



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la RD66 (ex-RN116) – Aménagements entre
Prades et Bouleternère (66) – 5^e avis**

n°AE : 2026-011

Avis délibéré n° 2026-011 adopté lors de la séance du 23 avril 2026

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 23 avril 2026 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la RD66 (ex-RN116) – Aménagements entre Prades et Bouleternère (66) – 5^e avis.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Emmanuelle Guilmault, Christine Jean, Noël Jouteur, Thierry Laffont, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Patricia Valma, 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.

Étaient absents : Laure Tourjansky, Éric Vindimian.

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Pyrénées-Orientales, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 20 février 2026.

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 26 février 2026 :

- le préfet des Pyrénées-Orientales,*
- le directeur général de l'agence régionale de santé d'Occitanie.*

Sur le rapport de Pierre-François Clerc qui s'est rendu sur place le 2 avril 2026, et 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 au V de l'article L. 122-1 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. 12319.

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

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

Située dans les Pyrénées-Orientales, la route départementale RD66 (anciennement route nationale RN 116) relie Perpignan et Bourg-Madame, à la frontière espagnole, en empruntant la vallée de la Têt. Des aménagements ont déjà été réalisés dans sa partie montagnarde pour répondre à des besoins de sécurisation. Le projet présenté par le Conseil départemental des Pyrénées Orientales (CD66), est situé plus à l'est. Il vise à fluidifier la circulation, améliorer les temps de parcours, la sécurité routière et le cadre de vie sur une portion de 14 km entre Prades et Bouleternère. Il comporte comme aménagements : la sécurisation et la création de carrefours et de créneaux de dépassement, le traitement des accès et les rétablissements, et potentiellement la déviation de Marquixanes. Ces opérations ont déjà fait l'objet de quatre avis de l'Ae.

Le dossier présenté est une demande de déclaration d'utilité publique et d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau, et portant sur le défrichement et sur la suppression d'arbres d'alignement pour la réalisation de créneaux de dépassement sur :

- le tronçon à l'ouest de Marquixanes sur les communes de Bouleternère, Rodès et Vinça qui prévoit également de supprimer des accès directs à la RD66 et rétablir des voies de circulation, modifier des carrefours (dont la dénivellation de l'un d'eux avec création d'un pont routier), sécuriser et allonger des créneaux de dépassement ;
- le tronçon à l'est de Marquixanes sur les communes de Prades, Eus et Marquixanes, pour la création de liaisons cyclables.

La déviation de Marquixanes, qui a fait l'objet du troisième avis de l'Ae sur le projet, est actuellement suspendue dans l'attente de l'élaboration d'une nouvelle solution pour le traitement de cette section.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont la préservation de la trame verte et bleue et sa biodiversité, la bonne intégration paysagère des aménagements, la prévention du bruit et des inondations, l'amélioration de la sécurité routière.

Plusieurs recommandations ont déjà été formulées par l'Ae dans ses avis précédents, sachant qu'elles restent à prendre en compte pour la réalisation du projet dans son ensemble. S'y ajoutent de nouvelles recommandations de l'Ae dont les principales sont :

- la mise en cohérence des chiffres du projet sur les surfaces imperméabilisées,
- l'adaptation de la lutte contre les espèces exotiques envahissantes aux espèces présentes.

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 route départementale 66 (RD66, anciennement route nationale 116 – RN 116 –) relie Perpignan et Bourg-Madame, à la frontière de l'Espagne, dans les Pyrénées-Orientales en empruntant la vallée de la Têt². Sa longueur est d'une centaine de kilomètres. Elle joue un rôle important pour les liaisons touristiques à destination de l'Espagne et d'Andorre et assure également les principaux déplacements entre Perpignan et Prades. Il existe aussi une liaison ferroviaire dans cette vallée (TER et train touristique « train jaune ») et une desserte en transports en commun (bus) à faible cadencement.

