



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'autorité environnementale sur le projet de déviation de la RN116 à Joncet (commune de Serdinya, Pyrénées-Orientales)

n°Ae: 2011- 05

Avis établi lors de la séance du 13 avril 2011 - n° d'enregistrement : 007598 - 01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 13 avril 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de déviation de la RN 116 à Joncet (commune de Serdinya, Pyrénées-Orientales)

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Guerber Le Gall, Jaillet, MM. Barthod, Vernier.

*

* *

L'AE a été saisie pour avis sur le dossier de la déviation de la RN 116 à Joncet sur la commune de Serdinya, par lettre du préfet des Pyrénées-Orientales du 15 janvier 2010, le bilan de la concertation des services consultés joint à cette lettre constituant l'avis du préfet sur le dossier au titre de ses compétences en matière d'environnement requis en application de l'article R. 122-1-1 IV du code de l'environnement. L'Ae en a accusé réception le 24 janvier 2011.

*Le 2_ mars 2011 , le préfet des Pyrénées-Orientales a communiqué à l'Ae une note complémentaire portant notamment sur la justification du projet. L'Ae a pris en compte le contenu de cette note dans le présent avis. **L'Ae demande que la note soit jointe au dossier de DUP.***

Sur le rapport d'Annick GUERBER LE GALL et de Jean-Jacques LAFITTE, l'Ae a formulé l'avis suivant.

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

La RN 116 est un axe structurant des Pyrénées-Orientales reliant Perpignan à Mont-Louis puis à l'Andorre et à l'Espagne en empruntant la vallée de la Têt. A partir de Villefranche-de-Conflent, la RN 116 est une route de montagne à deux voies, sinueuse et où les dépassements et les traversées d'agglomération sont délicats.

Le programme d'aménagement de la RN 116 ne prévoyait sur cette section en première phase que des aménagements localisés. La décision a été prise d'anticiper la déviation du hameau de Joncet, sa traversée étant la plus étroite de l'itinéraire.

Après examen de l'étude d'impact et de la note complémentaire du préfet, l'Ae recommande :

- d'actualiser les références réglementaires contenues dans le dossier.
- d'explicitier les pièces du dossier de DUP faisant partie de l'étude d'impact et d'établir des renvois vers les informations pertinentes contenues uniquement dans les autres pièces du dossier de DUP ou dans le dossier loi sur l'eau.
- de joindre à l'étude d'impact l'avis du parc naturel régional des Pyrénées catalanes, le dossier de demande de dérogation relative aux espèces protégées ainsi que l'avis du conseil national de protection de la nature, et de présenter dans l'étude d'impact les suites données à ces avis,
- de préciser l'articulation entre le comité de suivi du projet et celui des compensations relatives aux espèces protégées, ainsi que les modalités de mise à disposition du public et de prise en compte de leurs avis,
- d'intégrer à l'étude d'impact la note du 28 mars 2011 du préfet des Pyrénées-Orientales
- de justifier les évolutions de trafic prévues,
- d'apporter des précisions sur l'habitat et sur la population permanente et occasionnelle soumise aux nuisances de la RN 116 dans le hameau de Joncet,
- d'améliorer la comparaison des variantes (y compris la variante d'aménagement sur place) :
 - en complétant chaque variante écartée par un traitement simultané des autres fonctions assurées par la variante retenue
 - en introduisant le critère de coût complet de l'infrastructure,
 - en précisant comment sont conduites les comparaisons des variantes enjeu par enjeu,
- de procéder à un calage du projet permettant de réduire les terrassements et d'apporter une attention particulière à la localisation des pistes de chantier et des aires de dépôt d'engins et de matériaux,
- de préciser dans l'étude d'impact quelles seront les modalités retenues pour transporter et entreposer les déblais,
- de faire état dans l'étude d'impact des réflexions qui seraient conduites sur la réhabilitation-valorisation du hameau de Joncet et de préciser la consistance de l'opération immobilière projetée aux abords du chemin de Flassa et sa localisation par rapport à la déviation.

Avis détaillé

1 - Contexte et consistance du projet

La RN 116 est un axe structurant des Pyrénées-Orientales reliant la plaine languedocienne à l'Andorre et à l'Espagne en empruntant la vallée de la Têt.

