



## **Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

### **Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur l’aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades (66)**

**n°Ae : 2021-120**

Avis délibéré n° 2021-120 adopté lors de la séance du 13 janvier 2022

---

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 13 janvier 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades (66).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Virginie Dumoulin, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Michel Pascal, Alby Schmitt, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 le présent avis.

\* \*

\*

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet des Pyrénées-Orientales, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 27 octobre 2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 8 novembre 2021 :

- le préfet des Pyrénées-Orientales,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Occitanie, et a pris en compte sa contribution du 25 novembre 2021.

Sur le rapport de Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

Située dans les Pyrénées-Orientales, la route nationale (RN) 116 relie Perpignan et Bourg-Madame à la frontière espagnole en empruntant la vallée de la Têt. Plusieurs opérations ont déjà été engagées pour répondre à des besoins de sécurisation de la route en contexte montagneux. Même en tenant compte des hypothèses de croissance du trafic, il ne ressort du dossier aucune justification, à court ou long terme, pour une mise à 2x2 voies de l'axe, option envisagée jusqu'en 2015. Le projet présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Occitanie vise à fluidifier la circulation automobile, améliorer les temps de parcours, la sécurité routière et le cadre de vie sur une portion de 14 km, entre Prades et Bouleternère.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont la préservation de la trame verte et bleue et des espèces qui la fréquentent à laquelle contribue la préservation de la qualité des masses d'eau superficielles et souterraines, la bonne intégration paysagère des aménagements et la prévention du bruit et des inondations.

Le projet comporte comme principal aménagement la déviation de Marquixanes, qui a fait l'objet d'un [premier avis de l'Ae](#). L'enquête publique relative à cette opération a conduit à un avis défavorable de la commission d'enquête. En parallèle, le Premier ministre et la Présidente de la Région Occitanie ont rendu public en mai 2021 le fait qu'ils allaient confier une mission au Conseil général de l'environnement et du développement durable « *afin de faire des propositions utiles pour moderniser et sécuriser la RN116, améliorer significativement la desserte du Conflent, du Capcir et de la Cerdagne et accroître les intermodalités avec les voies ferrées* ». L'Ae recommande en premier lieu de clarifier les intentions de l'État en ce qui concerne la déviation de Marquixanes et l'aménagement de la RN116 à l'échelle de l'axe, en particulier entre Ille-sur-Têt et Prades.

Ce nouveau dossier porte sur six aménagements de suppression d'accès directs et de voies de rabattement, de création et d'allongement de créneaux de dépassement et d'autres mesures de sécurisation ponctuelles, à l'est et à l'ouest de Marquixanes. L'Ae recommande de faire porter l'étude d'impact sur toutes les emprises du projet et de la compléter en y intégrant la déviation de Marquixanes pour l'ensemble des volets, l'étude comportant d'ores et déjà un nombre significatif de mentions la concernant.

La plupart des thématiques qu'elle analyse sont correctement traitées. L'amélioration de la gestion des eaux pluviales et la résorption des points noirs de bruit sont des effets positifs du projet. L'abandon de plusieurs aménagements est favorable pour le paysage. Même si les émissions de gaz à effet de serre sont modestes, l'Ae souligne l'intérêt de leur analyse ; les émissions résiduelles devraient être compensées. Sur plusieurs questions (points d'arrêt, aménagements cyclables, protection des milieux naturels), ressort l'intérêt d'une vision partagée et d'une approche mieux coordonnée entre l'État et le Département des Pyrénées-Orientales pour l'aménagement de l'itinéraire.

Pour l'Ae, la préservation d'une trame verte et bleue en bon état est l'enjeu prépondérant du projet, ce qui justifie plusieurs recommandations relatives : à sa caractérisation (zones humides) ; à l'évitement et la protection des milieux à enjeux moyen à très fort, dont l'ensemble de la trame bleue (cours d'eau, canaux d'irrigation) et les habitats d'espèces protégées ; au traitement des eaux pluviales de l'ensemble de la plateforme ; à la définition de mesures de compensation proportionnées aux impacts résiduels tenant compte du cumul des effets de plusieurs projets, notamment pour les reptiles, et de suivi associé sur une durée suffisante. Il serait cohérent de positionner ces mesures sur les secteurs où l'effet de rupture de continuité de la route nationale est déjà à réduire, en cohérence avec les objectifs retenus pour la trame verte et bleue aux différentes échelles (schéma régional de cohérence écologique du Languedoc-Roussillon, documents d'urbanisme).

D'autres recommandations concernent les interactions du projet avec les activités agricoles, les risques d'inondation et son intégration paysagère, en proximité pour les riverains de la route nationale comme pour les vues sur le Canigou, en particulier à l'ouest de Vinça et entre Marquixanes et Prades.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet

La RN116 relie Perpignan et Bourg-Madame à la frontière avec l'Espagne dans les Pyrénées-Orientales en empruntant la vallée de la Têt<sup>2</sup>. Sa longueur est d'une centaine de kilomètres. Elle représente l'axe principal des déplacements routiers est-ouest dans les Pyrénées-Orientales. Elle joue un rôle important pour les liaisons touristiques à destination de l'Espagne et d'Andorre et supporte les principaux déplacements entre Perpignan et Prades, puis au-delà vers les stations touristiques des Pyrénées. Il existe également une desserte ferroviaire dans cette vallée (TER et train touristique).

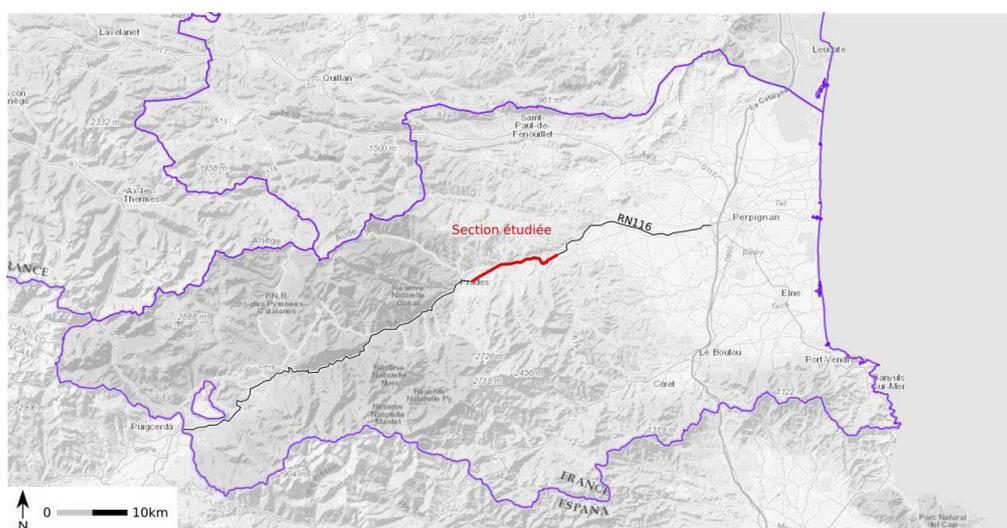


Figure 1 : Situation générale de la RN116 et du projet (Source : dossier).

Le projet présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Occitanie, poursuit un objectif d'« *amélioration continue* » de l'aménagement de la RN116. Des aménagements ont déjà été engagés à l'ouest de Prades, en particulier la traversée de la commune d'Olette, la déviation du hameau de Joncet, l'aménagement routier de Bourg-Madame, qui répondent à des besoins de sécurisation de la route en contexte montagneux, ainsi que l'aménagement du carrefour de Gibraltar à l'entrée de Prades.

Selon le dossier, « *le parti d'aménagement initial de la section Ille-sur-Têt / Prades portait sur un axe à 2x2 voies, au gabarit autoroutier, majoritairement en tracé neuf, déclaré d'utilité publique en 2008 pour un coût estimé à l'époque de 150 millions d'euros hors taxes* ». En 2013, la Commission « Mobilité 21 » estimait qu'il fallait réserver strictement les aménagements à 2x2 voies aux seules sections le justifiant pleinement au regard des trafics ; en 2015, le Secrétaire d'État en charge des transports a remis en question le parti d'aménagement prévu jusqu'alors. Les services de l'État ont par conséquent engagé une étude limitée à des aménagements ponctuels de l'itinéraire.

<sup>2</sup> La Têt est le plus grand fleuve côtier des Pyrénées-Orientales (115 km), drainant un bassin versant de 1 417 km<sup>2</sup> soumis à des crues. Elle prend sa source dans le Capcir, traverse le Conflent et débouche dans la plaine du Roussillon aux alentours d'Ille-sur-Têt, traverse Perpignan et se jette dans la Méditerranée à Canet-en-Roussillon. Marquixanes fait partie des zones sensibles à surveiller pour gérer l'aléa (gorges et verrous géomorphologiques). Son régime hydrologique est nival. Source : Atlas départemental des zones inondables des Pyrénées-Orientales, juillet 2008.

L'ensemble des aménagements du dossier a fait l'objet d'une concertation préalable entre le 27 novembre et le 20 décembre 2019.

L'Ae a délibéré le 19 mai 2021 un [avis relatif à la déviation de Marquixanes](#), commune actuellement traversée par la RN 116 au milieu de ce tronçon et de ces aménagements. Elle soulignait en particulier que l'ensemble des aménagements entre Prades et Ille-sur-Têt constituait un projet unique au sens du code de l'environnement.

Le 24 mai 2021, par un communiqué de presse conjoint, le Premier ministre et la Présidente de la Région Occitanie ont rendu public le fait qu'ils allaient confier une mission au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et à des experts désignés par la Région « *afin de faire des propositions utiles pour moderniser et sécuriser la RN 116, améliorer significativement la desserte du Conflent, du Capcir et de la Cerdagne et accroître les intermodalités avec les voies ferrées* ». Les suites données à cette commande ne sont pas connues.

L'enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique sur le projet de déviation s'est tenue entre le 15 juillet et le 10 septembre 2021 ; la commission d'enquête a rendu un avis défavorable le 8 octobre 2021, sur la base de plusieurs motifs de fond<sup>3</sup>, plusieurs « considérants » faisant écho aux limites, argumentées dans l'avis de l'Ae, d'une analyse à une échelle trop restreinte.