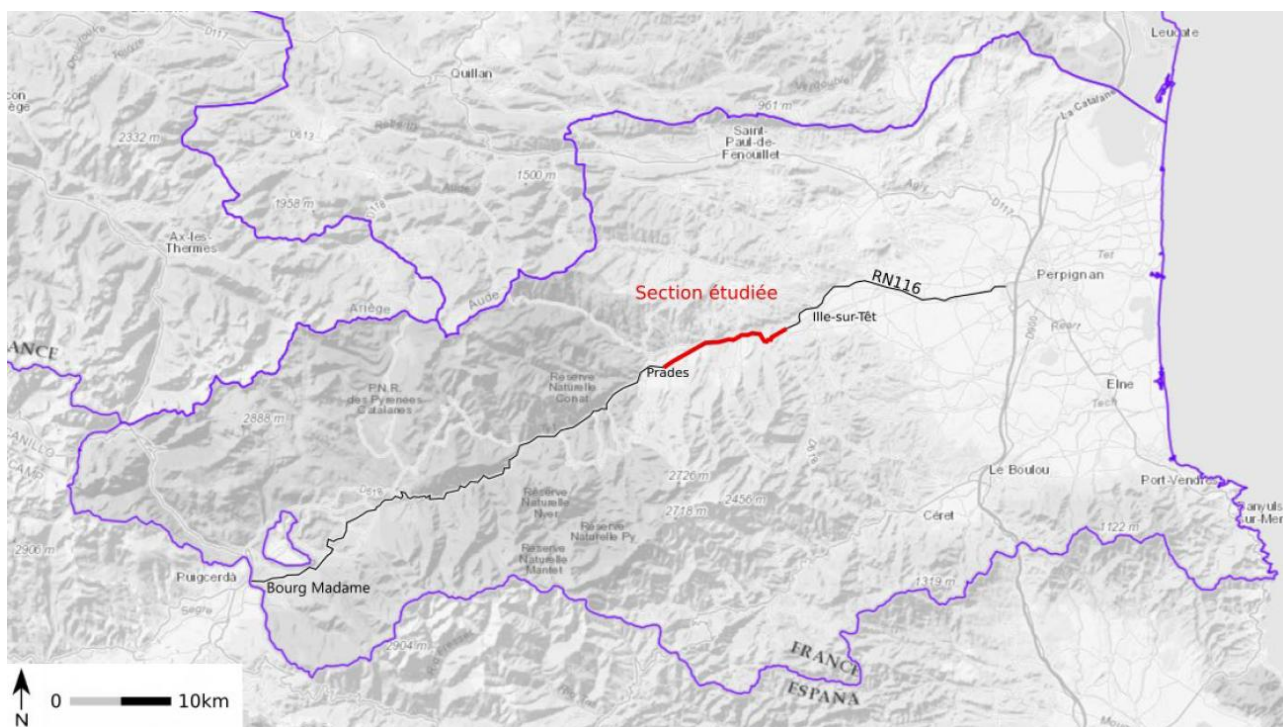


Figure 1 : La RD66 et la section du projet (source : dossier).

Le projet, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental des Pyrénées Orientales (CD66), antérieurement de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Occitanie³, est constitué par un ensemble d'opérations d'aménagement de la RD66 entre Prades et Ille-sur-Têt visant une amélioration de la sécurité et du confort, une fiabilisation des temps de parcours, et une amélioration de la prise en compte de l'environnement. Ces trois objectifs sont ceux ayant motivé les DUP déjà prises. Plusieurs décisions au cas par cas ont été sollicitées et sont disponibles sur le site de l'Ae⁴. Le CD66 considère que, pour répondre aux objectifs visés, la

² La Têt est le plus grand fleuve côtier des Pyrénées-Orientales (115 km), drainant un bassin versant de 1 417 km² soumis à des crues qui peuvent être violentes.

³ Le transfert de la RN116 au Département a été effectué au 1^{er} janvier 2024, ce qui le conduit à reprendre la maîtrise d'ouvrage de ce projet.

⁴ <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/decisions-de-cas-par-cas-sur-des-projets-r506.html>.

section de la RD66 concernée par le projet doit présenter au moins 25 % de créneaux de dépassement nécessitant plusieurs types d'aménagement.

Le [conseil d'orientation des infrastructures \(COI\)](#) avait estimé que la réalisation des opérations restantes devait être échelonnée de 2025 à 2035 dans le scénario « planification écologique » retenu par le Gouvernement, considérant que « les priorités sur cet axe concernent les améliorations de résilience de l'itinéraire⁵. Il rappelle que cet itinéraire ne justifie pas, en raison de ses trafics, un aménagement complet à 2x2 voies au vu des projections actuelles de trafic. »

1.2 Présentation de l'opération et des aménagements

Les aménagements prévus dans le cadre du dossier actuel sont présentés (en bleu) dans le tableau ci-dessous et la figure 2.

Communes concernées	Aménagements proposés
Bouleternère	Suppression des accès directs à la RD66 et création de contre-allées
Bouleternère, Rodès	Création d'une vélo-route depuis Bouleternère jusqu'au col de Ternère
Rodès	Modification du carrefour actuel RD66-RD16 (accès à Rodès) en carrefour giratoire
Rodès, Vinça	Sécurisation et allongement des créneaux de dépassement entre Rodès et Vinça Suppression des accès directs au droit du lieu-dit « El Moli », et rétablissement par les voies communales existantes avec prolongement d'une voie communale Dénivellation par passage supérieur du carrefour avec la RD13E
Vinça	Modification du carrefour RD66-RD13G
Vinça	Modification du carrefour en T ^e RD66-RD25
Vinça	Création d'une passerelle cyclable au-dessus de la Llentillà
Marquixanes	Déviation de Marquixanes
Marquixanes, Eus	Création d'un créneau de dépassement de 953ml à l'ouest de Marquixanes (sens Ille-sur-Têt → Prades) Suppression des accès directs et création de contre-allées
Eus	Création d'un giratoire au droit du carrefour RD66-RD24 à Eus Suppression des accès directs et création de voies de desserte des riverains et des parcelles agricoles
Eus, Prades	Création d'un créneau de dépassement de 479ml à l'est de Prades (sens Prades → Ille-sur-Têt) Suppression des accès directs et création de contre-allées

Tableau 1 : Aménagements prévus pour chaque section de la figure 2, en bleu les travaux prévus dans le cadre de la procédure actuelle (source : dossier).

