore les conditions de sécurité. Les visibilités au droit des voies secondaires sont améliorées mais restent néanmoins en dessous des valeurs minimums recherchées.	La création d'une nouvelle infrastructure sur un tracé moins sinueux permet d'offrir des caractéristiques plus généreuses à la route, facilitant ainsi le croisement entre PL. Les conditions de visibilité sont sensiblement améliorées.
Impact sur le trafic	La situation reste la même en ce qui concerne l'écoulement du trafic sur la RN116, à la seule différence que le nombre d'accès directs vers des habitations, et donc des manœuvres associées, est sensiblement réduit.			Séparation entre le trafic de transit et celui de desserte d'habitation. La traversée de la commune est donc beaucoup plus fluide.
Foncier	6 parcelles sont concernées par une démolition de bâti.	9 parcelles sont concernées par une démolition de bâti.	5 parcelles sont concernées par une démolition de bâti.	6 parcelles sont concernées par une démolition de bâti.
Génie civil et ouvrages	Travaux de génie civil à prévoir sur l'ouvrage existant.	L'ouvrage existant n'est pas impacté par le projet.	Travaux de génie civil à prévoir sur l'ouvrage existant.	L'ouvrage existant n'est pas impacté par le projet.
Modes Doux et Transports en commun	Une attention particulière est portée aux cheminements piétons, avec un respect des normes PMR. Les trottoirs sont élargis à 1,5 mètre minimum de part et d'autre de la RN116.			Le nouveau tracé s'accompagne de d'aménagements piétons de part et d'autre de la route. Sur l'infrastructure actuelle, la mise en sens unique permet d'élargir les trottoirs existants en laissant un minimum d'1,5 mètre de large.
Stationnement	Pas d'enjeux			
Eaux de surface et souterraines	Création d'un passage piéton en encoffrement au-dessus d'un affluent de la Têt	L'ouvrage existant n'est pas impacté par le projet.	Reprise de l'ouvrage existant au-dessus de l'affluent de la Têt.	L'ouvrage existant n'est pas impacté par le projet.

	VARIANTE 1A : Élargissement de la RN116 côté sud avec passerelle à reprendre	VARIANTE 1B : Élargissement de la RN116 côté sud avec impact sur les parcelles 424, 425 et 35	VARIANTE 2 : Élargissement de la RN116 côté nord	VARIANTE 3 : Déport de la RN116 au sud
Risques	Passage en dehors de la zone inondable du Correc de la Polit			
Patrimoine	Rupture d'un front bâti historique composé de 7 habitations	Démolition d'un front bâti ancien composé de 7 habitations	Démolition d'un front bâti ancien composé de 8 bâtiments mais ouvertures de vues intéressantes sur le fond de vallée et les quartiers situés sur le coteau nord Modification des vues vers l'église St Vincent de Ria (MH)	Démolition de 6 bâtiments anciens d'habitations et d'un bâtiment artisanal présentant quant à lui peu de qualités architecturales. Impact considérable sur les jardins et les murs de pierres qui les ceinturent. Modification des vues vers l'église St Clément de Sirach (MH)
Enjeux écologiques	Milieux artificialisés de très faible intérêt écologique, mais impacts potentiels sur des Chiroptères anthropophiles protégées (e.g. pipistrelles) pouvant gîter dans les bâtis. Inspection des bâtis par un chiroptérologue préconisée en amont des travaux de démolition. En fonction de la présence ou non de colonies de Chiroptères en bâtis, soumission possible du projet à une demande de dérogation Espèces protégées.			
Urbanisme/Paysage	Risque de dilatation de l'espace public occasionnant une perte de repères et de l'identité du quartier qui fait office de « nœud » ou « d'entrée de ville » pour la commune.		Les espaces vides créés par les démolitions représentent de réelles opportunités en termes d'aménagements urbains, prenant appui sur un espace public préexistant qui n'est pas suffisamment mis en valeur et dont l'accessibilité pourrait être améliorée au bénéfice d'une amélioration des connexions urbaines	Risque de dilatation de l'espace public occasionnant une perte de repères et de l'identité du quartier. Aménagement des espaces libres occasionnés par les démolitions particulièrement problématiques du fait des nuisances de la route et de l'imperméabilisation de zones actuellement en pleine terre contre la libération sols revêtus et compactés depuis des années.
Cadre de vie	Le partage des espaces publics entre usagers est amélioré mais les nouveaux vides à aménager sont contraints par leurs formes, leurs reliefs et les nuisances imposées par la route ce qu'il fait qu'ils ne présentent pas d'intérêt particulier (voire même plutôt des charges d'entretien supplémentaires)		Le partage des espaces publics entre usagers est amélioré. Les démolitions offrent des opportunités intéressantes d'aménagements permettant de favoriser les circulations piétonnes, d'améliorer les repères urbains en ouvrant les vues d'un quartier à l'autre, ainsi que de mettre en valeur la présence de l'eau sous différentes formes.	Le partage des espaces publics entre usagers est amélioré mais les vides à aménager sont contraints par leurs formes, leurs reliefs et les nuisances imposées par la route (voire même plutôt des charges d'entretien supplémentaires)
Nuisances sonores et qualité de l'air	Modification du front bâti (rue en U à rue ouverte) donc diminution de la réverbération acoustique			Amélioration pour les maisons en front de RN116 mais dégradation pour celles au sud sur le tracé neuf
Réseaux	Le réseau d'assainissement pluvial actuel devra être complété suite aux modifications apportées. Les impacts seront également importants sur tous les autres réseaux : suite à la démolition du bâti, les réseaux (électrique, gaz, AEP, Telecom...) devront être neutralisés			
Estimation du coût des travaux (en millions € TTC)	1, 564	1, 066	3, 457	3, 036

FAVORABLE

DÉFAVORABLE

> LES SUITES À DONNER À LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, la DREAL Occitanie rédigera un bilan de la concertation qui sera rendu public.

Celui-ci décrira les modalités de la concertation, et dressera la synthèse des contributions et des questions posées pendant la concertation.

Il présentera également les enseignements retenus et les orientations prises par la maîtrise d'ouvrage.

De nouvelles études seront ensuite menées pour approfondir le choix retenu. Elles contribueront à déterminer les procédures administratives et environnementales nécessaires pour poursuivre le projet (en particulier la maîtrise foncière et l'autorisation de démarrage des travaux).

> LE CALENDRIER

CONCERTATION
NOVEMBRE >
DÉCEMBRE 2021

BILAN de la
CONCERTATION
PRINTEMPS 2022

POURSUITE
des ÉTUDES



Conception-Rédaction : MD Conseil & associés
Crédits photos : DREAL Occitanie, Wikipédia



**PRÉFET
DES PYRÉNÉES-
ORIENTALES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement
et du logement (DREAL) - Occitanie

Direction des Transports - 520, Allée Henri II de Montmorency
CS 69007 - 34064 Montpellier - Cedex 02

www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr

PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

Le Préfet des Pyrénées-Orientales,

Arrêté n° DREAL/2022/115/0001

**dressant bilan de la concertation publique sur
le réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach**

- Vu l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme ;
Vu l'article L120-1 du Code de l'Environnement ;
Vu l'article L121-16 du Code de l'Environnement ;
Vu le décret 2004-374 du 29 avril 2004, modifié, relatif aux pouvoirs des préfets et à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements
Vu le Décret du 29 juillet 2020 portant nomination du préfet des Pyrénées-Orientales M. Étienne STOSKOPF ;

CONSIDÉRANT : qu'il appartient au préfet d'arrêter le bilan de la concertation du public pour les opérations d'investissement de l'État dans le département ;

SUR PROPOSITION DU DIRECTEUR RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT, OCCITANIE

ARRÊTE :

ARTICLE 1. LES OBJECTIFS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RN116

Les objectifs généraux du projet de réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach sont :

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

ARTICLE 2. LA CONCERTATION MENÉE EN 2021

La concertation a eu lieu du 19 novembre au 22 décembre 2021.

Durant cette période, le dossier a été consultable :

- à la mairie de Ria-Sirach ;
- en ligne sur le site internet DREAL Occitanie: <http://mtes.fr/156>

Une exposition sur le projet avec des panneaux a été installée en mairie de Ria-Sirach. Une permanence s'est tenue le mardi 30 novembre de 9h00 à 16h00 en mairie de Ria-Sirach.

Les avis ont pu être exprimés :

- sur le registre mis à disposition en mairie ?
- par courriel à l'adresse dédiée :
concertationRia116.drealoccitanie@developpement-durable.gouv.fr
- par courrier à l'adresse « DREAL Occitanie – Direction Transports, à l'attention de M. ASSEMAT - 520 allée Henry II de Montmorency, 34 064 Montpellier Cedex 2 ».

ARTICLE 3. BILAN DE LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation avec le public est joint au présent arrêté.

ARTICLE 4. LES ORIENTATIONS RETENUES POUR LA POURSUITE DES ÉTUDES

Au regard des avis recueillis, le choix du maître d'ouvrage se porte sur les éléments suivants pour la suite des études :

- Les études seront poursuivies pour approfondir les choix et solutions techniques sur la base de la variante 3, qui est ressortie comme la variante à privilégier dans le cadre de la concertation.
- Ces études devront également intégrer le réaménagement de l'entrée de ville en provenance de Villefranche de Conflent et du carrefour entre la RN116 et la RD26a (route de Sirach), qui sont apparus comme source de préoccupation pour les usagers.

ARTICLE 5. EXÉCUTION ET PUBLICATION

Sont chargés de l'exécution du présent arrêté le secrétaire général de la préfecture et le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

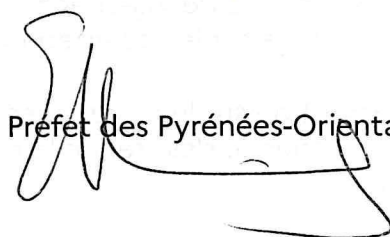
Le bilan de la concertation sera :

- transmis à :
 - Commune de Ria-Sirach
 - Communauté de communes Roussillon Conflent
 - Conseil Régional Occitanie
 - Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales
- mis en ligne sur le site <http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr>

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Pyrénées-Orientales.

Fait à Perpignan, le 25/04/2022

Le Préfet des Pyrénées-Orientales,



Etienne STOSKOPF



PRÉFET
DES PYRÉNÉES-
ORIENTALES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Concertation préalable sur le **RÉAMÉNAGEMENT** de la **RN116** à **RIA-SIRACH**

DU 19 NOVEMBRE
AU 22 DÉCEMBRE 2021

BILAN DE LA CONCERTATION



RN116 
De la plaine à la montagne

SOMMAIRE

1. Préambule	3
2. Le projet et son contexte	3
3. La concertation publique	9
4. Bilan de la participation du public	10
5. Les enseignements de la concertation et les suites à donner	14
6. Annexes	15

1. Préambule

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

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

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

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



2. Le projet et son contexte

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

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

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

• Description synthétique du projet

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

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

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

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

CINQ OPÉRATIONS ONT ÉTÉ RETENUES DANS CE CADRE :

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

LE PROGRAMME DU PROJET À RIA-SIRACH

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

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



Vue montante sur le virage en « S » de la RN116

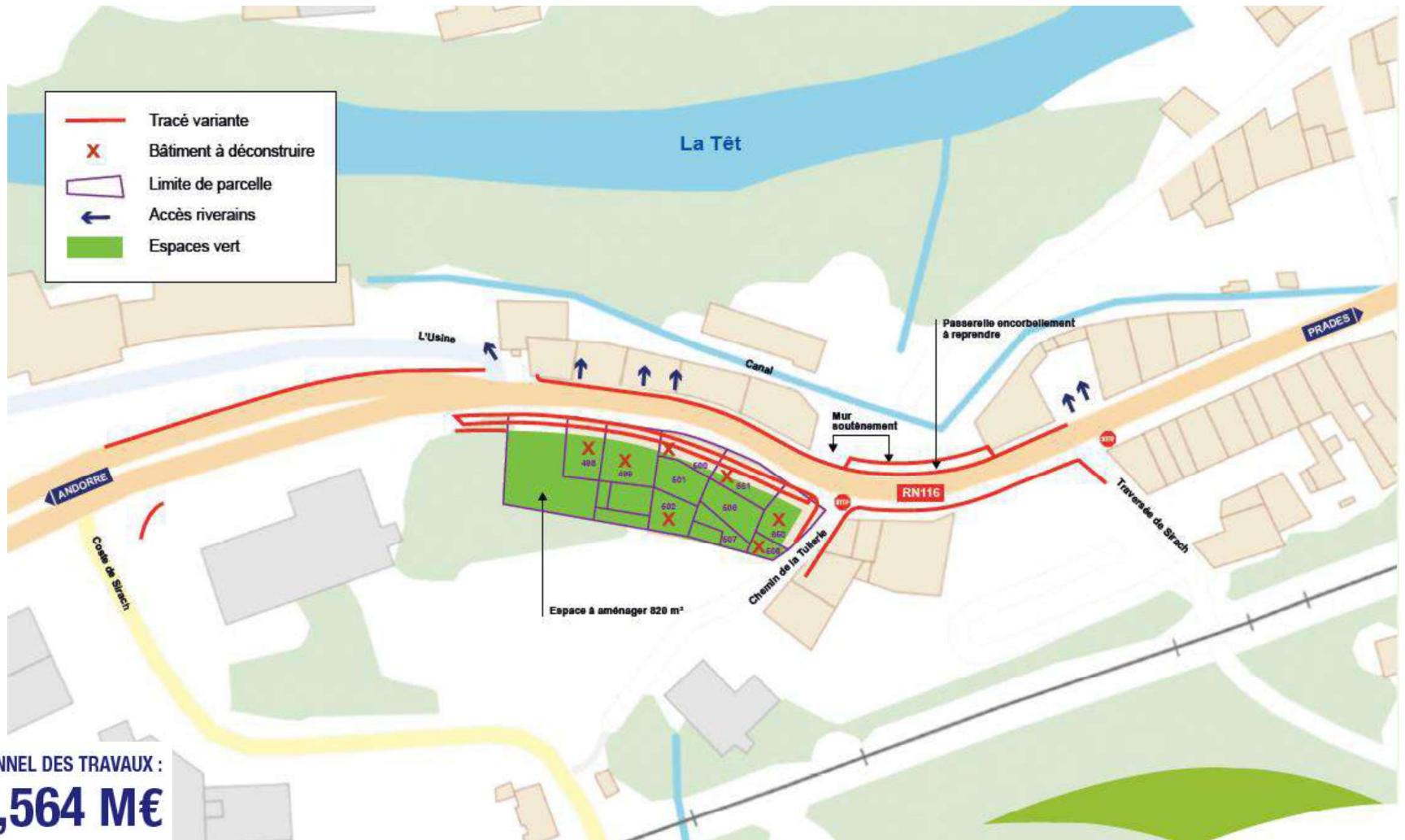
- **Quatre variantes présentées à la concertation**

VARIANTE 1A

Cette variante prévoit un élargissement de la RN116 côté sud, avec entre autres, la démolition du bâti existant (dégagement d'un espace de 820 m²).

Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes : parcelles 498, 501, 507, 508, 651 et 650.

L'élargissement de la RN116 se poursuit ensuite au nord, nécessitant l'élargissement de l'ouvrage existant par encorbellement (travaux de génie civil).



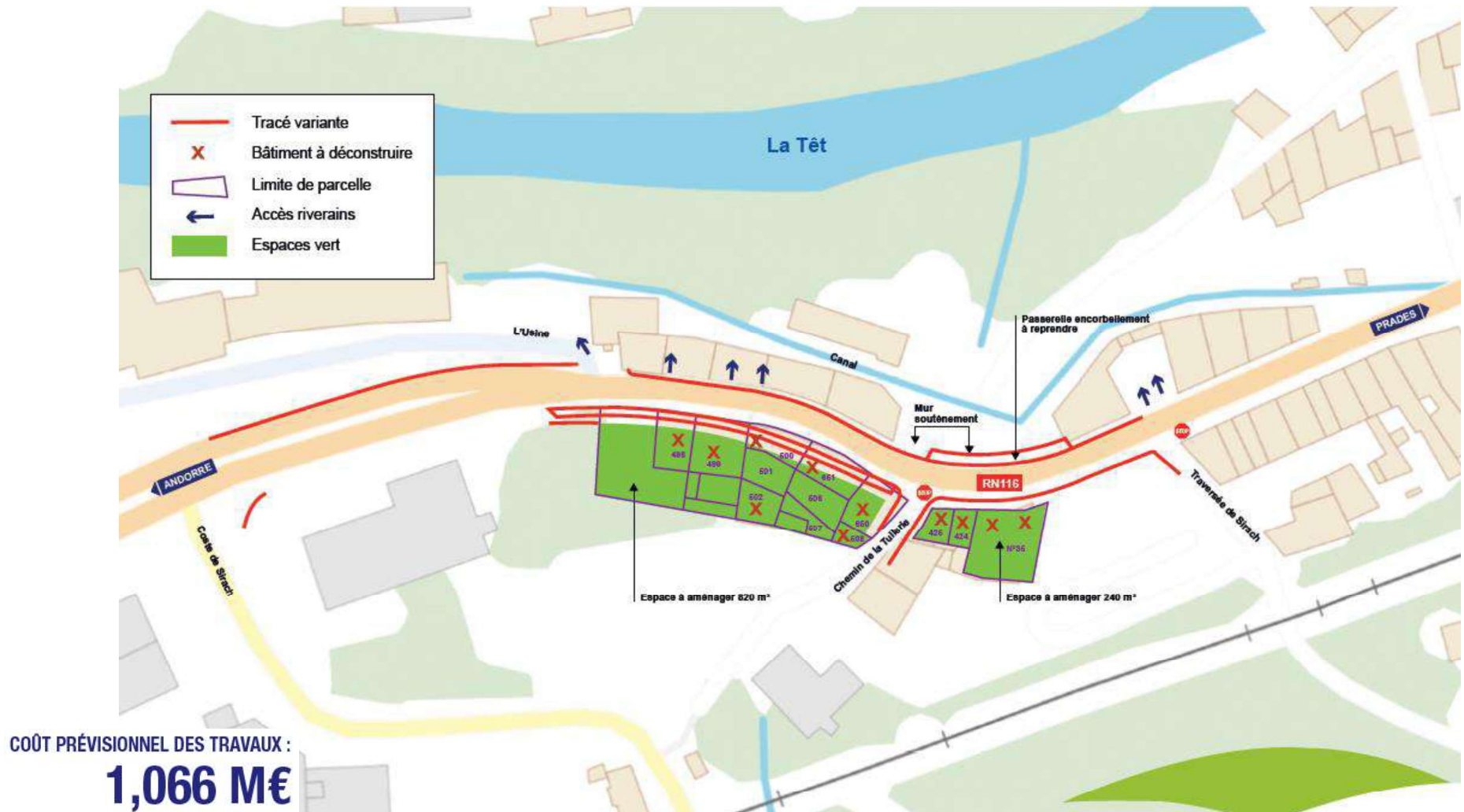
VARIANTE 1B

La variante 1B correspond au même principe que la variante 1A.

Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes : parcelles 498, 501, 507, 508, 651 et 650.

Afin d'éviter les travaux de génie civil de renforcement de l'encorbellement existant, l'élargissement de la RN116 est prolongé au sud et nécessite des démolitions sur les parcelles supplémentaires suivantes : parcelles 424, 425, 35.

La démolition du bâti dégage un espace de 1060 m² qui pourra être réutilisé.



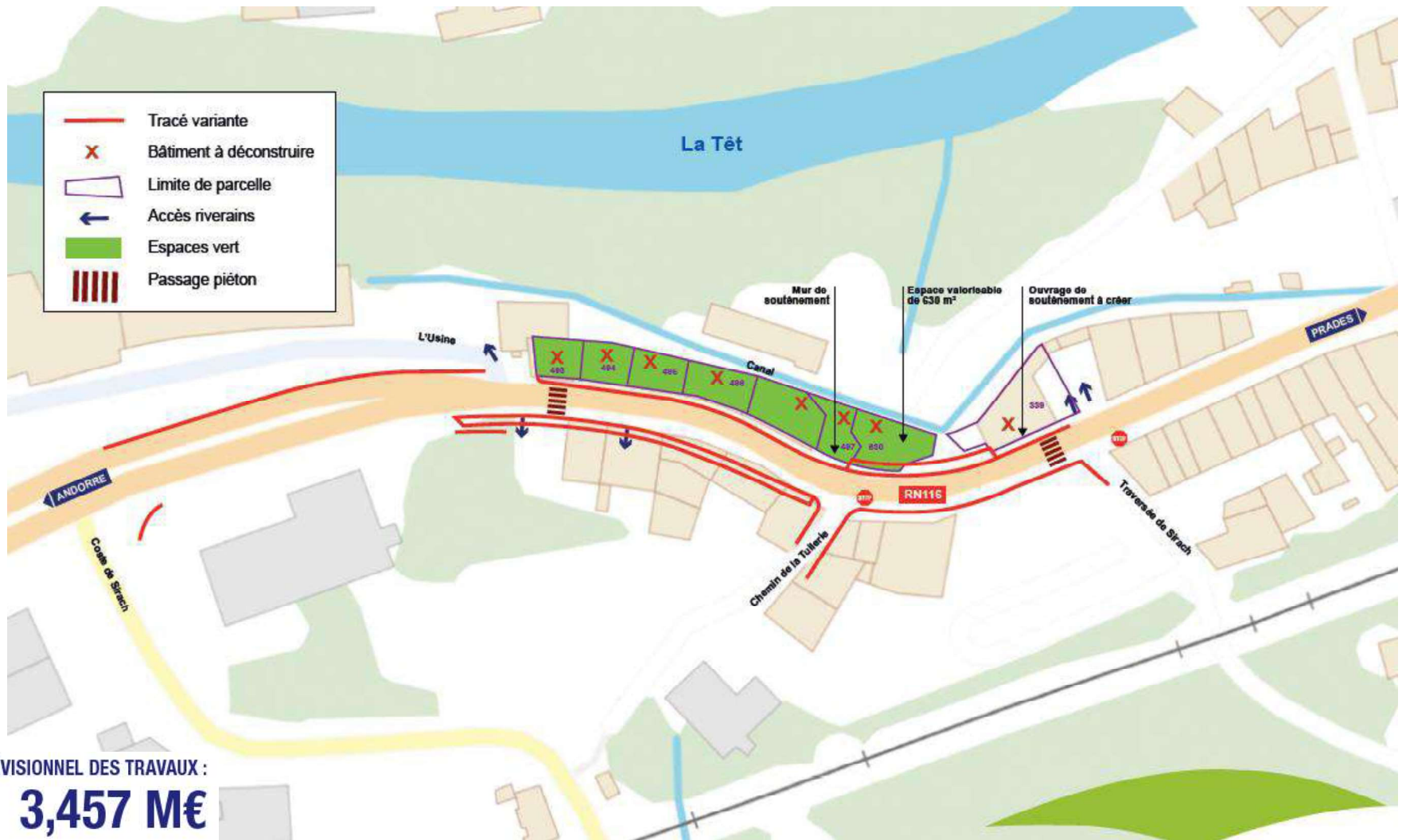
VARIANTE 2

La deuxième variante prévoit un élargissement de la RN116 côté nord, avec entre autres la démolition du bâti existant.

Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes : parcelles 493, 494, 495, 496 et 630.

La démolition du bâti dégage un espace de 630 m² qui pourra être réutilisé.

Plus à l'est, un élargissement de l'ouvrage existant est nécessaire, impliquant des travaux de génie civil.



VARIANTE 3

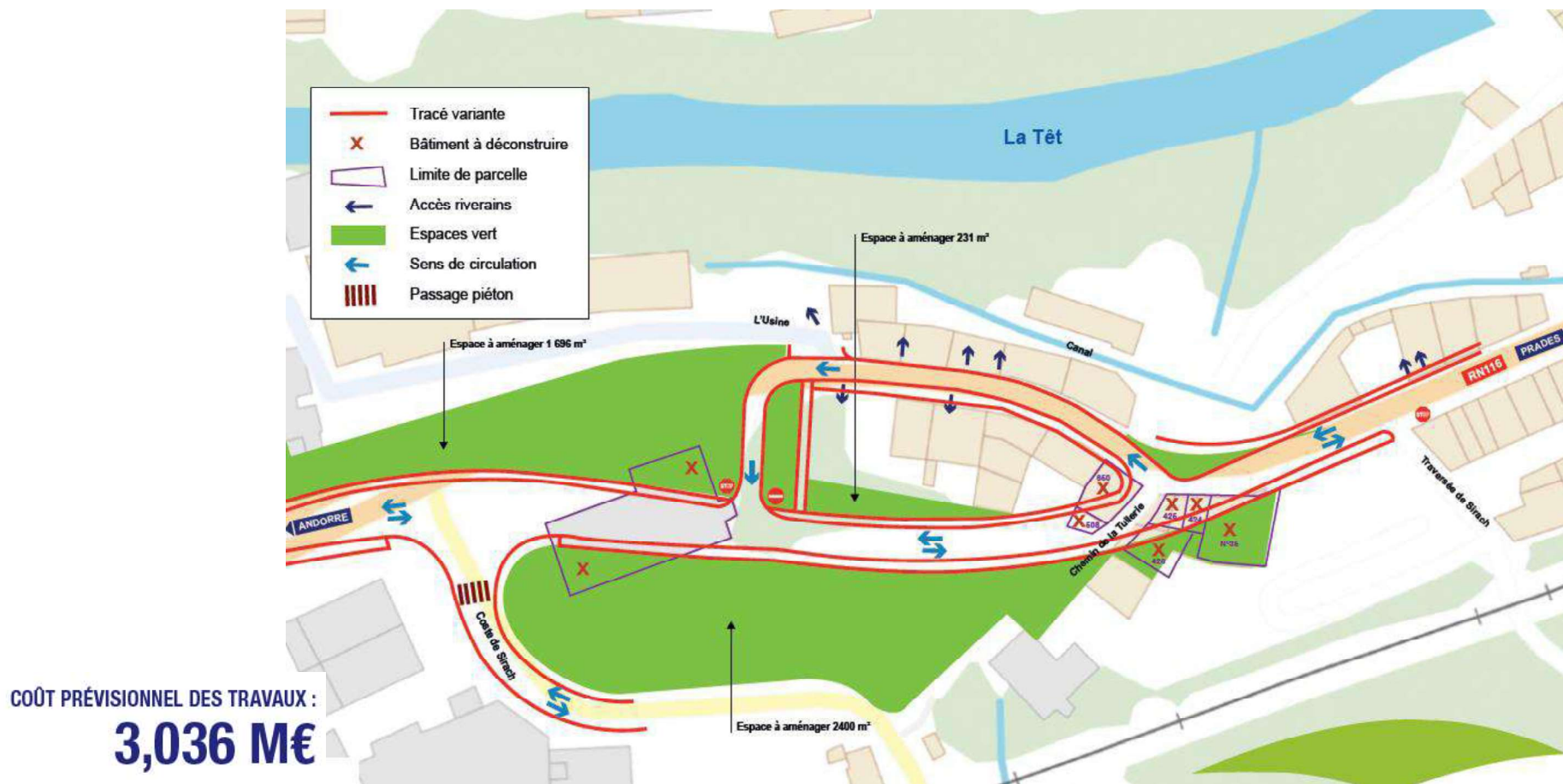
Au niveau du carrefour de type tourne à gauche, la RN116 est déportée et suit un tracé passant par le garage automobile abandonné, puis rejoint le tracé existant au niveau du Chemin de la Tuilerie.

Plusieurs démolitions de bâti sont nécessaires pour la réalisation de cette option. Les parcelles concernées sont : parcelles 424, 425, 426, 650, 508 et 643 (garage), soit le dégagement d'un espace de 4330 m² qui pourra être réutilisé.

La majorité du front bâti qui possède un contact direct avec l'infrastructure existante reste intacte. Le tracé de la RN116 est réutilisé en voie secondaire, à sens unique dans le sens Est/Ouest, afin de maintenir un accès pour les riverains. Cela permet d'écarter ces habitations du trafic significatif présent sur la RN.

Le carrefour avec la Coste de Sirach est déporté, en maintenant le principe actuel d'un carrefour de type tourne à gauche (TAG).

La voie secondaire permettant l'accès aux habitations actuelles se connecte sur la RN116 via un Stop. Le Chemin de la Tuilerie est mis en impasse.



3. La concertation publique

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

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

En tant que maître d'ouvrage de l'opération, l'État pilote cette concertation qui s'est déroulée du 19 novembre au 22 décembre 2021.

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

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

• Les modalités de la concertation publique

> Pour s'informer

- Une information du public par voie d'affichage et parution dans la presse ;
- Un courrier adressé aux habitants des maisons directement concernées ;
- Le dossier de concertation en mairie de Ria-Sirach et consultable sur Internet : <http://mtes.fr/156> ;
- Une exposition sur le projet avec des panneaux d'information en mairie ;
- Une présentation du projet en conseil municipal le vendredi 26 novembre à 18h30 en mairie ;
- Une permanence le mardi 30 novembre 2021 de 9h00 à 16h00 en mairie.

> Pour s'exprimer

- Par courriel à l'adresse dédiée : concertationRia116.dreal-occitanie@developpementdurable.gouv.fr
- Le registre de la concertation mis à disposition en mairie ;
- Par courrier postal : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) – Occitanie Direction des Transports - à l'attention de M. ASSEMAT - 520, Allée Henri II de Montmorency CS 69007 - 34064 Montpellier - Cedex 02

4. Analyse de la participation du public

• Bilan quantitatif

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

- 25 participants à la permanence du 30 novembre 2021 tenue par la DREAL
- 2 contributions par courrier postal
- 19 contributions par courriels
- 12 contributions déposées sur le registre d'expression mis à disposition du public en mairie de Ria-Sirach (+ 2 avis reçus par courriel et intégrés également au registre).

Au total, 33 contributions ont été rendues.

Un même contributeur a pu s'exprimer plusieurs fois, sur plusieurs thèmes différents et à travers différents moyens d'expression.

Nombre de contributions par moyen d'expression



■ Courriels ■ Courriers postaux ■ Registre

• Synthèse qualitative des contributions recueillies

Les observations recueillies à l'issue de la concertation, tous moyens d'expression confondus, ont toutes été analysées et font l'objet d'une synthèse par thématique.

THÉMATIQUES ABORDÉES

Les principaux thèmes abordés sont :

- **La sécurité (dont propositions d'aménagements)**
- **L'impact du projet sur les parcelles et les habitations**
- **L'environnement et le cadre de vie**
- **Le projet en soi (opportunité du projet)**

➤ **Sécurité (dont propositions d'aménagements)**

L'enjeu de sécurité dans la commune de Ria-Sirach est la préoccupation principale relevée parmi l'ensemble des contributions, à la fois pour les automobilistes mais aussi pour les piétons se déplaçant dans le village.

D'une part, la plupart des contributeurs soulignent la nécessité d'intégrer le traitement de l'intersection entre la RN116 et la RD26a (route de la Coste de Sirach) dans la réflexion compte tenu de sa dangerosité. Ils signalent notamment la vitesse excessive des véhicules depuis Villefranche de Conflent et la difficulté pour les riverains de sortir de Sirach et d'accéder à la RN116 par manque de visibilité au carrefour et du flux du trafic routier, notamment en période de circulation importante (période estivale, vacances d'hiver...).

22 avis font mention de la dangerosité de ce carrefour et de la nécessité d'y prévoir un aménagement.