## **1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés**

L'objectif principal poursuivi par l'État entre Ille-sur-Têt et Prades est l'« *augmentation du niveau de service de l'infrastructure pour accompagner dans les meilleures conditions l'écoulement du trafic dense présent sur cette section* ». Ceci est traduit dans le dossier par trois objectifs secondaires : amélioration de la sécurité et du confort des usagers de l'infrastructure ; fiabilisation des temps de parcours, amélioration de la prise en compte de l'environnement.

Le dossier présente des aménagements sur six sections, d'est en ouest (voir figure 2) :

- *Section 1* : suppression des accès directs à la RN116 et création de contre-allées pour un usage agricole (linéaire cumulé d'environ 1,3 km) ;
- *Section 2* : modification du carrefour actuel RN116–RD16 (accès à Rodès) en carrefour giratoire à quatre branches et fusion de deux arrêts de bus en un seul<sup>4</sup> ;
- *Section 3* : sécurisation et allongement des créneaux de dépassement entre l'ouest de Vinça et Rodès (de longueurs futures respectives d'environ 650, 850, 900 et 580 mètres), suppression des accès directs au droit du lieu-dit « El Moli », dénivellation du carrefour avec la RD13E par passage supérieur<sup>5</sup> ;
- *Section 4* : modification du carrefour en T entre la RN116 et la RD25 ;

<sup>3</sup> En particulier la desserte du village et la vulnérabilité de la déviation aux risques d'inondation de la Têt : « *Considérant, de la même manière, que le passage en déblai, en dépit des inconvénients périphériques qu'il provoque et des risques inhérents à la présence d'une rivière imprévisible, ne ressort pas de la commission d'enquête d'un point de vue technique mais que la balance de ses avantages (maintien de la RD35A, atténuation des nuisances sonores) et de ses inconvénients (risques d'inondation, impacts sur la ripisylve au niveau des dispositifs de protection, localisation de la gare routière, incidences fâcheuses pour un centre de loisirs, difficultés de développement de l'OAP n°4, attractivité du village moins évidente) appelle la circonspection* ».

<sup>4</sup> En parallèle, le Département des Pyrénées-Orientales a créé un giratoire, en retrait de la RN116, avec une halte pour le transport scolaire.

<sup>5</sup> La hauteur et les caractéristiques de l'ouvrage ne sont pas précisées dans le dossier

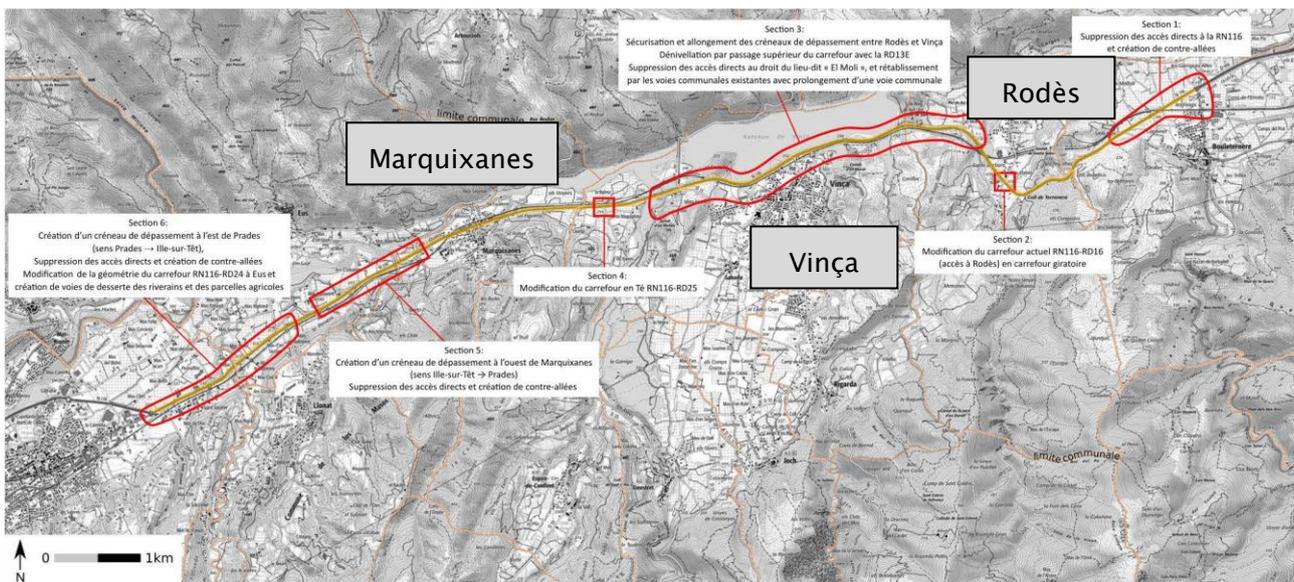


Figure 2 : Localisation des sections des aménagements entre Prades et Ille-sur-Têt (Source : dossier)

- Les caractéristiques de la déviation de Marquixanes ne sont pas rappelées ;

**L'Ae recommande de rappeler les caractéristiques de la déviation de Marquixanes, afin de présenter l'ensemble des aménagements envisagés sur la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades.**

- **Section 5** : création d'un créneau de dépassement à l'ouest de Marquixanes (sens Ille-sur-Têt vers Prades) sur environ 450 mètres, suppression des accès directs et création de contre-allées ;
- **Section 6** : création d'un créneau de dépassement à l'est de Prades (sens Prades vers Ille-sur-Têt) sur environ 480 mètres, suppression des accès directs et création de contre-allées, modification de la géométrie du carrefour entre la RN116 et la RD2 vers Eus.

Le plan général des travaux ne détaille pas l'aménagement de la section 4. Les composantes et la géométrie des aménagements de la section 3 ne sont pas aisément compréhensibles.

La route n'est actuellement équipée d'aucun équipement d'assainissement. Les eaux sont directement rejetées dans le milieu naturel. Le dossier prévoit la mise en place de dispositifs d'assainissement. La suppression des accès directs à la RN116 nécessite de réaliser de nombreuses voies de rabattement, de 4 mètres de large principalement pour les activités agricoles, soit à partir de chemins existants, soit créés sur des espaces en pleine terre. Toutes ces emprises sont intégrées au périmètre de la demande de déclaration d'utilité publique.

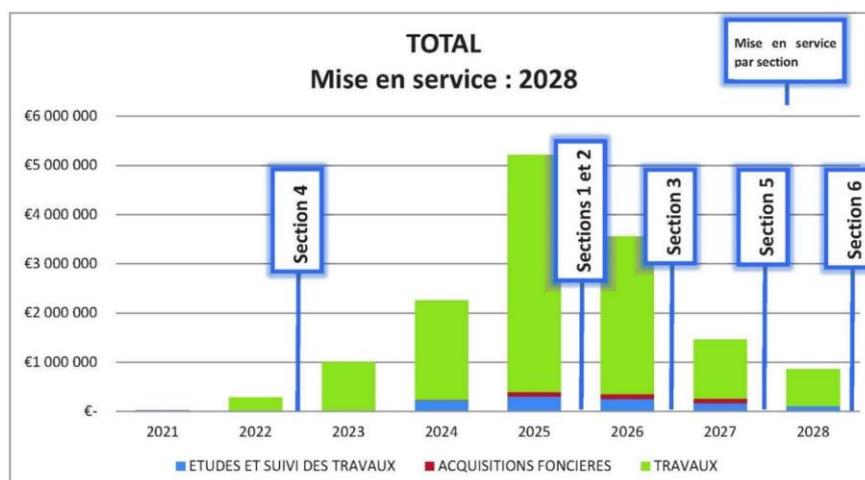


Figure 3 : Coût et phasage des aménagements (Source : étude socioéconomique du dossier)

Le total des coûts des aménagements présentés s'élève à 14,3 millions d'euros hors taxes (14,65 selon l'évaluation socioéconomique). Les mesures de protection des eaux, de protection acoustique et celles d'aménagement paysager et en faveur des milieux naturels représenteraient 10 % de ce total. Selon les variantes, le coût de la déviation de Marquixanes s'élève entre 30 et 50 millions d'euros.

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

Le dossier est une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) pour les aménagements présentés, cette DUP tenant lieu de déclaration de projet nécessaire à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de cinq des six communes traversées<sup>6</sup> : Rodès, Vinça, Marquixanes, Eus et Prades. Il fera l'objet d'une enquête publique. Le dossier ne porte pas sur la demande d'autorisation environnementale du projet qui interviendra ultérieurement, ce qui est regrettable pour des aménagements aussi limités.

La pièce A (« *Objet de l'enquête. Informations juridiques et administratives* ») ne rappelle pas à quel titre le projet est soumis à évaluation environnementale. L'étude d'impact rappelle toutefois que l'Ae a soumis le projet dans son ensemble (y compris la déviation de Marquixanes) à évaluation environnementale par décision n° F-076-19-C-0062 du 23 juillet 2019 après examen au « cas par cas ».

Le projet est porté par les services placés sous l'autorité de la ministre chargée de l'environnement. L'autorité environnementale compétente est donc l'Ae en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement.

Conformément à l'article L. 414-4 du code de l'environnement, le dossier comprend une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000<sup>7</sup>. En revanche, il ne prévoit pas de demande de dérogation relative aux espèces protégées même au stade de la demande d'autorisation environnementale, ce qui n'est pas cohérent avec l'évaluation par le dossier de certaines incidences résiduelles significatives (cf. § 2.3.1.3).

Le dossier n'inclut pas d'étude préalable des impacts du projet sur l'économie agricole<sup>8</sup>. Le maître d'ouvrage a précisé que cette étude n'est requise que pour les projets soumis à étude d'impact systématique au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement. L'interprétation de cet article au cas d'espèce apparaît incertaine, dès lors que la déviation de Marquixanes est une composante du projet<sup>9</sup>. Les incidences environnementales des éventuelles mesures de compensation devraient être prises en compte dans l'étude d'impact.

***L'Ae recommande de compléter le dossier par une étude préalable des impacts de l'ensemble du projet sur l'économie agricole y compris des incidences des éventuelles mesures de compensation.***

---

<sup>6</sup> La commune de Bouleternère ne dispose pas de document d'urbanisme. Le règlement national d'urbanisme permet la réalisation des aménagements sur cette commune.