La « vélo-route » est d'une longueur de 1,7 km et représente une section de la vélo-route de la vallée de la Têt, ainsi que les autres aménagements cyclables prévus par le dossier. En section courante, elle prévoit une piste par sens de 1,5 m de large et d'une berme⁶ de 1 m de chaque côté. Le franchissement de la Llentillà sera à usage piéton et cyclable, sous forme d'une passerelle de 60 m de long prenant appui sur les piles rénovées de l'ancien ouvrage de franchissement du cours d'eau.

⁵ Principalement liée à l'absence d'itinéraire alternatif en cas d'aléa.

⁶ Partie non roulable de l'accotement.

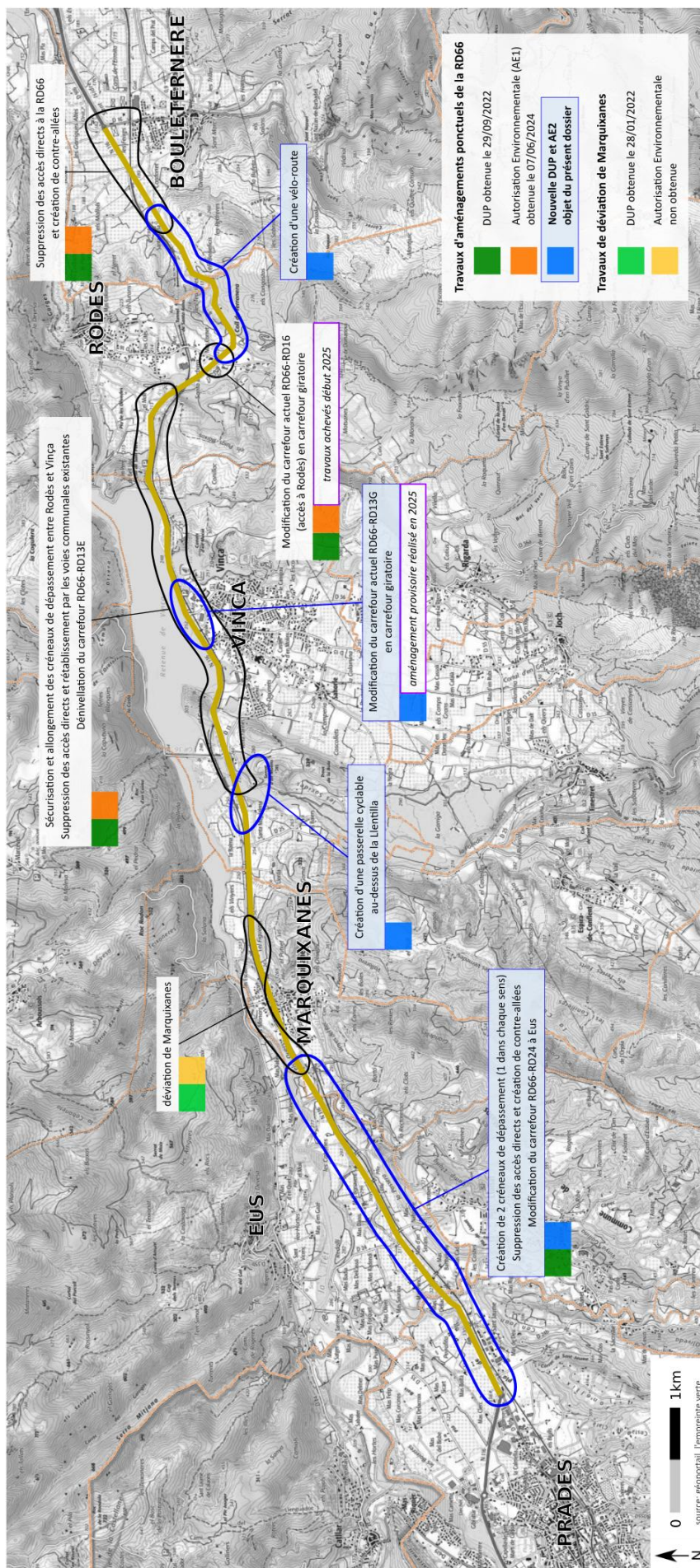


Figure 2 : Le projet d'aménagement de la RD66 à l'Est de Prades (source : Conseil départemental).