• Synthèse qualitative des contributions recueillies (suite)

Dans l'expression de leur avis, plusieurs contributeurs émettent des propositions d'aménagement complémentaires aux projets présentés à la concertation :

- Création d'un carrefour giratoire pour freiner les flux de circulation (11 avis).
- Adaptation de la signalisation par la mise en place d'un panneau de limitation de vitesse 50 km/h à l'entrée du village (4 avis).
- Mise en place d'un feu tricolore à détection de présence et de vitesse au niveau du carrefour et à l'angle des Charbonnières par exemple (1 avis).
- Mise en place d'un radar de feu en complément, pour maximiser l'effet dissuasif et limiter les comportements dangereux (1 avis). Il est noté que ce type de dispositif est déjà présent dans de nombreuses agglomérations et représente un investissement moindre que les projets envisagés.
- Implantation de dos d'ânes ou de ralentisseurs (2 avis).
- Mise en place d'un radar pédagogique (6 avis), voire d'un radar de contrôle (2 avis) pour limiter les comportements dangereux.
- Suppression du talus pour améliorer la visibilité des automobilistes (2 avis).
- Agrandissement de la surface d'arrêt entre les deux voies à l'endroit de l'intersection pour emprunter ou quitter la RN116 (exemple de l'accès à Vinça sur la RN116).
- Installer des miroirs en face du panneau stop de l'intersection RN116/RD26A.

Un avis suggère par ailleurs que l'entrée à L'Usine puisse s'effectuer dans les deux sens afin d'éviter les difficultés de circulation qui pourraient être générées dans la variante 3.

D'autre part, un contributeur regrette que l'étude ne prenne en compte les usages réels des cheminements opérés par les piétons et des cyclistes. D'une manière générale, il est demandé une **meilleure prise en compte de la circulation des piétons, des vélos et des transports en commun**, en particulier :

- la mise en place d'un circuit bus en dehors de la RN116 pour éviter que les personnes, en particulier les enfants qui prennent le bus, soient confrontés aux dangers que représentent les flux intenses de véhicules de la RN116 ;
- la création d'une passerelle à l'aplomb du pont de chemin de fer ;
- l'implantation d'un feu tricolore et d'un passage piéton au niveau de la voirie de retour du centre-ville de Ria-Sirach ;
- la création d'une piste cyclable entre Ria-Sirach et Prades et d'un espace piéton, notamment sur la portion venant du lycée.

Enfin, des contributeurs craignent que l'élargissement de la voie de circulation et la création d'un tracé plus rectiligne puissent conduire à l'augmentation de la vitesse des véhicules traversant la commune. Certains demandent à connaître les dispositifs de sécurité qui sont envisagés.

• Synthèse qualitative des contributions recueillies (suite)

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

- Trois avis font mention que la variante n°3 conduirait à la destruction du garage situé au 51 route nationale qui n'est pas abandonné comme indiqué dans le dossier. Ce bâtiment est signalé comme étant utilisé à des fins d'entrepôt indispensable pour le maintien d'une exploitation agricole (éleveur sur la commune) pour stocker le matériel et le fourrage. Sa destruction compromettrait la pérennité de l'exploitation agricole. Par ailleurs, des travaux de rénovation sont en cours sur ce bâtiment.
- Destruction de terres agricoles attenantes au garage (cf ci-dessus)
- Destruction de 4 logements d'habitation « qualitatifs » sur la parcelle n°494 (variantes 2 et 3), et dont la location, selon sa propriétaire, est son unique source de revenus.
- Impact des variantes 2 et 3 sur la parcelle 493 acquise récemment par son propriétaire qui a effectué des travaux de rénovation.

Il est par ailleurs demandé quelles solutions de relogement sont envisagées pour les habitants des maisons destinées à être déconstruites.

➤ **L'environnement et le cadre de vie**

Un avis fait remarquer que l'augmentation du flux de circulation dans la commune représente des risques pour la santé (élévation des niveaux de bruit et de pollution) et de sécurité pour les riverains (poids-lourds transportant de matières dangereuses par exemple).

Il est également signalé que la variante 3 pourrait être source de davantage de pollution et de bruit.

Par ailleurs, il est souhaité que le projet intègre la végétalisation des espaces à aménager afin que ceux-ci assurent un environnement agréable aux riverains et atténuent les effets du bruit et de la pollution. Il est demandé d'éviter la création de parkings. Il est également proposé d'utiliser ces espaces en y implantant des aires de pique-nique, de repos, voire un café restaurant qui pourrait générer la création d'emplois.

Un avis suggère qu'une aide soit accordée aux riverains de la route nationale pour la remise en état de la façade de leur habitation soumise à la pollution du trafic routier.

➤ **Le projet en soi (opportunité du projet)**

Si l'opportunité du projet n'est pas remise en question, un contributeur estime qu'un contournement de la commune s'impose au regard notamment des nuisances générées par le trafic routier.

Un autre contributeur exprime le souhait que le projet puisse se réaliser rapidement.

• Synthèse qualitative des contributions recueillies (suite)

AVIS SUR LES VARIANTES

L'expression du choix préférentiel d'une variante se répartit de la manière suivante :

Variante 1A	Variante 1B	Variante 2	Variante 3
3 avis	4 avis	9 avis	16 avis

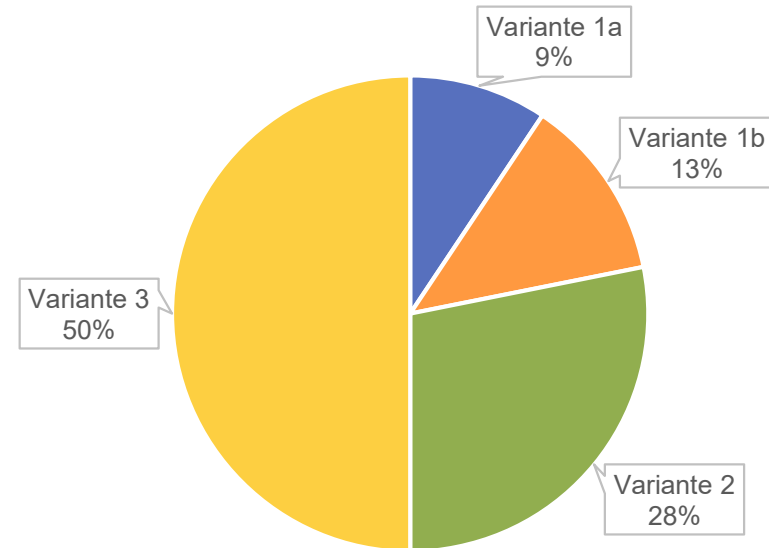
Un contributeur a pu exprimer sa préférence pour plusieurs variantes à la fois au sein d'un même avis.

A l'issue de la concertation, **la moitié des avis exprimés se positionne en faveur de la variante 3**, principalement sur la base des arguments avancés par les contributeurs :

- cette variante se rapproche de la solution la plus adaptée pour améliorer la sécurité dans Ria-Sirach ;
- elle crée un tracé plus linéaire de la RN116 et offre une meilleure lisibilité, permettant un bon écoulement du trafic ;
- elle limite les expropriations et représente la solution la moins pénalisante sur le plan foncier ;
- elle préserve les bâtiments historiques liés à la vie industrielle de la commune au siècle dernier ;
- elle limite les nuisances sonores et pollution pour les riverains de la RN116 ;
- elle permet la création de deux espaces verts à aménager pour le rendre plus ludique pour les riverains.

L'autre moitié des avis se répartit entre les autres variantes proposées.

Choix préférentiel de variante



Deux avis se sont opposés formellement à la variante 3, en raison notamment de son impact sur un bâtiment de stockage encore utilisé aujourd'hui et nécessaire au bon fonctionnement d'une exploitation agricole. La famille qui en est propriétaire prévient que des recours juridiques pourraient être engagés si cette variante venait à être choisie comme solution d'aménagement.

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

- **Analyse du maître d'ouvrage**

La participation du public et la richesse des contributions démontrent l'intérêt que représente le projet pour les riverains de Ria-Sirach. Certains contributeurs n'ont pas hésité d'ailleurs à joindre, à leur avis, un schéma explicatif de leur proposition d'aménagement.

L'ensemble des moyens d'expression mis à disposition ont été utilisés par le public.

Des avis émis, il ressort que ce n'est pas l'amélioration des conditions de transit qui importe pour les riverains et usagers locaux, mais celle des conditions de sécurité, pour les piétons en traversée du village de Ria-Sirach et pour les automobilistes au niveau du carrefour RN116 avec la route de Sirach (RD26a).

Bien que la variante 3 conduise à la destruction d'un ancien garage utilisé aujourd'hui comme bâtiment de stockage pour une exploitation agricole, la variante n°3 est celle qui revient le plus souvent.

La variante 2 revient ensuite plus fréquemment que la variante 1.

- **Les suites à donner**

Les études vont être poursuivies pour approfondir les choix et solutions techniques sur la base de la variante 3 qui est ressortie comme la variante à privilégier dans le cadre de la concertation. Ces études devront également intégrer le réaménagement de l'entrée de ville en provenance de Villefranche de Conflent et du carrefour entre la RN116 et la RD26a (route de Sirach) qui sont apparus comme source de préoccupation pour les usagers.

ANNEXES

Affiche réglementaire	16
Courrier aux habitants	x
Dossier de concertation	17
Panneaux d'exposition	21
Contributions du public	23

Affiche réglementaire



CONCERTATION PRÉALABLE

sur le projet d'aménagement de la RN116 entre Prades et Andorre

Organisée par l'État – DREAL Occitanie,
au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme,

du vendredi 19 novembre au mercredi 22 décembre 2021

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

Le projet sera présenté en conseil municipal le vendredi 26 novembre 2021 à 18H30.

La DREAL Occitanie tiendra une permanence publique le mardi 30 novembre 2021 de 9h00 à 16h00 en mairie de Ria-Sirach.

Pour s'informer et donner son avis :

- Un dossier de concertation consultable en mairie de Ria-Sirach et sur Internet : <http://mtes.fr/156> (mot de passe : Ria2021).
- Une exposition sur le projet et un registre d'expression en mairie de Ria-Sirach.
- Une adresse mail : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr
- Par courrier :
DREAL Occitanie
« Direction Transports, à l'attention de M. ASSEMAT »
520 allée Henri II de Montmorency
CS 69007
34064 MONTPELLIER CEDEX 2

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

Dossier de concertation



Concertation préalable sur le RÉAMÉNAGEMENT de la RN116 à RIA-SIRACH

DU 19 NOVEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2021

DOSSIER DE CONCERTATION



LA CONCERTATION PREALABLE

> OBJET DE LA CONCERTATION

Longue d'une centaine de kilomètres, la route nationale 116 relie l'agglomération pyrénéenne à Bourg-Madame, près de la frontière franco-espagnole. L'Etat vise à améliorer les conditions de circulation de cet axe routier qui supporte un trafic à longue distance, tout en assurant le désenclavement des territoires traversés. Il a ainsi établi un programme d'aménagement composé de plusieurs opérations ponctuelles.



Source : fond de carte IGN avec réseau routier

La présente concertation préalable porte sur l'aménagement de cette infrastructure du réseau routier national au niveau de la traversée de la commune de Ria-Sirach. Au travers de la concertation, l'objectif de la DREAL Occitanie est de présenter les études réalisées et les solutions envisagées pour améliorer la sécurité et les conditions de vie des habitants et des usagers.

> LE CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION PREALABLE

Le public est consulté pour qu'il exprime son point de vue, ses interrogations ou ses préoccupations sur le projet présenté.

La concertation ne s'arrête pas à une simple information : un réel dialogue est instauré entre les différentes parties.



Localisation du secteur de la traversée de Ria-Sirach

La présente concertation préalable s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme.

Le projet est en effet susceptible de modifier de façon substantielle le cadre de vie. La concertation a pour objet, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

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

En tant que maître d'ouvrage de l'opération, l'Etat pilote cette concertation qui se déroule du 19 novembre au 22 décembre 2021.

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

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

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

En effet, les collectivités territoriales et les élus locaux sont associés au comité de suivi de la RN116. Il est présidé par le préfet des Pyrénées-Orientales. Ce comité permet à chaque membre d'exprimer son opinion ou ses craintes sur les études menées dans le cadre de l'opération.

> LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

POUR S'INFORMER

- Le dossier de concertation déposé en mairie de Ria-Sirach et consultable sur Internet : <http://miles.11758.fr/mot-de-passe-Ria2021/>;
- Une exposition sur le projet avec des panneaux d'information en mairie;
- La présentation du projet en conseil municipal le vendredi 26 novembre à 18h30 en mairie;
- Une permanence le mardi 30 novembre 2021 de 9h00 à 18h00 en mairie.

POUR S'EXPRIMER

- Par courriel à l'adresse suivante : concertation@116.dreal-occitanie.fr (devoteur@developpement-durable.gouv.fr).
- En complétant le registre de la concertation mis à votre disposition en mairie;
- Par courrier postal à l'adresse suivante : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL - Occitanie) Direction des transports - à l'attention de M. ASSEMAT - 620, Allée Henri II de Montmorency - CS 83007 - 34094 Montpellier - Cedex 02.

PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET

> UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UNE DEMARCHE GLOBALE D'AMÉLIORATION DU FONCTIONNEMENT DE LA RN116

L'Etat vise une amélioration continue de l'axe de la RN116. Ainsi, la commission « Mobilité 21 » a jugé qu'il était indispensable de moderniser l'axe, en prévoyant que les aménagements devaient répondre strictement aux besoins et enjeux.

Le 13 février 2015, le secrétaire d'Etat en charge des transports a demandé au Préfet de la région Languedoc-Roussillon, d'engager « de nouvelles études d'opportunité d'itinéraire de l'axe entre Ile-sur-Têt et Andorre, qui s'attachent principalement à traiter les enjeux de sécurité et de réduction des nuisances pour les usagers et riverains ». Celles-ci ont été réalisées et finalisées par le CEREMA en 2017.

En conséquence, le programme d'aménagement de la RN116 se compose de plusieurs opérations ponctuelles et indépendantes, réparties sur deux tranches :

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

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

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

CINQ OPERATIONS ONT ÉTÉ RETENUES DANS CE CADRE :

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



Vue montante sur le viaduc « S » de la RN116

> POURQUOI CE PROJET ?

Située à quelques kilomètres de Prades, en amont du PR45, la traversée de la commune de Ria-Sirach est dans une zone où la RN116 admet le trafic le plus important de l'itinéraire en amont de Prades. Le diagnostic fait état d'une traversée risquée, avec des croisements difficiles, notamment entre poids lourds.

Sur la base de ce programme, quatre variantes ont été élaborées. Elles sont l'objet de la présente concertation.



Traverse piétonne

> LE PROGRAMME DU PROJET

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



Vue d'ensemble de la traversée de la commune

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

LE SAVIEZ-VOUS ?

Plus de 5 000 véhicules traversent RIA-SIRACH dans chaque sens les jours de semaine !

Dossier de concertation

LA VARIANTE 1A

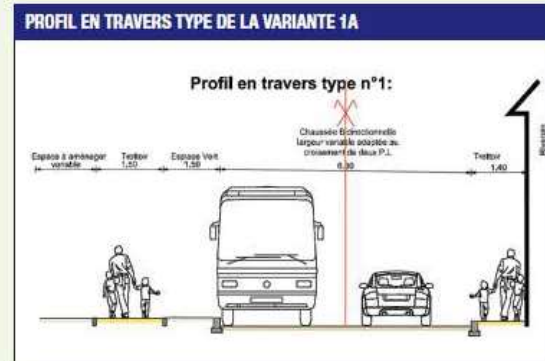
Cette variante prévoit un élargissement de la RN116 côté sud, avec entre autres la démolition du bâti existant.

Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :

- Parcelle 498
- Parcelle 501
- Parcelle 507
- Parcelle 508
- Parcelle 651
- Parcelle 650

L'élargissement de la RN116 se poursuit ensuite au nord, nécessitant un élargissement de l'ouvrage existant. Il faut donc prévoir des travaux de génie civil en reprenant la passerelle en encorbellement.

La démolition du bâti dégage un espace de 820 m² qui pourra être réutilisé.



LA VARIANTE 1B

La variante 1B correspond au même principe que la variante 1A. Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :

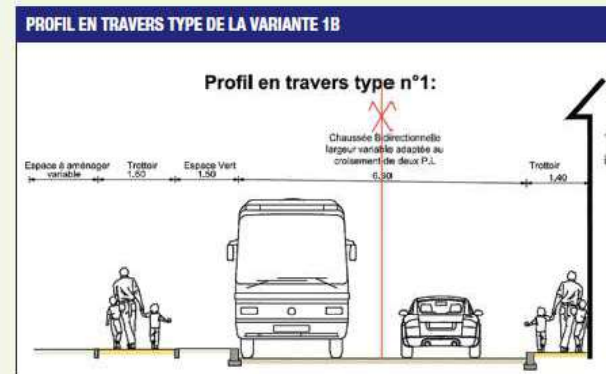
- Parcelle 498
- Parcelle 501
- Parcelle 507
- Parcelle 508
- Parcelle 651
- Parcelle 650

Mais afin d'éviter les travaux de génie civil de renforcement de l'encorbellement existant, l'élargissement de la RN116 est prolongé au sud.

Cela signifie que de nouvelles habitations nécessitent une démolition. Il s'agit des parcelles suivantes :

- Parcelle 424
- Parcelle 425
- Parcelle 35

La démolition du bâti dégage un espace de 1060 m² qui pourra être réutilisé.



Dossier de concertation

LA VARIANTE 2

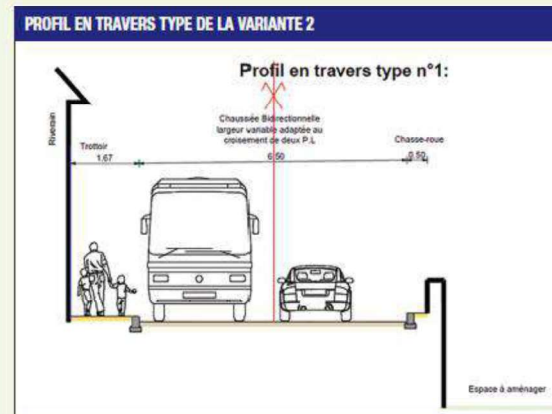
La deuxième variante prévoit un élargissement de la RN116 côté nord, avec entre autres la démolition du bâti existant.

Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :

- Parcelle 493
- Parcelle 494
- Parcelle 495
- Parcelle 496
- Parcelle 630

La démolition du bâti dégage un espace de 630 m² qui pourra être réutilisé.

Plus à l'est, un élargissement de l'ouvrage existant est nécessaire, impliquant des travaux de génie civil.



LA VARIANTE 3

Cette variante prévoit un déport de la RN116 au sud.

Au niveau du carrefour de type TAG, la route est déportée et suit un tracé passant par le garage automobile abandonné, puis rejoint le tracé existant au niveau du Chemin de la Tuilerie.

Plusieurs démolitions de bâti sont nécessaires pour la réalisation de cette option. Les parcelles concernées sont :

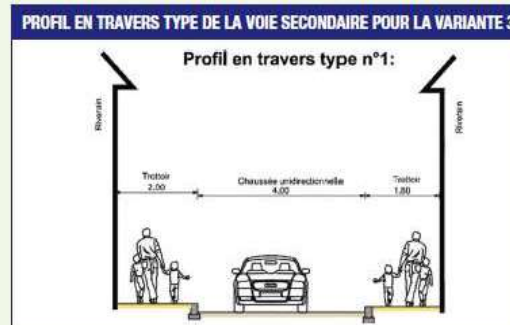
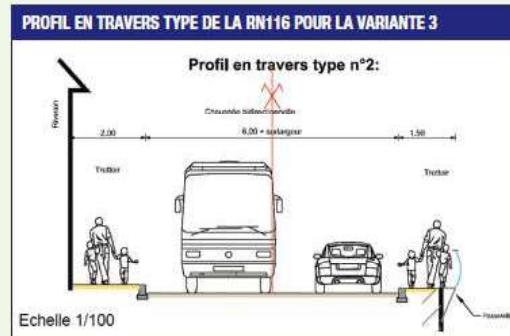
- Parcelle 424
- Parcelle 425
- Parcelle 426
- Parcelle 650
- Parcelle 508
- Parcelle 643 (garage)

La démolition du bâti dégage un espace de 4330 m² qui pourra être réutilisé.

La majorité du front bâti qui possède un contact direct avec l'infrastructure existante reste intacte. Le tracé de la RN116 est réutilisé en voie secondaire, à sens unique dans le sens Est/Ouest, afin de maintenir un accès pour les riverains. Cela permet d'écarter ces habitations du trafic significatif présent sur la RN.

Le carrefour avec la Coste de Sirach est déporté, tout en maintenant le principe actuel d'un carrefour de type tourne à gauche. La voie secondaire permettant l'accès aux habitations actuelles se connecte sur la RN116 via un Stop.

Le Chemin de la Tuilerie est mis en impasse.



Dossier de concertation

ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

	VARIANTE 1A : Élargissement de la RN116 côté sud avec passerelle à reprendre	VARIANTE 1B : Élargissement de la RN116 côté sud avec impact sur les parcelles 424, 425 et 35	VARIANTE 2 : Élargissement de la RN116 côté nord	VARIANTE 3 : Déport de la RN116 au sud
Généralité de l'aménagement et respect des règles de l'art	Le tracé de la RN116 respecte les principes géométriques édictés dans les guides de conception routière.			
Liberté de l'aménagement et fonctionnement général	Le fonctionnement général de la traversée reste le même. Le carrefour de type TAO avec la Côte de Sirach est maintenu.			
Sécurité	L'élargissement de la RN116 permet un croisement plus confortables entre les véhicules (PL et VL), ce qui améliore les conditions de sécurité. Les visibilité au droit des voies secondaires sont également bien améliorées.	L'élargissement de la RN116 permet un croisement plus confortables entre les véhicules (PL et VL), ce qui améliore les conditions de sécurité. Les visibilité au droit des voies secondaires sont améliorées mais restent inférieures en dessous des valeurs minimums recherchées.	L'élargissement de la RN116 permet un croisement plus confortables entre les véhicules (PL et VL), ce qui améliore les conditions de sécurité. Les visibilité au droit des voies secondaires sont améliorées. Les conditions de visibilité sont sensiblement améliorées.	La création d'une nouvelle infrastructure sur un tracé moins sinueux permet d'offrir des caractéristiques plus généreuses à la route, facilitant ainsi le croisement entre PL. Les conditions de visibilité sont sensiblement améliorées.
Impact sur le trafic	La situation reste la même en ce qui concerne l'écoulement du trafic sur la RN116, à la seule différence que le nombre d'accès directs vers des habitations, et donc des nuisances associées, est sensiblement réduit.		Séparation entre le trafic de transit et celui de desserte d'habitation : la traversée de la commune est donc beaucoup plus fluide.	
Foncier	0 parcelles sont concernées par une démolition de bât.	0 parcelles sont concernées par une démolition de bât.	0 parcelles sont concernées par une démolition de bât.	0 parcelles sont concernées par une démolition de bât.
Génie civil et ouvrages	Travaux de génie civil à prévoir sur l'ouvrage existant.	L'ouvrage existant n'est pas impacté par le projet.	Travaux de génie civil à prévoir sur l'ouvrage existant.	L'ouvrage existant n'est pas impacté par le projet.
Modes Doux et Transports en commun	Une attention particulière est portée aux cheminements piétons, avec un respect des normes PMR. Les trottoirs sont élargis à 1,5 mètre minimum de part et d'autre de la RN116.			
Stationnement	Pas d'enjeux.			
Eaux de surface et souterraines	Création d'un passage piéton en encoffrement au-dessus d'un affluent de la T41.	L'ouvrage existant n'est pas impacté par le projet.	Reprise de l'ouvrage existant.	L'ouvrage existant n'est pas impacté.

14

> LES SUITES À DONNER À LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, la DREAL Occitanie rendra un bilan de la concertation qui sera rendu public. Celui-ci décrit les modalités de la concertation, et donne la synthèse des contributions et des questions posées pendant la concertation. Il consigne également les recommandations retenues et les orientations prises par la maîtrise d'ouvrage.

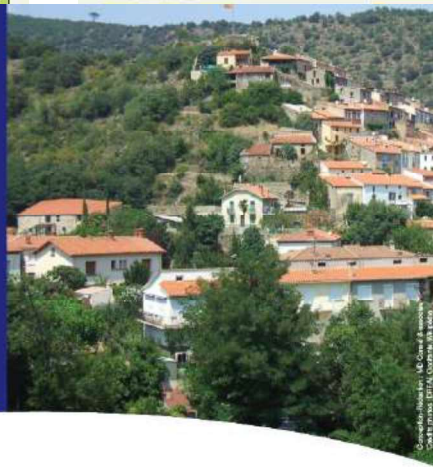
De nouvelles études seront réalisées (pour approfondir les études existantes). Des conseils seront délivrés aux procédures administratives et municipales nécessaires pour permettre le projet (en particulier la maîtrise foncière et l'attribution des permis de construire).

> LE CALENDRIER



PREFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES
Général
Fretout

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) - Occitanie
Direction des Transports - 520, Allée Henri II de Montmorency
CS 00017 - 31034 Montpellier - Cedex 02
www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr



	VARIANTE 1A : Élargissement de la RN116 côté sud avec passerelle à reprendre	VARIANTE 1B : Élargissement de la RN116 côté sud avec impact sur les parcelles 424, 425 et 35	VARIANTE 2 : Élargissement de la RN116 côté nord	VARIANTE 3 : Déport de la RN116 au sud
Risques	Passage en dehors de la zone inondable du Corps de la Foit			
Patrimoine	Rusture d'un front bâti historique composé de 7 habitations	Démolition d'un front bâti ancien composé de 7 habitations	Démolition d'un front bâti ancien composé de 8 bâtiments mais de valeurs de vues intéressantes sur le fond de vallée et les quartiers situés sur le plateau nord. Modification des vues vers l'église St Vincent de Rou (MH).	Démolition de 8 bâtiments anciens d'habitation et d'un bâtiment agricole permettant quant à lui peu de qualité architecturales impact considérable sur les jardins et les murs de pierres qui les délimitent. Modification des vues vers l'église St Vincent de Rou (MH).
Enjeux écologiques	Milieux artificialisés de très faible intérêt écologique, mais impacts potentiels sur des Chiroptères anthropophiles protégés (e.g. pipistrelles) pouvant gîter dans les bâtis. Inspection des bâtis par un chiroptériste agréé en amont des travaux de démolition. En fonction de la présence ou non de colonies de Chiroptères en bâtis, soumission possible du projet à une demande de dérogation. Espèces protégées.			
Urbanisme/Paysage	Risques de dilution de l'espace public occasionnant une perte de repères et de l'identité du quartier qui fait du quartier qui fait office de « repère » ou « d'ancrage de ville » pour le commune.	Les espaces vides créés par les démolitions représentent de réelles opportunités en termes d'aménagements urbains. Prendre appui sur un espace public existant qui n'est pas suffisamment mis en valeur et dont l'accessibilité pourrait être améliorée au bénéfice d'une amélioration des connexions urbaines.	Les espaces vides créés par les démolitions représentent de réelles opportunités en termes d'aménagements urbains. Prendre appui sur un espace public existant qui n'est pas suffisamment mis en valeur et dont l'accessibilité pourrait être améliorée au bénéfice d'une amélioration des connexions urbaines.	Risque de dilution de l'espace public occasionnant une perte de repères et de l'identité du quartier. Aménagement des espaces publics existants par les démolitions particulièrement problématiques du fait des nuisances de la route et de l'imperméabilisation de zones adjacemment en pleine terre contre la saturation des réseaux et impacts des aménagements.
Cadre de vie	Le partage des espaces publics entre usagers est amélioré mais les nouveaux usages sont contraints par leur forme, leurs hauteurs et les nuisances engendrées par la route, ce qui fait qu'ils ne proposent pas d'intérêt particulier (voire même plutôt des charges d'entretien supplémentaires).	Le partage des espaces publics entre usagers est amélioré. Les démolitions offrent des opportunités intéressantes d'aménagements permettant de favoriser les circulations piétonnes, d'améliorer les repères urbains en ouvrant les vues d'un quartier à l'autre, ainsi que de mettre en valeur la présence de l'eau sous différentes formes.	Le partage des espaces publics entre usagers est amélioré. Les démolitions offrent des opportunités intéressantes d'aménagements permettant de favoriser les circulations piétonnes, d'améliorer les repères urbains en ouvrant les vues d'un quartier à l'autre, ainsi que de mettre en valeur la présence de l'eau sous différentes formes.	Le partage des espaces publics entre usagers est amélioré mais les usages à aménager sont contraints par leur forme, leurs hauteurs et les nuisances engendrées par la route (voire même plutôt des charges d'entretien supplémentaires).
Nuances sonores et qualité de l'air	Modification du front bâti (pas en U à l'ouest) donc distribution de la réverbération acoustique.			Amélioration pour les maisons en front de RN116 mais dégradation pour celles au sud sur le tracé nord.
Réseaux	Le réseau d'assainissement pluvial actuel devra être complété suite aux modifications apportées. Les impacts seront également importants sur tous les autres réseaux : suite à la démolition du bâti, les réseaux (électrique, gaz, AEP, Telecom...) devront être neutralisés.			
Estimation du coût des travaux (en millions d'€ TTC)	1,564	1,066	3,457	3,036

DÉFAVORABLE

15

Panneaux d'exposition

PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES
Liberté Égalité Fraternité

Concertation préalable sur le REAMÉNAGEMENT de la RN116 à RIA-SIRACH



LA CONCERTATION

L'objectif
Recueillir vos avis sur les variantes d'aménagements proposées pour éclairer le maître d'ouvrage sur la suite à donner au projet et sur la façon de la soutenir d'aménagement à venir.

S'informer et s'exprimer
 > Le dossier de concertation consultable en mairie de Ria-Sirach et sur internet : http://ria.sirach.fr/159/mcd/oa/passe_r1162021
 > Un registre destiné au recueil de vos avis disponible en mairie.
 > Une adresse mail dédiée : concertation116.dreal@oceanie.developpement-durable.gouv.fr
 > Présentation du projet en conseil municipal le vendredi 26 novembre à 19h30 en mairie.
 > Une permanence d'informations le mardi 30 novembre 2021 de 9h00 à 16h00 en mairie.

Un bilan
Le résultat de la concertation sera formalisé dans un bilan et rendu public.

Concertation PRÉALABLE du 19 novembre au 22 décembre 2021

LE SAVIEZ-VOUS ?
Plus de 2 000 véhicules traversent RIA-SIRACH dans chaque sens de circulation.

L'Etat vise une amélioration globale du fonctionnement de la RN116, à la fois pour améliorer la sécurité et les conditions de vie des habitants et des usagers. Dans ce cadre, il étudie les solutions possibles pour améliorer la traversée de la commune de Ria-Sirach. Celle-ci se situe dans une zone où la RN116 admet le trafic le plus important de l'itinéraire en amont de Prades. La traversée de la commune est étroite, ce qui rend les croisements difficiles, notamment entre poids lourds.


> LE PROGRAMME DU PROJET

- Régularisation de la chaussée, y compris en élargissant l'emprise par des acquisitions foncières et de bord. L'objectif est d'élargir la voie destinée aux véhicules pour faciliter leur croisement, et de proposer des chemements plus larges à piétons.
- Prise en compte de la réhabilitation des espaces publics, avec des enjeux forts sur la signalétique et sur le paysage, afin de respecter l'objectif de qualité paysagère de la charte du Parc Naturel Régional des Pyrénées Catalanes.

Sur la base de ce programme, quatre variantes ont été élaborées et sont proposées à la concertation.

> LE CALENDRIER


- CONCERTATION NOVEMBRE > DÉCEMBRE 2021
- PLAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE 2021
- POURQUOI DES ÉTUDES



PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES
Liberté Égalité Fraternité

QUATRE VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION


VARIANTE 1A →
Celle variante prévoit un élargissement de la RN116 côté sud, avec entre autres la démolition du bâti existant.
Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :
 • Parcelle 498
 • Parcelle 501
 • Parcelle 507
 • Parcelle 508
 • Parcelle 651
 • Parcelle 650



COUT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX : 1,564 M€

L'élargissement de la RN116 se poursuit ensuite au nord, nécessitant un élargissement de l'ouvrage existant. Il faut donc prévoir des travaux de génie civil en respectant la passerelle en encastrement. La démolition du bâti dégage un espace de 620 m² qui pourra être réutilisé.