<sup>7</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application des directives 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats faune flore » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>8</sup> Prévue à l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime

<sup>9</sup> Le c) de la rubrique 6° soumet à évaluation environnementale systématique la « *construction, [l']élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, [l']extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres* ».

Le dossier comporte plusieurs mentions contradictoires quant au fait qu'un aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental sera ou non nécessaire (la décision de principe n'a pas encore été prise) ; les incidences d'un éventuel aménagement foncier, en particulier pour ce qui concerne le périmètre de l'étude d'impact, devront être prises en compte au moment de la demande d'autorisation environnementale. Le dossier précise que les composantes des aménagements ont le plus souvent été calées sur les limites des parcelles agricoles concernées.

Selon les informations recueillies par le rapporteur lors de sa visite, l'enquête publique pour ces aménagements est programmée à partir de mi-février 2022.

#### ***1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Le principal objet du projet est l'amélioration de la sécurité routière. Ses principaux enjeux environnementaux, en cohérence avec ceux de l'avis n°2020-123, sont, pour l'Ae :

- la préservation de la trame verte et bleue et des espèces qui la fréquentent, à laquelle contribue la préservation de la qualité des masses d'eau superficielles et souterraines,
- la bonne intégration paysagère des aménagements,
- la prévention du bruit et des inondations.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

Tirant partiellement les enseignements du dossier de la déviation de Marquixanes, l'étude d'impact comporte des mentions relatives à cet aménagement. Elles reposent sur l'hypothèse, implicite, que cette déviation est toujours d'actualité, ce qui est à confirmer en préambule, en fonction des suites données à l'avis défavorable de la commission d'enquête. De même les suites que l'État entend donner à la commande du Premier ministre devraient être rendues publiques pour une complète information du public et lui permettre de comprendre le contexte plus général, à l'échelle de l'axe, dans lequel ces aménagements ont vocation à s'inscrire.

L'étude d'impact présentée devrait être une actualisation de l'étude d'impact du projet d'ensemble.

***Pour la complète information du public, l'Ae recommande de faire état des suites de la commande du Premier ministre au sujet de l'avenir de la RN116 et de clarifier les intentions de l'État en ce qui concerne la déviation de Marquixanes et l'aménagement de la RN116 à l'échelle de l'itinéraire, en particulier entre Ille-sur-Têt et Prades. Elle recommande de compléter l'étude d'impact en y intégrant la déviation de Marquixanes pour l'ensemble des volets.***

Le périmètre de l'étude d'impact ne porte pas toujours sur l'ensemble des emprises du projet (en particulier pour plusieurs voies de rabattement, mais aussi sur certains autres itinéraires de substitution – accès à El Moli par le cœur de Rodès).

***L'Ae recommande de faire porter l'étude d'impact sur toutes les emprises du projet, en particulier les voies de rabattement et autres itinéraires de substitution.***

## 2.1 État initial

### 2.1.1 Milieu humain

#### 2.1.1.1 Population

La population est globalement stable, avec des dynamiques variables selon les communes ; la partie orientale du tronçon connaît une croissance plus importante (solde migratoire). Prades et Ille-sur-Têt constituent les principaux pôles d'emploi. Le taux d'équipement automobile des ménages est élevé (90 %) ; les déplacements à pied sont principalement pratiqués à Prades.

Outre les emplois administratifs à Prades (sous-préfecture), l'agriculture (majoritairement des vergers) est la principale activité économique de la zone d'étude. Le nombre d'exploitations a diminué des deux tiers depuis 30 ans. Le dossier identifie comme enjeux la réduction du foncier agricole, les cheminements agricoles et la préservation des points de vente, et l'alimentation en eau. Les canaux d'irrigation gravitaire, nombreux, constituent un enjeu important pour le projet, leur rétablissement étant impératif si leur destruction à la faveur de l'aménagement ne peut être évitée. De nombreuses productions sont labellisées (appellations d'origine contrôlée ou indication géographique protégée).

#### 2.1.1.2 Trafic et déplacements

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur la RN116 est évalué, au maximum sur la section la plus chargée, à environ 15 000 véhicules par jour en 2016 sur l'ensemble de la section ; il est resté stable sur l'ensemble de la décennie. Des comptages en 2019 confirment ces chiffres (14 750 à l'est et 13 500 à l'entrée de Prades), dont 5,4 % sont des poids-lourds. La fluctuation saisonnière est importante mais s'est progressivement atténuée sous l'effet de l'augmentation des déplacements domicile-travail. L'étude d'impact confirme que le niveau de trafic actuel sur la RN116 est compatible avec le type d'infrastructure.

Le tronçon croise plusieurs routes départementales qui supportent un trafic faible : les TMJA dépassent rarement 1 000 véh/j, à l'exception de la RD13G (environ 5 000) qui est la voie d'accès principale à Vinça. L'enjeu prioritaire du projet, selon le dossier, est d'améliorer la fluidité du trafic de transit, en particulier par des créneaux de dépassement, tout en permettant un franchissement sécurisé de la route nationale et en améliorant les échanges avec le réseau secondaire et les accès directs : « *le trafic tournant ou cisailant reste modeste* ».

En termes d'accidentalité, le taux d'accident est inférieur à la moyenne nationale, mais leur gravité est plus élevée (voir § 2.4 ci-après relatif à l'évaluation socioéconomique). À l'inverse, le dossier relatif au projet de déviation de Marquixanes avait souligné que de nombreux accidents sont recensés dans la traversée du bourg, mais leur gravité est limitée en raison de la vitesse réduite. Le tronçon présente deux passages à niveau (à Bouleternère et à Marquixanes) et longe souvent la voie ferrée.

Le TER dessert Vinça et Marquixanes entre Ille-sur-Têt et Prades (8 allers-retours par jour). Selon le dossier, la desserte par le réseau départemental de bus est très inégale (faible cadencement) ; les arrêts sont surtout utilisés pour le transport scolaire.

Il n'existe pas de réseau cyclable<sup>10</sup> ; le projet ne prévoit rien en faveur des modes actifs.

### 2.1.1.3 Bruit

Le bâti est éparé le long de la RN116 (maisons individuelles et bâtiments agricoles). Une campagne de mesures acoustiques a été conduite en avril 2019. Pour la plupart des points de mesure, l'ambiance est modérée de jour comme de nuit ; compte tenu de la proximité de la route, quelques maisons peuvent connaître des niveaux de bruit plus importants de jour ou de nuit. C'est en particulier le cas du Mas d'en Sircans, à proximité de l'intersection avec la RD24 vers Eus ; neuf points noirs de bruit (huit de jour, un de nuit) sont signalés. En complément des mesures réalisées pour 14 points, les niveaux de bruit sont modélisés sur la totalité du tronçon. Le dossier rappelle par ailleurs que la traversée de Marquixanes est en zone d'ambiance non modérée<sup>11</sup>.

Pour autant, le dossier conclut que « *les bâtiments sont soumis à une ambiance non modérée* », ce qui est potentiellement défavorable pour les riverains pour lesquels l'ambiance initiale est modérée.

***Afin d'apporter les meilleures garanties aux riverains en matière de bruit, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de considérer l'ensemble du projet en ambiance sonore modérée, comme il l'avait fait sur la déviation de Marquixanes.***

### 2.1.1.4 Qualité de l'air

L'étude air et santé est présentée en application de la note technique du 22 février 2019. Au vu de la nature du projet, du trafic et de la densité de population, cette étude est de niveau III (degré de précision faible).

Les concentrations de polluants dans l'air ambiant les plus proches sont mesurées sur l'agglomération de Perpignan. Pour les oxydes d'azote comme pour les particules, elles restent partout inférieures à 20 µg/m<sup>3</sup> et, par conséquent, aux valeurs de référence de la réglementation. Elles sont encore plus faibles dans l'aire d'étude du projet ; le trafic routier sur la RN116 est la source principale de pollution de l'air de la zone d'étude. Ceci est également vrai sur le secteur de Marquixanes.

### 2.1.1.5 Paysage et patrimoine

La RN116 recoupe quatre périmètres de protection de monuments historiques, dont deux visibles depuis la route nationale au voisinage de Vinça, et deux zones de présomption de vestiges archéologiques.

Le tracé est décomposé en six séquences paysagères, illustrées par quelques photos : la plaine d'Ille-sur-Têt, le col de Ternère, la plaine de Rodès, la plaine de Vinça, l'embouchure de la Lentilla et la plaine de Prades.

---

<sup>10</sup> À l'occasion du vote, le 16 décembre 2021, de son budget 2022, « le Département [des Pyrénées-Orientales] s'est engagé à construire 265 km de véloroutes en 5 ans. Pour 2022, le programme « mobilités douces » prévoit la création d'aires de co-voiturage et de véloroutes pour 11 M€ sur un budget total de 44,6 M€ affectés aux routes ».

<sup>11</sup> Selon l'avis Ae n°2020-123, la situation acoustique y est contrastée, avec une majorité d'habitations en ambiance modérée mais aussi quelques maisons dépassant 60 dB(A) en journée et treize points noirs de bruit (PNB) à Marquixanes (ce que le présent dossier rappelle). Mais le dossier avait classé l'ensemble de la zone d'étude comme en ambiance sonore modérée.

Le dossier recense des atouts paysagers à préserver, avec également une attention particulière à réserver aux riverains de la route : les vues patrimoniales sur le Canigou avec quelques singularités, la bonne intégration de la route au sein du paysage agricole de vergers et de lisières forestières, quelques alignements d'arbres.



Figure 4 : Perspective paysagère sur la section 6, à l'est de Prades, avec vergers, alignement d'arbres et vue sur le Canigou vers la gauche (Source : dossier)

En revanche, il ne spécifie pas l'analyse pour ce qui concerne le bourg de Marquixanes, site inscrit au titre du livre VI du code du patrimoine. L'avis Ae n°2020-123 avait souligné l'enjeu plus important pour le paysage de la déviation de Marquixanes. C'est d'ailleurs un enjeu qui a été relevé comme sensible lors de l'enquête publique.