Ces aménagements nécessitent en outre l'élargissement de trois ouvrages d'art hydrauliques côté aval (traversée du Roure, du Liscou et du ruisseau de Saint-Jacques) et la création de bassins de rétention totalisant un volume d'environ 1 500 m³ pour gérer les eaux de ruissellement. Les élargissements se feront en conservant les structures maçonnées existantes ; les culées seront implantées en haut de rive, en prenant appui hors du lit mineur. Un enrochement d'environ 4 m² est prévu dans le lit du Roure. Les bassins seront végétalisés et comprennent un volume mort.

La vitesse maximale autorisée sur la RD66 est de 90 km/h⁷.

Le coût global des travaux de l'opération est estimé à 17,8 M€ (millions d'euros) hors taxes, soit 21,4 M€ TTC.

Le dossier rappelle l'ensemble des aménagements du projet et leurs incidences associées.

L'aménagement en carrefour giratoire de l'intersection entre la RD66 et la RD13G, déjà réalisé dans les emprises de la voie, permet sa sécurisation. La réalisation de l'aménagement prévu initialement, et qui nécessite un nouvel ouvrage au-dessus des voies ferrées, ne sera envisagée qu'en fonction du bilan de fonctionnement du carrefour en place.

L'autorisation environnementale de la déviation de Marquixanes, déclarée d'utilité publique, n'a pas été délivrée. Le Conseil départemental examine des solutions alternatives afin d'éviter les incidences environnementales associées à cette opération. En l'absence de solution aboutie et partagée, le dossier fait toujours état de la déviation et des incidences associées, tout en considérant cette opération comme un projet connexe. L'Ae revient sur ce point dans la suite de l'avis.

1.3 Procédures relatives au projet

Une première série d'aménagements ont fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas, laquelle a conduit l'Ae à les soumettre à évaluation environnementale par la décision n° F-076-19-C-0062 du 23 juillet 2019. Cette décision précise que « *Cette évaluation doit étudier l'ensemble des impacts générés par les travaux sur la RN 116* », composés des aménagements entre Ille-sur-Têt et Prades, en incluant la déviation de Marquixanes.

Le dossier comprend une déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme ainsi qu'une demande d'autorisation environnementale au titre de la « législation sur l'eau », comprenant une demande de défrichement et une demande d'autorisation d'atteinte aux alignements d'arbres. Il ne prévoit pas de dérogation au régime de protection de certaines espèces et de leurs habitats⁸. L'Ae revient sur ce point dans la suite de cet avis.

Le projet étant susceptible d'affecter des sites Natura 2000, le dossier comporte une évaluation des incidences à ce titre⁹, conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement.

⁷ La synthèse de l'étude acoustique mentionne des vitesses de 80 km/h sur une voie et 90 km/h pour les créneaux de dépassement.

⁸ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement.

⁹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 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 » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la préservation de la trame verte et bleue et sa biodiversité, à laquelle contribue notamment 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,
- l'amélioration de la sécurité routière.

2 Analyse de l'étude d'impact

Dans ses avis et décisions précédents, l'Ae a demandé que l'évaluation environnementale porte sur le projet de réaménagement de la RD66 (ex-RN 116), au moins entre Ille-sur-Têt et Prades. En effet, les premiers dossiers pour lesquels le pétitionnaire a saisi l'Ae pour avis présentaient une étude d'impact dont certaines parties étaient limitées aux sections traitées au lieu de porter sur le projet d'ensemble comme l'impose l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

L'étude d'impact présentée répond désormais mieux à cette attente. Il apparaît que de nombreuses recommandations ont été prises en compte. Cependant, concernant la section au niveau de Marquixanes, les arguments présentés par le maître d'ouvrage pour séparer cette opération du reste du dossier paraissent insuffisants.

L'Ae ne revient pas ici sur chacun des éléments développés dans ces précédents avis, et souligne l'importance de ses recommandations pour améliorer le dossier et la prise en compte de l'environnement par l'ensemble du projet.

La présentation identifie les apports majeurs des précédentes opérations du projet. Elle semble cependant se limiter aux incidences de l'opération en cours et non du projet dans son ensemble.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier présente les options disponibles pour les principaux aménagements prévus, en compare les variantes ou en donne la justification.

Le projet déclaré d'utilité publique le 29 septembre 2022 comprenait notamment la suppression de l'accès direct au lieu-dit « El Moli », et son rétablissement par les voies communales existantes, ainsi que la dénivellation du passage à niveau de Bouleternère, bien que reportée à une date ultérieure. Depuis, et pour faire suite aux remarques émises lors de l'enquête publique, des modifications complémentaires ont été apportées : la création de la voie verte dans la montée du Col de Ternère, la création d'un giratoire avec la RD13G, la création d'une passerelle sur la Llentillà, l'allongement du créneau de dépassement à l'ouest de Marquixanes et la modification de l'aménagement du carrefour avec la RD24.