VARIANTE 1B →
La variante 1B correspond au même principe que la variante 1A. Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :
 • Parcelle 498
 • Parcelle 501
 • Parcelle 507
 • Parcelle 508
 • Parcelle 651
 • Parcelle 650



COUT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX : 1,066 M€

Malgré afin d'éviter les travaux de génie civil de renforcement de l'encastrement existant, l'élargissement de la RN116 est prolongé au sud. Cela signifie que de nouvelles habitations nécessitent une démolition. Il s'agit des parcelles suivantes :
 • Parcelle 424
 • Parcelle 425
 • Parcelle 35

La démolition du bâti dégage un espace de 1060 m² qui pourra être réutilisé.



QUATRE VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

VARIANTE 2 →

La deuxième variante prévoit un élargissement de la RN116 côté nord avec, entre autres, la démolition du bâti existant. Les parcelles concernées par une démolition sont les suivantes :

- Parcelle 493
- Parcelle 494
- Parcelle 495
- Parcelle 496
- Parcelle 630



CURT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX :
3,457 M€

La démolition du bâti dégage un espace de 630 m² qui pourra être réutilisé. Plus à l'est, un élargissement de l'ouvrage existant est nécessaire, impliquant des travaux de génie civil.

VARIANTE 3 →

Cette variante prévoit un déport de la RN116 au sud. Au niveau du carrefour de type TAC, la route est déportée et suit un tracé passant par le garage automobile abandonné, puis rejoint le tracé existant au niveau du Chemin de la Tuliole.

Plusieurs démolitions de bâti sont nécessaires pour la réalisation de cette option. Les parcelles concernées sont :

- Parcelle 421
- Parcelle 425
- Parcelle 426
- Parcelle 650
- Parcelle 658
- Parcelle 643 (garage)



CURT PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX :
3,036 M€

La démolition du front bâti qui possède un contact direct avec l'infrastructure existante reste intacte. Le tracé de la RN116 est réaligné en vue d'écarter le trafic urbain dans le sens Est/Ouest, afin de maintenir un accès pour les riverains. Cela permet d'écarter ces habitations du trafic, significatif présent sur la RN.

La démolition du bâti dégage un espace de 4330 m² qui pourra être réutilisé. Le carrefour avec la Castie de Sirach est déporté, tout en maintenant le principe actuel d'un carrefour de type tourne à gauche. La voie secondaire permettant l'accès aux habitations actuelles se connecte sur la RN116 via un Stop. Le Chemin de la Tuliole est mis en impasse.

Concertation PRÉALABLE
du 19 novembre
au 22 décembre 2021

ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

	VARIANTE 1A : Élargissement de la RN116 côté sud sans possibilité d'extension	VARIANTE 1B : Élargissement de la RN116 côté sud avec déport sur la parcelle 652 et 653	VARIANTE 2 : Élargissement de la RN116 côté nord	VARIANTE 3 : Déport de la RN116 au sud
Principe de l'aménagement et respect des règles de l'art	Le tracé de la RN116 respecte les principes généraux définis dans les guides de conception urbaine.			
Qualité de l'aménagement et fonctionnement général	Le fonctionnement général de la traversée reste le même. Le carrefour de type TAC avec la Castie de Sirach est maintenu.			
Sécurité	Le réalignement de la RN116 permet un élargissement qui contribue à améliorer la visibilité et à réduire les risques de collisions. Les véhicules aux abords des travaux sont sécurisés par un aménagement approprié.	Le réalignement de la RN116 permet un élargissement qui contribue à améliorer la visibilité et à réduire les risques de collisions. Les véhicules aux abords des travaux sont sécurisés par un aménagement approprié.	Le réalignement de la RN116 permet un élargissement qui contribue à améliorer la visibilité et à réduire les risques de collisions. Les véhicules aux abords des travaux sont sécurisés par un aménagement approprié.	Le réalignement de la RN116 permet un élargissement qui contribue à améliorer la visibilité et à réduire les risques de collisions. Les véhicules aux abords des travaux sont sécurisés par un aménagement approprié.
Régime sur le trafic	La situation reste la même et se voit améliorer l'écoulement de trafic par la RN116 à la suite d'un déport qui se traduit par un élargissement de la route.	La situation reste la même et se voit améliorer l'écoulement de trafic par la RN116 à la suite d'un déport qui se traduit par un élargissement de la route.	La situation reste la même et se voit améliorer l'écoulement de trafic par la RN116 à la suite d'un déport qui se traduit par un élargissement de la route.	La situation reste la même et se voit améliorer l'écoulement de trafic par la RN116 à la suite d'un déport qui se traduit par un élargissement de la route.
Traverse	Élargissement des trottoirs par une démolition de 642.	Élargissement des trottoirs par une démolition de 642.	Élargissement des trottoirs par une démolition de 642.	Élargissement des trottoirs par une démolition de 642.
Milieu rural et paysan	Trajet de genre rural à prévoir par l'ouvrage existant.	Trajet de genre rural à prévoir par l'ouvrage existant.	Trajet de genre rural à prévoir par l'ouvrage existant.	Trajet de genre rural à prévoir par l'ouvrage existant.
Milieu rural et transports en commun	Une attention particulière est portée aux cheminements piétons, avec un respect des normes NFPA. Les trottoirs sont adaptés à l'usage des personnes âgées et handicapées.	Une attention particulière est portée aux cheminements piétons, avec un respect des normes NFPA. Les trottoirs sont adaptés à l'usage des personnes âgées et handicapées.	Une attention particulière est portée aux cheminements piétons, avec un respect des normes NFPA. Les trottoirs sont adaptés à l'usage des personnes âgées et handicapées.	Une attention particulière est portée aux cheminements piétons, avec un respect des normes NFPA. Les trottoirs sont adaptés à l'usage des personnes âgées et handicapées.
Établissement	Pas d'équipement.			
Eau de surface et souterrains	Changement de passage d'eau en souterrain ou écoulement direct au ruisseau de la TAC.	Changement de passage d'eau en souterrain ou écoulement direct au ruisseau de la TAC.	Changement de passage d'eau en souterrain ou écoulement direct au ruisseau de la TAC.	Changement de passage d'eau en souterrain ou écoulement direct au ruisseau de la TAC.
Risques	Pasage en terrain de la zone habitable du Centre de la Place.			
Patrimoine	Régime d'un front bâti historique existant de 1 habitations.	Démolition d'un front bâti existant composé de 7 habitations.	Démolition d'un front bâti existant composé de 7 habitations.	Démolition d'un front bâti existant composé de 7 habitations.
Impact paysager	Milieu rural préservé par la faible hauteur des bâtiments existants et par la présence de la végétation.	Milieu rural préservé par la faible hauteur des bâtiments existants et par la présence de la végétation.	Milieu rural préservé par la faible hauteur des bâtiments existants et par la présence de la végétation.	Milieu rural préservé par la faible hauteur des bâtiments existants et par la présence de la végétation.
Urbanisme/Paysage	Préserver l'habitat rural existant par un maintien de la hauteur des bâtiments existants et par la présence de la végétation.	Préserver l'habitat rural existant par un maintien de la hauteur des bâtiments existants et par la présence de la végétation.	Préserver l'habitat rural existant par un maintien de la hauteur des bâtiments existants et par la présence de la végétation.	Préserver l'habitat rural existant par un maintien de la hauteur des bâtiments existants et par la présence de la végétation.
Coût de vie	Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu.	Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu.	Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu.	Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu. Le partage des espaces publics avec des trottoirs et des passages piétons est maintenu.
Maintenance et qualité de l'air	Modification du front bâti par un U-2 qui contribue à une diminution de la déperdition énergétique.			
Statut	Le principe d'aménagement est maintenu dans les variantes 1A, 1B, 2 et 3. Les variantes 1A, 1B, 2 et 3 sont maintenues. Le principe d'aménagement est maintenu dans les variantes 1A, 1B, 2 et 3. Les variantes 1A, 1B, 2 et 3 sont maintenues. Le principe d'aménagement est maintenu dans les variantes 1A, 1B, 2 et 3. Les variantes 1A, 1B, 2 et 3 sont maintenues.			
Coût des coûts (hors des travaux de Tracé)	1,584	1,688	3,457	3,636

FAVORABLE DÉFAVORABLE

Concertation PRÉALABLE
du 19 novembre
au 22 décembre 2021

Contributions par courriel

Sujet : sécurisation 116 Ria

De : > roselyne.haroux (par Internet) <roselyne.haroux@gmail.com>

Date : 06/12/2021 à 18:42

Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

En tant que sirachois nous sommes favorables sans hésitation au projet 3 à la condition de mettre un rond-point au carrefour avec Sirach car les véhicules venant de Villefranche arrivent à vive allure et cela les ralentirait à l'entrée du village

Mr et Mme HARAUX Alain et Roselyne

7 rue des Abricotiers

66500 RIA-SIRACH

Concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria Sirach

A la lecture du dossier de concertation, il nous semble globalement que la variante 2 serait préférable. Toutefois, il y a un point que n'aborde aucune des variantes et qui concerne le débouché de la Coste de Sirach sur la 116, au niveau de l'ancien garage Capdet. La sortie au droit du TAG est rendue très dangereuse du fait de la vitesse excessive des véhicules descendant vers Perpignan. Pour pratiquer régulièrement cette arrivée sur Ria-Sirach, la longue ligne droite comportant une zone de dépassement à 3 voies rend difficilement lisible le panneau d'entrée de ville limitant normalement la vitesse à 50 km/h. Je pense qu'une analyse des vitesses à cet endroit devrait corroborer ces propos. Même les conducteurs les plus prudents et les plus respectueux du code de la route peuvent se laisser emporter dans la mesure où il n'y a même pas un panneau limitant la vitesse à 50 km/h pour les alerter.

Nous pensons donc qu'il serait indispensable d'intégrer à la réflexion globale sur la traversée de Ria-Sirach le traitement de cette insertion depuis Sirach sur la 116. Cela comporterait à minima la signalisation par un panneau de limitation de vitesse 50 km/h à l'entrée du village ainsi que la mise en place d'un Radar Pédagogique comme on en trouve par exemple à l'entrée de Marquixanes et de bien d'autres villages.

ANNIE CASALS
5 RUE BELLEVUE
66500 Sirach

Le 10/12/2021


Sécurisation portion RN116 Ria-Sirach

Un projet 3 réaménagé à considérer

De mon point de vue, le Projet 3 proposé serait, à priori, proche de la solution la mieux adaptée. Cependant, il m'apparaît qu'elle ne tient pas compte de deux problématiques majeures qui sont, d'une part la problématique liée aux difficultés que rencontrent les riverains à accéder à la RN116, particulièrement en périodes de circulation intense (en périodes vacancières par exemple), d'autre part la dangerosité toujours présente d'une circulation intense pour les piétons au niveau du magasin Vival et de l'arrêt de bus. Bien que nous nous devions de reconnaître que des efforts ont été accomplis à la suite du drame que nous avons vécu.

Je propose donc une amélioration du tracé, afin d'éviter que les personnes, en particulier les enfants qui prennent le bus soient toujours confrontés aux dangers que représentent les flux intenses de véhicules, par la mise en place d'un circuit bus en dehors de la RN116 ainsi qu'un rond-point au niveau de la jonction avec la route de Sirach pour freiner les flux et permettre aux riverains en provenance de Sirach, aux bus, aux riverains de Ria un accès facilité à la nouvelle RN116.

Je me tiens à votre disposition pour en discuter si besoin est, dans la mesure où mon schéma simpliste nécessiterait de plus amples explications.

Antoine Mocellin
15 rue de Bellevue
66500 Ria-Sirach

antoine.mocellin@hotmail.com
Tel : 06 18 26 7856

Sujet : Projet sécurisation RN116 Ria-Sirach

De : > antoine.mocellin (par Internet) <antoine.mocellin@gmail.com>

Date : 06/12/2021 à 12:36

Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Copie à : Antoine Mocellin <antoine.mocellin@gmail.com>

Pièces jointes disponibles jusqu'au 5 janv. 2022

Bonjour,

Désolé d'avoir manqué la réunion de concertation du 30 Novembre dernier. Après consultation des Projets proposés, je me permets de vous faire part de mes commentaires/proposition en pièce jointe.

Cordialement,

Antoine Mocellin

Sujet : Réaménagement de la RN 116 à Ria-Sirach

De : > chantalcordi (par Internet) <chantalcordi@hotmail.com>

Date : 19/12/2021 à 20:33

Pour : "concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr"
<concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr>

Madame,
Monsieur,

A la lecture du dossier de concertation, il nous semble globalement que la variante 2 serait préférable.

Toutefois, il y a un point que n'aborde aucune des variantes et qui concerne le débouché de la Coste de Sirach sur la 116, au niveau de l'ancien garage Capdet.

La sortie au droit du TAG est rendue très dangereuse du fait de la vitesse excessive des véhicules descendant vers Perpignan.

Pour pratiquer régulièrement cette arrivée sur Ria-Sirach, la longue ligne droite comportant une zone de dépassement à 3 voies rend difficilement lisible le panneau d'entrée de ville limitant normalement la vitesse à 50km/h.

Je pense qu'une analyse des vitesses à cet endroit devrait corroborer ces propos.

Même les conducteurs les plus prudents et les plus respectueux du code de la route peuvent se laisser emporter dans la mesure où il n'y a même pas un panneau limitant à 50km/h pour les alerter.

Nous pensons donc qu'il serait indispensable d'intégrer à la réflexion globale sur la traversée de Ria-Sirach le traitement de cette insertion depuis Sirach sur la 116.

Cela comporterait à minima la signalisation par un panneau de limitation de vitesse 50km/h à l'entrée du village ainsi que la mise en place d'un Radar Pédagogique comme on en trouve par exemple à l'entrée de Marquixanes et de bien d'autres villages.

Cordialement.

Madame Cordi Chantal
1, rue du Pla
66500 Ria-Sirach

Sujet : concertation préalable pour la sécurisation d'une portion de la RN116

De : > sadion.chantal (par Internet) <sadion.chantal@wanadoo.fr>

Date : 20/12/2021 à 11:19

Pour : concertationria116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Mme Sadion dit Sône Chantal

23, rue d'Aragon

66500 Ria-Sirach

Habitante de Sirach depuis 89, je me permets de vous soumettre le problème du débouché de la Coste de Sirach au niveau de l'ancien garage CAPDET que j'emprunte régulièrement en voiture:

Aucun des projets proposés ne concerne ce débouché, rendu très dangereux par la vitesse excessive des véhicules descendant VERS Perpignan, le panneau d'entrée de Ria limitant la vitesse à 50km n'étant pas lu ou ignoré.

En conséquence il est INDISPENSABLE d'intégrer le traitement du débouché de la Coste de Sirach qui doit être sécurisé dans le projet variante 2 par un rond point ou à minima un radar au moins pédagogique puisqu'il est envisagé un doublement de la Nationale à cet endroit là.

Mme Sadion Sirach le 20/12/21

Sujet : Mes remarques sur le projet d'aménagement de la RN116 à RIA
De : > dbesson.maison (par Internet) <dbesson.maison@gmail.com>
Date : 06/12/2021 à 19:31
Pour : <concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Vous trouverez ci-après mes remarques liées aux différents projets d'aménagement présentés en réunion publique.

La circulation sur la RN116 dans RIA pose effectivement plusieurs problèmes :

- une vitesse excessive notamment dans le sens Villefranche à Prades du fait d'un passage d'une ligne droite à 90 à une zone urbaine à 50 puis 30 ;
- un rétrécissement de la voirie et un manque de visibilité du fait du tracé « baionnette » de la RN116 à l'entrée de ville ;
- des obstacles imprévus pour les stationnements temporaires des riverains, livreurs et bus ;
- une absence de circulation sécurisée vélo – piéton sur la zone.

Je soutiens le projet 3 qui :

- limite les expropriations ;
- supprime la baionnette et crée un tracé beaucoup plus linéaire de la RN116 ;
- limite les nuisances sonores et pollution pour les riverains concernés par le projet sur la RN116 ;
- permet la création de 2 espaces verts qu'il faudra aménager pour le rendre ludique pour les riverains

Pour autant, je pense que pour réduire la vitesse en entrée de ville et faciliter l'accès à Sirach, il serait souhaitable d'implanter un rondpoint au niveau de l'accès à Sirach. De même, il serait souhaitable d'implanter un feu + passage piéton au niveau de la voirie de retour du centre-ville de RIA. Cela permettrait aussi un passage sécurisé de la RN116 pour se rendre vers le plat de RIA.

Je vous transmets mes salutations les meilleures

D. Besson

Sujet : avis projet sécurisation accès RN116 depuis Sirach - Dominique et Marie-Claire Malis
De : > dominique-malis (par Internet) <dominique-malis@orange.fr>
Date : 21/12/2021 à 09:59
Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour madame ; bonjour monsieur

Depuis notre retraite nous habitons à Sirach au 2bis rue Bellevue et nous avons des difficultés d'accéder en toute sécurité à la nationale 116 dans la direction RIA-Villefranche

En effet nous devons nous insérer avec prise de risque entre les deux flux de véhicules ; la bande d'arrêt entre les deux voies est insuffisante

notamment pour les camions venant livrer ou s'approvisionner à 3M matériaux ou aux camping cars clients du camping Bellevue

Vos projets ne prennent pas en compte ce tourne à gauche

.Je vous suggère d'étudier la faisabilité d'un rond -point ou à minima l'agrandissement de la surface d'arrêt entre les deux voies

avec nos remerciements

Dominique Malis

Administrateur territorial hors classe

Sujet : courrier pour la rn 116 traverse de Ria

De : > sibiude.isabelle (par Internet) <sibiude.isabelle@sfr.fr>

Date : 20/12/2021 à 07:44

Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur ASSEMAT

Veillez trouver en pièces jointe la lettre explicative pour le projet de la déviation de la RN116 dans la traversé de Ria dont la variante n°3 nous impacte complètement.

— Pièces jointes : —

lettres Dreal pour RN 116.odt

19,8 Ko

Sirach le, 14 Décembre 2021

Madame SIBIUDE Danielle
9 rue d' Aragon
66500 RIA-SIRACH
0468963832
0620558293

DREAL Occitanie
à l'attention de Monsieur ASSEMAT

objet : déviation de la RN 116 à RIA

Monsieur,

Je suis totalement opposée au projet n° 3 entraînant la préemption et la destruction du garage situé au 51 route nationale dont je suis propriétaire. **Le garage et la maison d'habitation n'est nullement abandonné** comme indiqué dans vos documents accompagnant la concertation préalable.

Le terrain a été acheté en 1978. Le garage a été construit en 1979 par les soins de la famille CAPDET – SIBIUDE totalement en pierres.

La cessation d'activité du garage automobile par mon frère mécanicien et moi-même secrétaire à mi-temps et exploitante agricole sur la commune le reste du temps a été faite en 2003.

Nous sommes natifs du village, éleveurs sur la commune de grand-père, père, mère, moi-même et ma fille depuis 12 ans.

Depuis 2003, **ce bâtiment est devenu un entrepôt indispensable pour mon exploitation agricole pour stocker le matériel et le fourrage**. Ayant pris la retraite, c'est ma fille qui a pris la succession de l'exploitation de bovins allaitants sur la commune, dont **le local lui est indispensable pour son activité journalière**.

Si toutefois le bâtiment venait à disparaître, cela mettrait l'exploitation de ma fille en péril.

Ce bâtiment est facile d'accès pour ses véhicules (bétaillère, tracteur, remorque) et ses livraisons de fourrage par semi-remorque.

Je suis actuellement en train d'effectuer des travaux d'étanchéité sur ce bâtiment et de refaire la terrasse afin que ma fille puisse y habiter.

Je m'oppose totalement **à ce projet n° 3**, sachant que dans le projet 1A, des maisons sont inhabitées depuis de nombreuses années et en train de tomber en ruines. De plus en détruisant le garage qui est un bâtiment fonctionnel, on ne sécurise en aucun cas le croisement de Sirach. La nationale sera encore plus dangereuse que ce qu'elle est actuellement, les

automobilistes iront encore plus vite. Les résidents du tronçon dévié de nationale ne seront pas du tout en sécurité pour sortir, n'y pour rentrer chez eux dans le sens Andorre Prades.

Lors d'un rendez-vous le mercredi 8 décembre 2021 à 18 heures avec Monsieur Maury, maire de la commune, ce dernier nous a assuré n'être au courant des 4 variantes que depuis peu de temps et que de toutes façons qu'aucune ne lui convenait.

Toutes les voies de recours juridiques seront utilisées par mes soins au cas où le projet n° 3 serait choisi pour la déviation de la RN 116 sur RIA.

Madame SIBIUDE Danielle

original adressé à Mr ASSEMAT de la DREAL
copie remise en main propre à la mairie
copie sur le registre en mairie de RIA – SIRACH
copie au premier Ministre Mr CASTEX
copie au Sous-Préfet Mr FOSSAT
copie à la députée Mme GAYTE

Sujet : Concertation RIA 116 réponse de mr LORRION Frédéric et Mme BERGIA Isabelle 3 rue du PLA 66500 Ria-sirach

De : > isab.bergia66 (par Internet) <isab.bergia66@gmail.com>

Date : 15/12/2021 à 19:58

Pour : concertationria116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Suite au courrier d'information municipale, nous répondons favorablement au projet 1B.

En vous remerciant.

Bien cordialement,

Mr LORRION Frédéric
Mme BERGIA Isabelle

Sujet : Projet Rn116

De : > isabellemarie66 (par Internet) <isabellemarie66@gmail.com>

Date : 22/12/2021 à 20:34

Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonsoir,

Je vote le projet n°3.

Habitant vernet les bains.

Avec une demande de couper le talus en arrivant à sirach pour la visibilité. Merci

Cordialement

Mme Isabelle hennequez

Sujet : Concertation préalable sécurisation RN116

De : > jeanmarie.gaubert (par Internet) <jeanmarie.gaubert@sfr.fr>

Date : 09/12/2021 à 17:14

Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

bonjour

Je donne mon avis pour le projet de sécurisation de la RN116 à RIA.

J'OBTE POUR LE PROJET 3 .

Bien qu'il serait nécessaire de faire un rond point au niveau du croisement de SIRACH pour améliorer la sécurité ou des dos d'ânes pour faire ralentir les voitures venant de VILLEFRANCHE DE CONFLENT qui arrivent déjà assez vite, donc si c'est plus large ils arriveront encore plus vite dans le village de RIA.

De : > astruch.jean-patrick (par Internet) <astruch.jean-patrick@orange.fr>

Date : 07/12/2021 à 19:07

Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

A l'attention de M. ASSENAT

Suite à la concertation dans le cadre de la sécurisation d'une portion de la RN 116 sur la commune de RIA (66500).

Je viens vers vous pour exprimer mon choix pour le **projet 3**.

Le projet 3 est le seul projet qui permet de casser réellement le virage en S et offrir une meilleure visibilité tout en conservant un maximum de logement.

Je regrette que aucun de ces projets ne prennent en compte l'amélioration du carrefour d'accès à SIRACH.

Le carrefour en question est d'une grande dangerosité, en cause la vitesse excessive des véhicules qui arrivent de la direction de Villefranche de Conflent ainsi que le manque de visibilité pour les riverains qui souhaitent sortir de SIRACH. Pendant la période estivale ou la période hivernale (ouverture sport d'hiver) rejoindre SIRACH est un véritable parcours du combattant. Il me semble que sur le projet 3 il y a assez de surface disponible pour mettre en place un carrefour sous forme de rond point.

Je reste à votre disposition pour tous renseignements complémentaires.

astruch jean-patrick

astruch.jean-patrick@orange.fr

8 coste de sirach

66500 RIA SIRACH

Sujet : Projet 116

De : > valls.jeanpierre (par Internet) <valls.jeanpierre@orange.fr>

Date : 16/12/2021 à 08:44

Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Etant propriétaire sur la commune de RIA-SIRACH, je vous fais part de mon souhait concernant les projets sur la 116 traversant le village qui ont été proposés. Je retiendrais le projet n°3 car celui-ci permettrait de sécuriser l'entrée du village et également l'accès au village de SIRACH. Car la vitesse est bien présente sur cette commune.

Cordialement,

Jean-Pierre VALLS

Sujet : sécurisation d'une portion de la RN116
De : > monique.d.hennequez (par Internet) <monique.d.hennequez@orange.fr>
Date : 22/12/2021 à 15:35
Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

bonjour

JE SOUHAITE VIVEMENT LE **PROJET 3** de ce projet pour la sécurisation de ce secteur

j'attire votre attention sur l'importance d'intégrer le carrefour de SIRACH en élargissant les côtés et en supprimant le talus (direction villefranche de conflent) pour une meilleure visibilité et en installant en sus des miroirs en face du stop

bonne réception salutations distinguées

j'espère que ce projet se fera très prochainement et pas dans une décennie

mme hennequez monique RIA SIRACH

Sujet : Concertation aménagement 116 à Ria Sirach
De : > jocaveil.nicole (par Internet) <jocaveil.nicole@gmail.com>
Date : 08/12/2021 à 11:31
Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

A l'attention de Monsieur Assemat

Habitante de Sirach et originaire de Ria, la dernière variante (3) me paraît la plus adéquate malgré son coût plus élevé :

- 1) elle préserve les bâtiments historiques liés à la vie industrielle de Ria au siècle dernier (qui pourraient d'ailleurs être réhabiliter sur un futur projet ??),
- 2) elle permet un accès plus sécurisé de l'embranchement de Sirach, qui est souvent très dangereux en période de grosse circulation sur la rn 116 (12h15, 18h15, dimanche soir descente ski, été...)

Espérant en votre compréhension,

Respectueuses salutations.

Nicole Amiel Jocaveil

Sujet : RÉAMÉNAGEMENT de la RN116 à RIA-SIRACH

De : > niacla (par Internet) <niacla@gmail.com>

Date : 22/12/2021 à 21:18

Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour

Veuillez trouver un lien de soumission concernant les travaux proposés à Ria Sirach Route Nationale 116

<https://docs.google.com/document/d/1m8Rcja1FqVwoLqguYy75JHDoDksobnr8dFQoeGHune4/edit?usp>

Cordialement

Pádraig Mc Geehan

www.riasirach.com

<https://www.facebook.com/pages/Ria-Sirach-Apartments/157824080897791>

RÉAMÉNAGEMENT de la RN116 à RIA-SIRACH

Je suis M. Pádraig Mc Geehan. J'habite au 94 Route Nationale, lieu-dit "L'Usine". Je suis directement concerné par le travail proposé. Je vis ici avec ma femme Catherine et nous avons un meuble de tourisme dans la propriété voisine. Nous avons trois appartements en location. Les autres usagers de la route à L'usine sont nos voisins du 92 et EDF qui ont une centrale hydroélectrique à côté. Il y a un flux régulier de petits et gros véhicules qui ont besoin d'y accéder.

Malheureusement, les propositions sont loin du contournement total du village qui s'impose. Les niveaux de bruit et de pollution sont des risques majeurs pour la santé et doivent faire l'objet d'un suivi régulier. Des vapeurs de diesel sont en permanence dans l'air à l'avant de nos bâtiments, et le smog et la saleté produits signifient que nos bâtiments ont besoin d'un entretien régulier.

Les flux de circulation sur la route ont considérablement augmenté depuis le confinement. De plus en plus de touristes, de camping-cars et de gros camions, totalement inadaptés à la route étroite.

Marcher sur la route est un cauchemar. Les véhicules montent continuellement sur le trottoir. J'ai eu de nombreuses rencontres rapprochées avec la circulation et ma sœur a en fait été heurtée par le miroir d'un camping-car sur le trottoir. Heureusement, il ne s'agissait que de bleus.

Il y a un flux constant de gros camions dangereux transportant de l'essence et d'autres marchandises vers Andorre. La route ne leur convient pas et ne doit pas traverser les rues d'une ville.

Je voudrais soulever quelques points concernant les propositions.

- Mon option préférée est no.3
 - Il y a moins de perturbations immédiates car des travaux majeurs peuvent avoir lieu sans que la route ne soit fermée pendant de longues périodes.
 - Il éloigne partiellement la circulation de nos bâtiments.
 - Cela signifie que la plupart de nos voisins ne perdent pas leur maison
- Mes préoccupations concernant la proposition 3 sont
 - Accès à l'usine depuis Villefranche. L'accès proposé est très difficile. Vous devez vous arrêter, provoquant une accumulation de trafic. Aussi le virage quand on revient sur soi est difficile. Ce sera difficile surtout pour les gros véhicules qui ont besoin d'accéder régulièrement aux locaux. Je me demande s'il est possible de faire l'entrée à L'usine dans les deux sens comme le montre le dessin modifié.
 - Mon autre souci concerne les espaces à aménager. Je pense que la proposition devrait inclure un engagement à garantir que ces espaces seront aménagés pour assurer un environnement agréable, qui peut en partie atténuer les terribles effets du bruit et de la pollution. Toutes ces zones devraient être vertes avec de l'herbe et des plantations comme il sied à l'entrée de notre ville. S'il vous plaît, pas de parkings, enclos à ordures etc. Il y en a déjà assez dans le village.

Fig. 1 Solution proposée :-

- j'ai assisté à la présentation du projet en visioconférence au conseil municipal, le vendredi 26 novembre. Une solution a été proposée par le maire pour accepter la proposition 3 avec un rond-point. Bien que je convienne que c'est une solution valable, je crains que le fait de ralentir à nouveau la circulation dans le village ne soit une source majeure de pollution et de bruit.
- Enfin je proposerais une sorte d'aide/assistance pour inciter les riverains de la route nationale à améliorer les façades des immeubles qui ont subi d'immenses dégâts au fil des années par le flux constant de la circulation devant leurs portes.

RÉAMÉNAGEMENT de la RN116 à RIA-SIRACH

Je suis M. Padraig Mc Geehan. J'habite au 94 Route Nationale, lieu-dit "L'Usine". Je suis directement concerné par le travail proposé. Je vis ici avec ma femme Catherine et nous avons un meuble de tourisme dans la propriété voisine. Nous avons trois appartements en location. Les autres usagers de la route à L'usine sont nos voisins du 92 et EDF qui ont une centrale hydroélectrique à côté. Il y a un flux régulier de petits et gros véhicules qui ont besoin d'y accéder.

Malheureusement, les propositions sont loin du contournement total du village qui s'impose. Les niveaux de bruit et de pollution sont des risques majeurs pour la santé et doivent faire l'objet d'un suivi régulier. Des vapeurs de diesel sont en permanence dans l'air à l'avant de nos bâtiments, et le smog et la saleté produits signifient que nos bâtiments ont besoin d'un entretien régulier.

Les flux de circulation sur la route ont considérablement augmenté depuis le confinement. De plus en plus de touristes, de camping-cars et de gros camions, totalement inadaptés à la route étroite.