### 2.1.2 Eau

Le système aquatique, complexe, est soigneusement décrit.

Plusieurs masses d'eau souterraines sont concernées par l'aire d'étude du projet. La ressource est utilisée pour l'eau potable, l'irrigation et des usages industriels. Elle est en bon état chimique et quantitatif selon le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhône-Méditerranée, mais les aquifères sont considérés comme vulnérables aux pollutions. Leur suivi annuel rend compte d'une contamination aux nitrates et aux pesticides. Les nappes sont toutes en zones de répartition des eaux<sup>12</sup>. La présence de trois captages d'eau potable est signalée ; la route tangente deux périmètres de protection rapprochée sur la section 3.

Depuis le col de Ternère à l'est jusqu'à Prades, la RN116 se trouve au-dessus de l'entité hydrogéologique « schistes du bassin versant de la Têt », la route ayant été en partie construite dans le lit du fleuve. Elle longe en particulier la retenue de Vinça, digue de classe A<sup>13</sup> créée en 1976, qui a une double fonction d'écrêtement des crues de la Têt et de réservoir d'eau permettant le soutien d'étiage. Une digue, haute de 25 mètres sur laquelle passent la RN116 et la voie ferrée, sépare la retenue de deux plans d'eau. Tous les cours d'eau traversés sont décrits. Seule la Têt fait l'objet d'un suivi de la qualité des eaux. Elle présente de nouveau un bon état écologique et chimique en 2020, après trois années de mauvais état chimique entre 2015 et 2017 et deux années d'état écologique moyen. Dès lors, l'ensemble des cours d'eau et des nombreux canaux d'irrigation constitue une trame bleue en bon état écologique. Leur préservation est un enjeu majeur du projet.

### 2.1.3 Risques naturels

Plusieurs sections du tronçon sont concernées par des risques de débordement de la Têt ou de ses affluents.

<sup>12</sup> Zone comprenant des bassins, sous-bassins, systèmes aquifères ou fractions de ceux-ci caractérisés par une insuffisance, autre qu'exceptionnelle des ressources par rapport aux besoins.

<sup>13</sup> Le décret n° 2015-526 sur la sécurité des ouvrages hydrauliques prévoit trois classes de barrages, de A (pour les ouvrages les plus importants) à C.

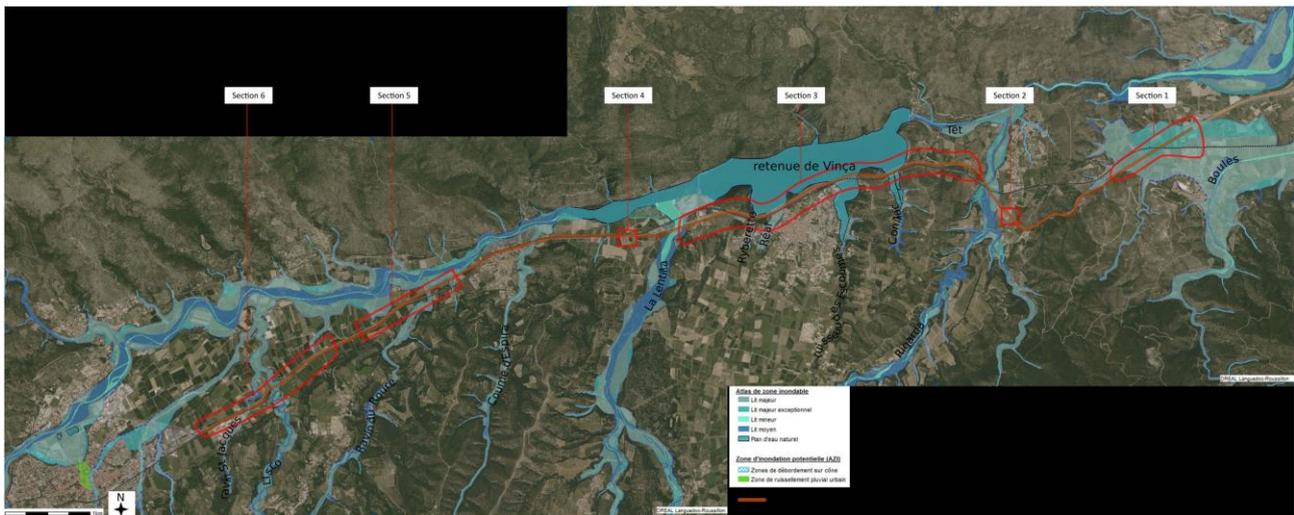


Figure 5 : Atlas des zones inondables et zones d'inondation potentielle (Source : dossier)

Situé à l'extérieur du territoire à risque important d'inondation de Perpignan – Saint-Cyprien, les communes de Bouleternère et de Prades sont cependant couvertes par la stratégie locale de gestion du risque d'inondation de ce TRI, transcrite pour chaque commune dans un plan de prévention des risques dont les informations sont reprises par le dossier. Par ailleurs, le Syndicat mixte du bassin versant de la Têt porte un programme d'actions de prévention des inondations (Papi).

La nature des crues de la Têt devrait être plus précisément caractérisée : le précédent avis de l'Ae avait en particulier critiqué la qualification de la Têt, par le dossier, comme « *cours d'eau à crues lentes et ses affluents* » à l'exception du Correc de la Coma d'Espira, à crues rapides, la commission d'enquête qualifiant par ailleurs la Têt d'« *imprévisible* ». Le dossier précédent avait également évoqué des remontées de nappes. La proximité du fleuve devrait faire l'objet d'une description proportionnée à l'enjeu des aménagements envisagés, en particulier sur le secteur d'El Moli et de part et d'autre de Marquixanes.

***L'Ae recommande de caractériser les risques d'inondation, en commençant par décrire le système d'endiguement et le fonctionnement de la retenue de Vinça, en rappelant les débordements historiques de la Têt sur l'aire d'étude et en prenant en compte les effets prévisibles du changement climatique. De façon proportionnée, elle recommande de cibler cette analyse sur les secteurs sur lesquels les voiries du projet sont exposées aux remontées de nappe.***

Selon des études réalisées par le Bureau de recherches géologiques et minières en 2013, deux portions limitées de la section 3 sont exposées à un risque de glissement de terrain, néanmoins avec un niveau d'aléa faible.

L'ensemble des communes traversées peut également être concerné par les risques d'incendie de forêt. Néanmoins, le projet reste à l'écart des secteurs les plus sensibles, le dossier rappelant qu'aucune saute de feu au-dessus de la route nationale n'a été constatée – dans un cas seulement, le trafic avait été interrompu en 2016.

## 2.1.4 Milieux naturels

Sur l'essentiel de son tracé entre Ille-sur-Têt et Prades, la RN116 traverse une plaine agricole entourée de Znieff<sup>14</sup> et d'espaces naturels sensibles. Elle borde la Znieff de type II « Massif des Aspres » à la hauteur du col de Ternère (pas d'aménagement retenu sur ce secteur). Pour cette thématique, l'étude d'impact reprend une carte de synthèse des enjeux écologiques au droit de la déviation de Marquixanes.

Dans l'attente de l'adoption d'un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Occitanie, le dossier présente la carte de la trame verte bleue extraite du schéma régional de cohérence écologique de l'ex-région Languedoc-Roussillon, ainsi que celle du plan local d'urbanisme intercommunal Conflent-Canigou (voir figure 6 ci-après). La route coupe de nombreux corridors écologiques et borde plusieurs réservoirs de biodiversité.

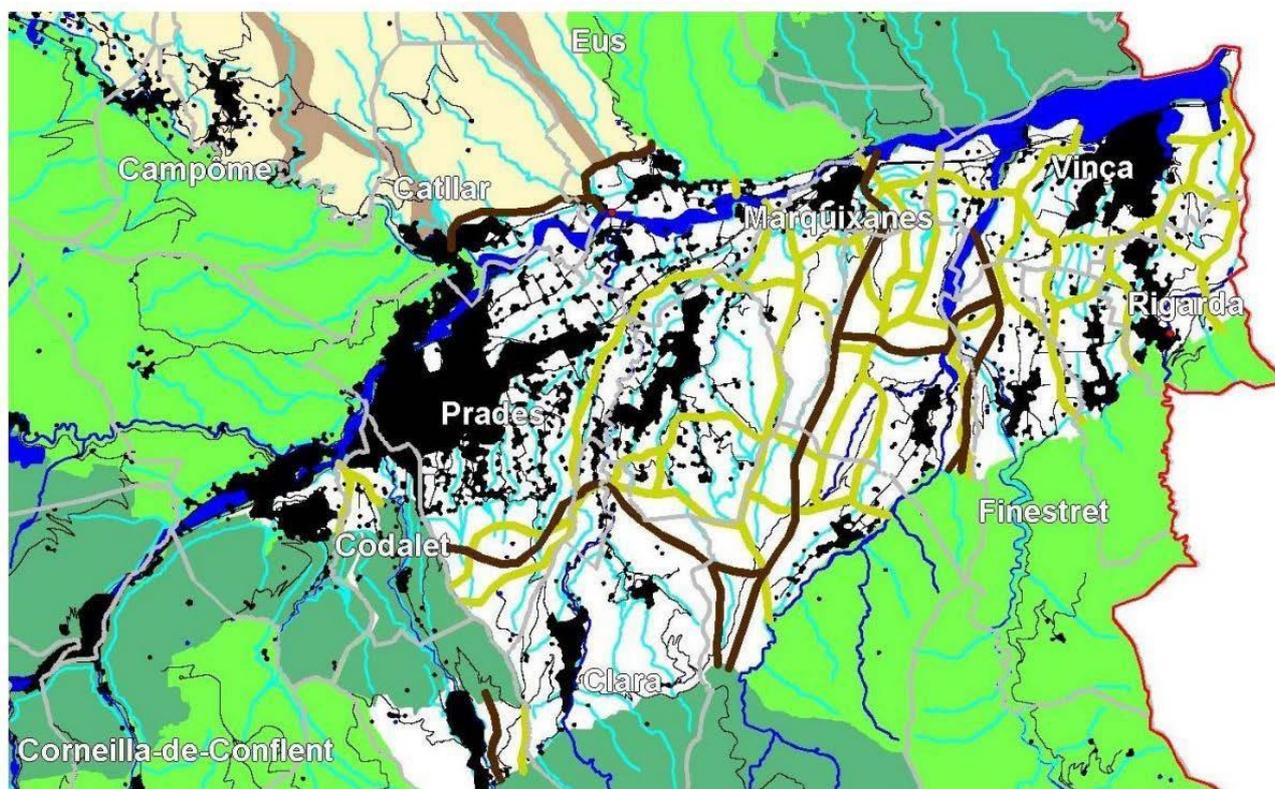


Figure 6 : Extrait de la trame verte et bleue du plan local d'urbanisme intercommunal Conflent-Canigou.