Concernant spécifiquement les sections 5 et 6 qui avaient fait l'objet de remarques de l'Ae dans ses précédents avis, la première a fait l'objet d'un aménagement réduit et sur la seconde, aucun aménagement n'est plus prévu.

2.2 État initial, incidences du projet, mesures

2.2.1 Milieux naturels

Habitats naturels et trame verte et bleue

La RD66 borde des réservoirs de biodiversité reliés dans la vallée par des corridors écologiques parfois coupés par la route. Sur l'essentiel de son tracé entre Ille-sur-Têt et Prades, elle traverse une plaine agricole entourée de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)¹⁰ et d'espaces naturels sensibles¹¹. Elle borde la Znieff de type II « Massif des Aspres » à la hauteur du col de Ternère.

Le projet traverse des périmètres de zones concernées par une dizaine de plans nationaux d'actions (PNA) relatifs à la protection des espèces : Aigle royal (domaines vitaux), chauves-souris, Lézard ocellé, papillons de jour, Loutre d'Europe, Vautour fauve, Vautour percnoptère, Gypaète barbu, Pie-grièche à tête rousse et Desman des Pyrénées.

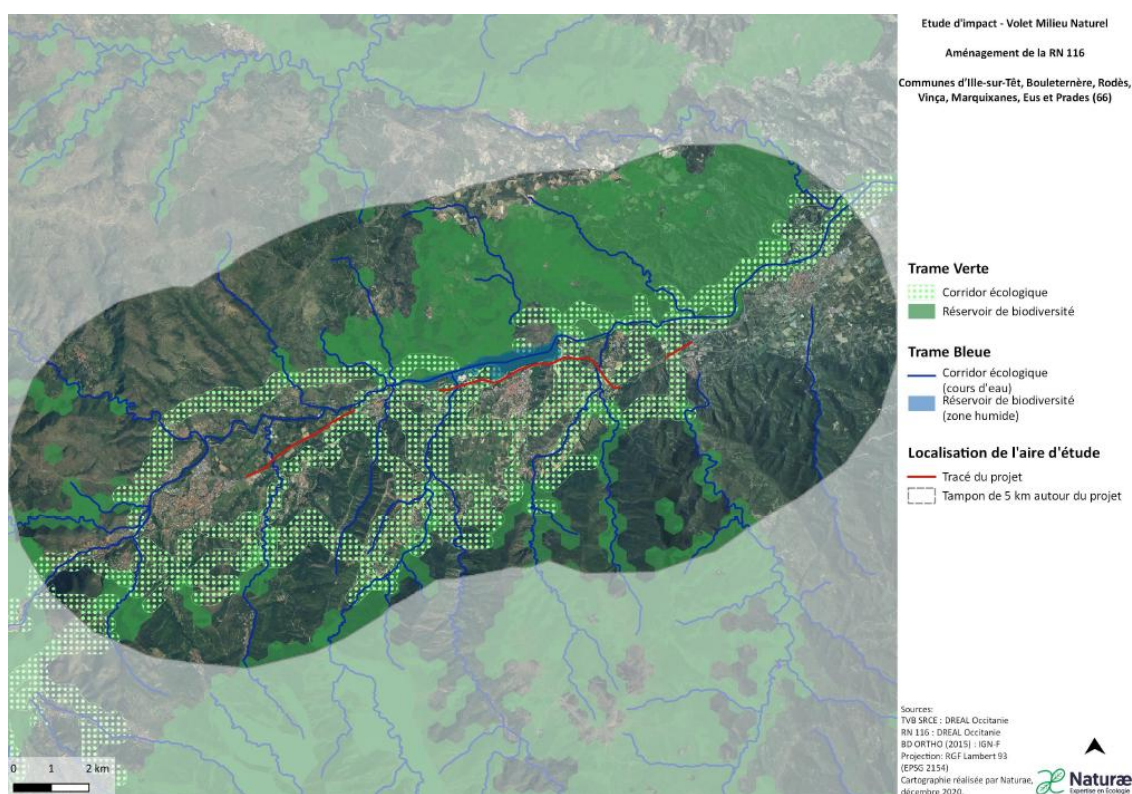


Figure 3 : Carte tirée du schéma régional de cohérence écologique (source : dossier).

Outre l'obstacle que constitue la RD66 et le danger de la circulation pour la faune, le projet accroît l'artificialisation des milieux. L'augmentation nette de surfaces imperméabilisées est estimée à 78 800 m², compte tenu d'environ 2 200 m² de désimperméabilisation, et à 42 300 m² pour la seule opération à l'origine du présent dossier.

¹⁰ 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), et les Znieff de type II (grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes).