La RN 116 entre Villefranche-de-Conflent et Mont-Louis est une route de montagne à deux voies, sinueuse et où les dépassements sont délicats. Le trafic moyen est de 6 600 véhicules par jour avec 4,2 % de poids lourds, notamment des camions citernes approvisionnant en carburant les stations services de la principauté d'Andorre. Ce trafic connaît des pointes saisonnières jusqu'à 10 000 véhicules par jour (tourisme d'été et d'hiver). Il pose des problèmes de sécurité et de bruit dans la traversée de certaines agglomérations, peu adaptées à une forte circulation (largeur de voie insuffisante, bâti adossé à la voie...) dont le hameau de Joncet dépendant de la commune de Serdinya.

Le projet de la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement du Languedoc-Roussillon (DREAL) soumis à l'avis de l'Ae porte sur la réalisation d'une déviation du hameau de Joncet permettant la création d'un créneau de dépassement afin d'améliorer :

- la sécurité des habitants du hameau, notamment lors des déplacements piétonniers,
- le confort de vie des habitants de Joncet qui subissent quotidiennement des nuisances sonores, olfactives et des dommages à leurs habitations (éraflures...) en séparant le trafic local du trafic de transit, et permettre ainsi la reconquête par les riverains de l'espace urbain,
- les conditions de transit et la fluidité de l'itinéraire entre la plaine du Roussillon et les territoires de Conflent, du Capcir et de Cerdagne et plus loin vers l'Espagne et l'Andorre,
- le confort et la sécurité des usagers de la route nationale.

Le projet situé sur le territoire de la commune de Serdinya et, à la marge, sur celui de Jujols, assure, outre la déviation du Joncet et le créneau de dépassement les fonctions suivantes :

- la rectification du virage de Lavall, à l'Ouest de Joncet
- le traitement du carrefour entre la RN116 et la RD27, à l'Est de Joncet

2 - Procédures

Le coût du projet de déviation est estimé à 19,6 M€ TTC valeur mars 2009 pour une longueur de 1 527 m, soit un montant de travaux au km de 12,8 M€. Ce coût étant supérieur à 1,9 M€, le projet est soumis à étude d'impact³.

Il est soumis à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) permettant l'expropriation des terrains d'emprise⁴.

Il est précisé dans le dossier de DUP⁵, qu'elle est nécessaire à « *l'aménagement de la déviation du hameau de Joncet et des mesures d'accompagnement et de compensation en faveur de l'environnement qui y sont associées.* » Cette précision laisserait penser que la réalisation des