Source : dossier

Les principaux corridors sont associés à la trame bleue et les principaux réservoirs de biodiversité sont associés aux massifs montagneux avoisinants. Les traversées existantes de cours d'eau sous la plateforme routière actuelle sont fonctionnelles et de bonne qualité. Le projet est voisin de trois zones spéciales de conservation, dont deux sites à chauves-souris, et à proximité immédiate des espaces naturels sensibles<sup>15</sup> de la Têt et du plateau de Roupidère et Toc del Maure. Le massif du Fenouillèdes, le réservoir le plus proche, renferme des mares temporaires et des prairies humides

<sup>14</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>15</sup> Créés par les Départements, les espaces naturels sensibles (ENS) visent à préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux et habitats naturels et les champs naturels d'expansion des crues.

en mélange avec des gazons méditerranéens amphibies et des communautés naines à joncs, en bon et très bon état de conservation, qui présentent un intérêt majeur. L'enjeu de continuité écologique justifierait d'inclure comme objectif du projet au moins le maintien et autant que possible le renforcement des continuités écologiques de la trame verte et bleue.

Le projet traverse plusieurs périmètres de zones concernées par de nombreux plans nationaux d'actions (PNA) (chiroptères, Lézard ocellé, papillons de jour, Loutre d'Europe, Vautour fauve, Vautour percnoptère, Gypaète barbu, Pie-grièche à tête rousse et Desman des Pyrénées). La RN116 traverse aussi le domaine vital de l'Aigle royal. Il s'agit aussi *a priori* d'un enjeu fort.

Les habitats naturels sont précisément décrits ; certains d'entre eux présentent des enjeux modérés (prairie de fauche, forêts riveraines méditerranéennes à peuplier). Des inventaires floristiques et faunistiques ont été réalisés aux printemps 2020 et 2021. Des cartes localisent les espèces observées. Des observations complémentaires ponctuelles ont été réalisées sur certaines voiries de rabattement ; il conviendrait de compléter le dossier sur toutes les emprises du projet.

Sur une bande de 40 mètres de part et d'autre de la route nationale, les principaux enjeux floristiques repérés sont le lichen *Cladonia rei*, à enjeu local fort car l'espèce est nouvelle dans le département, ainsi que la Véronique voyageuse, le Spergulaire des champs et le Jonc à tiges aplaties, à enjeu modéré du fait de leur rareté à l'échelle départementale et régionale. Le dossier signale également un grand nombre d'espèces exotiques envahissantes sur l'ensemble de l'aire d'étude.

Les principaux enjeux en termes de faune sont les chauves-souris sur de nombreux secteurs (notamment le Minioptère de Schreibers et le Murin de Capaccini à enjeu local très fort, dix autres espèces étant à enjeu local fort), les amphibiens et les reptiles (notamment le Lézard ocellé à enjeu local très fort, cinq autres espèces étant à enjeu local fort dont deux couleuvres), pour la plupart en lien avec la trame bleue (cours d'eau et canaux d'irrigation). L'enjeu est également considéré comme très fort pour le Desman des Pyrénées<sup>16</sup> et fort pour la Loutre d'Europe (plusieurs individus sur les secteurs à l'ouest de Vinça, proches de la retenue et de plusieurs affluents de la Têt). La plupart des insectes sont évalués à enjeu modéré. Parmi les oiseaux, l'Aigle botté a été repéré deux fois et constitue un enjeu fort. Une vingtaine d'autres espèces, mentionnées à enjeu modéré, ont également été observées. Un secteur de parking automobile au niveau du barrage de Vinça est signalé comme présentant des enjeux forts pour les oiseaux ; aucuns travaux n'y sont prévus.

Les espèces sont pour l'essentiel les mêmes que celles signalées pour la déviation de Marquixanes.

Le dossier ne présente pas de prospection des zones humides. Il s'appuie sur la plateforme interministérielle cartographique Picto-Occitanie. Il signale plusieurs zones humides élémentaires à proximité du tracé, en référence à la définition de l'arrêté du 24 juin 2008 ; l'article L. 211-1 est venue confirmer cette définition depuis (application non cumulative des critères « pédologie » et « végétation »). Même au stade d'une demande de DUP, il est nécessaire de compléter cette approche par une prospection des zones humides selon les critères réglementaires de définition et de délimitation.

***L'Ae recommande d'inventorier les zones humides en réalisant des sondages pédologiques et des inventaires phyto-sociologiques et caractériser leurs fonctionnalités.***

---

<sup>16</sup> Le Desman des Pyrénées est passé fin 2021 du statut de « vulnérable » à celui d'en « danger d'extinction » dans le classement de l'UICN, après le constat d'une diminution de jusqu'à 50 % de sa population depuis 2011. Source : UICN

### 2.1.5 Scénario de référence – prise en compte de l’agriculture

Au regard de la nature du territoire traversé, le projet est susceptible d’interagir avec les pratiques agricoles. Le dossier présente deux scénarios « sans projet, sans modification des pratiques agricoles » et « sans projet avec évolution des pratiques agricoles liées à une demande sociétale de favoriser les cultures en agriculture biologique ».

L’assainissement de la plateforme routière est attendu comme bénéfique pour la qualité de l’eau, quels qu’en soient les usages, y compris pour l’alimentation des zones humides peu nombreuses. Les aménagements envisagés devraient allonger, mais aussi sécuriser les cheminements agricoles. Le principal impact identifié par rapport aux deux scénarios est l’artificialisation de sols agricoles et naturels et le renforcement de l’effet barrière de la voie pour les espèces animales.

## 2.2 Comparaison des variantes et justification de la solution retenue

Compte tenu de l’historique du projet, le dossier ne présente pas de variante sur le parti d’aménagement. La lecture de l’évaluation socioéconomique (« *L’axe ne présente pas de problème de capacité puisque même à l’heure la plus chargée de l’année en 2015, la réserve de capacité était de 30 %* ») apporte implicitement la justification de ce choix. Il ne ressort du dossier aucune justification d’une mise à 2x2 voies de l’axe, que ce soit à court ou à long terme, même en tenant compte des hypothèses de croissance des trafics.

Dans ces conditions, notamment au vu de l’évaluation socioéconomique, l’amélioration de la sécurité de l’axe est le motif prépondérant du type d’aménagement proposé, même si les bénéfices attendus sont modestes (cf. § 2.4).

Le contenu du dossier, incluant les éléments de la concertation publique annexés à l’étude d’impact, est détaillé : l’ensemble des options initialement envisagées est rappelé et les raisons, notamment environnementales, ayant conduit aux choix retenus sont mentionnées le plus souvent. Pour toutes les sections, les dispositifs d’assainissement nécessitent des emprises complémentaires. Au cours de la visite, le maître d’ouvrage a fait part au rapporteur de sa priorité accordée, sur l’ensemble des sections, à l’évitement des espèces protégées<sup>17</sup>. L’abandon de plusieurs aménagements est favorable pour le paysage.

*Section 1* : à la demande de la population, le projet ne retient plus de dénivellation, ce qui évite de nombreux impacts mais réduit le gain de sécurité. Le passage à niveau de Bouleternère est laissé en l’état, mais le dossier prévoit une nouvelle étude d’opportunité et n’exclut pas un aménagement complémentaire à long terme. Un avis du directeur départemental des territoires et de la mer du 19 juillet 2021 précise même que « *la suppression des accès est cohérente avec un futur projet de pont route sur le PN 52 de Bouleternère* ».

***L’Ae recommande d’explicitier si un autre aménagement est en cours d’étude sur la section 1 et, dans l’affirmative, de l’intégrer au projet et à l’étude d’impact.***

Le rapporteur a constaté, le jour de sa visite, que le principal secteur à fort enjeu environnemental sur cette section (habitat de Léopard ocellé) avait été transformé en parking de covoiturage par le Département, ce dont l’état initial ne fait pas état. Il conviendrait de produire l’autorisation et d’explicitier les mesures qui ont été prises pour compenser la destruction de ces habitats<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Ce qui a notamment conduit à l’évitement d’un habitat d’Agrion de Mercure.

<sup>18</sup> À supposer que les raisons impératives d’intérêt public majeur puissent être démontrées, ainsi que l’absence de solution alternative

Entre la section 1 et la section 2 au col de Bouleternère, plus aucun aménagement n'est prévu au droit d'un corridor écologique de la trame verte.

*Section 2* : suite à une forte opposition de la population de Rodès, l'aménagement initialement envisagé (sécurisation des « tourne à gauche ») laisse finalement la place à un carrefour giratoire sécurisé, permettant de réduire la vitesse sur un secteur à risque. Le regroupement des deux arrêts de bus sur un seul côté rend plus difficile leur accès, alors que les conditions d'accès aux transports en commun sont déjà sommaires. Le dossier passe en outre sous silence le giratoire voisin réalisé par le Département pour la desserte scolaire. Une coordination des deux maîtrises d'ouvrage apparaît souhaitable pour une desserte globale optimisée en transports en commun.

Contrairement au projet présenté lors de la consultation, le dossier ne prévoit pas d'aménagement au passage sous le pont de la voie ferrée, évitant ainsi des milieux naturels à enjeu fort.