¹¹ Les espaces naturels sensibles (ENS) ont pour objectif de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels.

Deux mesures de réduction sont prévues : « MR 09 – création de haies multistrates diversifiées », « MR10 – Végétalisation des bassins de rétention ». Il est également prévu de végétaliser les abords du projet dans le cadre de la remise en état du site après les travaux.

Faune et flore

Quatre espèces animales sont à enjeu « très fort » (Lézard ocellé, Minioptère de Schreibers, Murin de Capaccini et Desman des Pyrénées). De nombreuses espèces sont à enjeu « fort », dont la Cordulie à corps fin, ainsi que le Psammodrome d'Edwards, l'Aigle botté, treize espèces de chauves-souris et la Loutre d'Europe qui fréquente les cours d'eau. Toutes ces espèces sont protégées.

Une espèce de lichen est à enjeu fort (*Cladonia rei*) et deux espèces de la flore sont à enjeu local modéré (la Spergule des champs et le Jonc comprimé) parmi les 298 espèces végétales recensées. La Véronique voyageuse (trois stations sont connues dans le département) est aussi signalée.

L'état initial met en évidence d'importants enjeux pour les chauves-souris du fait de la présence d'habitats naturels qui leurs sont propices et de gîtes, potentiels pour certains, avérés pour d'autres. À partir de ce diagnostic, l'étude d'impact estime les enjeux des espèces associées aux habitats naturels d'intérêt qui seront détruits :

- concernant les gîtes et habitats de reproduction, la destruction d'un bâtiment (transformateur) affecte la Pipistrelle pygmée, la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Kuhl à enjeux « forts » et deux espèces à enjeux « modérés » ; la destruction de 0,3 ha de boisements (dont la mise en œuvre des obligations légales de débroussaillage – OLD –) affecte la Barbastelle d'Europe, la Pipistrelle de Nathusius, le Murin cryptique et le Murin de Daubenton à enjeux « forts » et la Noctule de Leisler à enjeux « modérés » ; l'élargissement des trois ponts affecte six espèces de chauves-souris à enjeux « forts » ;
- concernant les habitats de chasse et de transit, la destruction de 900 à 950 m de linéaire arboré et de 650 à 700 m de lisière représentant 0,5 ha affecte le Minioptère de Schreibers à enjeu « très fort », neuf espèces de chauves-souris à enjeux « fort » et quatre à enjeux modérés.

Quatre espèces d'oiseaux (Verdier d'Europe, Moineau friquet, Serin cini et Fauvette mélanocéphale), d'enjeu « modéré », subiront une destruction de leurs habitats de reproduction en raison de « fortes perturbations » d'alignements d'arbres, de la destruction de trois sites de reproduction et d'autres perturbations, et de la destruction d'un site de reproduction en garrigue (2 000 m²).

Six espèces d'insectes à enjeux « modérés » subiront les effets de la destruction d'habitats de reproduction et de ponte (respectivement sur 2 000 m², 3 000 m² et 40 m de ripisylve). Ces surfaces sont aussi des habitats des reptiles, dont le Psammodrome algire.

Le risque de destruction de jeunes, d'adultes, de larves, d'œufs et d'oisillons par effet d'emprise directe est évalué à « faible » pour quatre de ces espèces qui sont à enjeux « modérés » et « très forts », à « modéré » pour neuf de ces espèces qui sont à enjeux « modérés » et « forts ». Le risque de destruction d'adultes, de jeunes, d'œufs et d'oisillons par effet d'emprise directe est évalué à « fort » pour huit espèces qui sont à enjeux « modérés » et « forts ». Ce risque sur des adultes, des larves et des œufs est évalué à « très fort » pour trois espèces qui sont à enjeux « modérés ».

L'impact brut de ces destructions d'habitats naturels est estimé à des niveaux échelonnés entre « nul » et « très fort ». Plusieurs mesures d'évitement sont prévues : « ME 01 : préservation d'alignements arborés », « ME 02 : évitement des gîtes bâtis pour la chiroptérofaune et l'avifaune »

et « *ME 03 : évitement des arbres les plus favorables au gîte arboricole sur le secteur de la voie verte* »¹².

Plusieurs mesures de réduction sont également prévues : « *MR 01 : adaptation du calendrier des travaux* », « *MR 03* » : *mise en défens des arbres isolés préservés* », « *MR 06 : dispositifs anti-intrusion de la faune dans les emprises* », « *MR 08 installation de gîtes à chauves-souris* ». Deux bâtiments identifiés comme gîtes potentiels seront détruits au niveau de l'intersection entre la RD66 et la RD24.

Des mesures d'accompagnement complètent le dispositif : « *MA 01 : suivi de chantier par un expert écologue* » qui sera notamment en charge de rédiger une « *notice de respect de l'environnement* », d'analyser en amont le plan assurance de l'environnement à produire par le titulaire du marché, de suivre le chantier (notamment pour l'identification des arbres gîtes à conserver) et de faire une visite de réception afin de vérifier le bon respect des préconisations, et « *MA 02 : réutilisation du bois pour la création de gîtes et abris pour la petite faune* ».