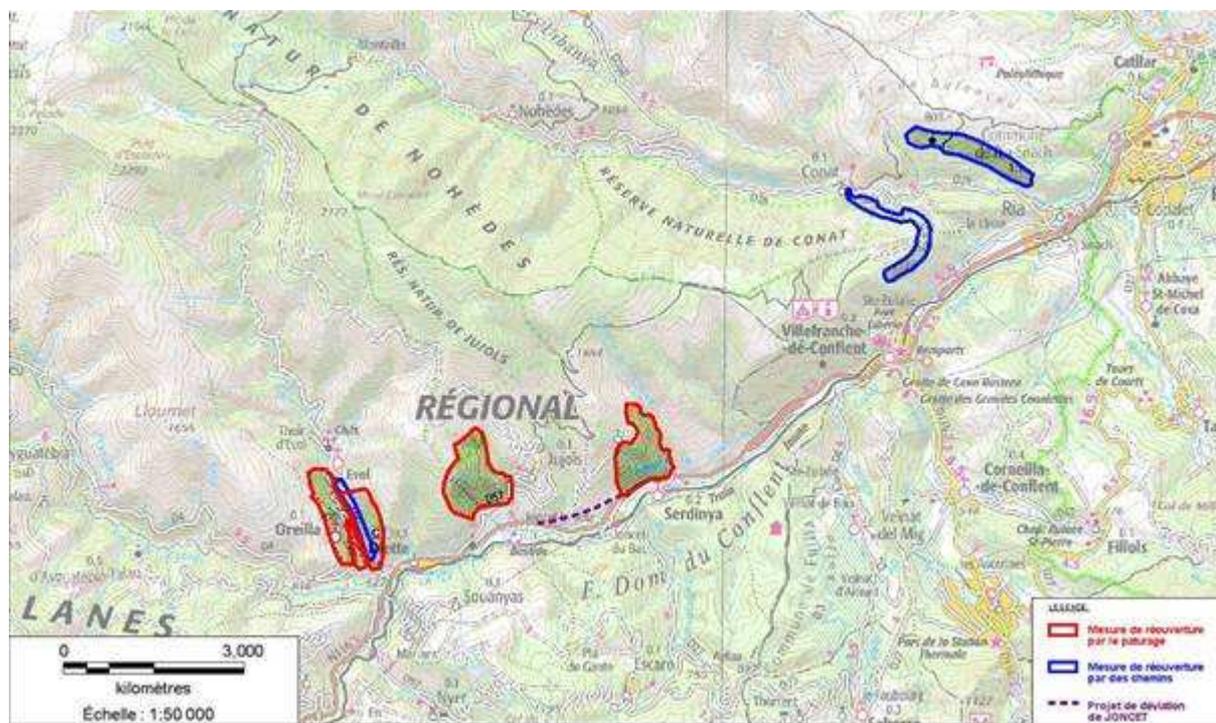
2 Pièce F, p11

3 Articles R.122-8 I du code de l'environnement.

4 Articles L.11-1 et suivants, R.11-4 et R.11-14-1 à R.11-14-15 du code de l'expropriation. articles L.123-1 à L.123-16, R.123-1 et suivants du code de l'environnement

5 Pièce A, paragraphe 1.1

mesures de compensation fait partie du projet soumis à l'enquête préalable à la DUP, ce qui serait de nature à garantir pleinement la concrétisation de ces mesures. Des informations recueillies auprès de la DREAL, il ressort toutefois que ce ne devrait pas être le cas. **L'Ae recommande que le dossier soit précisé sur ce point.**



Localisation des mesures de compensation (en pointillé, la déviation)

Le parc naturel régional (PNR) des Pyrénées catalanes sur le territoire duquel est situé le projet doit être saisi de l'étude d'impact du projet ⁶ **L'Ae recommande que l'avis du PNR sur le projet soit annexé à l'étude d'impact et que l'étude explicite, en tant que de besoin, la prise en compte de cet avis.**

Une étude d'incidences Natura 2000⁷ a été réalisée. Elle est annexée au dossier de DUP (annexe 5) Elle conclut à l'absence d'effets notables du projet sur les sites concernés.

Une demande de dérogation préfectorale à l'interdiction de destruction d'animaux appartenant à des espèces protégées a été soumise à l'avis du conseil national de protection de la nature (CNP). **L'Ae relève l'intérêt de cette démarche préalable à la DUP qui participe à l'objectif d'une meilleure information du public, lors de l'enquête de DUP, sur les mesures envisagées pour compenser les destructions d'animaux ou de plantes d'espèces protégées. Elle recommande que le dossier de demande de dérogation soit annexé à l'étude d'impact**

L'avis favorable du CNPN est mentionné dans le dossier. Les observations dont est assorti cet avis ne sont pas citées. **L'Ae recommande au maître d'ouvrage de joindre à l'étude d'impact l'avis du CNPN et d'indiquer comment ses observations ont été prises en compte.**

Une autorisation, précédée d'une enquête publique est requise au titre de la loi sur l'eau⁸. Il est prévu que les deux enquêtes publiques soient conduites conjointement.

⁶ Article R.333-14 du code de l'environnement

⁷ Article R. 414-19 I 3° du code de l'environnement

⁸ Article R. 124-1 du code de l'environnement, rubrique 2.1.5.0 : rejets d'eaux pluviales d'un projet de plus de 20 ha

Le dossier communiqué à l'Ae décrit dans le préambule le contenu précis de l'étude d'impact. *L'Ae recommande d'indiquer de manière explicite que la pièce F (évaluation socio économique) du dossier de DUP⁹ et les différentes annexes font partie de l'étude d'impact. Elle recommande également d'insérer dans l'étude d'impact les informations pertinentes contenues uniquement dans les pièces A (objet de l'enquête) et C (notice explicative) du dossier de DUP ou dans le dossier loi sur l'eau et, a minima, d'établir des renvois dans l'étude d'impact vers les dossiers contenant ces informations.*

Le planning¹⁰ prévoit une enquête publique au 2ème trimestre 2011, un démarrage des travaux au 3ème trimestre 2012 et une mise en service au 3ème trimestre 2014.