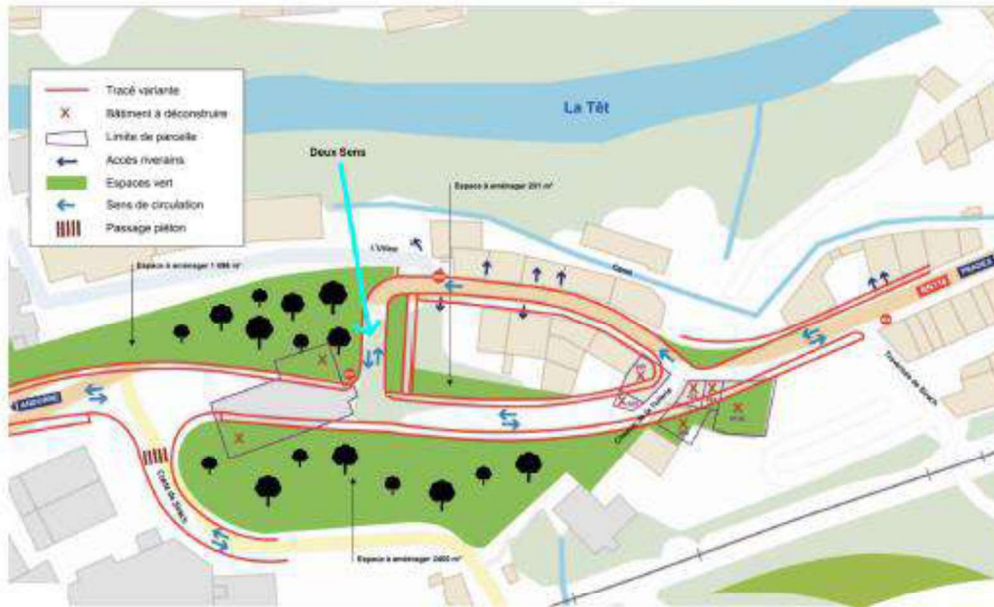
Marcher sur la route est un cauchemar. Les véhicules montent continuellement sur le trottoir. J'ai eu de nombreuses rencontres rapprochées avec la circulation et ma sœur a en fait été heurtée par le miroir d'un camping-car sur le trottoir. Heureusement, il ne s'agissait que de bleus.

Il y a un flux constant de gros camions dangereux transportant de l'essence et d'autres marchandises vers Andorre. La route ne leur convient pas et ne doit pas traverser les rues d'une petite ville.

Je voudrais soulever quelques points concernant les propositions.

- Mon option préférée est no.3
 - Il y a moins de perturbations immédiates car des travaux majeurs peuvent avoir lieu sans que la route ne soit fermée pendant de longues périodes.
 - Il éloigne partiellement la circulation de nos bâtiments.
 - Cela signifie que la plupart de nos voisins ne perdent pas leur maison
- Mes préoccupations concernant la proposition 3 sont
 - Accès à l'usine depuis Villefranche. L'accès proposé est très difficile. Vous devez vous arrêter, provoquant une accumulation de trafic. Aussi le virage quand on revient sur soi est difficile. Ce sera difficile surtout pour les gros véhicules qui ont besoin d'accéder régulièrement aux locaux. Je me demande s'il est possible de faire l'entrée à L'usine dans les deux sens comme le montre le dessin modifié.
 - Mon autre souci concerne les espaces à aménager. Je pense que la proposition devrait inclure un engagement à garantir que ces espaces seront aménagés pour assurer un environnement agréable, qui peut en partie atténuer les terribles effets du bruit et de la pollution. Toutes ces zones devraient être vertes avec de l'herbe et des plantations comme il sied à l'entrée de notre ville. S'il vous plaît, pas de parkings, enclos à ordures etc. Il y en a déjà assez dans le village.

Fig. 1 Solution proposée :-



- j'ai assisté à la présentation du projet en visioconférence au conseil municipal, le vendredi 26 novembre. Une solution a été proposée par le maire pour accepter la proposition 3 avec un rond-point. Bien que je convienne que c'est une solution valable, je crains que le fait de ralentir à nouveau la circulation dans le village ne soit une source majeure de pollution et de bruit.
- Enfin je proposerais une sorte d'aide/assistance pour inciter les riverains de la route nationale à améliorer les façades des immeubles qui ont subi d'immenses dégâts au fil des années par le flux constant de la circulation devant leurs portes.

Sujet : TR: Concertation réaménagement de la RN 116 0 ria
De : > Agullo.Sabine (par Internet) <Agullo.Sabine@iuct-oncopole.fr>
Date : 09/12/2021 à 15:16
Pour : ""concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr""
<concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,
Ci-joint ce courrier concernant l'aménagement de la RN 116 à Ria.
Vous en souhaitant bonne réception.
Bien cordialement.

S. Agullo.

— Pièces jointes : _____

Concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria Sirach....docx

Concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria Sirach

A la lecture du dossier de concertation, il nous semble globalement que la variante 2 serait préférable. Toutefois, il y a un point que n'aborde aucune des variantes et qui concerne le débouché de la Coste de Sirach sur la 116, au niveau de l'ancien garage Capdet. La sortie au droit du TAG est rendue très dangereuse du fait de la vitesse excessive des véhicules descendant vers Perpignan. Pour pratiquer régulièrement cette arrivée sur Ria-Sirach, la longue ligne droite comportant une zone de dépassement à 3 voies rend difficilement lisible le panneau d'entrée de ville limitant normalement la vitesse à 50 km/h. Je pense qu'une analyse des vitesses à cet endroit devrait corroborer ces propos. Même les conducteurs les plus prudents et les plus respectueux du code de la route peuvent se laisser emporter dans la mesure où il n'y a même pas un panneau limitant la vitesse à 50 km/h pour les alerter.

Nous pensons donc qu'il serait indispensable d'intégrer à la réflexion globale sur la traversée de Ria-Sirach le traitement de cette insertion depuis Sirach sur la 116. Cela comporterait à minima la signalisation par un panneau de limitation de vitesse 50 km/h à l'entrée du village ainsi que la mise en place d'un Radar Pédagogique comme on en trouve par exemple à l'entrée de Marquixanes et de bien d'autres villages.

Sabine Agullo
8 rue de la grotte
66500 SIRACH

Sujet : Concertation préalable RN 116 à Ria-Sirach

De : > sylphil (par Internet) <syphil@wanadoo.fr>

Date : 09/12/2021 à 11:39

Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Copie à : Philippe Pous <philippe-pous@wanadoo.fr>

Bonjour,

Veillez trouver ci-joint notre réflexion suite à la lecture du document de concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria-Sirach.
Bonne réception. Cordialement.

Sylvie et Philippe POUS-ARBIOL

—Pièces jointes :—

Concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria Sirach.pdf

Concertation préalable sur le réaménagement de la RN 116 à Ria Sirach

A la lecture du dossier de concertation, il nous semble globalement que la variante 2 serait préférable. Toutefois, il y a un point que n'aborde aucune des variantes et qui concerne le débouché de la Coste de Sirach sur la 116, au niveau de l'ancien garage Capdet. La sortie au droit du TAG est rendue très dangereuse du fait de la vitesse excessive des véhicules descendant vers Perpignan. Pour pratiquer régulièrement cette arrivée sur Ria-Sirach, la longue ligne droite comportant une zone de dépassement à 3 voies rend difficilement lisible le panneau d'entrée de ville limitant normalement la vitesse à 50 km/h. Je pense qu'une analyse des vitesses à cet endroit devrait corroborer ces propos. Même les conducteurs les plus prudents et les plus respectueux du code de la route peuvent se laisser emporter dans la mesure où il n'y a même pas un panneau limitant la vitesse à 50 km/h pour les alerter.

Nous pensons donc qu'il serait indispensable d'intégrer à la réflexion globale sur la traversée de Ria-Sirach le traitement de cette insertion depuis Sirach sur la 116. Cela comporterait à minima la signalisation par un panneau de limitation de vitesse 50 km/h à l'entrée du village ainsi que la mise en place d'un Radar Pédagogique comme on en trouve par exemple à l'entrée de Marquixanes et de bien d'autres villages.

Sylvie et Philippe Pous-Arbiol
1, rue de la Grotte
66500 Sirach

Sujet : Concertation RN116 traversée de RIA
De : > solarte (par Internet) <solarte@free.fr>
Date : 21/12/2021 à 21:14
Pour : concertationRia116.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour

Ci joint mes observations concernant la concertation préalable à la sécurisation de la traversée de RIA

Cordialement,

Yann Jautard

--

SOLARTE 53 RN 116 carrefour de Sirach 66500 RIA SIRACH 04 68 05 27 26 solarte@free.fr

— Pièces jointes : —

reponse concertation RIA.pdf

27,8 Ko

Yann JAUTARD
Propriétaire du bâtiment artisanal
53 RN 116
66500 RIA SIRACH

Concertation préalable concernant la sécurisation de l'entrée ouest du village de RIA

Ria, le 21/12/2021

De mon point de vue, aucun des scénarios proposés ne résout le principal problème de Ria : la vitesse à la traversée du village, qui a déjà provoqué deux drames, dont un très récent.

Dans les 4 cas envisagés, il me semble que le résultat de l'élargissement de la chicane constituée par les deux rangées de maisons sera au contraire un passage plus facile donc une augmentation de cette vitesse, alors même qu'aujourd'hui cela constitue un ralentisseur "naturel". Certes de temps à autres un convoi exceptionnel provoque un ralentissement plus important le temps de la traversée, mais rien d'insurmontable.

Le pire concernant ce problème de vitesse serait certainement le dernier projet qui prévoit de raser l'ancien garage citroen : il va largement supprimer la courbe qui permet justement ce ralentissement.

Je voudrais aussi attirer l'attention sur le fait que ce projet implique la destruction d'un outil de travail indispensable d'une éleveuse, puisque ce bâtiment est aujourd'hui son lieu de stockage de fourrages et de matériel, absolument nécessaire au bon fonctionnement de son exploitation.

Ce projet impliquerait en outre la destruction de la parcelle de terre agricole attenante pour y passer la nouvelle route. En ces temps de problématique climatique et de menace sur la biodiversité, toute réduction de terre agricole semble totalement contre-productive.

D'autre part, il a été évoqué le problème du carrefour de Sirach. De mon point de vue, là encore le principal problème est la vitesse des véhicules arrivant de Villefranche. Pour le reste, il n'y a jamais eu d'accident à cet endroit, la visibilité est bonne dans les deux sens, et le temps d'attente quand il y a beaucoup de circulation sur la RN116 peut sembler pénible, mais pourtant n'excède jamais une ou deux minutes. Par contre, le projet 3 en plaçant plus en retrait dans l'amarce de la courbe le piquage de la route de Sirach va créer un problème de visibilité vis à vis des véhicules arrivant de Villefranche.

Concernant les projets qui visent à élargir le passage dans la chicane : la version 1A semble plus judicieuse, permettant des travaux de génie civil à moindre frais. Les constructions à démolir ont peu de valeur d'usage, coincées entre la route et le surplomb des terrains au sud. Les propriétaires seraient peut-être heureux de pouvoir saisir enfin l'opportunité de s'en défaire. Les bâtiments opposés récupéreraiient alors un peu de valeur et d'agrément avec une façade sud maintenant dégagée.

Le projet 3 maintient tous les défauts de ces deux bandes de logements même s'il déporte la nuisance de la route.

Il me semble donc qu'une autre approche pourrait permettre de résoudre les deux problématiques (vitesse et attente au carrefour) de manière moins onéreuse et moins invasives pour les riverains :

La mise en place d'un feu tricolore à détection de présence et de vitesse au niveau du carrefour : en cas de présence de véhicules venant de Sirach ou montant vers Sirach, le feu bascule, sinon il est vert pour la RN116.

Et à détection de vitesse au niveau par exemple de l'angle des charbonnières, pour qu'en cas de vitesse excessive des voitures venant de Villefranche, il passe au rouge ce qui provoquera un ralentissement de fait. Avec pourquoi pas un radar de feu en complément, afin de maximiser l'effet dissuasif et d'éviter les comportements dangereux. Ce type de système est présent dans de nombreuses agglomérations, semble t'il avec succès, et pour un investissement bien moindre que les projets envisagés.

Contributions par courrier postal

Madame Bousquet Helène
rue Traversière
66500 Aïs-SIRACH

Ria Sirach le 9/12/2021

Concertation N°116.

Il me semble que le projet 2 est le plus intéressant.

Je remarque qu'aucun de ces projets ne tient compte de la dangerosité de ce carrefour avec la route de Sirach.

Vous devriez en tenir compte car pour aller vers Villefranche, les véhicules venant de Prades ~~elles~~ sont dangereuse.

Merci.

H. Bousquet

A.URBINO	N. SASSEMAT <input checked="" type="checkbox"/>	H.DITCHI
F.GHIONE	V.CLEMENT <input checked="" type="checkbox"/>	J.L GUIRAUDIE
A.LUTTRINGER	B.TRINQUIER	T.PEYRO-ROYO
	A.ROLLAND	R.JOLIVET-TESTUD
	13 DEC. 2021	
VISA <i>AG</i>	REGALUT LOUPYER PAREN N° 219	/ pour information <input type="checkbox"/> pour attribution <input checked="" type="checkbox"/> pour projet de réponse

Concertation sur le réaménagement de la RN 116

Après avoir pris connaissance du dossier de concertation, il nous semble que le projet 2 serait préférable.

Aucun des projets n'évoque le carrefour avec la route de Sirach qui malgré le STOP existant s'avère très dangereux.

Il est très difficile de couper la N116 pour se rendre en Cerdagne sans risques. Les véhicules circulant dans les 2 sens sur la N116 roulent à vive allure loin des 50km/h non respectés.

Pourriez-vous tenir compte dans votre projet d'une sécurisation de ce carrefour.

M^R et MME CAMRS Paul.

5. rue d'aragon.

Ria-SIRACH

A.URBINO	N. SASSEMAT <input checked="" type="checkbox"/>	H.DITCHI
F.GHIONE	V.CLEMENT <input checked="" type="checkbox"/>	J.L GUIRAUDIE
A.LUTTRINGER	B.TRINQUIER	T.PEYRO-ROYO
	A.ROLLAND	R.JOLIVET-TESTUD
	13 DEC. 2021	
VISA <i>AG</i>	REGALUT LOUPYER PAREN N° 219	/ pour information <input type="checkbox"/> pour attribution <input checked="" type="checkbox"/> pour projet de réponse

Contributions déposées sur le registre d'expression

Nichel CARTIER-DUROCHER
4 Avenue d'En Cassa
66500 Ria

Ria L 29/11/21 ¹

AVIS sur le projet de réaménagement partiel
de la RN 116 dans la traversée de Ria

Mon propos préliminaire sera pour remercier et féliciter la DREAL, de l'engagement et la concentration sur le projet de réaménagement partiel de la RN 116 dans la traversée de Ria, ainsi car cette procédure répond à des exigences légales ou réglementaires. La clarté des panneaux d'affichage présentés en mairie, ainsi que la possibilité de se présenter au maître d'ouvrage, de la DREAL, sont à souligner.

II Sur le principe de l'opération

a) opportunité

La traversée de Ria par la RN 116 présente des aléas sérieux de sécurité dans sa partie terminal dans le sens Est-Ouest : le double virage en S rend la voie peu propice à une circulation sûre, et les trottoirs n'offrent qu'une faible protection aux piétons.

Il est donc utile d'insister sur la nécessité de remédier au plus vite à cette situation, potentiellement susceptible de générer de graves conséquences.

B) L'intersection RN 116 / RD 36 A

Sauf erreur de ma part, cette intersection n'entre pas dans le champ du présent projet d'aménagement. Cette absence de prise en compte est à mon sens une lacune, sur laquelle je reviendrai infra.

III Examen des variantes et avis sur le choix à opérer

A) Examen des variantes

Les variantes 1A, 1B et 2 ont de fortes similitudes, en ce qui elles convergent à la RN son tracé actuel, simplement rectifié et amélioré par la démolition de maisons latérales soit d'un côté, soit de l'autre.

La variante 3 tranche radicalement avec les autres, en ce qu'elle prévoit un déplacement complet de l'axe de la RN dans sa portion réputée dangereuse à partir de S subsistant telle quelle pour assurer la desserte locale, et ayant donc probable vocation à être classée dans la voirie communale.

0) Le choix de variante que j'appréhende

Mon choix se sans hésiter à la variante 3. Ce choix s'engage évidemment que moi, et j'ai fait toute confiance aux élus locaux et à la DREAL pour la détermination ultime de l'option à retenir.

1) La justification de cette préférence

- Cette variante présente, à mon sens, l'avantage d'offrir une traversée relativement rectiligne de tout le village, la portion de voie à créer étant sensiblement dans l'axe de la voie actuelle dans son sens Est-Ouest. Cette relative rectitude devrait favoriser le bon écoulement du trafic.

On pourrait certes objecter que le tracé régulier qui en résulterait pourrait inciter les véhicules à accélérer leur vitesse, au détriment de l'objectif de sécurité qui est la raison première du projet.

Cette objection doit à mon sens être écartée, car un tracé presque rectiligne offre toujours une meilleure visibilité, et des dispositifs de ralentissement de la vitesse pourraient opportunément être installés si nécessaire.

- Cette variante est, au sens où il, la moins pénalisante sur le plan foncier, avec une faible destruction de bâti, en comparaison des autres variantes.

2) Les conditions à mettre à la réalisation de la variante 3

a) Le coût

Si l'on ignore pas que la variante 3 est la plus onéreuse. Cependant, la mise en œuvre de celle-ci permettrait de traiter définitivement ce secteur pour des décennies.

Elle permettrait aussi le maintien d'un important bâti, qui, certes, mérite probablement une réhabilitation, mais qui pourra, sous cette réserve, offrir d'importantes solutions d'hébergement, et un secteur devenu plus sûr sur le plan routier, en un moment de crise avérée de logement.

b) La question de la jonction avec la RD36A

Cette voie devrait à être exclusif la population de Sirach et de ses abords urbanisés.

Or, sauf erreur de ma part, le projet actuel de réaménagement ne concerne pas la jonction entre les deux voies, malgré la grande proximité géographique entre la RD et le projet de réaménagement (surtout dans sa variante 3).

C'est à mon sens une lacune pour un projet visant à l'amélioration à long terme de la sécurité routière,

Il me paraît donc indispensable d'étudier dès à présent l'intégration de cette intersection dans le projet.

En outre, je pense que cette nécessaire coordination entre les deux axes sera très vraisemblablement évoquée lors des enquêtes publiques à mener sur le projet, l'absence de prise en compte dès à présent de cette intersection risquant fort de fragiliser l'ensemble du projet.

Se sera-t-il techniquement un giratoire est envisageable et si les évaluations de trafic justifiaient un tel aménagement. S'observe cependant que la fouille agencée sur l'emprise de l'ancien garage devrait, en première analyse, permettre la réalisation d'un giratoire, ce que je préconise donc.



direction: m. lca VAILLANT

2 rue des micro courbes à Ria Sirach

① SECURITÉ PIÉTONS ET VÉLOS

En dehors des "loisirs" promeneurs, randonneurs, les piétons de Ria vont :

- à la gare
- au lycée
- à Prades (2 km seulement)
- à la zone commerciale (Proulaugerie, Papeterie, holl, Franca rurale) ...

REGRET certain que l'étude propose ne prenne pas en compte les **USAGES RÉELS** des déplacements géo.

② esseye à l'explor. du pont de chemin de fer: Piétons en grand danger: absence absolue de trottoir et les voitures en file avec une manœuvre accélérée.

② esseye depuis la gare: pas de trottoir, pas d'éclairage la nuit - combien de morts avant de réagir?

③ Au moment où on propose de FAVORISER LES CHEMINEMENTS DOUX: marche, vélos, poussettes, fauteuils roulants comment ne pas considérer comme une **PRIORITÉ** de favoriser la proximité entre Prades et Ria

l'ancien chemin de Louola, me bien, pour les usages de loisirs, mais pour les usages contraints c'est 50% plus long - parmi les **ACTIONS** à **ETUDIER** (lune d'étude le **PIED**!!!)

une **MAI** **PASSERELLE** nécessaire à l'explor. du pont de chemin de fer

se faut observer les usages réels sur la route

② Aménagement de la RN116 dans la petite portion ouest de la traversée de Ria

- la question privilégiée est le croisement entre piétons, vélos et voitures - on ne mentionne pas les **BUS** c'est inacceptable; les premiers véhicules de **TRANSPORT PUBLIC** et ils ne sont même pas mentionnés dans l'étude!

- Il est juste de penser que si la route est plus droite, les véhicules vont plus vite. quels dispositifs envisagés? Nos voisins catalans ont sur les routes à la traversée des villages, des feux qui indiquent la vitesse des véhicules et se mettent sur rouge si la vitesse autorisée est dépassée.

③ la pollution sonore

si détection de bruits, les maisons en contrebas auront plus de bruit.

Il serait sans doute nécessaire de planter des arbres en nombre suffisant pour faire écran et de prévoir des constructions utiles non adjacentes à des habitations: entrées, gymnases, ...

④ VARIANTES

- Foule trop courte
- Emplacements: gara, accès à Prades, valibus, traversées piétons ne sont même pas répertoriés!

- Préférence à la variante 3
 qui élargit un peu le projet
 mais les décisions à prendre
 doivent, cependant
 • si alternatives, quel-est pour
 les habitants des lieux ou la actuelle
 beaucoup à faible revenu
 les solutions de relogement
 • l'attractivité de la commune
 ou 1300 habitants, pourrait être
 favorisée par des lieux de

CONVIVIBILITÉ ACCESSIBLES
 justement avec les espaces
 libres et esthétiquement aménagés:
 café restaurant, aires de jeux 4'900,
 aires de repos
 petits emplois à créer aussi
 muni spécialisée en logement ??

E. Vauthier
 le 30 décembre 2021

Ruiz Virginie et Lou Laurent
 86 route nationale 116 Ria-Sirach.

Favorable au projet variante 2.

Route nationale trop dangereuse avec beaucoup trop de
 passage de poids lourds. Aucune sécurité sur les
 trottoirs. Problèmes d'inondations et pollutions qui
 rentrent dans les maisons.

le 03 décembre 2021

R. Ruiz

Je pense que la variante 3 est une bonne
 solution.

S. Tourné

8

Simone Tourné

Personnellement la variante 2 me paraît
 intéressante. Les maisons qui bordent la route
 sont dépeintes et pratiquement inhabitées.
 Il y aurait la rue sur la droite et l'élargis-
 sement de la route -

S. Tourné

Sécurisation portion RN116 Ria-Sirach

Un projet 3 réaménagé à considérer

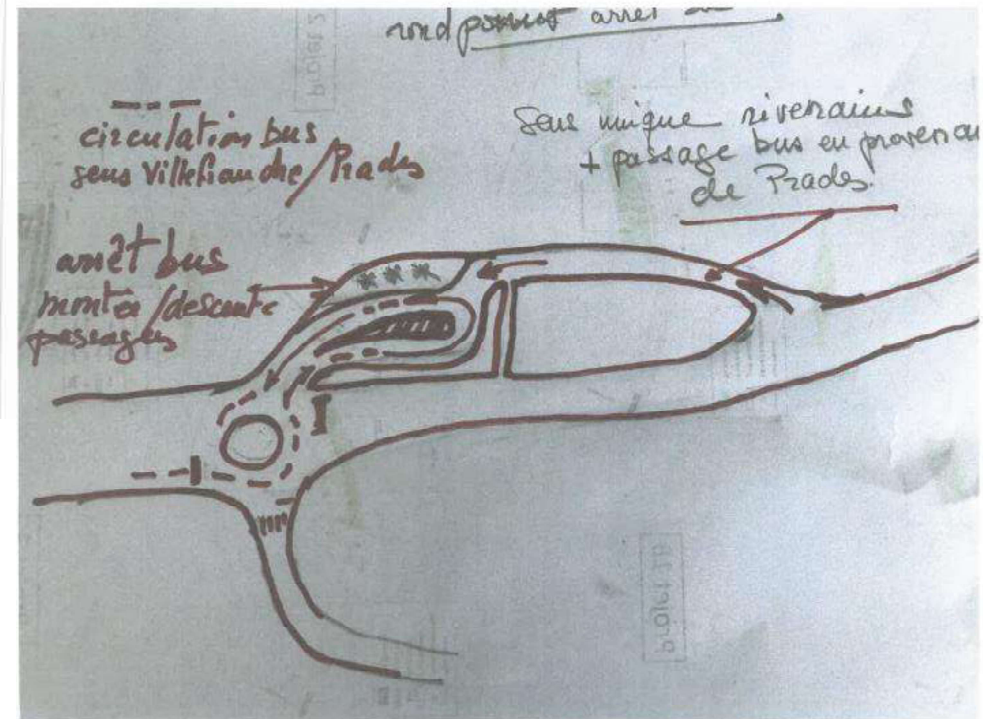
De mon point de vue, le Projet 3 proposé serait, à priori, proche de la solution la mieux adaptée. Cependant, il m'apparaît qu'elle ne tient pas compte de deux problématiques majeures qui sont, d'une part la problématique liée aux difficultés que rencontrent les riverains à accéder à la RN116, particulièrement en périodes de circulation intense (en périodes vacancières par exemple), d'autre part la dangerosité toujours présente d'une circulation intense pour les piétons au niveau du magasin Vival et de l'arrêt de bus. Bien que nous nous devions de reconnaître que des efforts ont été accomplis à la suite du drame que nous avons vécu.

Je propose donc une amélioration du tracé, afin d'éviter que les personnes, en particulier les enfants qui prennent le bus soient toujours confrontés aux dangers que représentent les flux intenses de véhicules, par la mise en place d'un circuit bus en dehors de la RN116 ainsi qu'un rond-point au niveau de la jonction avec la route de Sirach pour freiner les flux et permettre aux riverains en provenance de Sirach, aux bus, aux riverains de Ria un accès facilité à la nouvelle RN116.

Je me tiens à votre disposition pour en discuter si besoin est, dans la mesure où mon schéma simpliste nécessiterait de plus amples explications.

Antoine Mocellin
15 rue de Bellevue
66500 Ria-Sirach

antoine.mocellin@hotmail.com
Tel : 06 18 26 7856



Le 13.12.2021. M^{me} TREGUIER Adeline.

Pour moi les 4 projets sont valides.
Je préfère la variante 3.

Le problème est qu'habituant Côte de Sirach,
je ne vois aucun dispositif engageant les
voitures à ralentir à l'approche du stop.

- * Les voitures sont en descente.
- * La visibilité est mauvaise.

* Des voitures ne freinent qu'au virage dans
le village.

S'il n'y a plus de virage, elles ne freineraient
qu'au ralentisseur.

Il y a un carrefour en T. Des accidents
sont à prévoir ici.

Côte de SIRACH et village de SIRACH
passent par ce carrefour.

En espérant que ma remarque sera prise
en compte.

MESSEAU Bernard. Sirach. le. 13/12/2021.

Messieurs.

Je suis. Pour le projet Variante 3 -
Mais par contre il faudrait faire un
Rd Point. Pour Sirach, et cela ferait
ralentir les voitures venant de
Villedor.

Sincères salutations

B. Messeau

M^{me} Monique Schildknecht
14, rue des Abricottiers
66500 Ria-Sirach

Sirach, le 10/12/2022

Messieurs,

À l'examen des 4 projets visant la sécurisation d'une portion
de la RN116, il m'est difficile de me prononcer sur celui
qui me paraît le plus adéquat. Le projet n°3, peut-être !
Je suis en même temps fort surpris que ces 4 projets
ignorent totalement la sécurisation de l'accès à Sirach.
C'est pourtant un endroit extrêmement dangereux sur
cette RN116, à cause du manque de visibilité, de la vitesse
excessive des véhicules arrivant de Villefranche de Conflent
et qui s'engouffrent dans le rétrécissement du virage
précédant l'ancien emplacement de la pharmacie.
Un rond-point à l'endroit de la bretelle d'accès serait un
des moyens de faire ralentir les automobilistes "fous", avec
l'adjonction d'un radar bien placé en amont de ce
rond-point. Cela permettrait aussi de faciliter l'accès à la
route de Sirach, en période d'affluence, quand on revient
de Grades.

Merci de votre attention. Salutations.

Sirach le, 14 Décembre 2021

Madame SIBIUDE Danielle
9 rue d' Aragon
66500 RIA-SIRACH
0468963832
0620558293

DREAL Occitanie
à l'attention de Monsieur ASSEMAT

objet : déviation de la RN 116 à RIA

Monsieur,

Je suis totalement opposée au projet n° 3 entraînant la préemption et la destruction du garage situé au 51 route nationale dont je suis propriétaire. **Le garage et la maison d'habitation n'est nullement abandonné** comme indiqué dans vos documents accompagnant la concertation préalable.

Le terrain a été acheté en 1978. Le garage a été construit en 1979 par les soins de la famille CAPDET – SIBIUDE totalement en pierres.

La cessation d'activité du garage automobile par mon frère mécanicien et moi-même secrétaire à mi-temps et exploitante agricole sur la commune le reste du temps a été faite en 2003. Nous sommes natifs du village, éleveurs sur la commune de grand-père, père, mère, moi-même et ma fille depuis 12 ans.

Depuis 2003, **ce bâtiment est devenu un entrepôt indispensable pour mon exploitation agricole pour stocker le matériel et le fourrage**. Ayant pris la retraite, c'est ma fille qui a pris la succession de l'exploitation de bovins allaitants sur la commune, dont **le local lui est indispensable pour son activité journalière**.

Si toutefois le bâtiment venait à disparaître, cela mettrait l'exploitation de ma fille en péril. Ce bâtiment est facile d'accès pour ses véhicules (bétaillère, tracteur, remorque) et ses livraisons de fourrage par semi-remorque.

Je suis actuellement en train d'effectuer des travaux d'étanchéité sur ce bâtiment et de refaire la terrasse afin que ma fille puisse y habiter.

Je m'oppose totalement **à ce projet n° 3**, sachant que dans le projet 1A, des maisons sont inhabitées depuis de nombreuses années et en train de tomber en ruines. De plus en détruisant le garage qui est un bâtiment fonctionnel, on ne sécurise en aucun cas le croisement de Sirach. La nationale sera encore plus dangereuse que ce qu'elle est actuellement, les

automobilistes iront encore plus vite. Les résidents du tronçon dévié de nationale ne seront pas du tout en sécurité pour sortir, n'y pour rentrer chez eux dans le sens Andorre Prades.

Lors d'un rendez-vous le mercredi 8 décembre 2021 à 18 heures avec Monsieur Maury, maire de la commune, ce dernier nous a assuré n'être au courant des 4 variantes que depuis peu de temps et que de toutes façons qu'aucune ne lui convenait.

Toutes les voies de recours juridiques seront utilisées par mes soins au cas où le projet n° 3 serait choisi pour la déviation de la RN 116 sur RIA.

Madame SIBIUDE Danielle

original adressé à Mr ASSEMAT de la DREAL
copie remise en main propre à la mairie
copie sur le registre en mairie de RIA – SIRACH
copie au premier Ministre Mr CASTEX
copie au Sous-Préfet Mr FOSSAT
copie à la députée Mme GAYTE

le 13.12.2021

(1)

- Carrefour d'accès à la montée vers Sirach.
- Il me semble que le projet le plus sécurisant serait de construire un carrefour giratoire. Il permettrait d'obtenir un maximum de sécurité. Les véhicules étant obligés de ralentir fortement voire de s'arrêter aux abords du carrefour. Cela permettrait à ceux allant ^{ou} descendant de Sirach de pouvoir emprunter la RN116 en toute sécurité.

De plus les véhicules venant de Villefranche entreraient dans Ria avec une vitesse réduite. A voir la faisabilité du projet aussi bien au niveau technique (espace suffisant pour réaliser ce genre d'ouvrage) qu'économique.

- Une autre possibilité serait d'élargir la chaussée à cet endroit afin de pouvoir emprunter la RN116 ou en la quittant en deux étapes. Le triple central étant à ce moment là capable de couvrir et de protéger un ou plusieurs véhicules effectuant la manoeuvre. Comme pour l'accès à Vinça sur la RN116. plus économique et moins gourmand en espace et en même temps moins sécurisant.

Quatre points importants.

(2)

- Et quand une véritable piste cyclable (dans les deux sens, plus un espace piétons) en séparée matériellement de la route entre Ria et Brades?

Partout sur tout le parcours et en particulier la portion venant du lycée.

- Pour les projets ^(ou total) présentés sur le papier que nous avons vu en améliorant le passage des virages à l'entrée de Ria (venant de Villefranche) il est important de ne pas oublier d'installer un système de ralentisseur. Celui-ci sera apprécié s'il est dissuasif sans être un mur quasiment infranchissable comme à cet égard sur certaines routes.