Les impacts résiduels, après mesures d'évitement et de réduction sont quantifiés. Ils sont considérés comme « faibles » ou « très faibles » sur les habitats naturels et sur toutes les espèces, sauf pour :

- les reptiles (dont les espèces protégées) pour lesquels les incidences résiduelles sont « faibles à modérées », sur la section entre Marquixanes et Prades et celle de la voie verte avec la destruction d'environ, respectivement, 2 ha et 0,8 ha d'habitats favorables ;
- les chauves-souris principalement anthropophiles à enjeux « modérés » à « forts », la destruction de bâtis d'une surface totale d'environ 500 m², l'altération des ouvrages hydrauliques et le dérangement pendant les travaux produisent, après mise en œuvre des mesures, des incidences « faibles à modérées ». L'augmentation de la vitesse de circulation et l'élargissement de la voirie sont également considérés comme induisant une incidence « modérée » pour la destruction d'individus liée aux collisions ;

La pièce H « Justification d'absence de demande de dérogation vis-à-vis des espèces protégées » jointe au dossier présente des cartes de synthèse des inventaires et mentionne certaines mesures d'évitement, tout en reconnaissant que les espèces concernées seront perturbées. Considérant l'ensemble du projet, ainsi que la phase d'exploitation, elle considère que « *d'un point de vue local et cumulé, compte tenu de la nature dégradée et morcelée des habitats le long de la RD66, les impacts résiduels pour l'herpétofaune ne sont pas jugés significatifs* », et qu'il en est de même pour les chauves-souris. Le dossier ne fournissant pas de données concernant le nombre d'individus présents dans les bâtiments qu'il est prévu de démolir, ainsi que la population locale des espèces concernées, cette assertion paraît insuffisamment étayée.

L'Ae recommande d'étayer plus précisément, par des données quantitatives, la justification de l'absence d'incidences significatives sur les espèces protégées ou, si la justification n'apparaît pas convaincante pour certaines espèces, de constituer un dossier de demande de dérogation pour ces espèces protégées.

Dans son précédent avis, l'Ae avait recommandé d'adapter les mesures de lutte contre les espèces exotiques envahissantes à chacune de celles rencontrées sur le périmètre du projet. La mesure « *MR 12 : limitation de la prolifération de plantes exotiques envahissantes* » prévoit, sous l'égide

¹² Le dossier mentionne également une mesure d'évitement « respect des emprises à défricher en accord avec les mesures prises vis-à-vis de la biodiversité », non référencée dans la liste des mesures d'évitement et de réduction des impacts.

d'un écologue, une intervention spécifique (sans autre précision) pour chaque espèce si une purge est nécessaire à l'exception du Robinier faux-acacia pour lequel aucune mesure n'est prévue en l'absence de résultat probant des mesures d'éradication.

Risques et changement climatique

La caractérisation du risque d'inondation est complétée, dans le sens recommandé par l'Ae dans ses précédents avis, en précisant que le territoire est exposé aux crues torrentielles ou à montée rapide de cours d'eau liées aux affluents en rive droite de la Têt.

Les incidences du changement climatique sur les précipitations sont présentées, notamment en ce que ces événements sont susceptibles d'entraîner des perturbations sur la circulation routière, sans analyser les conséquences sur les ouvrages et le niveau de remplissage du réservoir de Vinça.

Une augmentation du risque d'incendie est également à prévoir.

Zones humides et milieux aquatiques

Le schéma directeur et d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhône-Méditerranée impose une compensation minimale de 200 % des zones humides détruites. Seules les forêts riveraines méditerranéennes à peuplier ont été identifiées en tant que zone humide au sens de l'arrêté du 24 juin 2008. L'étude d'impact rappelle que 1,65 ha a été identifié pour compenser les destructions dues à la déviation de Marquixanes, dont la réalisation est suspendue à ce stade. Un site de compensation d'une superficie de 6 400 m² (ancien verger) a été défini, à moins de 4 km du site compensé, à l'ouest de la commune de Marquixanes. 1 320 m² de ce site seront mobilisés pour la compensation des 660 m² de forêt riveraine supprimée dans le cadre de l'élargissement des ouvrages au-dessus du ruisseau de St Jacques à Prades. Le reste du site sera également traité en zone humide dans le cadre d'autres mesures de compensation.

La transformation de l'ancien verger en zone humide reste prévue, y compris si la déviation de Marquixanes était définitivement abandonnée. Ces travaux sont portés par le conservatoire des espaces naturels de la région Occitanie et visent à retirer toutes les structures artificielles présentes (anciennes serres reconverties en support d'arbres à kiwi).