*Section 3* : cette section comporte trois aménagements dans l'objectif de sécuriser l'insertion des trafics des routes départementales. L'aménagement central (entrée de Vinça) n'appelle pas de commentaires ; la possibilité de tourner à gauche pour aller de Vinça à Prades a vocation à être supprimée lorsque le carrefour avec la RD13E sera aménagé. Les deux autres aménagements suppriment des accès directs, au prix de rétablissements de voirie complexes, en particulier à proximité de milieux à enjeu proches d'un cours d'eau (la Lentilla) pour le tronçon à l'ouest de Vinça (voir figure 7 ci-après) ; la réorganisation de la plateforme permet en outre de sécuriser les créneaux de dépassement et leur enchaînement. Le dossier ne contient pas de représentation superposant ces aménagements avec les enjeux environnementaux.

***L'Ae recommande de positionner précisément les aménagements de la section 3 sur la carte des enjeux environnementaux.***

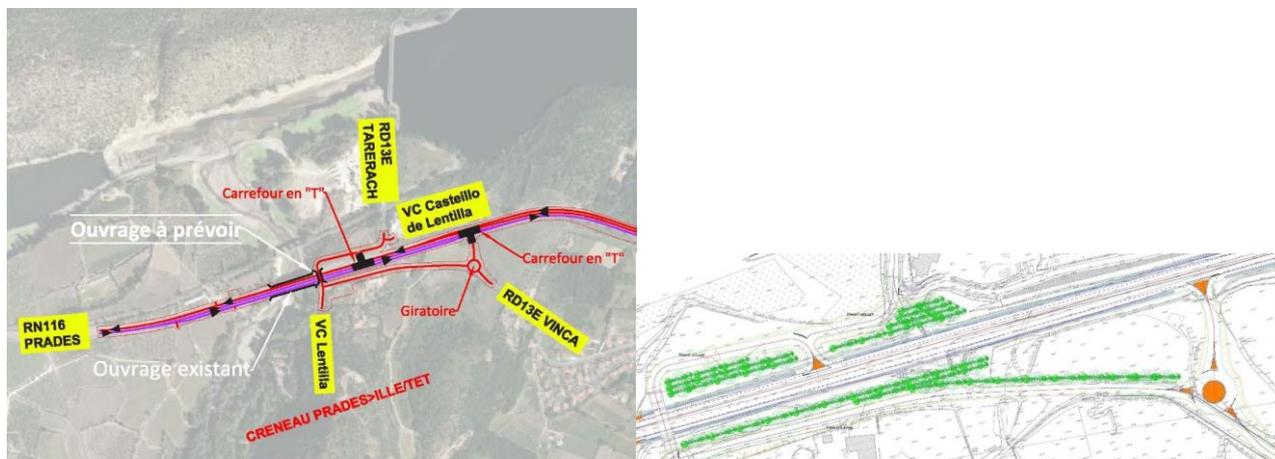


Figure 7 : Aménagement au carrefour avec la RD13E à l'ouest de la section 3. Source : dossier

Selon ce qui a été indiqué oralement au rapporteur lors de sa visite, l'aménagement à l'est de la section conduira à supprimer un alignement d'arbres ; le projet prévoit un itinéraire principal de rabattement pour deux maisons privées d'accès direct. La géométrie de l'aménagement à l'ouest de la section est plus contrainte et présente des emprises plus importantes pour préserver des accès à des secteurs isolés.

Dans les deux cas, les aménagements semblent affecter certains milieux naturels à enjeux plus forts, sans que le dossier justifie pleinement qu'aucune alternative n'était possible, à fonctionnalités routières équivalentes.

*Section 4* : l'aménagement d'un carrefour en T n'appelle pas de commentaire.

Le dossier rappelle ensuite succinctement les deux variantes de la déviation de Marquixanes. Les travaux à l'entrée est de Marquixanes dépendront de l'option retenue pour la déviation, ce qui justifie de nouveau l'intégration de l'ensemble des aménagements dans une version à actualiser de l'étude d'impact.

*Sections 5 et 6* : s'agissant d'une section à deux voies sur laquelle les dépassements sont potentiellement dangereux, le projet prévoit la création de deux créneaux de dépassement, avec suppression des accès directs, deux carrefours en T de part et d'autre du créneau de dépassement de la section 6 et rabattements parallèles (un des rabattements étant au sud de la voie ferrée sur la section 6). La traversée de trois cours d'eau doit être élargie en conséquence ; le dossier n'explique pas les caractéristiques techniques de ces élargissements. Ce sont les sections qui consomment les nouvelles emprises (principalement agricoles) les plus importantes ; la traversée du Liscou affectera une ripisylve de bonne qualité.

Alors que la visite du rapporteur a permis d'illustrer les efforts du maître d'ouvrage pour éviter plusieurs milieux sensibles et adapter les créneaux de dépassement à des éléments existants (bâti, cours d'eau), les choix faits pour ces deux dernières sections sont moins convaincants<sup>19</sup>. En particulier, la création du créneau de dépassement sur la section 6 semble peu compatible avec la préservation des milieux naturels sur plusieurs secteurs (notamment à la traversée du Liscou), pour un gain de sécurité routière limité (voir § 2.4).

***L'Ae recommande de mieux justifier les choix du projet concernant la géométrie de l'aménagement du carrefour avec la RD13E et de reconsidérer l'aménagement de la section 6 pour éviter des incidences fortes au regard de gains de sécurité limités.***

L'absence d'itinéraire cyclable sur l'ensemble de l'axe n'est pas conforme à la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 qui impose l'évaluation du besoin de nouveaux itinéraires cyclables en cas de travaux sur des voies interurbaines<sup>20</sup>. Le dossier mentionne juste : « Une étude du Conseil départemental est en cours sur ce sujet. Les travaux envisagés sont compatibles avec les projets départementaux », ce qui ne correspond pas à l'obligation fixée dans l'article L. 228-3 du code de l'environnement. L'Ae note par ailleurs que le Département a rendu un avis défavorable « quant aux aménagements proposés dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Il souhaite, après consultation des différentes communes concernées, un projet plus ambitieux notamment en matière de sécurité routière et de liaisons en mode « doux » ». Le maître d'ouvrage a indiqué au rapporteur que certaines voies de rétablissement auraient vocation à être partagées et seraient intégrées les projets portés par les collectivités.

***L'Ae recommande de compléter le dossier par une évaluation du besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable, ainsi que sa faisabilité technique et financière, en cohérence avec le programme de véloroutes délibéré par le Département des Pyrénées-Orientales***

<sup>19</sup> « Dans la suite des études, la faisabilité de l'allongement du créneau à l'ouest sera étudiée ».

<sup>20</sup> Art. L. 228-3 du code de l'environnement : « À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

« Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

« Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. »

*le 16 décembre 2021, et de préciser l'itinéraire cyclable qui accompagnera le projet et les incidences environnementales associées.*

## ***2.3 Incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation***

### **2.3.1 Impacts du chantier**

#### ***2.3.1.1 Sols***

Le chantier sera déficitaire en matériaux (15 000 m<sup>3</sup>), principalement pour les sections 5 et 6. Le dossier rappelle toutefois que le chantier de la déviation de Marquixanes sera excédentaire d'environ 100 000 m<sup>3</sup> et indique que « *si la qualité des déblais le permet, ceux-ci seront stockés et réutilisés pour les travaux d'élargissement de la plate-forme routière entre Marquixanes et Prades ce qui permettra d'une part de réutiliser localement cette ressource et d'autre part de fortement diminuer l'impact du transport routier des matériaux géologiques* ». Cette possibilité dépend donc du calendrier de la réalisation du projet dans son ensemble.

***L'Ae recommande de présenter le bilan de gestion des déblais et des remblais du projet dans son ensemble, en particulier des déblais excédentaires de la déviation de Marquixanes ou de l'approvisionnement en matériaux nécessaire pour les sections 5 et 6, en prenant en compte le calendrier de tous les travaux.***

Le positionnement des installations de chantier n'est pas évoqué par le dossier.

***L'Ae recommande de préciser les emprises des installations de chantier et les mesures qui seront prises pour éviter et réduire leurs incidences négatives (artificialisation, risques de pollution, destruction d'habitats d'espèces protégées).***

Sur les sections considérées, la plateforme routière actuelle représente une surface imperméabilisée d'environ 4 ha ; le projet imperméabilisera environ 2,8 ha supplémentaires et végétalisera environ 0,2 ha tenant compte d'une renaturation de surfaces de la plateforme devenues inutiles. Le dossier évalue à 5 400 t<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub> les émissions de gaz à effet de serre liées à la phase travaux (cf. 2.3.3) ; là également, le calcul tient compte du réemploi des déblais de la déviation de Marquixanes. Comme pour cette déviation, le dossier ne comporte aucun engagement ni précision pour réduire ces émissions, tels qu'analyser le cycle de vie des matériaux pour orienter les choix, réduire les distances de transport de matériaux, recourir à des processus moins carbonés, limiter la vitesse de circulation des engins, installer des bases vie basse consommation...

***L'Ae recommande de mettre en œuvre les mesures de réduction de l'impact carbone du projet en phase travaux, après avoir précisé leur définition et quantifié leur apport.***

#### ***2.3.1.2 Pollution des eaux***

Les risques de pollution des eaux concernent plusieurs sections (1, 3, 4 et 5) et surtout la déviation de Marquixanes. Aucun pompage n'est envisagé dans les eaux souterraines pour réaliser les aménagements hors section de Marquixanes<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Sur la déviation de Marquixanes, « *le dossier ne précise pas s'il sera nécessaire de réaliser des rabattements de nappe pendant les travaux, mais cela semble probable* », selon l'avis Ae n°2020-123.

Le projet conduira à la création de deux franchissements de cours d'eau (rec de Corbera à Boulternère et correc de la Coma d'Espira à Marquixanes par un pont à poutres précontraintes de 45 mètres de long), à l'allongement des ouvrages hydrauliques existant sur trois cours d'eau, mais aussi au rétablissement des ouvrages hydrauliques sur le réseau d'irrigation agricole (un nouvel ouvrage est également prévu à proximité de la Lentilla). Aucun détail n'est fourni à ce stade sur ces travaux, en particulier sur les précautions vis-à-vis des eaux souterraines et sur la préservation des ripisylves (l'Ae avait souligné l'importance des impacts de la solution retenue sur celles du correc de la Coma d'Espira). Les allongements sont prévus systématiquement en aval hydraulique de la plateforme existante et en dehors du lit mineur afin de ne pas modifier la capacité d'écoulement de l'ouvrage en cas de crue.