NOTA: Nous n'avons été informés du projet d'aménagement que le 15 décembre 2021.

Jean Louis et Geneviève SALIERI
Mas Les Antiques

M^{me} Marti Marie Ange
47 Route nationale 116
66500 Ria Sirach
Tel: 0386 70 20 12

Le 12 décembre 2021

Objet: Remarque sur le projet de la route nationale 116
(M^{me} Marti Marie Ange)

Veuve depuis 1 an, propriétaire et habitante du 47 route nationale 116, parcelle N° 494 avec également trois locataires m'appartant un revenu.

Si le projet est trop long, et que mes locataires partent, je me retrouverais donc sans revenus; donc mon choix se porterait sur le projet A et B, car la 88 parcelle N° 494, est un immeuble trois appartements refait à neuf.

Alors que l'ancienne pharmacie jusqu'au 47 parcelle N° 499 ce me sont que des ruines. Nous sommes que deux logements correct (le 47 parcelle N° 499 et le 49 parcelle N° 498) sachant que ma maison du 47 parcelle N° 494 est très saine et rentable.

A ce jour les bâtisses de la parcelle N° 500, N° 501, N° 502 me causent également des dégâts.
Par ailleurs, le plus important des sujets c'est que je souhaiterais que cela passe par le 47 car le garage n'est pas à l'abandon. Les propriétaires sont là tous les jours et s'en servent pour leur travail (agricole, foins, stockage...), sachant que depuis 1983 nous avons l'accord du propriétaire pour pouvoir stationner ainsi que mes locataires car parfois il n'y a pas la possibilité avec le parking existant.

Cordialement

M^{me} Marti Marie Ange
Marti

M^r Cayuela Daniel
90 route nationale 116
66500 Ria Sirach
Tel: 06 43 94 25 55

Le 16 Décembre 2021

Objet: remarque sur le projet de la nationale 116
(M^r Cayuela Daniel)

Je viens d'acheter la parcelle n° 493, je me suis endetté auprès de ma Banque pour une durée de 25 ans.

J'ai d'ailleurs effectué des travaux de rénovation. Il est donc bien entendu que je ne souhaite pas que ma maison soit détruite !!
Mon choix se porte donc sur le projet 1A 1B

Cordialement

M^r Cayuela Daniel

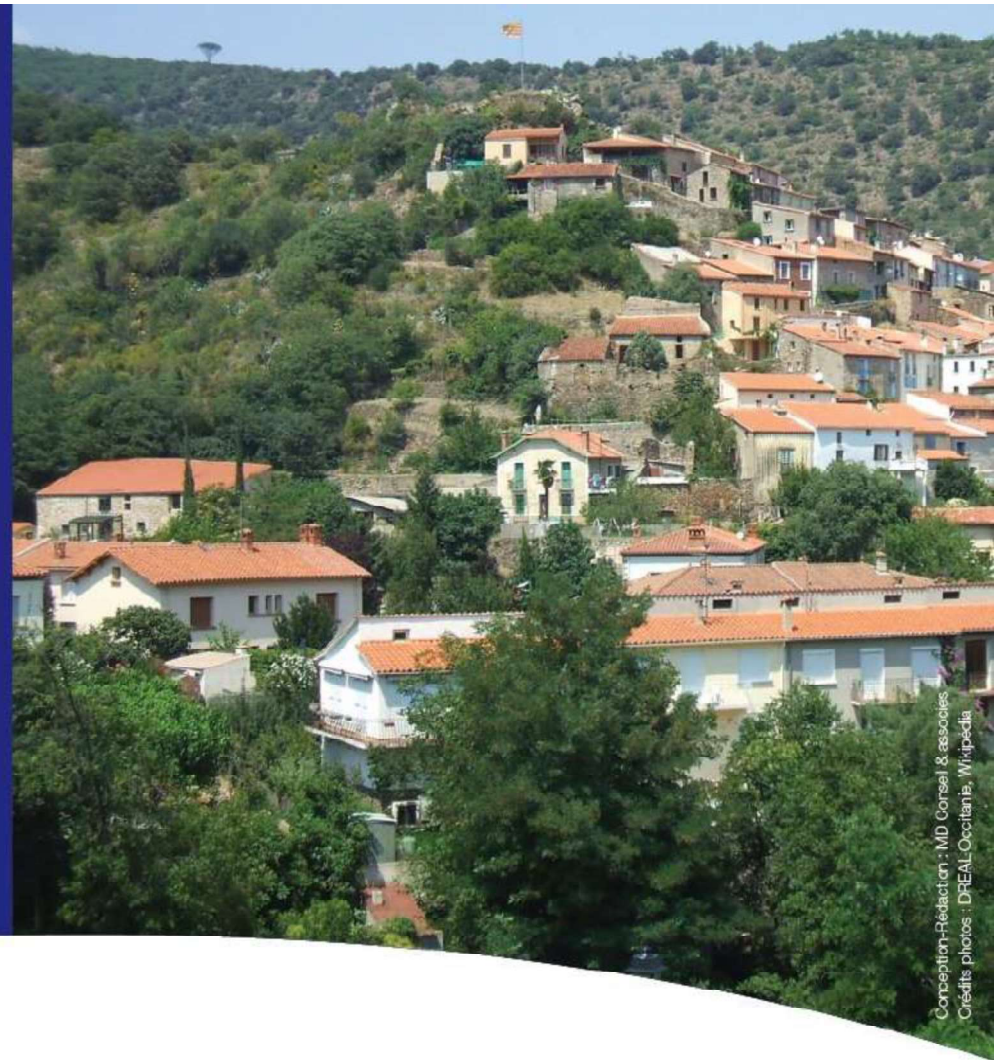
Le 16 Décembre 2021

M^r Philippe BOSCO
3 chemin de la tuilerie
66500 Ria Sirach
06-70-40-24-30
Objet: remarque sur le projet de la nationale 116.

Maison de mes parents, mon intérêt personnel n'est pas ou plus important. Je pense pour l'avenir de cette commune et la sécurité est très important.
Le projet "La variante 1B" ne semble

améliorer correctement le secteur
en lui donnant visibilité et sécurité
tout en restant dans un coût si l'on
peut dire raisonnable. Il est
impératif de décider pour l'ensemble
des citoyens de Ria-Sirach des travaux
avant une catastrophe !





Conception-Rédaction : MD Corseil & associés
Crédits photos : DREAL Occitanie, Wikipédia



**PRÉFET
DES PYRÉNÉES-
ORIENTALES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement
et du logement (DREAL) - Occitanie

Direction des Transports - 520, Allée Henri II de Montmorency
CS 69007 - 34064 Montpellier - Cedex 02

www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr



VOLET ACOUSTIQUE

ETAT INITIAL

Février 2023

**Aménagement de la RN116
Ria-Sirach (66)**

Version A





Sommaire

1. Introduction	5
2. Méthodologie	6
2.1. Le Bruit : Définition et généralités	6
2.2. Les outils d'investigation	8
2.3. Le contexte réglementaire et normatif	8
2.4. Les critères acoustiques	9
3. Analyse de la situation initiale	10
3.1. Descriptif du site d'étude	10
3.1.1. Les bâtiments	10
3.1.2. Les sources de bruits	10
3.1.3. Dispositifs de protection à la source	10
3.2. Résultats des mesures acoustiques	11
3.2.1. Les conditions de trafic	11
3.2.2. Les conditions météorologiques	11
3.2.3. Localisation et résultats des mesures acoustiques	11
3.3. Détail des mesures acoustiques	14
3.4. Conclusion de la situation initiale	19
4. Annexes	20
4.1. Matériel de mesures acoustiques	20
4.2. Traitement des données mesurées	21
4.3. Comptages routiers	29
4.4. Données météorologiques	35

Indice	Date	Nature de l'évolution	Rédaction	Vérification	Validation
A	07/02/2023	Original	NB	PJ	PYN



Liste des figures

Figure 1 : Localisation du projet.....	5
Figure 2 : Localisation de la zone d'étude – Source : http://www.geoportail.fr/	10
Figure 3 : Classement des infrastructures de transports terrestre selon le niveau de bruit qu'elles génèrent – Source : http://www.pluenligne.paris.fr/	10
Figure 4 : Plan de localisation des mesures acoustiques et présentation de résultats	12



Liste des tableaux

Tableau 1 : Echelle des bruits	7
Tableau 2 : Critères de définition des zones d'ambiance sonore	9
Tableau 3 : Synthèse des résultats des mesures acoustiques.....	13
Tableau 4 : Modèle Tableau_CIA_ACOUS_2023_1.....	Erreur ! Signet non défini.
Tableau 5 : Modèle Tableau_CIA_ACOUS_2023_2	Erreur ! Signet non défini.
Tableau 6 : Modèle Tableau_CIA_ACOUS_2023_2	Erreur ! Signet non défini.



1. Introduction

Le présent rapport d'étude s'inscrit dans le cadre du projet d'aménagement de la RN116 à Ria Sirach (66).

Celui-ci présente les mesures acoustiques réalisées in situ dans le cadre de l'analyse de l'ambiance sonore préexistante.

Cette étude est réalisée pour le compte de la DREAL Occitanie.

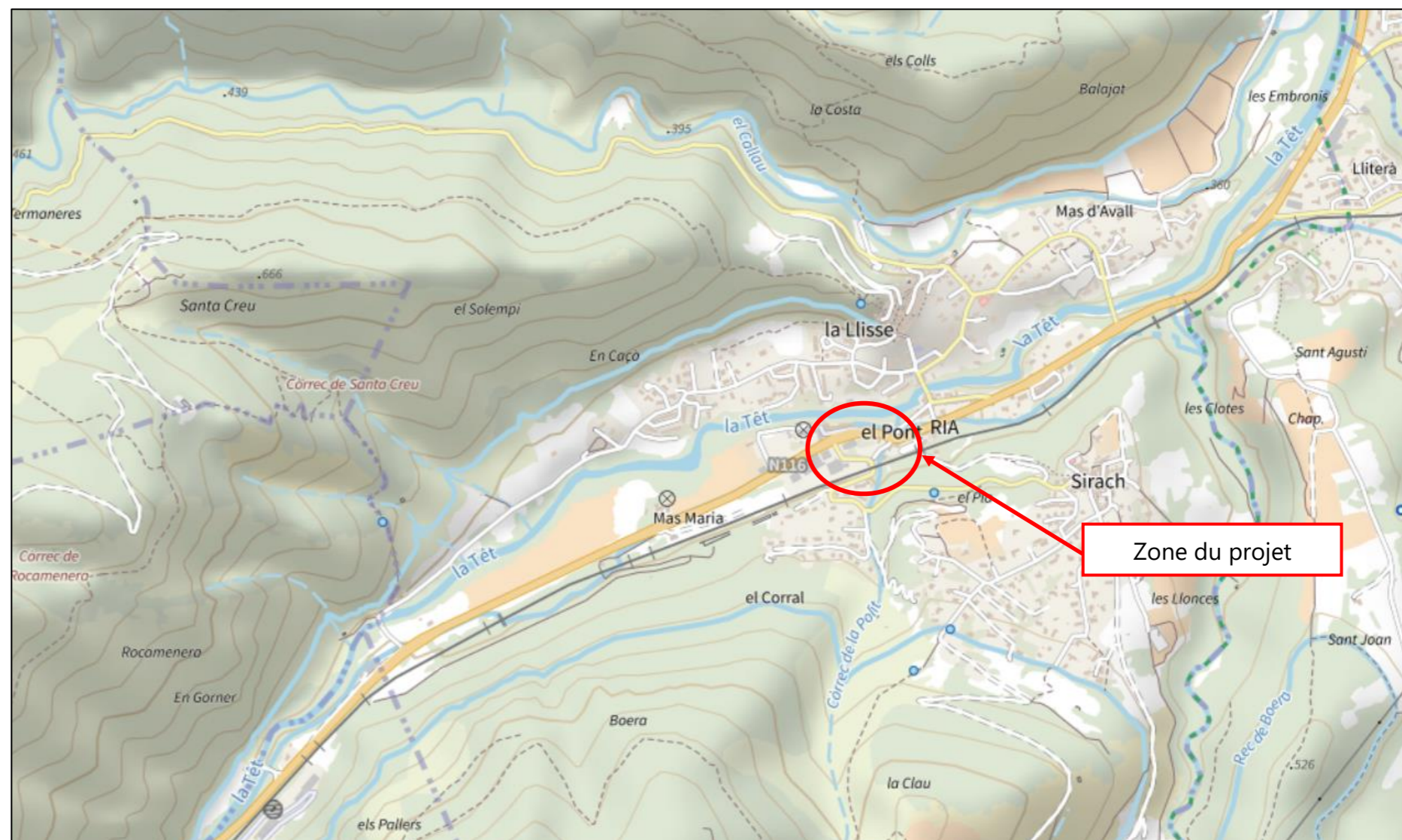


Figure 1 : Plan du projet



2. Méthodologie

2.1. Le Bruit : Définition et généralités

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère. L'onde sonore faisant vibrer le tympan résulte du déplacement d'une particule d'air par rapport à sa position d'équilibre.

Cette mise en mouvement se répercute progressivement sur les particules voisines tout en s'éloignant de la source de bruit. Dans l'air la vitesse de propagation est de l'ordre de **340 m/s**.

On caractérise un bruit par son niveau exprimé en décibel (dB(A)) et par sa fréquence (la gamme des fréquences audibles s'étend de 20 Hz à 20 kHz).

La gêne vis-à-vis du bruit est un phénomène subjectif, donc forcément complexe. Une même source de bruit peut engendrer des réactions assez différentes suivant les individus, les situations, les lieux ou la période de l'année. Différents types de bruit (continu, intermittent, impulsionnel, à tonalité marquée) peuvent également occasionner une gêne à des niveaux de puissance très différents.

D'autres paramètres n'ayant rien à voir avec la problématique acoustique entrent également en compte : importance relative de la source de bruit dans la vie des riverains, rôle dans l'intérêt économique de chacun, opinion personnelle quant à l'intérêt de sa présence.

Le phénomène de gêne est donc très complexe et parfois très difficile à mettre en évidence. On admet généralement qu'il y a gêne, lorsque le bruit perturbe la vie d'individus :

- Période de sommeil ;
- Conversation ;
- Période de repos ou de travail ;

Périodes réglementaires : En matière de bruit d'infrastructures, on considère les deux périodes réglementaires jour (6h-22h) et nuit (22h-6h) : on parle des niveaux de bruit LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h).

Le bruit s'exprime en décibel suivant une arithmétique logarithmique. On parle alors de niveau de pression acoustique s'étendant de 0 dB(A) (seuil d'audition) à 130 dB(A) (seuil de la douleur et au-delà).

Le doublement de l'intensité sonore se traduit dès lors par une augmentation de 3 dB(A) :

$$50 \text{ dB(A)} + 50 \text{ dB(A)} = 53 \text{ dB(A)}$$

De la même manière, la somme de 10 sources de bruit de même intensité se traduit par une augmentation du niveau sonore de 10 dB(A) :

$$10 \times 50 \text{ dB(A)} = 60 \text{ dB(A)}$$

Le niveau acoustique fractile, LAN, t. Par analyse statistique de LAeq courts, on peut déterminer le niveau de pression acoustique pondéré A qui est dépassé pendant N % de l'intervalle de temps considéré, dénommé " niveau acoustique fractile ". Son symbole est LAN, t : par exemple, LA90, 1s est le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A dépassé pendant 90 % de l'intervalle de mesure, avec une durée d'intégration égale à 1s.

La réduction du bruit dans l'environnement porte sur la conception de source de bruit moins gênante (véhicule moins bruyant mais toujours plus nombreux, amélioration des revêtements de chaussée pour les routes, mise en place de rails soudés pour les voies ferrées, mise en place de silencieux sur les moteurs), la mise en place de barrières acoustiques (écrans acoustiques, merlon de terre, couverture totale ou partielle) et enfin isolation acoustique des façades des bâtiments (ce dernier recours consiste à assurer un isolement important à un logement en mettant en place des menuiseries performantes au niveau acoustique).



Tableau 1 : Echelle des bruits

Source de bruit	dB(A)	Sensation	Conversation
Décollage d'un avion à réaction	130	Dépassement du seuil de douleur	Impossible
Marteau piqueur à 1 m	110	Supportable un court instant	
Moto à 2 m	90	Bruits très pénibles	En criant
Boulevard périphérique de Paris	80	Très bruyant	Difficile
Habitation proche d'une autoroute	70	Bruyant	En parlant fort
Niveau de bruit derrière un écran	60	Supportable	A voix normale
Bruit ambiant en ville de jour	50	Calme, bruit de fond d'origine mécanique	
Bruit ambiant à la campagne de jour	40	Ambiance calme	A voix basse
Campagne la nuit sans vent / chambre calme	30	Ambiance très calme	
Montagne enneigée / studio enregistrement	15	Silence	



2.2. Les outils d'investigation

Les mesures acoustiques

Elles sont réalisées suivant les principes des normes NF S 31-085 « caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic routier en vue de sa caractérisation » et NF S 31-010 « caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement ».

On installe à 2 mètres en avant de la façade d'une maison, à une hauteur variable (rez-de-chaussée ou étage), un microphone qui va enregistrer toutes les secondes le niveau de bruit ambiant. La durée de la mesure peut varier d'un cycle complet de 24 heures à un enregistrement de 20 minutes. L'appareillage de mesures utilisé (microphones, sonomètres) est certifié conforme aux classes de précision relatives aux types d'enregistrement réalisés.

L'analyse et le traitement des données ainsi recueillies nous permettent de caractériser l'ambiance acoustique actuelle d'un site à partir des niveaux de bruit définis réglementairement, à savoir les indices diurne (LAeq 6h-22h) et nocturne (LAeq 22h-6h).

Les comptages routiers

Des comptages routiers ont été effectués simultanément aux mesures de bruit sur le réseau autour du projet. Conformément à la norme NFS31-085 relative aux mesures de bruit routiers, ces données de trafic sont prises en compte dans le cadre du traitement des mesures de bruit routier. Ces données sont consultables en annexe au présent document.

2.3. Le contexte réglementaire et normatif

Réglementation sur le bruit des infrastructures

La réglementation en matière de bruit des infrastructures de transports terrestres est fondée sur :

- **L'article L 571-1 du Code de l'Environnement** précise que « les dispositions du présent chapitre ont pour objet, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement ».
- Plus précisément et en ce qui concerne les aménagements et les infrastructures de transports terrestres, l'article L.571-9 du même code précise que « la conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres » doivent prendre en compte « les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords ».
- **Le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995** relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres énumère les prescriptions applicables notamment aux infrastructures nouvelles. L'article 5 de ce même décret précise que le respect des niveaux sonores admissibles sera obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords mais que si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs réglementaires alors un traitement sur le bâti pourra être envisagé.
- **L'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995** fixe les valeurs des niveaux sonores maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle en fonction de l'usage et de la nature des locaux concernés et tient également compte de l'ambiance sonore existante avant la construction de la voie nouvelle. Cet arrêté traite également l'aménagement de route existante.
- **La circulaire du 12 décembre 1997**, de la Direction des Routes et de la Direction de la Prévention des Pollutions et des Risques, précise, quant à elle, les modalités d'application de ces différents textes pour le réseau routier national.
- **La Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002**, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, introduit la réalisation de cartes de bruit en Lden et Ln (indices européens).

Classement sonore des infrastructures

- **Décret n° 95-21 du 9 janvier 1995**, relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres.
- **Arrêté du 30 mai 1996**, relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.
- **Arrêté du 23 juillet 2013**, modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.
- **Arrêté du 3 septembre 2013** illustrant par des schémas et des exemples les articles 6 et 7 de l'arrêté du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit



Cartographie du bruit

- **Décret n°2006-361 du 24 mars 2006**, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme. **2.4.**
- **Arrêté du 4 avril 2006**, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- **Circulaire du 7 juin 2007**, relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Normes de mesurages

- **La norme NF S 31-010** de décembre 1996 "caractérisation et mesurage du bruit dans l'environnement - Méthodes particulières de mesurage" amendée par la version NF S 31-010/A1 pour ce qui concerne la prise en compte des données météorologiques ;
- **La norme NF S 31-110** de novembre 2005 "caractérisation et mesurage des bruits dans l'environnement – Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation" ;
- **La norme NF S 31-085** de novembre 2002 "caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic routier".

Normes de calculs acoustiques

- **La norme NF S 31-130** de décembre 2008 "Cartographie du bruit en milieu extérieur - élaboration des cartes et représentation graphique" qui définit notamment les codes couleurs pour les représentations cartographiques ;
- **La norme NF S 31-132** de décembre 1997 "Méthodes de prévision du bruit des infrastructures de transports terrestres en milieu extérieur" – Typologie des méthodes de prévision" qui définit 5 classes (de la classe 1a à la classe 3 +) de méthode de prévision du bruit des infrastructures routières et ferroviaires ;
- **La norme NF S 31-133** "calcul des niveaux sonores pour le bruit routier et ferroviaire" qui constitue la méthode nationale de référence pour la prévision des niveaux sonores en milieu extérieur, notamment pour les infrastructures de transports terrestres. La version de 2011 reprend la NMPB 2008. Elle a remplacé la (NF) S 31133 de : 2007 ayant elle-même remplacé la norme XP S 31133 mentionnée à l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006.

Les critères acoustiques

Pour une étude acoustique relative à un projet d'infrastructure, il est nécessaire de définir l'ambiance sonore préexistante sur la zone d'étude, puis d'étudier l'impact acoustique du projet suivant sa nature (création de voie nouvelle et/ou transformation de voie routière existante).

Les seuils et objectifs acoustiques à prendre en compte dans le cadre de ces analyses sont précisés dans l'arrêté du 5 mai 1995 et la circulaire du 12 décembre 1997. Le tableau ci-dessous présente les critères de définition des zones d'ambiance sonore.

Tableau 2 : Critères de définition des zones d'ambiance sonore

Type de zone	Bruit ambiant existant avant travaux toutes sources confondues en dB(A)	
	LAeq 6h-22h	LAeq 22h-6h
Modérée	< 65.0	< 60.0
Modérée de nuit	≥ 65.0	< 60.0
Non modérée	< 65.0	≥ 60.0
	≥ 65.0	≥ 60.0

Transformation de voie routière existante

Les objectifs ci-dessous s'appliquent sur la seule zone comprenant les travaux de modification (à l'exclusion des travaux mentionnés dans le code de l'environnement, articles R571-44 R751-52 relatifs à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres).

- Si la modification d'une voie est significative (la modification de la voie entraîne une augmentation du niveau du bruit supérieur à 2 décibels(A)), il y a une obligation pour le maître d'ouvrage de maintenir les niveaux de bruit dans les intervalles ci-après :

Niveaux sonores initiaux avant travaux	Situation à terme avec travaux
LAeq(6h-22h) ≤ 60.0 dB(A)	LAeq(6h-22h) ≤ 60.0 dB(A)
60 dB(A) < LAeq(6h-22h) ≤ 65.0 dB(A)	Maintien du niveau de bruit initial
LAeq(6h-22h) > 65.0 dB(A)	LAeq(6h-22h) ≤ 65.0 dB(A)

Nota : pour la période nocturne, retrancher 5dB(A) aux valeurs ci-dessus.

- Si la modification de la voie n'est pas significative au niveau acoustique, aucune protection n'est due. Il n'y a pas d'obligation pour le maître d'ouvrage de mettre en place des protections.



3. Analyse de la situation initiale

3.1. Descriptif du site d'étude

3.1.1. Les bâtiments

La zone d'étude se situe au centre de la commune de Ria-Sirach (66). Le bâti est composé de logements collectifs, individuels et de bâtiments industriels. Aucun bâtiment sensible n'a été relevé à proximité.

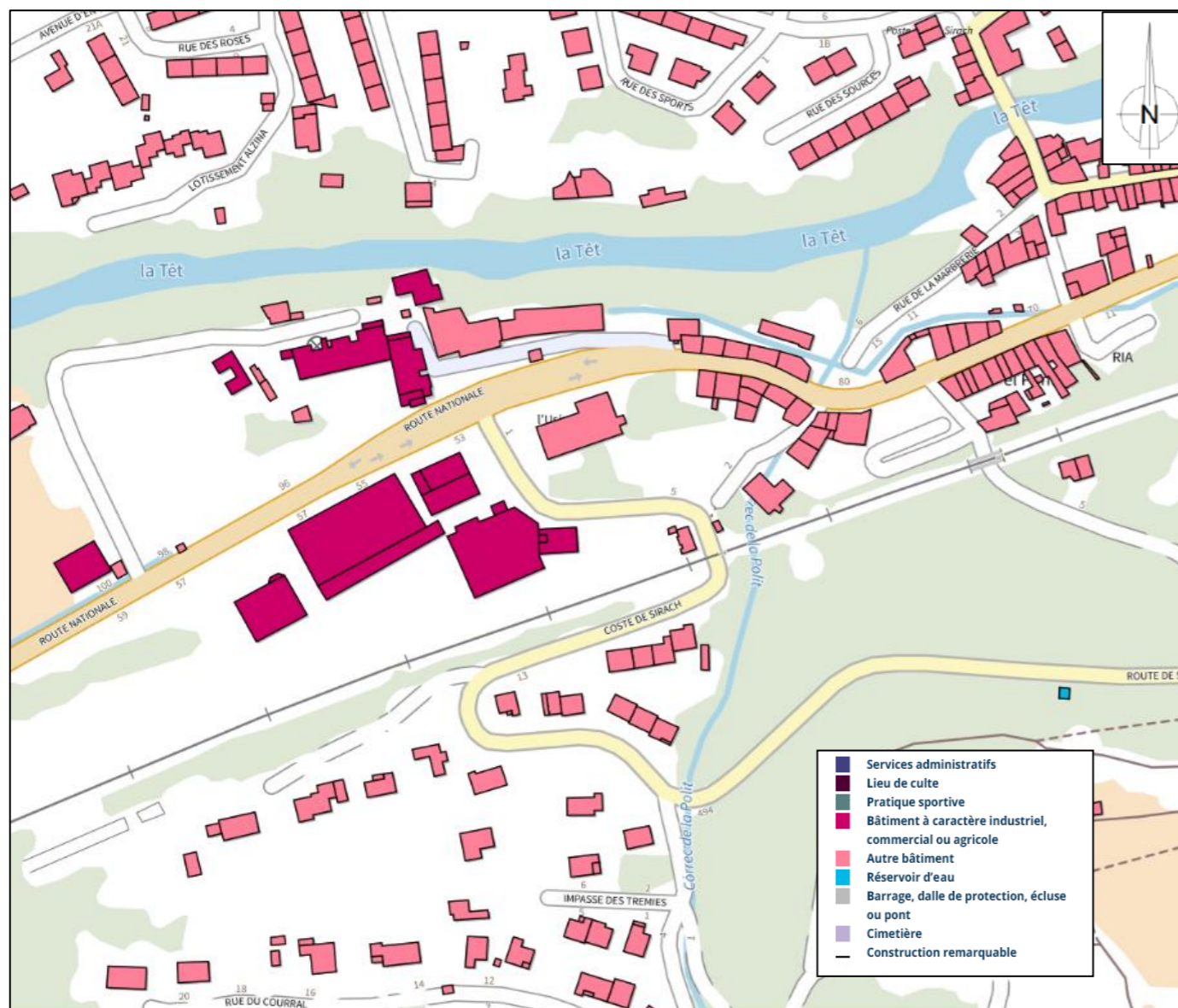


Figure 2 : Description du bâti de la zone d'étude – Source : <http://www.géoportail.fr/>

3.1.2. Les sources de bruits

Lors de nos investigations, les sources de bruits identifiées ont été :

- La route nationale 116 (catégorie 2 ou 4 selon la zone)
- La coste de Sirach (non-classée) ;
- L'environnement urbain ;
- La faune et flore (en présence de vent).

Les infrastructures de transports terrestres sont ainsi classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée, dans lequel les prescriptions d'isolation acoustique sont à respecter pour certains types de bâtiments qui doivent être construits (logements essentiellement).

RN 116_17	E/S Ria Sirach	X chemin de la tuilerie = début rue en U	4	30 m	Tissu ouvert
RN 116_18	X chemin de la tuilerie = début rue en U	fin rue en U	2	250 m	Rue en U
RN 116_19	fin rue en U	E/S Ria Sirach	4	30 m	Tissu ouvert

Figure 3 : Classement des infrastructures de transports terrestre (RN116 – Ria Sirach) – Source : Arrêté du 26 décembre 2012 : classement sonore de routes nationales dans les Pyrénées-Orientales.

3.1.3. Dispositifs de protection à la source

Aucun dispositif de protection acoustique n'a été recensé dans la zone d'étude.



3.2. Résultats des mesures acoustiques

Au total, 4 mesures acoustiques caractéristiques de longue durée (24h) ont été réparties sur la zone d'étude, sur des bâtiments proches du projet, du 30/01/2023 au 31/01/2023.

Les mesures ont été effectuées avec un appareillage de classe 1 conforme à la norme NFS 31-009 relative aux sonomètres de précision. Le détail du matériel utilisé est visible en annexe 1 du présent document.

Pour le relevé, le microphone a été placé à l'extérieur conformément aux normes NFS 31-088 et NFS 31-010. Ces mesures permettent de définir les indices réglementaires LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h). Le détail du traitement des mesures acoustiques réalisées est visible au dossier annexé au rapport (fiches de mesure + traitement).

Le détail du traitement des mesures acoustiques réalisées est consultable en annexe.

3.2.1. Les conditions de trafic

La campagne des mesures s'est déroulée en semaine avec des conditions de circulations normales et habituelles (hors vacances scolaires). Des comptages ont été réalisés simultanément aux mesures acoustiques afin d'apprécier le trafic correspondant.

Le détail des données relevées est consultable sur les points de mesure acoustique réalisés (TV/h et %PL) et en annexe du présent document.

3.2.2. Les conditions météorologiques

Les conditions météorologiques ont été évaluées in situ (nébulosité et rayonnement) et relevées sur la station Météo France de Ille-sur-Tet (force et direction du vent, température – voir annexe).

L'estimation qualitative de l'influence des conditions météorologiques se fait par l'intermédiaire de la grille ci-dessous, conformément à la norme NF S 31-010 :

U1 : Vent fort (3m/s à 5m/s) contraire au sens source-récepteur	T1 : Jour et fort ensoleillement et surface sèche et peu de vent
U2 : Vent moyen à faible (1m/s à 3m/s) contraire ou vent fort, peu contraire	T2 : même conditions que T1 mais au moins une est non vérifiée
U3 : Vent nul ou vent quelconque de travers	T3 : Lever du soleil ou coucher du soleil ou (temps couvert et venteux et surface pas trop humide)
U4 : Vent moyen à faible portant ou vent fort peu portant ($\approx 45^\circ$)	T4 : Nuit et (nuageux ou vent)
U5 : Vent fort portant	T5 : Nuit et ciel dégagé et vent faible

	U1	U2	U3	U4	U5
T1		--	-	-	
T2	--	-	-	Z	+
T3	-	-	Z	+	+
T4	-	Z	+	+	++
T5		+	+	++	

- État météorologique conduisant à une atténuation très forte du niveau sonore
- État météorologique conduisant à une atténuation forte du niveau sonore
- Z État météorologique nul ou négligeable
- + État météorologique conduisant à un renforcement faible du niveau sonore
- ++ État météorologique conduisant à un renforcement moyen du niveau sonore

On retiendra que la météorologie a eu une légère d'incidence sur les niveaux de bruit mesurés (le détail des effets de la météorologie est consultable dans les fiches de mesure et en annexe).

3.2.3. Localisation et résultats des mesures acoustiques

Le plan ci-après localise et présente les résultats des mesures acoustiques réalisées. Le détail des mesures et des résultats sont présentés dans le tableau suivant.