Un comité de suivi des engagements de l'Etat en faveur de l'environnement veillera à la mise en œuvre et au suivi des engagements de l'Etat (récapitulant les mesures prises dans l'étude d'impact, ainsi que des engagements complémentaires pouvant être pris après l'enquête publique)¹¹. Un comité de suivi est également prévu, portant sur les mesures compensatoires dont pourra être assortie l'autorisation préfectorale dérogatoire de destruction d'espèces protégées. *L'Ae recommande de préciser l'articulation entre ces deux comités de suivi et les modalités tant de mise à disposition du public de leurs avis que de mise en œuvre des mesures correctives éventuelles suggérées par ces avis.*

Le dossier comporte de nombreuses références réglementaires qui mériteraient d'être homogénéisées (références tantôt au texte initial, tantôt au texte codifié) et actualisées. *L'Ae recommande d'actualiser les références réglementaires contenues dans le dossier, notamment l'arrêté ministériel de protection des oiseaux¹².*

3 - Analyse de l'étude d'impact

3-1 Programme d'ensemble dans lequel s'insère le projet

Le projet fait partie d'un programme d'aménagement global de la section de la RN 116 entre Villefranche-de-Conflent et Mont-Louis (30 km).

En 1991, la décision était prise d'engager des études d'avant projet sommaire d'itinéraire (APSI) sur la RN 116. Pour la section Villefranche-de-Conflent - Mont-Louis, l'étude proposait en première phase des aménagements qualitatifs visant à l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers et des riverains, les déviations d'agglomération étant prévues lors de phases ultérieures.

En 1994, l'APSI est approuvé par le Ministère des transports et, dès 1995, sont définis le contenu et les modalités des études à engager pour la section Villefranche - Mont-Louis en tenant compte des phases suivantes.

En 1999, une vaste concertation a eu lieu, mettant en évidence que, seuls les aménagements qualitatifs sur place de la RN 116 pouvaient être envisagés sur cette section dans le cadre du 12ème contrat de plan Etat – Région (2000-2006), excluant les déviations des agglomérations. Les propositions d'aménagements suivantes sont alors définies avec, par ordre de priorité, les sections 1 (créneau de dépassement de Villefranche-de-Conflent), 2 (créneau du Pallat), 3 (créneau de Séjourné), 4 (créneau de Sauto), 5 (créneau d'Olette) et 6 (créneau de la Bastide).

9 L'article R. 122-3 II 6° précise que pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comporte une analyse des coûts collectifs et des avantages induits du projet

10 Pièce A, p 12

11 Pièce A § 2.4.4, circulaire Équipement du 15 décembre 1992

12 L'arrêté modifié du 17 avril 1981 fixant la liste des oiseaux protégés qui fait l'objet de commentaires au § 3.2.2.10.2 a été abrogé par l'arrêté du 29 octobre 2009 qui comporte désormais des mesures de protection des sites de reproduction et des aires de repos de certaines espèces d'oiseaux observées dans le périmètre d'étude

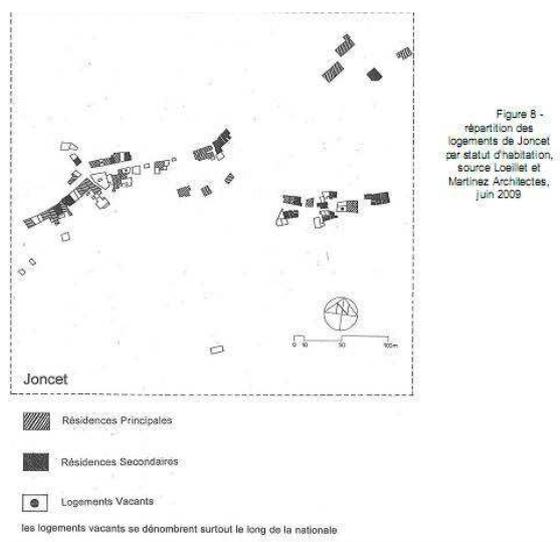


Le programme et le projet : en jaune les créneaux de dépassement et la déviation de Joncet : à gauche l'amont de la vallée (créneaux 2, 4, 3), à droite l'aval (5, 6, déviation, 1)

Le créneau de Villefranche-de-Conflent a été mis en service en 2006, celui du Pallat en 2008 et celui de Séjourné en 2010. Les sections 4 et 5 sont en cours d'étude et le créneau de dépassement de la Bastide (6) a été remplacé par le créneau de dépassement lié à la déviation de Joncet.

En 2001, les acteurs locaux rejetaient en effet l'étude d'aménagement sur place de la traversée de Joncet. En 2002, un courrier du ministre chargé du réseau routier national annonçait la mise en place de crédits pour lancer une étude de faisabilité de la déviation de Joncet.