***L'Ae recommande de préciser les travaux qui concerneront directement les cours d'eau et le réseau d'irrigation agricole et de garantir la préservation de leurs fonctionnalités et de celles de leurs ripisylves.***

## 2.3.2 Impacts permanents

### 2.3.2.1 Milieux naturels

Le dossier quantifie précisément, dans une succession de tableaux, les incidences des travaux sur les milieux naturels (incidences brutes et incidences résiduelles tenant compte des mesures prévues), sauf pour les surfaces pour lesquelles des inventaires sont en cours de réalisation.

Les incidences brutes, par niveau d'enjeu décroissant concernent :

- 6,2 ha<sup>22</sup> de domaines vitaux de Léopard Ocellé (enjeu très fort) ;
- des habitats de chauves-souris présentant un enjeu fort (un transformateur EDF, les trois ponts au niveau des élargissements de la plate-forme et 0,3 ha de boisements favorables. Le dossier relève en outre que, sur l'ensemble du linéaire, les chauves-souris sont très sensibles aux ruptures de continuité ;
- quelques habitats de reproduction d'oiseaux (Verdier d'Europe, Moineau friquet, Serin cini et Fauvette mélanocéphale) ;
- 0,2 à 0,3 ha d'habitats d'insectes (Criquet cendré, Decticelle des sables, Sauterelle du kermès, Agrion de Mercure) et 40 mètres de ripisylve.

Ce recensement des habitats à enjeu, faute d'inventaire, ne recense pas les zones humides détruites.

***L'Ae recommande d'inventorier et caractériser les zones humides qui seront détruites et d'en déduire les mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation nécessaires.***

L'étude d'impact intègre deux mesures d'évitement d'espèces protégées (Agrion de Mercure et chauves-souris), huit mesures de réduction dont une mesure de reconstitution de la ripisylve du Liscou et une autre relative aux élargissements des ponts ; des précautions vis-à-vis de la Loustre d'Europe sont spécifiquement prévues. Elle intègre également quatre mesures d'accompagnement. Un avis de l'Office français de la biodiversité du 20 juillet 2021 recommande la mise en place de mesures de protection (alignements d'arbres et fossés) pour pérenniser les mesures d'évitement.

---

<sup>22</sup> Cette surface n'est pas cohérente avec l'évaluation de la surface artificialisée ; ce serait une erreur, à corriger.

Comme déjà mentionné, le dossier ne comporte pas de demande de dérogation relative aux espèces protégées. Alors qu'il a bien été confirmé au rapporteur que la demande d'autorisation environnementale pour la déviation de Marquixanes en comporterait une, ce ne serait pas le cas pour ces aménagements, ce qui n'est manifestement pas compatible avec l'existence d'incidences résiduelles sur plusieurs espèces protégées et leurs habitats, en particulier pour les reptiles et, le cas échéant, pour le cortège des chauves-souris ; le niveau des incidences est estimé « faible à modéré » sur le secteur 6 pour d'autres espèces (oiseaux notamment) laissant planer une incertitude sur leur ampleur.

***L'Ae recommande d'éviter la destruction d'habitats d'espèces protégées ou, à défaut, de faire porter la demande de dérogation envisagée pour la déviation de Marquixanes sur l'ensemble de l'itinéraire.***

Selon le raisonnement spécifique aux sites Natura 2000, les impacts du projet sur l'ensemble de ces sites sont jugés non significatifs : « *concernant les chiroptères, des impacts existent sur les différentes espèces de chiroptères des formulaires spéciaux de données, mais il s'agit de suppressions ponctuelles d'espaces de chasse et de transit, souvent de faible intérêt. À l'échelle des populations des ZSC, les impacts sur les populations de chiroptères sont donc jugés non significatifs* ».

L'Ae ne souscrit pas à l'analyse selon laquelle les incidences brutes sur les continuités écologiques seraient faibles au seul motif que, dans l'état initial, la RN116 constituerait une rupture notable de continuité du fait du fort trafic associé. L'absence de mesures de compensation (c'était aussi le cas pour la déviation de Marquixanes pour la destruction de la ripisylve du correc de la Coma d'Espira) fragilise en outre son affirmation selon laquelle « *les aménagements projetés ne seront pas de nature à accroître ces discontinuités* ». En cas de dérogation relative aux espèces protégées sur le secteur de la déviation de Marquixanes, le caractère suffisant des mesures de compensation ne pourra être apprécié qu'à l'échelle du projet. L'Ae considère que l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité nécessitera certainement des mesures de compensation supplémentaires pour les autres aménagements de la RN116 en veillant tout particulièrement à préserver les corridors de la trame verte et bleue et les éventuels habitats humides (habitats de ripisylve). Il serait cohérent de les positionner sur les secteurs où l'effet de rupture de continuité de la route nationale est à réduire.

***L'Ae recommande de prévoir des mesures significatives de compensation pour les milieux naturels détruits par les aménagements de la RN116 et tout particulièrement par la déviation de Marquixanes, de préciser de quelle façon le projet contribuera aux objectifs retenus pour la trame verte et bleue aux différentes échelles (SRCE, documents d'urbanisme), en particulier par le renforcement de la continuité de la trame verte pour les secteurs où la route nationale l'affecte déjà.***

#### 2.3.2.2 Eau

L'ensemble du projet sera équipé d'un réseau séparatif de collecte des eaux de ruissellement de la chaussée afin de pouvoir décanter les eaux polluées dans des bassins avant leur rejet dans la Têt. Le fossé sera interrompu sur un court tronçon de la section 6. Des bassins de rétention seront prévus en point bas. Le bassin des sections 5 et 6 sera un bassin de rétention et de traitement. Un bassin de traitement de la pollution accidentelle est prévu à la hauteur du Liscou. Sur la section 3, le dossier ne prévoit qu'un bassin de traitement du risque de pollution accidentelle, « *puisque'il n'y a pas d'imperméabilisation nouvelle* ». Les modalités de traitement ne sont pas décrites précisément.

Le dossier prévoit des précautions particulières sur les secteurs sur lesquels la RN116 longe deux périmètres de protection de captages (étanchéification des fossés routiers et rejets en dehors des zones de protection).

Ces dispositions apporteront donc des améliorations par rapport à la situation actuelle. L'Agence régionale de santé relève néanmoins la nécessité de préciser les modalités de gestion des nouveaux bassins pour limiter les nuisances provoquées par la prolifération de moustiques et le risque vectoriel associé (dengue, chikungunya, zika).

***L'Ae recommande de mettre en conformité le traitement des eaux pluviales de l'ensemble de la plateforme entre Ille-sur-Têt et Prades, en particulier en s'inspirant des solutions mises en œuvre sur des projets routiers récents en France ou à l'international, et de préciser les modalités de gestion des bassins créés pour prévenir la prolifération de moustiques.***

### 2.3.2.3 Risques naturels

L'Ae rappelle que la déviation de Marquixanes est particulièrement concernée par le risque d'inondation (cf. avis n°2020-123), ce qui a été également souligné par la commission d'enquête. L'actualisation de l'étude d'impact devrait donc apporter des précisions complémentaires sur l'aléa et les mesures envisagées.

Les interactions des travaux avec la retenue de Vinça (notamment sur la stabilité de la digue et du remblai formant le corps du barrage des Escoumes) n'ont pour l'instant pas été analysées avec le Département. Le dossier affirme la compatibilité du projet avec le Papi du bassin versant de la Têt sans réellement le démontrer.

***L'Ae recommande d'affiner l'absence d'incidences du projet sur les ouvrages de la retenue de Vinça et de justifier sa compatibilité avec le programme d'actions pour la prévention des inondations du bassin versant de la Têt.***

Le dossier devrait également préciser si certains itinéraires de rabattement sont susceptibles d'être coupés en cas d'inondation.

Les travaux en sections 1, 5 et 6 sont en partie en zones d'expansion des crues du Boulès et de la Têt. L'aménagement des contre-allées à Bouternère n'entraînera aucun impact. En l'absence de modélisation hydraulique, l'étude d'impact n'est en revanche pas conclusive pour les sections 5 et 6, aucun site de compensation n'étant actuellement prévu (l'étude d'impact envisageant, si les volumes à compenser étaient réductibles, d'élargir les ouvrages en amont).

***L'Ae recommande de confirmer le besoin éventuel de sites de compensation hydraulique dès le stade de la demande de déclaration d'utilité publique.***

Le dossier rappelle qu'un débroussaillage sur une largeur de 20 mètres est nécessaire pour prévenir la propagation des incendies, en conformité avec un arrêté préfectoral en vigueur. L'accès à un secteur de la RN116 potentiellement exposé sera maintenu – hors projet du fait de l'abandon de tout aménagement entre les sections 1 et 2. Le dossier évoque des « *aménagements à réaliser concernant la lutte contre l'incendie* », sans indiquer lesquels.

***L'Ae recommande de s'assurer de la compatibilité entre les mesures de protection contre les risques d'incendie de forêt et la préservation des corridors de la trame verte, ou à défaut de renforcer ces dernières.***

#### *2.3.2.4 Bruit*

En l'absence de trafic supplémentaire sur les aménagements du dossier, l'étude d'impact ne prévoit pas d'incidences significatives. Elle indique néanmoins que les niveaux sonores en façade des huit bâtiments potentiellement points noirs de bruit (PNB) en situation actuelle seront ramenés à des valeurs inférieures aux seuils de PNB par isolation acoustique de façade. Le dossier devrait aussi préciser le type de revêtement choisi. Le projet améliorera la situation sur les six sections. Le dossier décrit d'autres mesures équivalentes sur la déviation de Marquixanes.

#### *2.3.2.5 Paysage*

Hormis pour la déviation de Marquixanes, le dossier identifie trop rapidement que les effets les plus notables sur le paysage seront localisés sur les sections 5 et 6.