Localisation et résultats des mesures acoustiques - Aménagement de la RN116 à Ria-Sirach (66)



Figure 4 : Plan de localisation des mesures acoustiques et présentation de résultats



Tableau 3 : Synthèse des résultats des mesures acoustiques

Numéro du point de mesure	Date	Localisation	LAeq (6h-22h) mesuré en dB(A)*	LAeq (22h-6h) mesuré en dB(A)*	Ecart jour/nuit	Ambiance sonore	Source de bruit prépondérante // Parasites
PF01	30/01/2023 au 31/01/2023	M. Vallse, 5 Coste de Sirach 66500 Ria-Sirach	53,5	42,0	11,5	Modérée	Circulations routières : Coste de Sirach Parasites : Environnement urbain.
PF02	30/01/2023 au 31/01/2023	M.Bourass, 88 RN116 66500 Ria-Sirach	71,5	61,0	10,5	Non-modérée	Circulations routières : RN116 Parasites : Environnement urbain
PF03	30/01/2023 au 31/01/2023	M. Mc Geeman 94 RN116 66500 Ria-Sirach	57,0	46,5	10,5	Modérée	Circulations routières : RN116 Parasites : Environnement urbain/Voisinage
PF04	30/01/2023 au 31/01/2023	Mme Marti, 47 RN116 66500 Ria-Sirach	46,0	41,0	5,0	Modérée	Environnement urbain, faune et flore Parasites : Voisinage

(*) – Les valeurs sont arrondies au ½ dB près

Commentaires

- Les niveaux de bruits mesurés permettent de définir une ambiance sonore :
 - **Non modérée** pour le point de mesure PF02 ;
 - **Modérée** pour les points de mesure PF01, PF03 et PF04.
- Le point de mesure PF03 est situé à une hauteur inférieure à la route en raison de la configuration du site et à une distance supérieure de celle-ci par rapport à PF02 : les niveaux mesurés sont donc inférieurs ;
- Les conditions météorologiques ont eu une légère incidence sur les niveaux de bruit mesurés (voir détail dans les fiches de mesures ci-dessous).



3.3. Détail des mesures acoustiques

Pour chaque point, nous précisons :

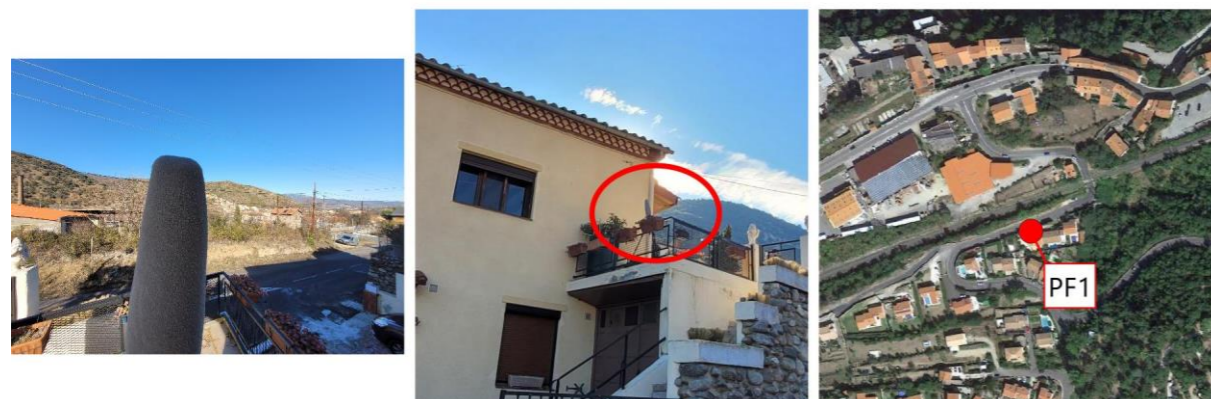
- Les niveaux de bruit mesurés (LAeq) ;
- La localisation du point de mesure (Nom, Adresse, Lieu...) ;
- L'étage du point de mesure ;
- Une photo présentant la position du microphone sur la façade ;
- Une photo présentant la vision depuis le microphone ;
- Le matériel utilisé ;
- L'évolution temporelle du signal enregistré ;
- Les sources de bruit principales et secondaires enregistrées ;
- Le type d'ambiance sonore préexistante ;
- L'incidence de la météorologie ;
- Le type de trafic.

Pour le traitement des données effectué, le détail de chaque mesure est consultable en annexe du présent document.

Fiche de mesure acoustique

PF1

Photos des points de mesure et localisation



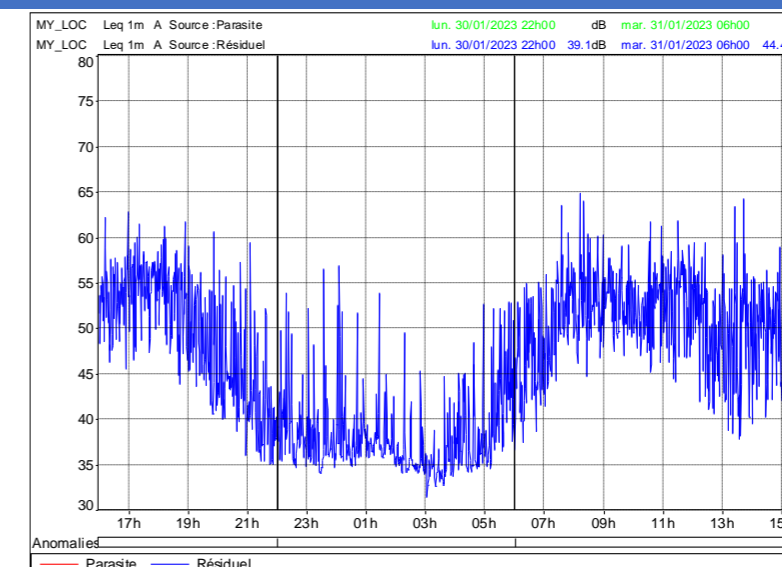
Détail du point de mesures

Point de mesure	PF1
Date et durée de la mesure	30/01/2023 - 31/01/2023
Nom riverain	M. Vallse
Adresse riverain	5 Coste de Sirach 66500 Ria-Sirach
Matériel utilisé	Duo de classe 1
Position récepteur	R+1
Source de bruit - principale	Coste de Sirach
Source de bruit - secondaire	Faune et flore/Environnement urbain
Distance Source	3,5m
Trafic et vitesse	50km/h
Perturbation mesure	Environnement urbain

Résultats

Période	6h-22h	22h-6h
L _{Aeq} mesuré (dB(A))	53,5	42,0
Trafic relevé (v/h)	Débit horaire: 64 (3%PL)	Débit horaire: 5 (3%PL)

Evolution temporelle



Données météorologiques

Nébulosité

Ciel:	dégage
Rayonnement global:	moyen à faible

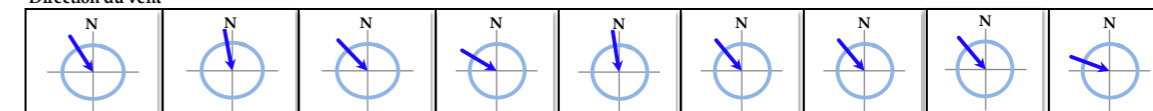
Environnement

Type de sol:	zone semi-urbaine
Surface:	sèche

Heures

30/1/23 16:00	30/1/23 19:00	30/1/23 22:00	31/1/23 1:00	31/1/23 4:00	31/1/23 7:00	31/1/23 10:00	31/1/23 13:00	31/1/23 16:00
---------------	---------------	---------------	--------------	--------------	--------------	---------------	---------------	---------------

Direction du vent



Force du vent à 5 m

3,1 m/s	2,4 m/s	4,4 m/s	4,9 m/s	4,2 m/s	3,6 m/s	4,3 m/s	2,8 m/s	3,0 m/s
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Température

10,8 °C	7,8 °C	7,5 °C	6,8 °C	7,8 °C	7,6 °C	11,6 °C	14,5 °C	13,9 °C
---------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	---------	---------

Effets des conditions météorologiques sur la propagation sonore selon la norme NFS 31-010

U4 T2	U4 T4	U4 T4	U4 T4	U5 T4	U4 T4	U4 T2	U4 T2	U3 T2
Z	++	++	++	++	++	Z	Z	-

Conditions: (++) très favorables; (+) favorables; (Z) homogènes; (-) défavorables; (--) très défavorables

Commentaire

L'ambiance sonore préexistante est modérée. La météo a contribué à une légère modification des niveaux sonores selon le créneau horaire. Le détail du traitement est disponible en annexe.



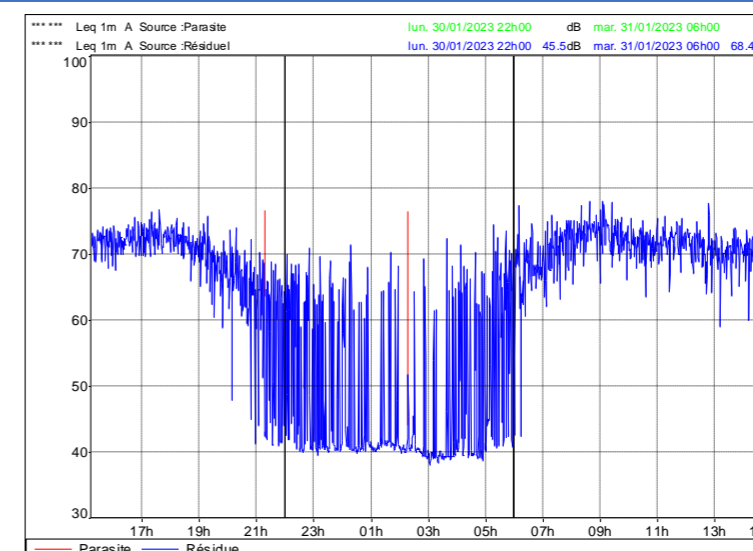
Fiche de mesure acoustique

PF2

Photos des points de mesure et localisation



Evolution temporelle



Détail du point de mesures

Point de mesure	PF2
Date et durée de la mesure	30/01/2023 - 31/01/2023
Nom riverain	M.Bourass
Adresse riverain	88 RN116, 66500 Ria-Sirach
Matériel utilisé	Svan 971 de classe 1
Position récepteur	R+2
Source de bruit - principale	RN116
Source de bruit - secondaire	Environnement urbain
Distance Source	2m
Trafic et vitesse	50 km/h
Perturbation mesure	Environnement urbain

Données météorologiques

Nébulosité		Environnement	
Ciel:	dégagé	Type de sol:	zone semi-urbaine
Rayonnement global:	moyen à faible	Surface:	sèche

Heures								
30/1/23 16:00	30/1/23 19:00	30/1/23 22:00	31/1/23 1:00	31/1/23 4:00	31/1/23 7:00	31/1/23 10:00	31/1/23 13:00	31/1/23 16:00
Direction du vent								
Force du vent à 6,5 m								
3,7 m/s	2,8 m/s	5,1 m/s	5,7 m/s	4,9 m/s	4,1 m/s	5,0 m/s	3,3 m/s	3,5 m/s
Température								
10,8 °C	7,8 °C	7,5 °C	6,8 °C	7,8 °C	7,6 °C	11,6 °C	14,5 °C	13,9 °C
Effets des conditions météorologiques sur la propagation sonore selon la norme NFS 31-010								
U2 T2	U2 T4	U2 T4	U2 T4	U1 T4	U2 T4	U2 T2	U2 T2	U3 T2
-	Z	Z	Z	-	Z	-	-	-

Conditions: (+ +) très favorables; (+) favorables; (Z) homogènes; (-) défavorables; (- -) très défavorables

Résultats

Période	6h-22h	22h-6h
LAeq mesuré (dB(A))	71,5	61,0
Trafic relevé (v/h)	Débit horaire: 551(5%PL)	Débit horaire: 25(18%PL)

Commentaire

L'ambiance sonore préexistante est non-modérée. La météo a contribué à une légère modification des niveaux sonores selon le créneau horaire. Le détail du traitement est disponible en annexe.



Fiche de mesure acoustique

PF3

Photos des points de mesure et localisation



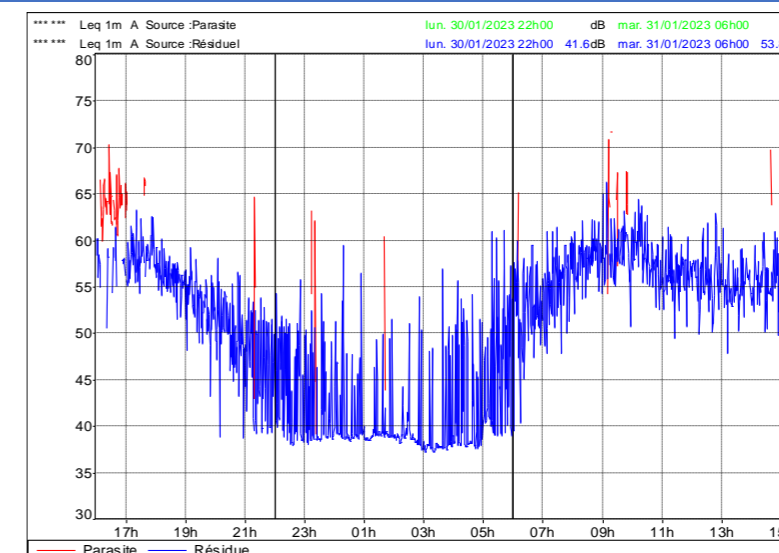
Détail du point de mesures

Point de mesure	PF3
Date et durée de la mesure	30/01/2023 - 31/01/2023
Nom riverain	M. Mc Geeman
Adresse riverain	94 RN116 66500 Ria-Sirach
Matériel utilisé	Svan 971 de classe 1
Position récepteur	R+1
Source de bruit - principale	RN116
Source de bruit - secondaire	Environnement urbain
Distance Source	14m
Trafic et vitesse	50 km/h
Perturbation mesure	Voisinage/environnement urbain

Résultats

Période	6h-22h	22h-6h
LAeq mesuré (dB(A))	57,0	46,5
Trafic relevé (v/h)	Débit horaire: 537(6%PL)	Débit horaire: 25(18%PL)

Evolution temporelle



Données météorologiques

Nébulosité

Ciel:	dégage
Rayonnement global:	moyen à faible

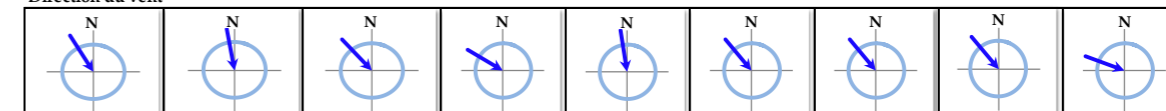
Environnement

Type de sol:	zone semi-urbaine
Surface:	sèche

Heures

30/1/23 16:00	30/1/23 19:00	30/1/23 22:00	31/1/23 1:00	31/1/23 4:00	31/1/23 7:00	31/1/23 10:00	31/1/23 13:00	31/1/23 16:00
---------------	---------------	---------------	--------------	--------------	--------------	---------------	---------------	---------------

Direction du vent



Force du vent à 3,5 m

2,4 m/s	1,9 m/s	3,4 m/s	3,8 m/s	3,3 m/s	2,8 m/s	3,4 m/s	2,2 m/s	2,3 m/s
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Température

10,8 °C	7,8 °C	7,5 °C	6,8 °C	7,8 °C	7,6 °C	11,6 °C	14,5 °C	13,9 °C
---------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	---------	---------

Effets des conditions météorologiques sur la propagation sonore selon la norme NFS 31-010

U2 T2	U2 T4	U1 T4	U2 T4	U1 T4	U2 T4	U1 T2	U2 T2	U2 T2
-	Z	-	Z	-	Z	--	-	-

Conditions: (+ +) très favorables; (+) favorables; (Z) homogènes; (-) défavorables; (- -) très défavorables

Commentaire

L'ambiance sonore préexistante est modérée. Le point de mesure PF03 est situé à une hauteur inférieure à la route en raison de la configuration du site et à une distance supérieure de celle-ci par rapport à PF02 : les niveaux mesurés sont donc inférieurs. La météo a contribué à une légère modification des niveaux sonores selon le créneau horaire. Le détail du traitement est disponible en annexe.



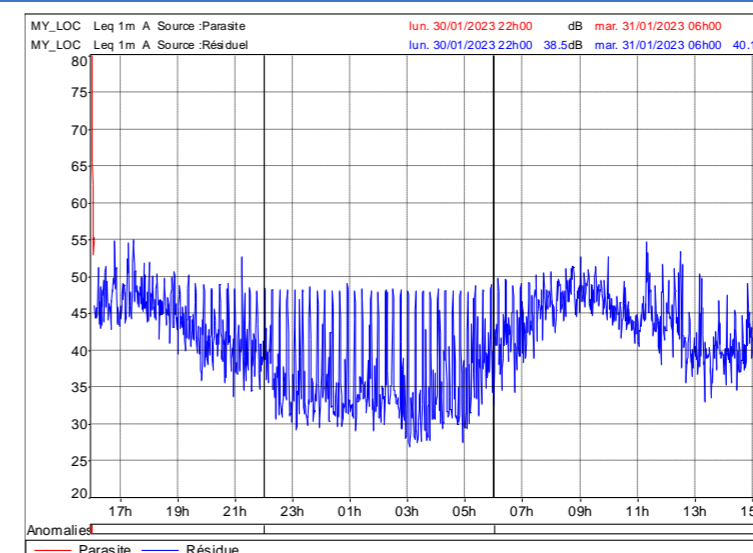
Fiche de mesure acoustique

PF4

Photos des points de mesure et localisation



Evolution temporelle



Détail du point de mesures

Point de mesure	PF4
Date et durée de la mesure	30/01/2023 - 31/01/2023
Nom riverain	Mme Marti
Adresse riverain	47 rte nationale 116 66500 Ria-Sirach
Matériel utilisé	Fusion de classe 1
Position récepteur	R+1
Source de bruit - principale	Environnement urbain
Source de bruit - secondaire	Faune et flore
Distance Source	-
Trafic et vitesse	-
Perturbation mesure	Voisinage

Données météorologiques

Nébulosité		Environnement						
Ciel:	dégage	Type de sol:	zone semi-urbaine					
Rayonnement global:	moyen à faible	Surface:	sèche					
Heures								
30/1/23 16:00	30/1/23 19:00	30/1/23 22:00	31/1/23 1:00	31/1/23 4:00	31/1/23 7:00	31/1/23 10:00	31/1/23 13:00	31/1/23 16:00
Direction du vent								
Force du vent à 4 m								
2,7 m/s	2,1 m/s	3,8 m/s	4,2 m/s	3,6 m/s	3,1 m/s	3,7 m/s	2,4 m/s	2,6 m/s
Température								
10,8 °C	7,8 °C	7,5 °C	6,8 °C	7,8 °C	7,6 °C	11,6 °C	14,5 °C	13,9 °C
Effets des conditions météorologiques sur la propagation sonore selon la norme NFS 31-010								
U2 T2	U2 T4	U2 T4	U3 T4	U1 T4	U2 T4	U2 T2	U2 T2	U3 T2
-	Z	Z	+	-	Z	-	-	-
Conditions: (+ +) très favorables; (+) favorables; (Z) homogènes; (-) défavorables; (- -) très défavorables								

Résultats

Période	6h-22h	22h-6h
L _{Aeq} mesuré (dB(A))	46,0	41,0
Trafic relevé (v/h)	-	-

Commentaire

L'ambiance sonore préexistante est modérée. La météo a contribué à une légère modification des niveaux sonores selon le créneau horaire. Le détail du traitement est disponible en annexe.



3.4. Conclusion

Le présent rapport de mesures acoustiques a permis de définir les niveaux de bruits en situation initiale sur plusieurs zones bâties potentiellement à proximité du projet de réaménagement de la RN116 à Ria-Sirach (66).

Les mesures de bruits ainsi réalisées permettent de mettre en évidence une ambiance sonore de type :

- **Modérée** sur les points PF01, PF03 et PF04 ;
- **Non modérée** sur le PF02.

Ces niveaux de bruits mesurés serviront de référence pour l'analyse de la situation préexistante avant la réalisation du projet et pourront être comparés ultérieurement à des situations futures (phase chantier, mise en service).



4. Annexes

4.1. Matériel de mesures acoustiques

Les mesures ont été effectuées avec un appareillage de classe 1 conforme à la norme NFS 31-009 relative aux sonomètres de précision.

Chaîne de mesure acoustique

- Un sonomètre ACOEM de classe 1 de type DUO ;
- Un sonomètre ACOEM de classe 1 de type FUSION ;
- Deux sonomètres SVANTEK de classe 1 de type Svan 971.

Calibreur

- Calibreur CIRRUS de classe 1.

Logiciel de traitement

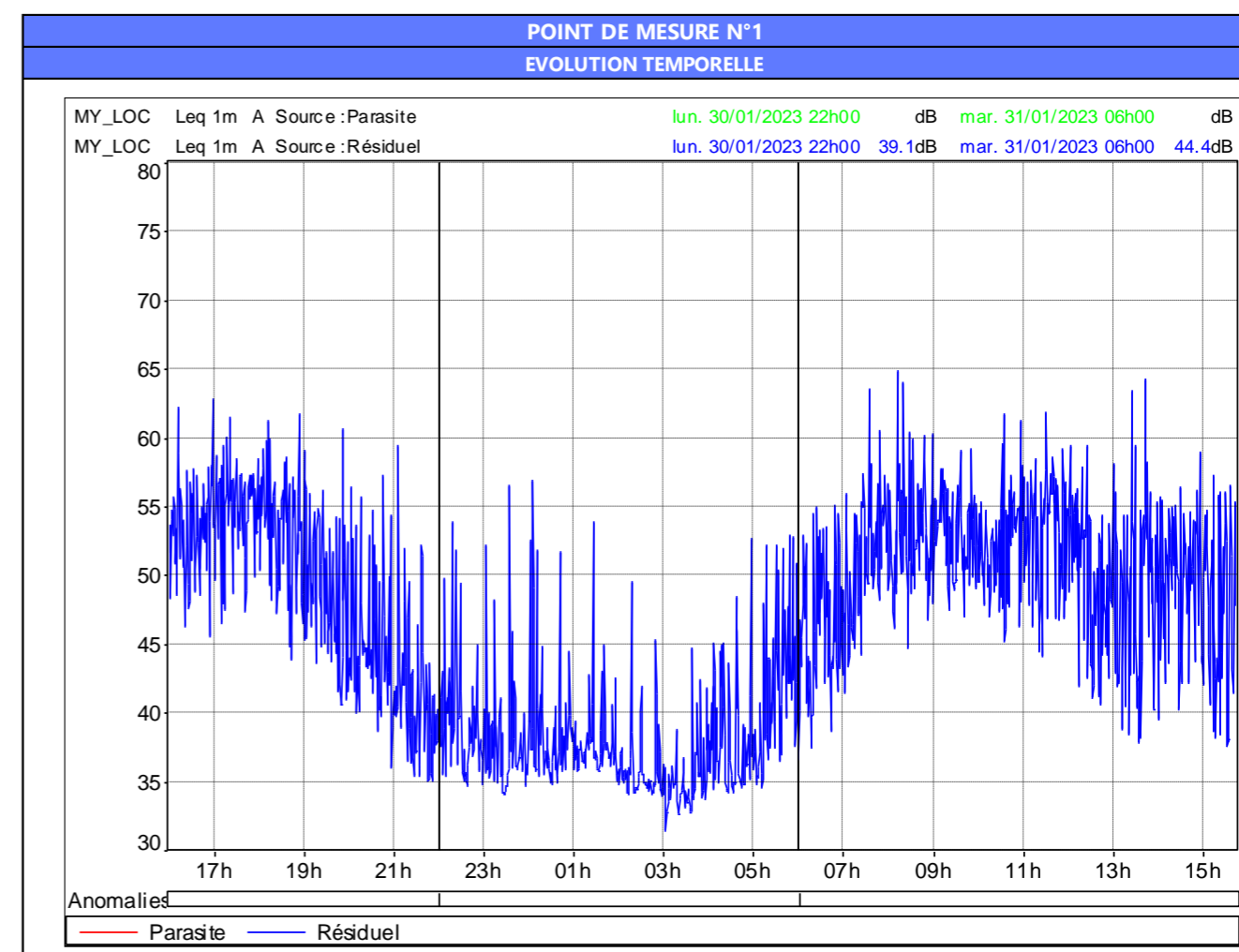
- dBTrait 6 de ACOEM ;
- SvanPC++ de Svantek.



4.2. Traitement des données mesurées

POINT DE MESURE N°1						
TEST TEMPOREL						
Vérification des valeurs de niveaux sonores sur les intervalles élémentaires et suppression des sources parasites						
Condition de validité du test : % d'élimination de source parasite < 20%						
Les valeurs des niveaux sonores associés à des sources parasites sur les intervalles élémentaires (1s) doivent être éliminés de la durée de l'intervalle de base (1h), avant le calcul du LAeq. <u>Si et seulement si</u> l'intervalle de base est associé à une mesure de trafic simultanée, les intervalles ayant plus de 20% de leur signal éliminé par le test devront être supprimés de la mesure.						
Heure	LAeq,mesuré dB(A)	L50 dB(A)	L10 dB(A)	% élimination	Résultat du test	Remarques
31/01/2023 06:00:00	48,9	43,3	49,7	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 07:00:00	53,4	48,4	54,2	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 08:00:00	55,5	50	55,6	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 09:00:00	54	50,1	54,4	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 10:00:00	53,8	48,3	53,6	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 11:00:00	54,8	48,1	55,9	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 12:00:00	52,3	45	52	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 13:00:00	53,4	42,8	51,8	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 14:00:00	51,9	44,1	52,9	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 15:00:00	51	42,1	49,4	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 16:00:00	54,8	49,6	55,6	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 17:00:00	55,9	50,1	58,3	1%	Intervalle à conserver	Environnement urbain
30/01/2023 18:00:00	55,1	49,5	56,2	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 19:00:00	51,9	45,3	50,9	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 20:00:00	48,5	41,9	48	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 21:00:00	45,6	38,5	45,5	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 22:00:00	42,7	36,9	42,7	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 23:00:00	42,4	35,8	41,3	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 00:00:00	43,8	36,7	41,3	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 01:00:00	40,2	36,7	39,6	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 02:00:00	37,7	34,8	37,1	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 03:00:00	36,1	34,1	36,6	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 04:00:00	41	35,7	42,9	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 05:00:00	45,1	39,1	46,2	1%	Intervalle à conserver	Environnement urbain
LAeq (6h-22h) en dB(A)	53,3	Commentaires				
LAeq (22h-6h) en dB(A)	42,0					
Lden en dB(A)*	50,9	Le test temporel est validé sur tous les intervalles.				
Ln en dB(A)*	39,0					

*Hors façade selon la définition des indicateurs européens

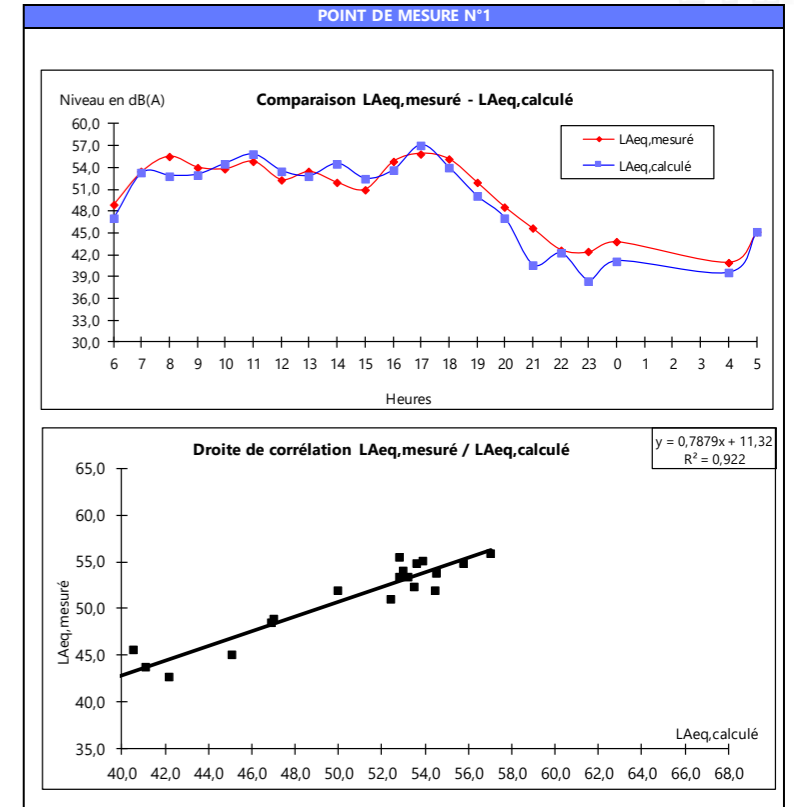


POINT DE MESURE N°1						
TEST STATISTIQUE						
Vérification de la nature "gaussienne" du bruit dû au trafic						
Condition de validité du test : LAeq,mesuré - LAeq,gauss <= 1 dB(A)						
Le principe du test est de vérifier que la répartition des niveaux sonores générés par un trafic routier suit approximativement une loi normale (loi de Gauss). Le LAeq,Gauss est calculé à l'aide des indices statistiques L10 et L50, qui correspondent aux niveaux sonores atteints ou dépassés pendant 10% et 50% du temps sur la période mesurée. Le LAeq,Gauss est calculé selon si le trafic est fluide (zone dégagée) ou discontinu.						
Nota: Ce test ne peut être appliqué que pour une mesure réalisée avec une distance source-microphone > à 5m						
zone dégagée (L(A)eq gauss = L50 + 0,07(L10-L50) ²)						
Heure	LAeq,mesuré dB(A)	L50 dB(A)	L10 dB(A)	LAeq,Gauss dB(A)	LAeq mes - LAeq Gauss dB(A)	Validité
31/01/2023 06:00:00	48,9	43,3	49,7	46,2	2,7	Non valide
31/01/2023 07:00:00	53,4	48,4	54,2	50,8	2,6	Non valide
31/01/2023 08:00:00	55,5	50,0	55,6	52,2	3,3	Non valide
31/01/2023 09:00:00	54,0	50,1	54,4	51,4	2,6	Non valide
31/01/2023 10:00:00	53,8	48,3	53,6	50,3	3,5	Non valide
31/01/2023 11:00:00	54,8	48,1	55,9	52,4	2,4	Non valide
31/01/2023 12:00:00	52,3	45,0	52,0	48,4	3,9	Non valide
31/01/2023 13:00:00	53,4	42,8	51,8	48,5	4,9	Non valide
31/01/2023 14:00:00	51,9	44,1	52,9	49,5	2,4	Non valide
31/01/2023 15:00:00	51,0	42,1	49,4	45,8	5,2	Non valide
30/01/2023 16:00:00	54,8	49,6	55,6	52,1	2,7	Non valide
30/01/2023 17:00:00	55,9	50,1	58,3	54,8	1,1	Non valide
30/01/2023 18:00:00	55,1	49,5	56,2	52,6	2,5	Non valide
30/01/2023 19:00:00	51,9	45,3	50,9	47,5	4,4	Non valide
30/01/2023 20:00:00	48,5	41,9	48,0	44,5	4,0	Non valide
30/01/2023 21:00:00	45,6	38,5	45,5	41,9	3,7	Non valide
30/01/2023 22:00:00	42,7	36,9	42,7	39,3	3,4	Non valide
30/01/2023 23:00:00	42,4	35,8	41,3	37,9	4,5	Non valide
31/01/2023 00:00:00	43,8	36,7	41,3	38,2	5,6	Non valide
31/01/2023 01:00:00	40,2	36,7	39,6	37,3	2,9	Non valide
31/01/2023 02:00:00	37,7	34,8	37,1	35,2	2,5	Non valide
31/01/2023 03:00:00	36,1	34,1	36,6	34,5	1,6	Non valide
31/01/2023 04:00:00	41,0	35,7	42,9	39,3	1,7	Non valide
31/01/2023 05:00:00	45,1	39,1	46,2	42,6	2,5	Non valide
LAeq (6h-22h) en dB(A)	53,3	Commentaires				
LAeq (22h-6h) en dB(A)	42,0	Le très faible trafic routier n'a pas permis de vérifier le test statistique sur l'ensemble des créneaux.				
Lden en dB(A)*	50,9					
Ln en dB(A)*	39,0					