La traversée de Joncet est en effet la plus étroite de l'itinéraire en présentant une courbe serrée bordée de chaque côté par des façades de maisons distantes d'à peine six mètres et où il est impossible pour deux poids lourds de se croiser¹³.



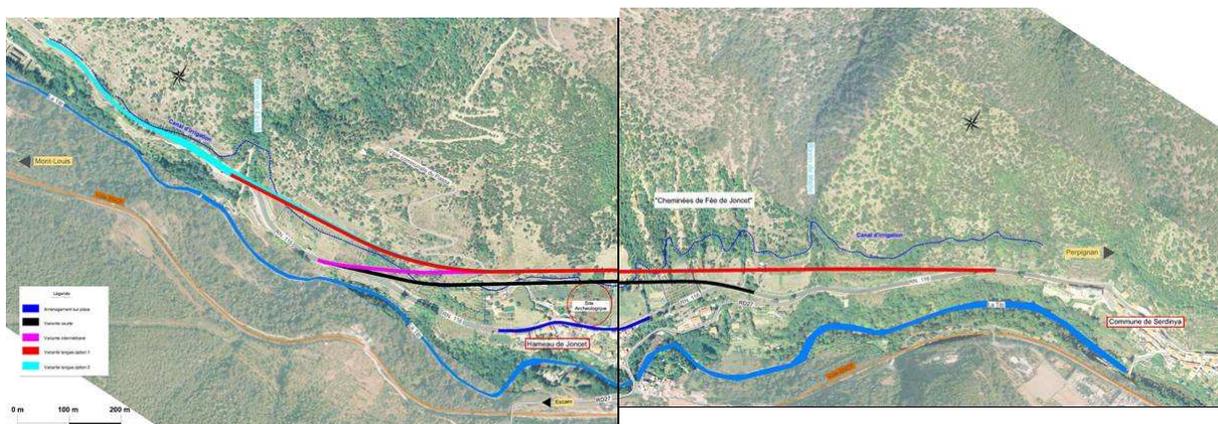
Vue de Joncet (vers l'aval)

Analyse du bâti

En 2004, une étude de plusieurs variantes de longueur différente était réalisée. Lors d'une réunion de concertation en sous-préfecture de Prades le 20 juillet 2006, les participants ont exprimé leur préférence pour la variante longue intégrant le traitement du virage du ruisseau de Lavall et du carrefour avec la RD27 ainsi que la mise en place d'un créneau de dépassement.¹⁴

¹³ (note du préfet du 28 mars 2011) Les traversées de Serdinya, juste en aval de Joncet, celles de Fontpédrouse et de Fetges plus en amont présentent plus de confort au niveau de la largeur de chaussée. Pour la traversée d'Olette dont la déviation ne peut s'envisager qu'avec des ouvrages importants, le parti a été pris dans un premier temps de ne réaliser que certains aménagements de sécurité dans la traversée.

¹⁴ Pièce A, § 2.3



Variantes du projet

En 2007, les études environnementales et les dossiers réglementaires (DUP, loi sur l'eau) étaient lancés. En 2009, au vu de ces études, le ministère demandait la saisine du CNPN sur une dérogation relative aux espèces protégées préalablement à la mise à l'enquête publique, saisine qui a été effectuée en août 2010.

Cet historique reconstitué à partir d'éléments de la notice de la DUP et de l'étude d'impact¹⁵ éclaire sur le processus décisionnel ayant abouti à partir du programme d'ensemble sur la RN 116 au présent dossier.

L'étude d'impact présente une appréciation des impacts de l'ensemble du programme dans lequel il s'insère¹⁶.

L'Ae recommande que l'étude d'impact soit complétée par la note du 28 mars 2011 du préfet des Pyrénées-Orientales qui présente la manière dont le projet de déviation vient s'insérer dans le programme d'ensemble et la priorité donnée à la déviation du hameau de Joncet par rapport au traitement de la traversée d'autres agglomérations.