Si ceux des sections 1, 2 et 4 peuvent être raisonnablement considérés comme limités, ce n'est pas le cas pour la section 3. À l'est de Vinça, plusieurs linéaires arborés seront supprimés ; le dossier prévoit leur remplacement pour masquer l'infrastructure, tout en maintenant des ouvertures latérales vers les secteurs d'intérêt (retenue de Vinça, vergers, monuments historiques). À l'ouest, la création d'un passage supérieur « léger pour conserver la perspective sur la montée » est identifié comme le principal impact dans un paysage ouvert avec vues lointaines (mais en descente dans le sens Vinça-Prades) ; néanmoins, cette analyse ne permet pas de prendre toute la mesure de l'aménagement complexe du carrefour entre la RN116 et la RD13E.

***L'Ae recommande de représenter de façon plus développée, sous plusieurs angles de vue, l'ensemble des aménagements au croisement entre la RN116 et la RD13E.***

Paradoxalement en dépit de leur importance, les effets des aménagements des sections 5 et 6 et les mesures associées sont juste évoqués mais ne font l'objet d'aucun schéma ni d'aucun montage photo. Ce serait pourtant important pour appréhender leur perception, avec l'attention particulière pour les riverains de la route recherchée par le dossier et en tenant compte d'éventuelles mutations agricoles. C'est un enjeu fort pour la section 6 à la hauteur des traversées de cours d'eau (ripisylve du Liscou notamment), ou encore aux endroits où l'altitude de la plateforme est la plus élevée.

***L'Ae recommande d'étoffer le volet paysager de l'étude d'impact à la hauteur des sections 5 et 6, de même que pour la déviation de Marquixanes non décrite dans le dossier.***

### **2.3.3 Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre**

L'évaluation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre du projet est conduite dans le volet « coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ».

Le dossier calcule une augmentation des consommations énergétiques de 7,2 % et de 30,2 % pour le scénario de référence respectivement en 2025 et en 2045. Aux deux échéances, il évalue à environ 14,5 % les consommations énergétiques supplémentaires liées au projet par rapport au scénario de référence, soit 1 tonne équivalent pétrole par jour (pour 6,3 en 2019). Cette augmentation serait

due à la suppression des accès directs et à l'allongement des itinéraires de rabattement. Il rappelle également que la déviation de Marquixanes induira une augmentation liée à l'allongement du parcours.

Le dossier évalue à environ : 780 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> la perte de capture liée à l'artificialisation des sols ; 705 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> les émissions dues aux terrassements et couche de formes ; 2 500 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> les émissions dues à la construction et à l'entretien des chaussées sur leur durée de vie et 1 180 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> les émissions spécifiques liées aux ouvrages d'art. D'autres sous-ensembles de second ordre portent le total de la phase travaux à 5 400 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>.

En revanche, les hypothèses de calcul pour la phase d'exploitation (jusqu'en 2075) ne sont pas précisées. À cet horizon, les émissions spécifiques aux aménagements (hors Marquixanes) sont évaluées à 45 000 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>, à comparer celles du scénario de référence (environ 510 000 tonnes).

Le dossier évoque plusieurs mesures d'évitement et de réduction : l'évitement de surfaces boisées et agricoles, la renaturation des délaissés routiers et le reboisement dès que possible, l'optimisation des terrassements et la réduction des distances de transport de matériaux, l'utilisation de process « bas carbone » et l'emploi de matériaux recyclés, des bases vies « basse consommation ».

Pour relativement modestes que soient le projet et les ordres de grandeur évoqués, l'Ae souligne le caractère inédit d'un tel volet, notamment de son niveau de détail et des mesures, même de nature générique, prévues. En toute rigueur, les émissions résiduelles devraient être compensées. Mais à ce stade, les modalités de compensation pour ce type de projets en général ne sont définies nulle part.

## 2.4 Évaluation socioéconomique

L'évaluation socioéconomique est proportionnée aux aménagements. Comme pour l'étude d'impact, son interprétation est limitée par l'absence de référence à la déviation de Marquixanes.

L'évaluation est conduite à trafic constant et le calcul socioéconomique repose avant tout sur les statistiques de sécurité routière. Entre 2002 et 2014, le taux d'accident est inférieur au taux national pour cette catégorie de voie. Entre 2010 et 2019 ont été enregistrés entre 3 et 9 accidents par an.

	Observés	Moyenne nationale
Tués pour 100 accidents	16,67	26,91
Blessés hospitalisés pour 100 accidents	158,33	89,33
Blessés légers pour 100 accidents	97,92	26,95

Tableau 1 : Accidentalité du tronçon, comparée à la moyenne nationale pour une voirie de même nature.

(Source : évaluation socioéconomique)

L'évaluation compare alors le coût global des six aménagements (environ 14,65 millions d'euros) aux gains pour les usagers (5,8 millions d'euros pour les gains de temps) et à l'économie estimée à 54,4 millions d'euros liée à l'amélioration de la sécurité routière. Compte tenu des hypothèses retenues, un calcul individualisé pour chaque aménagement permettrait d'affiner l'appréciation de la rentabilité de chacun. En particulier, la section 6 est la moins accidentogène alors que c'est sur ce tronçon que les impacts environnementaux seront les plus importants.

***L'Ae recommande de détailler les gains pour chaque aménagement.***

## ***2.5 Cumul des incidences avec d'autres projets***

Selon la même logique que celle retenue par le dossier de la déviation de Marquixanes, cette déviation est la principale opération avec laquelle sont envisagées des incidences cumulées (impact modéré à fort sur les milieux naturels). L'Ae note avec intérêt l'inflexion de l'approche de ce deuxième dossier qui présente, dans certaines incidences, celles des deux aménagements comme constitutifs d'un même projet.

Le dossier signale également plusieurs projets de parcs photovoltaïques au sol (dont un parc de 13,2 ha sur la commune d'Ille-sur-Têt, un autre de 20 ha étant achevé sur la même commune). Sans autre indication, le dossier qualifie leur impact de faible, ce qui surprend s'agissant de surfaces importantes susceptibles d'affecter certaines espèces en commun (en particulier le Lézard ocellé). Alors que l'étude d'impact cartographiait l'aire de covoiturage multimodale de Bouleternère comme à enjeu fort, l'indication « *pas d'incidence cumulée réelle avec le projet faisant l'objet de la présente étude* » et la qualification de l'impact comme « nul » ne peut être validée sans arguments plus développés.

L'analyse des données du dossier démontre que tous ces projets affectent plusieurs espèces de reptiles<sup>23</sup>. Il conviendrait de préciser les incidences liées aux autres projets et les mesures de compensation prescrites lors de leur autorisation pour pouvoir appréhender leurs effets cumulés et la cohérence des mesures prises pour en réduire et en compenser les effets.

***L'Ae recommande de préciser l'ensemble des habitats de reptiles affectés par les projets réalisés ou en cours de réalisation entre Bouleternère et Prades, de rappeler les incidences résiduelles et les mesures de compensation mises en œuvre les concernant et de mettre en perspective les incidences du projet et leur cumul éventuel, voire de rechercher une synergie de ces mesures.***

Au-delà de ce cas particulier, plusieurs exemples cités précédemment dans cet avis font ressortir l'intérêt d'une vision partagée et d'une approche mieux coordonnée entre l'État et le Département des Pyrénées Orientales pour l'aménagement de cet itinéraire.

## ***2.6 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets***

Le dossier chiffre le coût des mesures environnementales pour l'ensemble du projet : environ 5,0 millions d'euros HT, dont 3,8 pour la déviation de Marquixanes et 1,2 pour les autres aménagements. Pour les aménagements, c'est l'assainissement qui représente le poste principal (600 000 €), puis les reconstitutions de trame arborée (430 000 €). Pour la déviation de Marquixanes, ce sont les protections acoustiques (1,7 million d'euros) et la préservation des milieux (1,2 million d'euros) qui sont les plus onéreuses. Ces coûts pourraient devoir être partiellement réévalués selon l'ampleur des compensations environnementales à prévoir.

Les mesures de suivi environnemental des travaux sont standards et assez complètes. Toutefois, aucun suivi des espèces exotiques envahissantes n'est décrit (pour lesquelles une mesure de réduction est bien prévue par le dossier).

<sup>23</sup> Sous réserve de la réévaluation de la surface d'habitats de Lézard ocellé détruite

Le suivi en exploitation est beaucoup plus succinct, le dossier n'envisageant un suivi et un entretien des plantations que sur une période de deux ans, « *la végétation étant bien développée* » au-delà.

De façon générale, le suivi devrait correspondre aux principales mesures prévues de façon proportionnée, si nécessaire pendant la durée de vie du projet. Il faudrait donc aussi en prévoir pour l'assainissement et les mesures acoustiques.

***L'Ae recommande de préciser le suivi de la mesure MR03 relative aux espèces exotiques envahissantes en phase chantier, de fixer des indicateurs de résultat pour les mesures les plus significatives et de prévoir un suivi de la trame verte et bleue permettant de démontrer la pérennité des résultats recherchés.***

## **2.7 Résumé non technique**

Le résumé non technique est bien proportionné, clair et facile d'accès pour le public. La présentation de l'état initial est néanmoins un peu rapide et ne souligne pas suffisamment les enjeux de continuité écologique de la trame verte et bleue. La justification des options du projet est également trop globale.

***L'Ae recommande de mieux justifier dans le résumé non technique les choix retenus pour chaque aménagement, notamment au regard de leurs incidences pour l'environnement et la santé humaine.***

## **3 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

Le dossier aborde séparément la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Rodès et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) couvrant les autres communes à l'ouest de Rodès.

Pour la commune de Rodès, les modifications consistent à accroître de 8 000 m<sup>2</sup> la surface de l'emplacement réservé pour la RN 116 et d'inclure dans les règlements des possibilités d'affouillements « *liés à des infrastructures routières, réalisées ou susceptibles de l'être* » dans des zones agricoles et naturelles. Cette modification mineure n'appelle pas de commentaire.

Pour le PLUi de la Communauté de communes Conflent-Canigou, les modifications plus substantielles correspondent aux aménagements décrits par le dossier. En l'absence d'analyse de la compatibilité du projet avec la trame verte et bleue, l'évaluation environnementale du dossier de mise en compatibilité ne permet pas de garantir que l'économie générale du PLUi est respectée pour cet aspect.

***L'Ae recommande de démontrer que les modifications de zonage et de règlement du PLUi de la Communauté de communes Conflent-Canigou sont compatibles avec sa trame verte et bleue.***