*Hors façade selon la définition des indicateurs européens

POINT DE MESURE N°1								
COHERENCE ENTRE LAeq ET TRAFIC POUR CHAQUE INTERVALLE DE BASE								
Vérification de la cohérence pour chaque intervalle de base (1h) entre le LAeq mesuré et le trafic routier relevé								
Condition de validité du test : L(A)eq,mesuré - L(A)eq,calculé <= 3dB(A)								
Vérification de la relation LAeq,mesuré=LAeq,calculé sur chaque intervalle de base								
Les niveaux théoriques sont calculés par le trafic et vitesses relevées (ou estimations de vitesse). En cas d'absence de données de vitesse, on considère la vitesse constante: Vm(i)=Vm,ref sur tout intervalle de base i compris dans l'intervalle de référence								
Heure	Débit TV (véhicule/h)	Vitesse (km/h)	Débit VL (véhicule/h)	Débit PL (véhicule/h)	Q,eq (véhicule/h)	LAeq,mesuré dB(A)	LAeq,calculé dB(A)	LAeq,mes-LAeq,calc dB(A)
31/01/2023 06:00:00	21	25,1	21	0	21	48,9	47,0	1,9
31/01/2023 07:00:00	57	26,2	54	3	84	53,4	53,2	0,2
31/01/2023 08:00:00	71	25,4	70	1	80	55,5	52,9	2,6
31/01/2023 09:00:00	68	27,4	67	1	77	54,0	53,0	1,0
31/01/2023 10:00:00	81	25,6	77	4	117	53,8	54,5	-0,7
31/01/2023 11:00:00	106	26,3	101	5	151	54,8	55,8	-1,0
31/01/2023 12:00:00	66	28,1	64	2	84	52,3	53,5	-1,2
31/01/2023 13:00:00	74	27,2	74	0	74	53,4	52,8	0,6
31/01/2023 14:00:00	73	27,2	69	4	109	51,9	54,5	-2,6
31/01/2023 15:00:00	60	26,7	59	1	69	51,0	52,4	-1,4
30/01/2023 16:00:00	80	27,2	79	1	89	54,8	53,6	1,2
30/01/2023 17:00:00	126	27,0	118	8	198	55,9	57,1	-1,2
30/01/2023 18:00:00	81	26,1	79	2	99	55,1	53,9	1,2
30/01/2023 19:00:00	33	31,9	33	0	33	51,9	50,0	1,9
30/01/2023 20:00:00	18	28,9	18	0	18	48,5	46,9	1,6
30/01/2023 21:00:00	4	30,0	4	0	4	45,6	40,6	5,0
30/01/2023 22:00:00	5	33,1	5	0	5	42,7	42,2	0,5
30/01/2023 23:00:00	2	35,0	2	0	2	42,4	38,5	3,9
31/01/2023 00:00:00	4	32,5	4	0	4	43,8	41,1	2,7
31/01/2023 01:00:00	-	-	-	-	-	-	-	-
31/01/2023 02:00:00	-	-	-	-	-	-	-	-
31/01/2023 03:00:00	-	-	-	-	-	-	-	-
31/01/2023 04:00:00	3	30,0	3	0	3	41,0	39,5	1,5
31/01/2023 05:00:00	10	32,5	10	0	10	45,1	45,1	0,0
Moyenne 6h-22h	64	27,5	62	2	82	53,3	53,2	-
Moyenne 22h-6h	5	32,5	5	0	5	43,2	41,9	-
Moyenne Journalière (24h)	50	28,5	48	2	64	52,2	52,1	-
TMJ en v/j	1043	-	1011	32	1331	-	-	-
% PL jour (6h-22h)	3%	Commentaires						
% PL nuit (22h-6h)	0%	L'écart entre les niveaux mesurés et théoriques est inférieur à 3 dB(A) sur tous les intervalles retenus, sauf celui de 23h où le trafic est très faible (2 véhicules). Les créneaux de 01h, 02h et 03h n'ont pas été utilisés car aucun véhicule n'a été relevé. La cohérence entre les niveaux mesurés et théoriques est vérifiée.						
% PL journalier (24h)	3%							
LAeq (6h-22h) en dB(A)*	53,5							
LAeq (22h-6h) en dB(A)*	42,0							

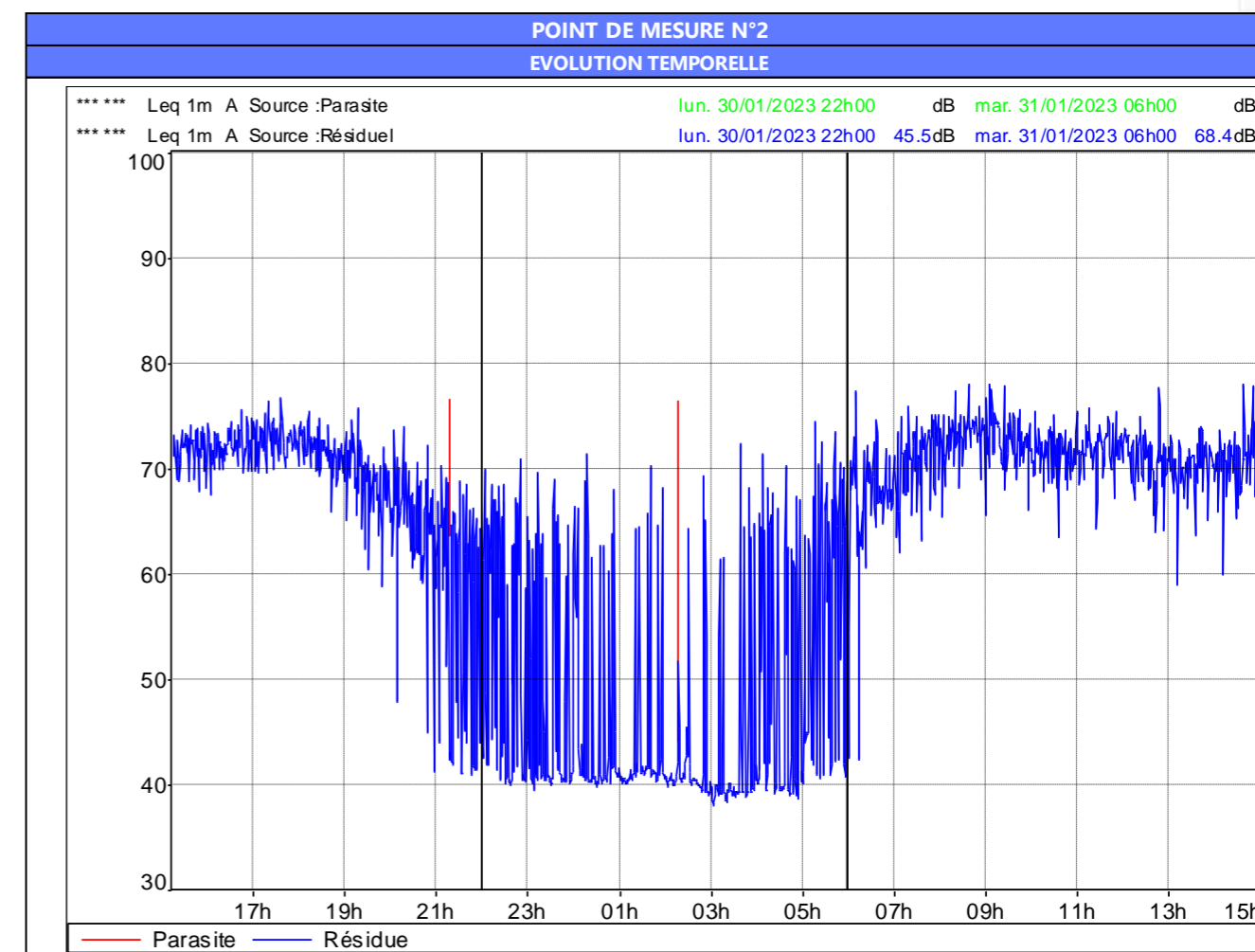
*Les résultats obtenus sont arrondis au 1/2 dB(A) près





POINT DE MESURE N°2						
TEST TEMPOREL						
Vérification des valeurs de niveaux sonores sur les intervalles élémentaires et suppression des sources parasites						
Condition de validité du test : % d'élimination de source parasite < 20%						
Les valeurs des niveaux sonores associés à des sources parasites sur les intervalles élémentaires (1s) doivent être éliminés de la durée de l'intervalle de base (1h), avant le calcul du LAeq. Si et seulement si l'intervalle de base est associé à une mesure de trafic simultanée, les intervalles ayant plus de 20% de leur signal éliminé par le test devront être supprimés de la mesure.						
Heure	LAeq,mesuré dB(A)	L50 dB(A)	L10 dB(A)	% élimination	Résultat du test	Remarques
31/01/2023 06:00:00	69	56	73,3	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 07:00:00	71,8	65,4	76,1	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 08:00:00	73,4	71,1	77,1	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 09:00:00	73,4	71,3	76,6	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 10:00:00	71,7	68,4	75,5	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 11:00:00	72,3	69,4	75,8	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 12:00:00	71,6	67,3	75,5	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 13:00:00	70,7	66,5	74,9	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 14:00:00	71,5	67,5	74,9	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 15:00:00	71,9	69,7	75,5	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 16:00:00	72,4	70,6	76	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 17:00:00	73,1	71,3	76,5	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 18:00:00	72	68,7	76,2	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 19:00:00	70	61,9	74,9	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 20:00:00	67,1	55,2	72	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 21:00:00	63,5	45,2	67,8	3%	Intervalle à conserver	Environnement urbain
30/01/2023 22:00:00	62,5	41,9	62,2	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 23:00:00	59,6	40,7	53,9	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 00:00:00	59,3	40,7	48,9	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 01:00:00	57,2	40,8	43	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 02:00:00	54,2	40,2	42,6	1%	Intervalle à conserver	Environnement urbain
31/01/2023 03:00:00	57,9	39,1	42,2	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 04:00:00	61,6	40,1	58,4	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 05:00:00	65,4	43,7	64,7	0%	Intervalle à conserver	-
LAeq (6h-22h) en dB(A)	71,5	Commentaires				
LAeq (22h-6h) en dB(A)	60,9					
Lden en dB(A)*	69,2	Le test temporel est validé sur tous les intervalles.				
Ln en dB(A)*	57,9					

*Hors façade selon la définition des indicateurs européens

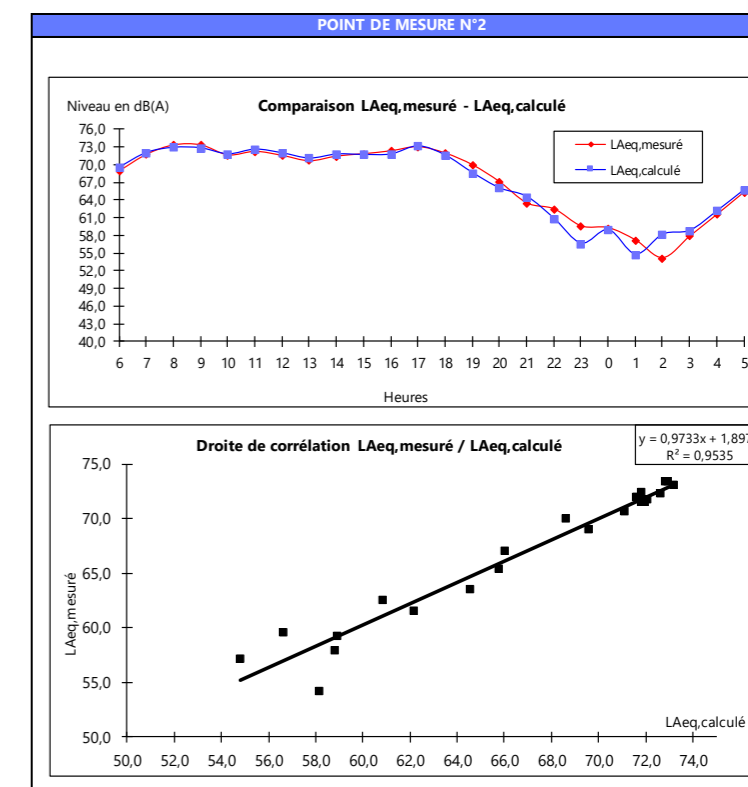


POINT DE MESURE N°2						
TEST STATISTIQUE						
Vérification de la nature "gaussienne" du bruit dû au trafic						
Condition de validité du test : LAeq,mesuré - LAeq,gauss <= 1 dB(A)						
Le principe du test est de vérifier que la répartition des niveaux sonores générés par un trafic routier suit approximativement une loi normale (loi de Gauss). Le LAeq,Gauss est calculé à l'aide des indices statistiques L10 et L50, qui correspondent aux niveaux sonores atteints ou dépassés pendant 10% et 50% du temps sur la période mesurée. Le LAeq,Gauss est calculé selon si le trafic est fluide (zone dégagée) ou discontinu.						
Nota: Ce test ne peut être appliqué que pour une mesure réalisée avec une distance source-microphone > à 5m						
zone dégagée (LAeq gauss = L50 + 0,07(L10-L50) ²)						
Heure	LAeq,mesuré dB(A)	L50 dB(A)	L10 dB(A)	LAeq,Gauss dB(A)	LAeq mes - LAeq Gauss dB(A)	Validité
31/01/2023 06:00:00	69,0	56,0	73,3	77,0	-8,0	Validé
31/01/2023 07:00:00	71,8	65,4	76,1	73,4	-1,6	Validé
31/01/2023 08:00:00	73,4	71,1	77,1	73,6	-0,2	Validé
31/01/2023 09:00:00	73,4	71,3	76,6	73,3	0,1	Validé
31/01/2023 10:00:00	71,7	68,4	75,5	71,9	-0,2	Validé
31/01/2023 11:00:00	72,3	69,4	75,8	72,3	0,0	Validé
31/01/2023 12:00:00	71,6	67,3	75,5	72,0	-0,4	Validé
31/01/2023 13:00:00	70,7	66,5	74,9	71,4	-0,7	Validé
31/01/2023 14:00:00	71,5	67,5	74,9	71,3	0,2	Validé
30/01/2023 15:00:00	71,9	69,7	75,5	72,1	-0,2	Validé
30/01/2023 16:00:00	72,4	70,6	76,0	72,6	-0,2	Validé
30/01/2023 17:00:00	73,1	71,3	76,5	73,2	-0,1	Validé
30/01/2023 18:00:00	72,0	68,7	76,2	72,6	-0,6	Validé
30/01/2023 19:00:00	70,0	61,9	74,9	73,7	-3,7	Validé
30/01/2023 20:00:00	67,1	55,2	72,0	75,0	-7,9	Validé
30/01/2023 21:00:00	63,5	45,2	67,8	81,0	-17,5	Validé
30/01/2023 22:00:00	62,5	41,9	62,2	70,7	-8,2	Validé
30/01/2023 23:00:00	59,6	40,7	53,9	52,9	6,7	Non valide
31/01/2023 00:00:00	59,3	40,7	48,9	45,4	13,9	Non valide
31/01/2023 01:00:00	57,2	40,8	43,0	41,1	16,1	Non valide
31/01/2023 02:00:00	54,2	40,2	42,6	40,6	13,6	Non valide
31/01/2023 03:00:00	57,9	39,1	42,2	39,8	18,1	Non valide
31/01/2023 04:00:00	61,6	40,1	58,4	63,5	-1,9	Validé
31/01/2023 05:00:00	65,4	43,7	64,7	74,6	-9,2	Validé
LAeq (6h-22h) en dB(A)	71,5	Commentaires				
LAeq (22h-6h) en dB(A)	60,9	Le faible trafic en période nocturne n' pas permis de valider le test entre 23h et 04h. La nature gaussienne du niveau sonore vérifie bien que le bruit mesuré est dû au trafic routier.				
Lden en dB(A)*	69,2					
Ln en dB(A)*	57,9					

*Hors façade selon la définition des indicateurs européens

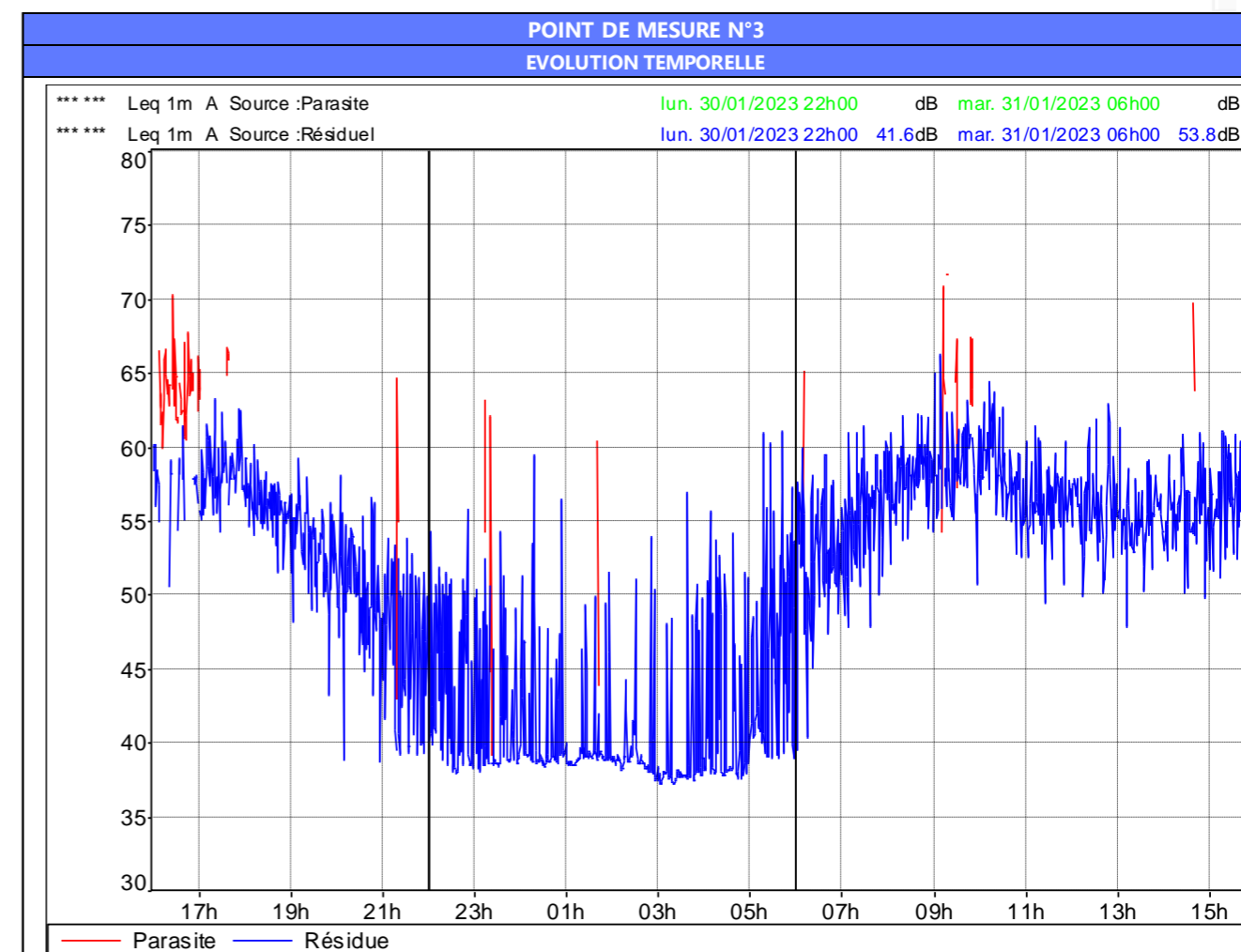
POINT DE MESURE N°2								
COHERENCE ENTRE LAeq ET TRAFIC POUR CHAQUE INTERVALLE DE BASE								
Vérification de la cohérence pour chaque intervalle de base (1h) entre le LAeq mesuré et le trafic routier relevé								
Condition de validité du test : L(A)eq,mesuré-L(A)eq,calculé <= 3dB(A)								
Vérification de la relation LAeq,mesuré=LAeq,calculé sur chaque intervalle de base								
Les niveaux théoriques sont calculés par le trafic et vitesses relevées (ou estimations de vitesse). En cas d'absence de données de vitesse, on considère la vitesse constante: Vm(i)=Vm,ref sur tout intervalle de base i compris dans l'intervalle de référence								
Heure	Débit TV (véhicule/h)	Vitesse (km/h)	Débit VL (véhicule/h)	Débit PL (véhicule/h)	Q _e eq (véhicule/h)	LAeq,mesuré dB(A)	LAeq,calculé dB(A)	LAeq,mes-LAeq,calc dB(A)
31/01/2023 06:00:00	169	42,0	143	26	663	69,0	69,6	-0,6
31/01/2023 07:00:00	474	39,3	433	41	1253	71,8	72,1	-0,3
31/01/2023 08:00:00	760	37,7	716	44	1596	73,4	72,9	0,5
31/01/2023 09:00:00	788	35,8	743	45	1643	73,4	72,8	0,6
31/01/2023 10:00:00	645	36,1	611	34	1291	71,7	71,8	-0,1
31/01/2023 11:00:00	716	37,5	675	41	1495	72,3	72,6	-0,3
31/01/2023 12:00:00	546	38,7	509	37	1249	71,6	72,0	-0,4
31/01/2023 13:00:00	580	38,9	557	23	1017	70,7	71,1	-0,4
31/01/2023 14:00:00	666	36,8	635	31	1255	71,5	71,8	-0,3
30/01/2023 15:00:00	656	36,0	624	32	1264	71,9	71,7	0,2
30/01/2023 16:00:00	767	37,9	743	24	1223	72,4	71,8	0,6
30/01/2023 17:00:00	879	38,0	837	42	1677	73,1	73,2	-0,1
30/01/2023 18:00:00	599	39,8	572	27	1112	72,0	71,6	0,4
30/01/2023 19:00:00	321	42,1	310	11	530	70,0	68,6	1,4
30/01/2023 20:00:00	162	41,4	155	7	295	67,1	66,0	1,1
30/01/2023 21:00:00	92	42,5	86	6	206	63,5	64,6	-1,1
30/01/2023 22:00:00	52	44,0	49	3	109	62,5	60,9	1,6
30/01/2023 23:00:00	21	45,6	20	1	40	59,6	56,6	3,0
31/01/2023 00:00:00	13	44,1	10	3	70	59,3	58,9	0,4
31/01/2023 01:00:00	8	44,0	7	1	27	57,2	54,8	2,4
31/01/2023 02:00:00	4	42,5	1	3	61	54,2	58,2	-4,0
31/01/2023 03:00:00	10	45,0	7	3	67	57,9	58,8	-0,9
31/01/2023 04:00:00	30	45,1	24	6	144	61,6	62,2	-0,6
31/01/2023 05:00:00	64	40,6	48	16	368	65,4	65,8	-0,4
Moyenne 6h-22h	551	39,0	522	30	1111	71,5	71,4	-
Moyenne 22h-6h	25	44,0	21	5	111	60,9	60,8	-
Moyenne Journalière (24h)	376	40,5	355	21	778	69,9	69,8	-
TMJ en v/j	9022	-	8515	507	18655	-	-	-
% PL jour (6h-22h)	5%							
% PL nuit (22h-6h)	18%							
% PL journalier (24h)	6%							
LAeq (6h-22h) en dB(A)*	71,5							
LAeq (22h-6h) en dB(A)*	61,0							
L'écart entre les niveaux mesurés et théoriques est inférieur à 3 dB(A) sur tous les intervalles retenus. La cohérence entre les niveaux mesurés et théoriques est vérifiée.								

*Les résultats obtenus sont arrondis au 1/2 dB(A) près



POINT DE MESURE N°3						
TEST TEMPOREL						
Vérification des valeurs de niveaux sonores sur les intervalles élémentaires et suppression des sources parasites						
Condition de validité du test : % d'élimination de source parasite < 20%						
Les valeurs des niveaux sonores associés à des sources parasites sur les intervalles élémentaires (1s) doivent être éliminés de la durée de l'intervalle de base (1h), avant le calcul du LAeq. Si et seulement si l'intervalle de base est associé à une mesure de trafic simultanée, les intervalles ayant plus de 20% de leur signal éliminé par le test devront être supprimés de la mesure.						
Heure	LAeq,mesuré dB(A)	L50 dB(A)	L10 dB(A)	% élimination	Résultat du test	Remarques
31/01/2023 06:00:00	54	47,1	57,5	1%	Intervalle à conserver	Environnement urbain
31/01/2023 07:00:00	56,5	53,3	59,8	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 08:00:00	58,5	56,7	61,4	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 09:00:00	59,5	57,6	63,4	17%	Intervalle à conserver	Environnement urbain
31/01/2023 10:00:00	59,1	56	61,5	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 11:00:00	56,8	54,7	59,7	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 12:00:00	56,8	54,3	59,4	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 13:00:00	55,7	53,5	58,8	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 14:00:00	56,3	54,2	59,4	2%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 15:00:00	57,4	54,4	60	2%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 16:00:00	58,4	58,6	66,4	66%	Intervalle à supprimer	Bruit de voisinage
30/01/2023 17:00:00	59,1	57,4	62,3	10%	Intervalle à conserver	Bruit de voisinage
30/01/2023 18:00:00	56,5	54,9	59,6	1%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 19:00:00	54	51	58,2	1%	Intervalle à conserver	Environnement urbain
30/01/2023 20:00:00	51,5	46,5	55,5	1%	Intervalle à conserver	Environnement urbain
30/01/2023 21:00:00	48,7	41,9	54	4%	Intervalle à conserver	Environnement urbain
30/01/2023 22:00:00	47	39,3	50,3	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 23:00:00	44,9	38,7	46,3	4%	Intervalle à conserver	Environnement urbain
31/01/2023 00:00:00	46,3	38,9	43,1	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 01:00:00	42	38,8	40,2	2%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 02:00:00	42	38,5	40,3	1%	Intervalle à conserver	Environnement urbain
31/01/2023 03:00:00	43,6	37,6	38,6	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 04:00:00	46,5	38,1	48,4	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 05:00:00	51,4	40,8	53	0%	Intervalle à conserver	-
LAeq (6h-22h) en dB(A)	56,9	Commentaires				
LAeq (22h-6h) en dB(A)	46,5	L'intervalle de 16h a été largement perturbé par du bruit de voisinage et n'est pas valide. Le test temporel est validé sur tous les autres intervalles.				
Lden en dB(A)*	54,5					
Ln en dB(A)*	43,5					

*Hors façade selon la définition des indicateurs européens





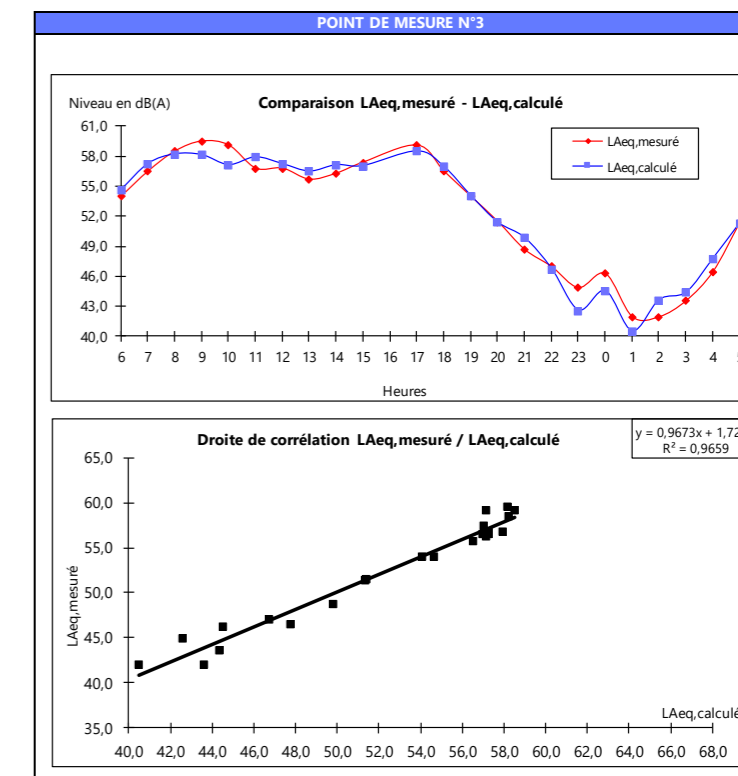
POINT DE MESURE N°3						
TEST STATISTIQUE						
Vérification de la nature "gaussienne" du bruit dû au trafic						
Condition de validité du test : LAeq,mesuré - LAeq,gauss <= 1 dB(A)						
Le principe du test est de vérifier que la répartition des niveaux sonores générés par un trafic routier suit approximativement une loi normale (loi de Gauss). Le LAeq,Gauss est calculé à l'aide des indices statistiques L10 et L50, qui correspondent aux niveaux sonores atteints ou dépassés pendant 10% et 50% du temps sur la période mesurée. Le LAeq,Gauss est calculé selon si le trafic est fluide (zone dégagée) ou discontinu.						
Nota: Ce test ne peut être appliqué que pour une mesure réalisée avec une distance source-microphone > à 5m						
zone dégagée (L(A)eq gauss = L50 + 0,07(L10-L50) ²)						
Heure	LAeq,mesuré dB(A)	L50 dB(A)	L10 dB(A)	LAeq,Gauss dB(A)	LAeq mes - LAeq Gauss dB(A)	Validité
31/01/2023 06:00:00	54,0	47,1	57,5	54,7	-0,7	Validé
31/01/2023 07:00:00	56,5	53,3	59,8	56,3	0,2	Validé
31/01/2023 08:00:00	58,5	56,7	61,4	58,2	0,3	Validé
31/01/2023 09:00:00	59,5	57,6	63,4	60,0	-0,5	Validé
31/01/2023 10:00:00	59,1	56,0	61,5	58,1	1,0	Validé
31/01/2023 11:00:00	56,8	54,7	59,7	56,5	0,3	Validé
31/01/2023 12:00:00	56,8	54,3	59,4	56,1	0,7	Validé
31/01/2023 13:00:00	55,7	53,5	58,8	55,5	0,2	Validé
31/01/2023 14:00:00	56,3	54,2	59,4	56,1	0,2	Validé
31/01/2023 15:00:00	57,4	54,4	60,0	56,6	0,8	Validé
30/01/2023 16:00:00	-	-	-	-	-	-
30/01/2023 17:00:00	59,1	57,4	62,3	59,1	0,0	Validé
30/01/2023 18:00:00	56,5	54,9	59,6	56,4	0,1	Validé
30/01/2023 19:00:00	54,0	51,0	58,2	54,6	-0,6	Validé
30/01/2023 20:00:00	51,5	46,5	55,5	52,2	-0,7	Validé
30/01/2023 21:00:00	48,7	41,9	54,0	52,1	-3,4	Validé
30/01/2023 22:00:00	47,0	39,3	50,3	47,8	-0,8	Validé
30/01/2023 23:00:00	44,9	38,7	46,3	42,7	2,2	Non valide
31/01/2023 00:00:00	46,3	38,9	43,1	40,1	6,2	Non valide
31/01/2023 01:00:00	42,0	38,8	40,2	38,9	3,1	Non valide
31/01/2023 02:00:00	42,0	38,5	40,3	38,7	3,3	Non valide
31/01/2023 03:00:00	43,6	37,6	38,6	37,7	5,9	Non valide
31/01/2023 04:00:00	46,5	38,1	48,4	45,5	1,0	Validé
31/01/2023 05:00:00	51,4	40,8	53,0	51,2	0,2	Validé
LAeq (6h-22h) en dB(A)	56,8	Commentaires				
LAeq (22h-6h) en dB(A)	46,5	Le faible trafic en période nocturne n'a pas permis de valider le test entre 23h et 04h.				
Lden en dB(A)*	54,4	La nature gaussienne du niveau sonore vérifie bien que le bruit mesuré est dû au trafic routier.				
Ln en dB(A)*	43,5					