3-2 Etat des lieux

La justification des évolutions de trafic automobile annoncées¹⁷ (7 880 véhicules par jour en 2032) n'est pas apportée dans l'étude (étude spécifique, extrapolation de comptages locaux, tendances nationales ?) ***L'Ae recommande que l'étude d'impact soit complétée sur ce point et que des éléments soient apportés sur la circulation de 2 roues (cyclotourisme) sur la RN 116 ainsi que sur les lignes régulières de bus et leur points d'arrêt à Joncet.***

La finalité première du projet est de supprimer par la déviation les nuisances occasionnées par la circulation pour les personnes habitant les immeubles de Joncet situés de part et d'autre de la RN 116. Paradoxalement aucun état des lieux précis de la situation de ce hameau - comportant notamment la description du bâti, du nombre et de l'état des immeubles situés le long de la RN 116 ainsi que de leur taux d'occupation, le nombre d'habitants à l'année ou d'habitants saisonniers de ces immeubles, n'est fourni. Or en considérant que le hameau de Joncet héberge 31% de la population de la commune¹⁸, soit 70 habitants et que la majorité est installée à Joncet la Sola cinquantaine d'habitants permanents au plus devraient être directement concernés et ainsi bénéficier de la déviation. L'analyse du bâti du Joncet et de son utilisation est partielle et dispersée dans le texte (nombres de logements et d'occupants ?, immeubles avec logement, vide, résidence secondaire, occupé ? état des logements ? âge des occupants ?, notamment pour les 3 immeubles à

15 Pièce E, §2

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

17 Pièce E, § 3.5.5.1.2

18 Pièce E, § 3.5.2.3

démolir dans la variante d'aménagement en place et pour les 6 immeubles soumis à plus de 55 dB). La carte d'architecte de 1999 p 74¹⁹ sur l'occupation du bâti mériterait des commentaires et des compléments (plusieurs bâtiments au nord ouest du hameau n'y sont pas figurés). ***L'Ae recommande d'apporter des précisions sur l'habitat et sur la population permanente et occasionnelle soumise aux nuisances de la RN 116 dans le hameau du Joncet.***

Il est noté dans l'étude d'impact, à propos des impacts du projet sur l'urbanisme²⁰, que la mairie de Serdinya a exprimé le souhait de préserver au maximum les terrains situés aux abords du chemin forestier de Flassa²¹ pour une éventuelle opération immobilière. Cette préoccupation a été actée par le maître d'ouvrage et le tracé optimisé afin de la prendre en compte. ***L'Ae recommande que l'état des lieux soit complété par les éléments dont dispose le maître d'ouvrage sur la consistance de l'opération immobilière projetée aux abords du chemin de Flassa et sur sa localisation par rapport à la déviation projetée.***

Les autres composantes de l'état des lieux sont complètes, proportionnées aux enjeux et n'appellent pas d'observations particulières de l'Ae.

3-3 Projet, justification et variantes

Chronologiquement, il apparaît qu'une fois l'orientation prise de réaliser une déviation, il a été estimé opportun d'y déplacer le créneau de dépassement n°6 initialement prévu plus à l'Ouest à la Bastide et de traiter dans le cadre du projet de déviation les virages de Lavall et le carrefour avec la RD 27.

L'étude d'impact présente 5 variantes :

- aménagement sur place avec la démolition de 3 immeubles (non chiffré)
- déviation courte (2 voies, 845 m, 7,3 M€ TTC, soit 8,6 M€/km)
- déviation intermédiaire (2 voies, 1 320m, 12,8 M€, soit 9,7 M€/km)
- déviation longue option 1 (retenue) (2 voies et créneau de dépassement pour la voie montante, traitement des virages de Lavall et du carrefour de la RN 27, 1 527m, 19,6 M€, soit 12,8 M€/km)
- déviation longue option 2 (idem option 1 avec un créneau plus long, sur 1 975m, 25,1 M€, soit 12,7 M€/km)



Variante aménagement sur place

19 Pièce E figure 8 p 74 , date de 2009 à corriger

20 Pièce E, § 5.2.2.3

21 Chemin desservant en altitude le hameau de Flassa à partir de la RN116 à Joncet. Dans le projet, il est rétabli au dessus de la déviation, sans accès direct à celle ci

L'analyse de l'aménagement sur place avec la démolition de 3 immeubles est très succincte. Compte tenu du fait que les alternatives, qui consistent en une déviation de plus ou moins grande longueur comportent inévitablement des impacts non négligeables tant sur la stabilité des sols, le paysage que sur la faune que sur la flore, ***L'Ae recommande que la variante d'aménagement sur place soit présentée et chiffrée dans l'étude d'impact comme les variantes alternatives***.

La comparaison des variantes est rendue délicate par le fait qu'elles ne répondent pas aux mêmes fonctions (créneau de dépassement, virages de Lavall, carrefour de la RD 27). ***L'Ae recommande que la comparaison des variantes soit faite en complétant chaque variante de traitement du hameau de Joncet par un traitement simultané des autres fonctions assurées par la variante retenue (par exemple la réalisation, comme prévue dans le programme d'itinéraire, du créneau de la Bastide)***

L'analyse comparée par enjeu des variantes (tableaux comparatifs des impacts majeurs des variantes p 117 à 120) paraît conduite, tantôt en comparant deux variantes entre elles (une seule colonne suffirait alors pour apprécier leur différence par enjeu), tantôt en référence à un scénario de base non explicité qui semble correspondre au statu quo ou bien à son évolution tendancielle (avec alors deux colonnes pour présenter deux variantes). ***L'Ae recommande de préciser la manière dont sont conduites les comparaisons des variantes enjeu par enjeu. Elle suggère de préciser que le nombre de rubriques et leur déclinaison en sous rubriques dans ces tableaux est un choix du maître d'ouvrage.***

Le coût du projet est élevé, en raison notamment des terrassements et ouvrages qu'il nécessite. ***L'Ae recommande que la comparaison sur le critère « financement » soit faite sur des bases homogènes et que l'évaluation économique de la variante d'aménagement sur place soit conduite comme pour les autres variantes***²². Cette évaluation devrait notamment intégrer le coût estimé d'expropriation des 3 immeubles.

S'agissant d'une route de montagne dont le coût d'entretien et de maintien de la sécurité des usagers est susceptible de varier sensiblement en fonction du parti d'aménagement retenu, il convient également de prendre en considération le coût complet de mise à disposition de cette infrastructure (soit la somme du coût de réalisation de l'infrastructure et des coûts annuels capitalisés tant d'entretien que de préservation de la sécurité des usagers). ***L'Ae préconise que pour la comparaison des différentes variantes (aménagement sur place et déviation de longueurs différenciées) soit introduit le critère du coût complet de l'infrastructure tel qu'il est esquissé, sauf pour l'aménagement en place, au §2.2.1 de la pièce F « Évaluation socioéconomique »***.

L'Ae suggère de préciser les conditions dans lesquelles les usagers des autocars pourront accéder à Joncet, une fois le hameau dévié.

3-4 Impacts sur l'environnement

Le projet se développe à la base du versant qui domine au Nord le hameau du Joncet en vue directe du « train Jaune »²³ qui parcourt le versant opposé de la vallée de la Têt. La variante retenue nécessite des terrassements importants dans des terrains délicats, marqués par la présence d'un canal d'irrigation²⁴. Les impacts liés au relief et à la géométrie de la voie paraissent les plus importants qu'il s'agisse de stabilité de talus²⁵, de gestion des eaux de ruissellement et surtout de