*Hors façade selon la définition des indicateurs européens

POINT DE MESURE N°3								
COHERENCE ENTRE LAeq ET TRAFIC POUR CHAQUE INTERVALLE DE BASE								
Vérification de la cohérence pour chaque intervalle de base (1h) entre le LAeq mesuré et le trafic routier relevé								
Condition de validité du test : L(A)eq,mesuré-L(A)eq,calculé <= 3dB(A)								
Vérification de la relation LAeq,mesuré=LAeq,calculé sur chaque intervalle de base								
Les niveaux théoriques sont calculés par le trafic et vitesses relevées (ou estimations de vitesse). En cas d'absence de données de vitesse, on considère la vitesse constante: Vm(i)=Vm,ref sur tout intervalle de base i compris dans l'intervalle de référence								
Heure	Débit TV (véhicule/h)	Vitesse (km/h)	Débit VL (véhicule/h)	Débit PL (véhicule/h)	Q,eq (véhicule/h)	LAeq,mesuré dB(A)	LAeq,calculé dB(A)	LAeq,mes-LAeq,calc dB(A)
31/01/2023 06:00:00	169	42,0	143	26	559	54,0	54,7	-0,7
31/01/2023 07:00:00	474	39,3	433	41	1089	56,5	57,3	-0,8
31/01/2023 08:00:00	760	37,7	716	44	1420	58,5	58,2	0,3
31/01/2023 09:00:00	788	35,8	743	45	1463	59,5	58,2	1,3
31/01/2023 10:00:00	645	36,1	611	34	1155	59,1	57,2	1,9
31/01/2023 11:00:00	716	37,5	675	41	1331	56,8	57,9	-1,1
31/01/2023 12:00:00	546	38,7	509	37	1101	56,8	57,3	-0,5
31/01/2023 13:00:00	580	38,9	557	23	925	55,7	56,5	-0,8
31/01/2023 14:00:00	666	36,8	635	31	1131	56,3	57,2	-0,9
31/01/2023 15:00:00	656	36,0	624	32	1136	57,4	57,1	0,3
30/01/2023 16:00:00	-	-	-	-	-	-	-	-
30/01/2023 17:00:00	879	38,0	837	42	1509	59,1	58,5	0,6
30/01/2023 18:00:00	599	39,8	572	27	1004	56,5	57,0	-0,5
30/01/2023 19:00:00	321	42,1	310	11	486	54,0	54,1	-0,1
30/01/2023 20:00:00	162	41,4	155	7	267	51,5	51,4	0,1
30/01/2023 21:00:00	92	42,5	86	6	182	48,7	49,8	-1,1
30/01/2023 22:00:00	52	44,0	49	3	97	47,0	46,8	0,2
30/01/2023 23:00:00	21	45,6	20	1	36	44,9	42,6	2,3
31/01/2023 00:00:00	13	44,1	10	3	58	46,3	44,5	1,8
31/01/2023 01:00:00	8	44,0	7	1	23	42,0	40,5	1,5
31/01/2023 02:00:00	4	42,5	1	3	49	42,0	43,6	-1,6
31/01/2023 03:00:00	10	45,0	7	3	55	43,6	44,4	-0,8
31/01/2023 04:00:00	30	45,1	24	6	120	46,5	47,8	-1,3
31/01/2023 05:00:00	64	40,6	48	16	304	51,4	51,4	0,0
Moyenne 6h-22h	537	39,0	507	30	984	56,8	56,7	-
Moyenne 22h-6h	25	44,0	21	5	93	46,5	46,4	-
Moyenne Journalière (24h)	359	40,5	338	21	674	55,1	55,0	-
TMJ en v/j	8255	-	7772	483	15500	-	-	-
% PL jour (6h-22h)	6%							
% PL nuit (22h-6h)	18%							
% PL journalier (24h)	6%							
LAeq (6h-22h) en dB(A)*	57,0							
LAeq (22h-6h) en dB(A)*	46,5							

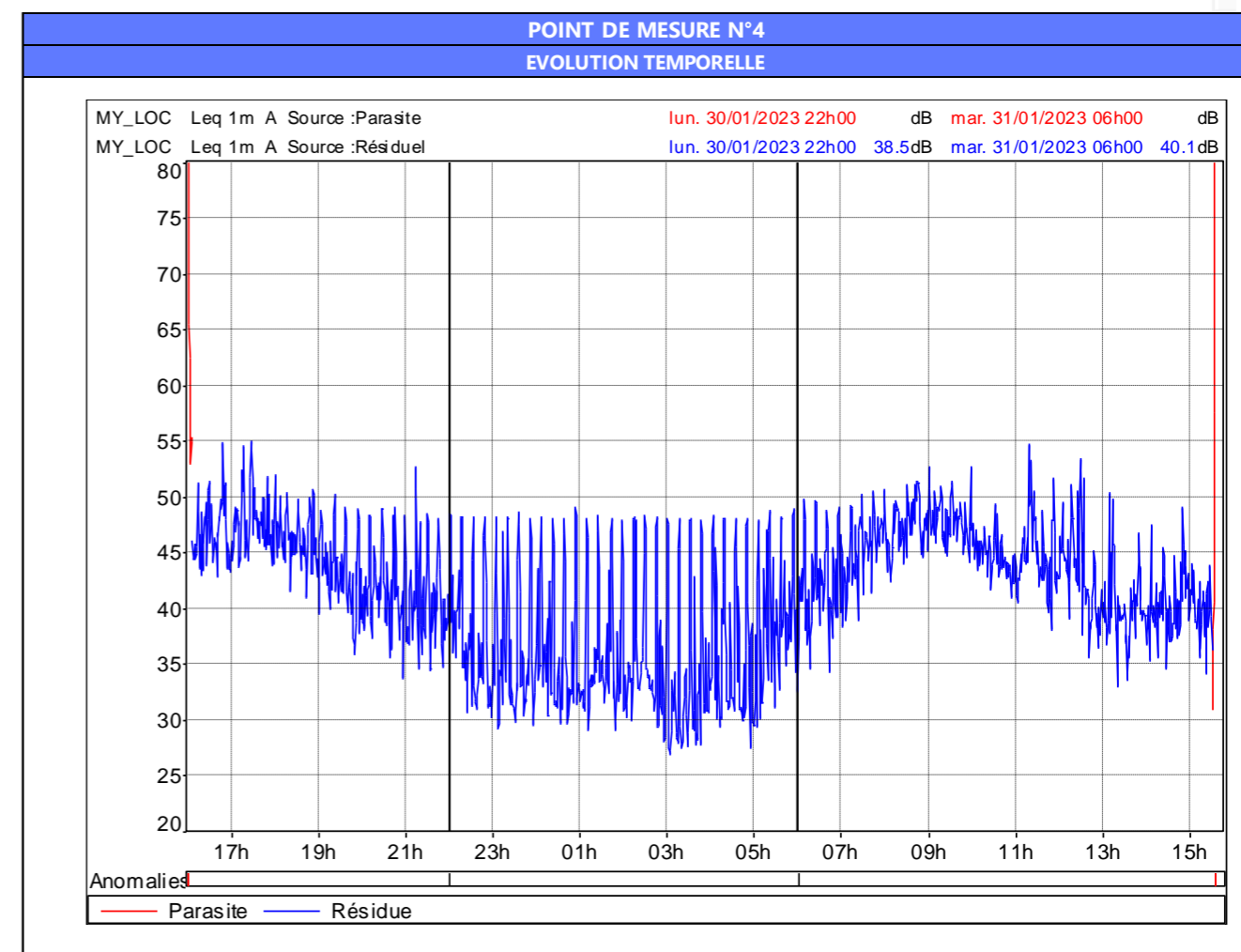
*Les résultats obtenus sont arrondis au 1/2 dB(A) près

L'écart entre les niveaux mesurés et théoriques est inférieur à 3 dB(A) sur tous les intervalles retenus. La cohérence entre les niveaux mesurés et théoriques est vérifiée.



POINT DE MESURE N°4						
TEST TEMPOREL						
Vérification des valeurs de niveaux sonores sur les intervalles élémentaires et suppression des sources parasites						
Condition de validité du test : % d'élimination de source parasite < 20%						
Les valeurs des niveaux sonores associés à des sources parasites sur les intervalles élémentaires (1s) doivent être éliminés de la durée de l'intervalle de base (1h), avant le calcul du LAeq. Si et seulement si l'intervalle de base est associé à une mesure de trafic simultanée, les intervalles ayant plus de 20% de leur signal éliminé par le test devront être supprimés de la mesure.						
Heure	LAeq,mesuré dB(A)	L50 dB(A)	L10 dB(A)	% élimination	Résultat du test	Remarques
31/01/2023 06:00:00	43,9	40,6	48,7	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 07:00:00	46,3	45	49,6	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 08:00:00	48	47,1	50,7	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 09:00:00	48,3	47,3	50,9	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 10:00:00	45,1	43,9	47,5	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 11:00:00	46,6	43,2	47	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 12:00:00	45,4	41,1	46,9	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 13:00:00	41,7	38,3	43	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 14:00:00	41,5	39	44	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 15:00:00	40,4	38,7	43,6	11%	Intervalle à conserver	Voisinage
30/01/2023 16:00:00	47,8	45,6	52,2	8%	Intervalle à conserver	Voisinage
30/01/2023 17:00:00	48,7	46,2	50,9	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 18:00:00	47	45,7	49,6	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 19:00:00	44,5	42,1	48,8	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 20:00:00	43,4	40	48,2	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 21:00:00	43	38,4	47,9	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 22:00:00	41,4	35,2	47,9	0%	Intervalle à conserver	-
30/01/2023 23:00:00	41	32,5	48	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 00:00:00	40,9	32,9	47,8	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 01:00:00	40,5	33,2	47,7	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 02:00:00	40,1	33,1	47,5	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 03:00:00	40,1	30,4	47,7	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 04:00:00	40,9	32,4	47,7	0%	Intervalle à conserver	-
31/01/2023 05:00:00	42,1	35,8	48	0%	Intervalle à conserver	-
LAeq (6h-22h) en dB(A)	45,8	Commentaires				
LAeq (22h-6h) en dB(A)	40,9	Le test temporel est validé sur tous les intervalles.				
Lden en dB(A)*	45,9					
Ln en dB(A)*	37,9					

*Hors façade selon la définition des indicateurs européens



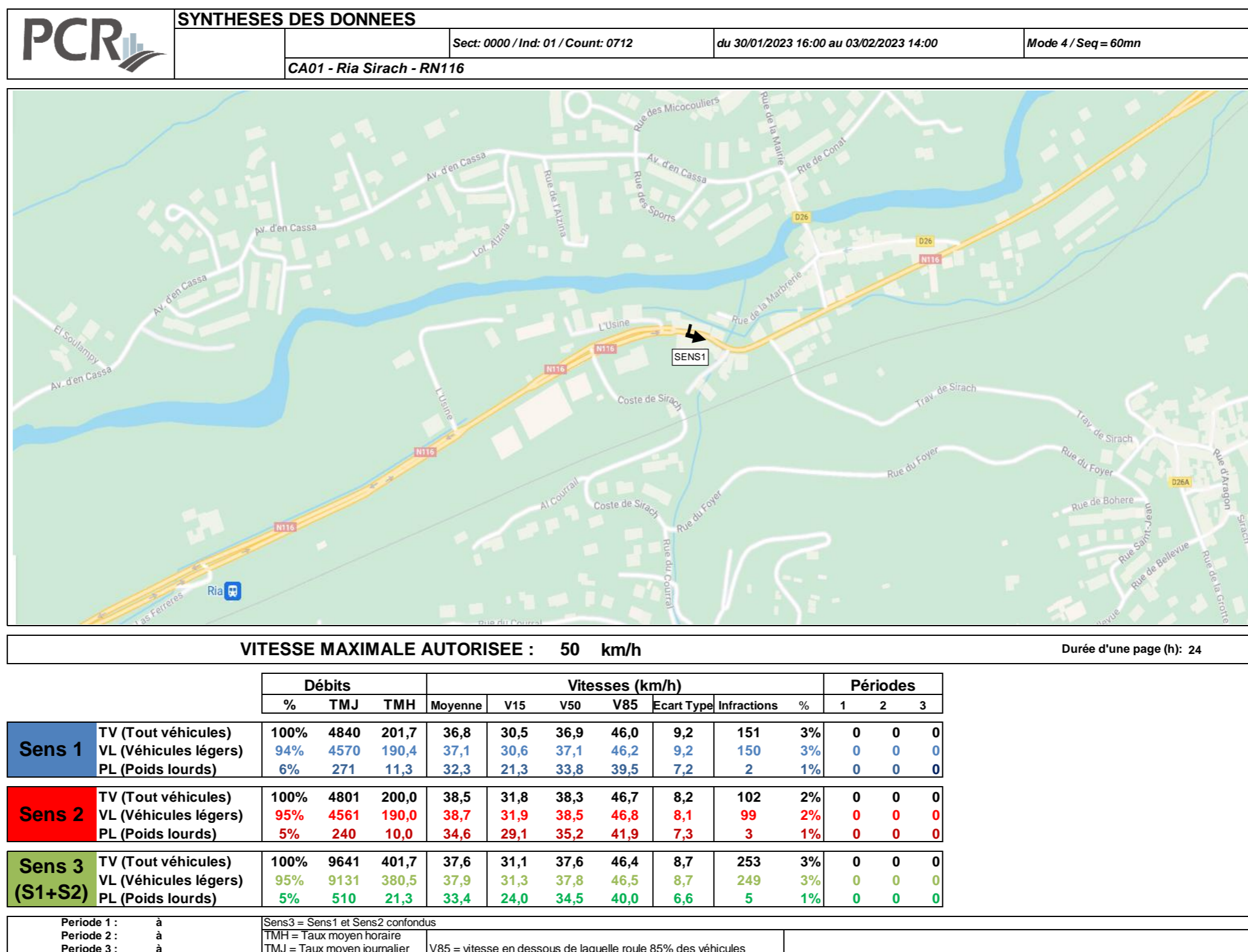


POINT DE MESURE N°4						
TEST STATISTIQUE						
Vérification de la nature "gaussienne" du bruit dû au trafic						
Condition de validité du test : LAeq,mesuré - LAeq,gauss ≤ 1 dB(A)						
Le principe du test est de vérifier que la répartition des niveaux sonores générés par un trafic routier suit approximativement une loi normale (loi de Gauss). Le LAeq,Gauss est calculé à l'aide des indices statistiques L10 et L50, qui correspondent aux niveaux sonores atteints ou dépassés pendant 10% et 50% du temps sur la période mesurée. Le LAeq,Gauss est calculé selon si le trafic est fluide (zone dégagée) ou discontinu.						
Nota: Ce test ne peut être appliqué que pour une mesure réalisée avec une distance source-microphone > à 5m						
zone dégagée (L(A)eq gauss = L50 + 0,07(L10-L50) ²)						
Heure	LAeq,mesuré dB(A)	L50 dB(A)	L10 dB(A)	LAeq,Gauss dB(A)	LAeq mes - LAeq Gauss dB(A)	Validité
31/01/2023 06:00:00	43,9	40,6	48,7	45,2	-1,3	Validé
31/01/2023 07:00:00	46,3	45,0	49,6	46,5	-0,2	Validé
31/01/2023 08:00:00	48,0	47,1	50,7	48,0	0,0	Validé
31/01/2023 09:00:00	48,3	47,3	50,9	48,2	0,1	Validé
31/01/2023 10:00:00	45,1	43,9	47,5	44,8	0,3	Validé
31/01/2023 11:00:00	46,6	43,2	47,0	44,2	2,4	Non valide
31/01/2023 12:00:00	45,4	41,1	46,9	43,5	1,9	Non valide
31/01/2023 13:00:00	41,7	38,3	43,0	39,8	1,9	Non valide
31/01/2023 14:00:00	41,5	39,0	44,0	40,8	0,8	Validé
31/01/2023 15:00:00	40,4	38,7	43,6	40,4	0,0	Validé
30/01/2023 16:00:00	47,8	45,6	52,2	48,6	-0,8	Validé
30/01/2023 17:00:00	48,7	46,2	50,9	47,7	1,0	Validé
30/01/2023 18:00:00	47,0	45,7	49,6	46,8	0,2	Validé
30/01/2023 19:00:00	44,5	42,1	48,8	45,2	-0,7	Validé
30/01/2023 20:00:00	43,4	40,0	48,2	44,7	-1,3	Validé
30/01/2023 21:00:00	43,0	38,4	47,9	44,7	-1,7	Validé
30/01/2023 22:00:00	41,4	35,2	47,9	46,5	-5,1	Validé
30/01/2023 23:00:00	41,0	32,5	48,0	49,3	-8,3	Validé
31/01/2023 00:00:00	40,9	32,9	47,8	48,4	-7,5	Validé
31/01/2023 01:00:00	40,5	33,2	47,7	47,9	-7,4	Validé
31/01/2023 02:00:00	40,1	33,1	47,5	47,6	-7,5	Validé
31/01/2023 03:00:00	40,1	30,4	47,7	51,4	-11,3	Validé
31/01/2023 04:00:00	40,9	32,4	47,7	48,8	-7,9	Validé
31/01/2023 05:00:00	42,1	35,8	48,0	46,2	-4,1	Validé
LAeq (6h-22h) en dB(A)	45,8	Commentaires				
LAeq (22h-6h) en dB(A)	40,9	Le bruit routier diffus est une des sources de bruit principales (composé aussi de la faune et flore et du voisinage). Le test n'est donc pas valide sur tous les intervalles. La nature globalement gaussienne du niveau sonore vérifie cependant que le bruit mesuré est en partie lié au trafic routier.				
Lden en dB(A)*	45,9					
Ln en dB(A)*	37,9					

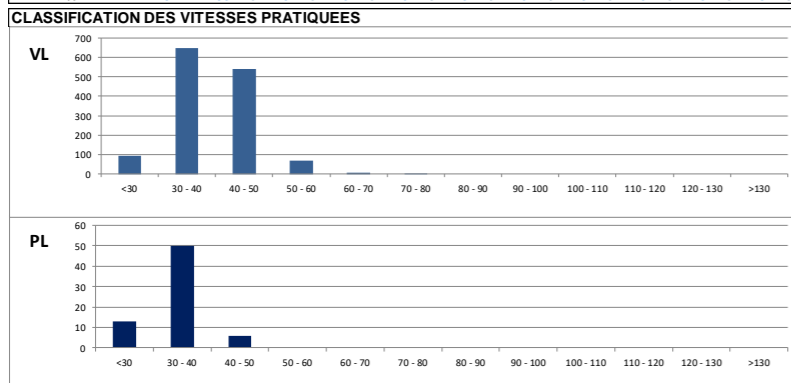
*Hors façade selon la définition des indicateurs européens



4.3. Comptages routiers



	<30 30-40 40-50 50-60 60-70 70-80 80-90 90-100 100-110 110-120 120-130 >130																Vmoy(km/h)		Débit		TV					
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL		TV				
0h-1h																										
1h-2h																										
2h-3h																										
3h-4h																										
4h-5h																										
5h-6h																										
6h-7h																										
7h-8h																										
8h-9h																										
9h-10h																										
10h-11h																										
11h-12h																										
12h-13h																										
13h-14h																										
14h-15h																										
15h-16h																										
16h-17h	41	4	224	13	145	0	4	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37,37	31,47	416	17	433	
17h-18h	44	4	231	18	125	2	16	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37,39	33,33	419	24	443
18h-19h	4	3	129	10	123	2	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40,26	33,33	268	15	283
19h-20h	1	1	32	3	72	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43,18	31,25	118	4	122
20h-21h	1	0	20	2	32	1	8	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43,33	38,33	63	3	66
21h-22h	1	0	8	2	25	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44,65	35	43	2	45
22h-23h	1	0	2	2	13	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45,25	38,33	20	3	23
23h-0h	0	1	1	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51,25	20	8	1	9
TOTAL	93	13	647	50	538	6	68	0	7	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39,16	33,04	1355	69	1424	
%	7	1	45	4	38	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	95%	5%				

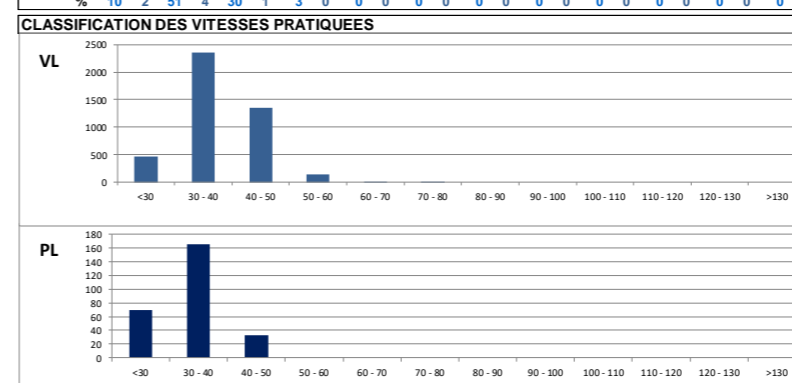


RECAPITULATIF

Véhicules	Débits		Vitesse limite = 50 km/h Page = 24 h					Périodes		
	Total	TMH	y	V15	V50	V85	Infrac.	1	2	3
Tout véhicule (TV)	1424	59,3	38,9	31,5	38,7	47,5	77	0	0	0
	#####		km/h				5,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Véhicules légers (VL)	1355	56,5	39,2	31,7	39,0	47,7	77	0	0	0
	95,2%		km/h				5,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Poids lourds (PL)	69	2,9	33,0	25,9	34,3	39,1	0	0	0	0
	4,8%		km/h				0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Période 1: 0:00 à 0:00
 Période 2: 0:00 à 0:00
 Période 3: 0:00 à 0:00

	<30 30-40 40-50 50-60 60-70 70-80 80-90 90-100 100-110 110-120 120-130 >130																Vmoy(km/h)		Débit		TV					
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL		TV				
0h-1h	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48,33	45	3	2	5
1h-2h	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	3	0	3
2h-3h	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	2	2
3h-4h	0	0	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51,67	40	3	2	5
4h-5h	0	1	2	2	10	2	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47,78	36	18	5	23
5h-6h	1	0	5	6	15	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42,61	35	23	6	29
6h-7h	4	2	21	5	41	1	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42,03	32,5	74	8	82
7h-8h	8	2	119	12	81	1	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39,06	33,67	217	15	232
8h-9h	34	6	209	14	107	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36,84	31,19	354	21	375
9h-10h	55	5	258	11	83	2	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35,29	31,94	401	18	419
10h-11h	42	2	219	13	67	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35,24	33,75	330	16	346
11h-12h	23	6	180	22	90	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37,08	31,79	296	28	324
12h-13h	14	2	123	16	73	7	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38,27	36,6	220	25	245
13h-14h	16	1	142	9	107	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38,75	35,42	275	12	287
14h-15h	51	5	163	8	100	3	9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36,37	32,19	324	16	340
15h-16h	65	12	181	9	86	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35,01	28,04	338	23	361
16h-17h	65	7	255	16	116	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35,69	32,12	442	26	468
17h-18h	71	13	254	11	116	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35,61	27,6	450	25	475
18h-19h	14	3	132	7	118	1	12	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39,48	31,82	277	11	288
19h-20h	2	1	57	0	77	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42,31	20	156	1	157
20h-21h	0	0	16	2	30	1	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43,7	38,33	54	3	57
21h-22h	3	2	11	0	19	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40,29	20	35	2	37
22h-23h	1	0	3	0	8	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45,31	45	16	1	17
23h-0h	0	0	4	0	8	0	5	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48,16	19	0	19	
TOTAL	469	70	###	##	###	33	136	0	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37,22	32,31	4328	268	4596	
%	10	2	51	4	30	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	94%	6%				



RECAPITULATIF

Véhicules	Débits		Vitesse limite = 50 km/h Page = 24 h					Périodes		
	Total	TMH	y	V15	V50	V85	Infrac.	1	2	3
Tout véhicule (TV)	4596	191,5	36,9	30,6	37,0	46,1	148	0	0	0
	#####		km/h				3,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Véhicules légers (VL)	4328	180,3	37,2	30,8	37,2	46,3	148	0	0	0
	94,2%		km/h				3,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Poids lourds (PL)	268	11,2	32,3	21,5	33,9	39,6	0	0	0	0
	5,8%		km/h				0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Période 1: 0:00 à 0:00
 Période 2: 0:00 à 0:00
 Période 3: 0:00 à 0:00



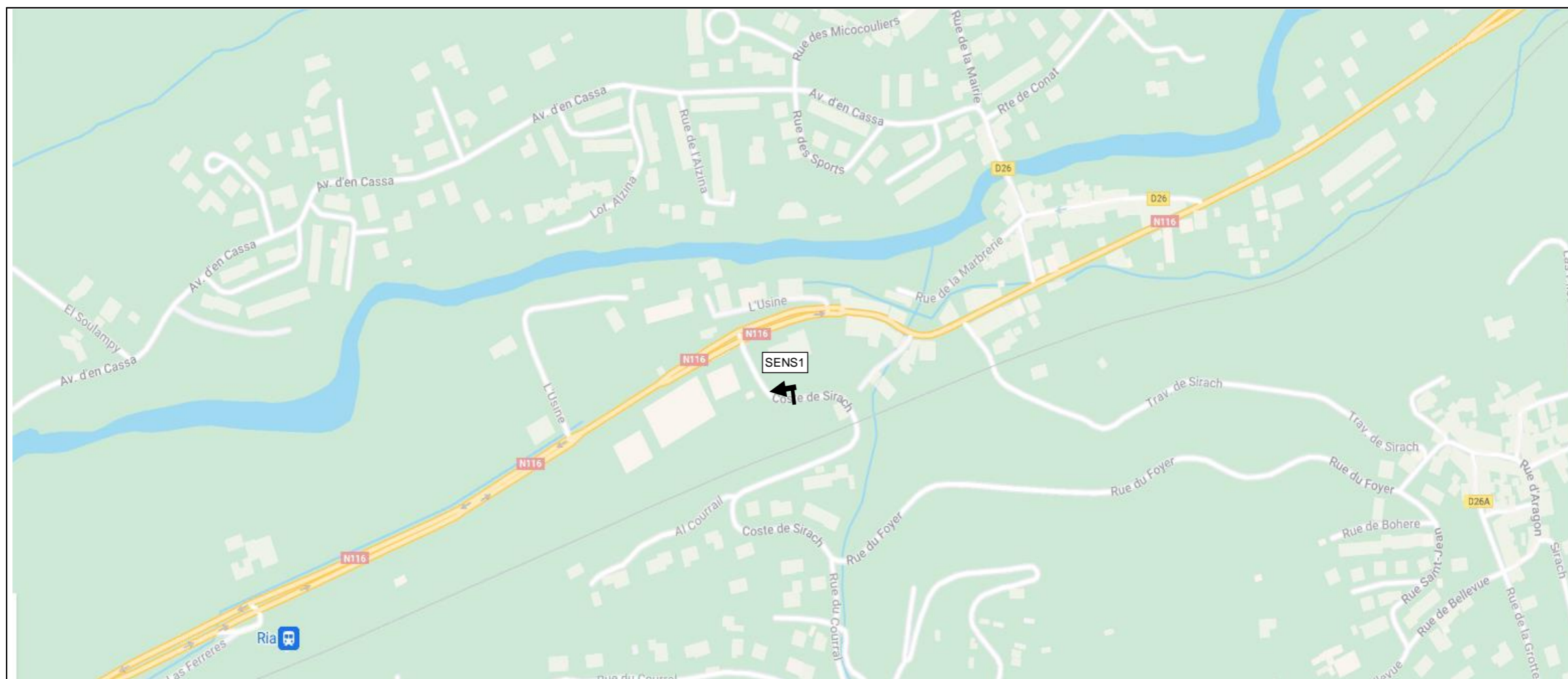
SYNTHESES DES DONNEES

Sect: 0000 / Ind: 02 / Count: 0733

du 30/01/2023 16:00 au 03/02/2023 12:00

Mode 4 / Seq = 60mn

CA02 - Ria Sirach - Coste de Sirach



VITESSE MAXIMALE AUTORISEE : 50 km/h

Durée d'une page (h): 24

		Débits			Vitesses (km/h)							Périodes		
		%	TMJ	TMH	Moyenne	V15	V50	V85	Ecart Type	Infractions	%	1	2	3
Sens 1	TV (Tout véhicules)	100%	573	23,9	28,1	16,3	30,5	37,5	9,4	0	0%	0	0	0
	VL (Véhicules légers)	97%	558	23,2	28,2	16,4	30,6	37,5	9,3	0	0%	0	0	0
	PL (Poids lourds)	3%	15	0,6	26,0	14,7	25,8	36,5	10,5	0	2%	0	0	0
Sens 2	TV (Tout véhicules)	100%	571	23,8	27,0	15,6	28,5	36,9	9,9	0	0%	0	0	0
	VL (Véhicules légers)	98%	560	23,3	27,1	15,6	28,7	36,9	9,8	0	0%	0	0	0
	PL (Poids lourds)	2%	12	0,5	23,9	13,9	23,1	34,4	10,5	0	0%	0	0	0
Sens 3 (S1+S2)	TV (Tout véhicules)	100%	1144	47,7	27,6	15,9	29,7	37,2	9,6	0	0%	0	0	0
	VL (Véhicules légers)	98%	1118	46,6	27,6	16,0	29,9	37,2	9,6	0	0%	0	0	0
	PL (Poids lourds)	2%	27	1,1	25,1	14,3	24,5	35,8	10,8	0	1%	0	0	0

Periode 1 : à
 Periode 2 : à
 Periode 3 : à

Sens3 = Sens1 et Sens2 confondus

TMH = Taux moyen horaire

TMJ = Taux moyen journalier

V85 = vitesse en dessous de laquelle roule 85% des véhicules



4.4. Données météorologiques

- Références géographiques

Numéro	Nom	Coordonnées		Lambert II étendu		Altitude	Producteurs	
66088003	ILLE—SUR—TET	Latitude	42°39'35"N	Lambert Y (m)	1739624	158 mètres	2023	METEO—FRANCE
		Longitude	2°36'51"E	Lambert X (m)	622814			

- Référence temporelle

Période	Du 30 janvier 2023 12:00 au 31 janvier 2023 18:00
Heures	0, 3, 6, 9, 12, 15, 18, 21

- Paramètres

Mnémonique	Libellé	Unité	Pas de temps
T	TEMPERATURE SOUS ABRI HORAIRE	DEG C ET 1/10	horaire
FF	VITESSE DU VENT HORAIRE	M/S ET 1/10	horaire
DD	DIRECTION DU VENT A 10 M HORAIRE	ROSE DE 360	horaire

Date	T	FF	DD
30 janv. 2023 12:00	9.8	4.4	340
30 janv. 2023 15:00	10.8	4.5	330
30 janv. 2023 18:00	7.8	3.5	350
30 janv. 2023 21:00	7.5	6.3	320

Date	T	FF	DD
31 janv. 2023 00:00	6.8	7.0	300
31 janv. 2023 03:00	7.8	6.0	350
31 janv. 2023 06:00	7.6	5.1	320
31 janv. 2023 09:00	11.6	6.2	320
31 janv. 2023 12:00	14.5	4.0	320
31 janv. 2023 15:00	13.9	4.3	290
31 janv. 2023 18:00	9.1	2.3	150