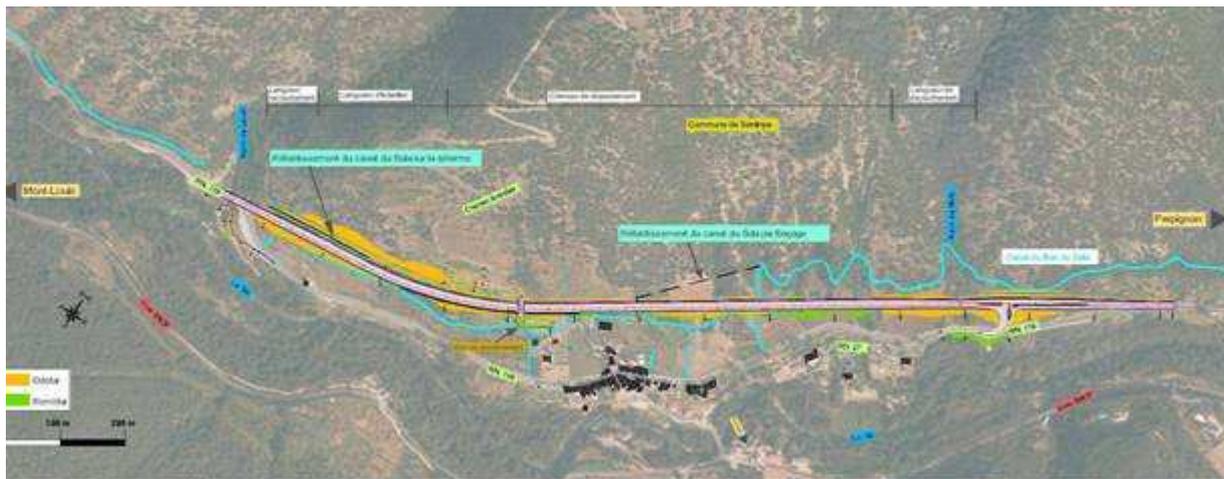
22 Pièce F p 10

23 Chemin de fer à voie étroite à usage essentiellement touristique, important pour l'image du Roussillon

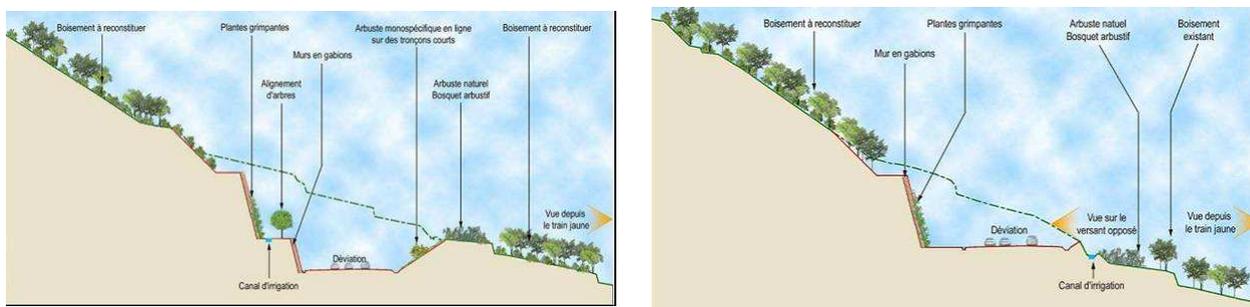
24 En 2008, sur le chantier d'un créneau de dépassement sur la RN 116, un éboulement de talus s'est produit provoqué semble-t-il par les fuites d'un canal d'irrigation situé au dessus

25 « L'état initial a mis en exergue le caractère instable du versant montagneux » « Les contraintes géomorphologiques peuvent nécessiter la délocalisation des aires de stockage des matériaux et des engins de chantier associés. » (pièce E, §5.1.1.2)

paysage, avec des talus de plus de 15 m de dénivelé.



Projet retenu (jaune : déblais, vert : remblais)



Vues en coupes (à gauche, amont avec canal irrigation rétabli à mi talus)

L'impact paysager des terrassements, même atténué par les mesures d'insertion projetées, restera important et il paraît souhaitable que l'étude d'impact présente par des vues en perspective ou des photomontages, l'impact initial des travaux et sa cicatrisation escomptée. Des photographies de sites similaires déjà traités, notamment sur la RN 116, pourraient utilement conforter cette illustration.

L'Ae recommande un calage du projet permettant de réduire les terrassements et une attention particulière à la localisation des pistes de chantier et des aires de dépôt d'engins et de matériaux.

Une incertitude demeure sur la destination et les stockages de 150 000 m³ de déblais issus du chantier. L'utilisation envisagée sur l'ancienne décharge de la Bastide²⁶ ne pouvant être désormais que marginale selon les informations apportées aux rapporteurs par la DREAL, ***l'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser dans l'étude d'impact où seront déposés les déblais dans l'attente de leur éventuel réemploi pour la mise à 2 fois 2 voies de la section entre Ille-sur-Têt et Prades de la RN 116 (déviation de Marquixanes, déclarée d'utilité publique) et d'apporter des précisions sur les circulations de camions dans les agglomérations traversées, induites par les déplacements de ces matériaux.***

L'un des impacts positifs attendus de la déviation est la « revitalisation » du hameau de Joncet après la suppression des nuisances de la RN 116. L'Ae relève néanmoins qu'aucune indication, autre que la mention d'un projet immobilier route de Flassa, ne figure dans le présent dossier sur les réflexions qui seraient conduites sur la réhabilitation-valorisation du hameau du Joncet. ***Elle***

26 Pièce E § 5.1.1.2

recommande d'en faire état dans l'étude d'impact.

Les impacts du projet sur l'eau et sur les milieux naturels sont analysés avec soin et les mesures prévues pour réduire et pour compenser les impacts résiduels, s'agissant des espèces protégées, apparaissent adaptées et n'appellent pas d'observations particulières de l'Ae.

Le ***résumé non technique*** mériterait d'être complété par des cartes et croquis pour une meilleure compréhension du public.