Eaux

Le dispositif (séparatif) d'assainissement prévu pour les eaux de ruissellement devrait permettre de réduire les pollutions diffuses dans le milieu, mais le projet limite l'amélioration de l'assainissement aux secteurs de travaux.

L'Ae renouvelle sa recommandation de prévoir une amélioration de l'assainissement des eaux de ruissellement sur l'ensemble du secteur de projet.

Sols

Le volume de terrassements est évalué par sous-section de l'opération (total : 27 000 m³ de déblais et 39 000 m³ de remblais), aboutissant à un volume déficitaire d'environ 12 000 m³ en considérant un possible réemploi des déblais. Le dossier mentionne l'apport nécessaire d'au minimum 20 000 m³ dont l'origine sera principalement les chantiers à proximité afin de limiter les distances de transport et favoriser le réemploi de ces matériaux plutôt que leur mise en décharge.

Deux sites présentent des risques de pollution : un dépôt sauvage en bord de route et une casse automobile. Les terres excavées seront analysées afin de déterminer la nature de la pollution de ces sols et définir en conséquence le devenir de ces terres.

2.2.2 Milieu humain

Trafics et besoins de déplacements

L'étude de trafic a été actualisée, s'appuyant toujours sur des comptages routiers de 2019. Elle constate une évolution lente du trafic avec une légère hausse (+0,6 % par an) à Bouleternère et une légère baisse (-0,2 % par an) à l'ouest de Prades. Cette évolution s'accompagne d'une baisse de la fluctuation saisonnière, le trafic journalier moyen estival passant de 143 % du trafic journalier moyen annuel à en 2001 à 124 % en 2023, principalement du fait d'une augmentation des déplacements domicile-travail.

Pour autant, les hypothèses de trafic retenues pour les études acoustiques et « air et santé » sont celles déduites de l'instruction cadre qui prévoit une hausse annuelle de +1,3 %, ce qui amène à un trafic estimé à 18 200 véh./j en 2030 et 20 600 véh./j à l'horizon 2045 à Bouleternère.

Bruit

L'étude acoustique a été revue en 2024. Elle constate un seul bâtiment concerné par une hausse significative (>2dB(A)) en période diurne et trois bâtiments en période nocturne. Deux de ces bâtiments (dont celui identifié en période diurne) dépassent les seuils de point noir bruit (six autres répondent aux critères acoustiques mais sont préexistants à 1978) ; sept seront potentiellement concernés 20 ans après la mise en service. Ils seront tous traités par isolation des façades dans le cadre du projet et la couche de roulement sera formulée pour réduire les émissions sonores.

Pollution de l'air et effets sanitaires

La RD66 étant la principale source de pollution de l'air de la zone d'étude, les principales évolutions attendues sont liées à celle du parc automobile. Le projet, dans son état actuel (avec la déviation de Marquixanes), devrait induire une augmentation des émissions liées à celle des trajets parcourus sur la déviation et les contre-allées mises en place.

Le dossier présente ces éléments sans fournir de modélisation de l'exposition des populations aux polluants à la mise en service et à long terme ni proposer de mesure d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC), par exemple : limitation des vitesses – étant d'ailleurs souligné que des habitants qui ont participé à la concertation préalable ont exprimé le souhait que le projet « privilégie la sécurité à la vitesse ».

En outre, les valeurs de concentration dans l'air de référence sont celles élaborées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Révisées en septembre 2021, ces « lignes directrices » de l'OMS ne sont pas évoquées par l'étude d'impact.

L'Ae renouvelle sa recommandation de présenter les niveaux de pollution projetés dans l'aire d'étude du projet, de les comparer aux valeurs de référence des lignes directrices 2021 de l'OMS.

Urbanisme

Le dossier prévoit une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Rodès et du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) valant schéma de cohérence territoriale du Conflent-Canigo afin de prendre en compte les évolutions du projet par modification des emplacements réservés.

Arbres et boisement

L'opération nécessite l'abattage de plusieurs arbres en bord de route au niveau des futures voies de dépassement. Il s'agit, pour partie, d'alignements de cyprès (principalement matures) servant de coupure paysagère pour des habitations à proximité, et pour partie de délaissés où une végétation s'est développée, dont des variétés invasives comme l'Ailante glanduleux et un boisement anthropique. Une compensation de ces abattages est prévue sous la forme d'un nouvel alignement composé d'arbres (Micocoulier de Provence et Frêne à fleurs) espacés de 10 m, accompagnés d'une formation arbustive variée (Noisetier commun, Cornouillers sanguin et mâle, Arbre à perruques, Viorne tin).

Par ailleurs, une demande d'autorisation de défrichement est nécessaire. Les données figurant dans le dossier présentent quelques incohérences qu'il conviendrait de corriger.

Commune	Surface
Bouleternère	4 159 m ²
Rodès	6 657 m ²
Vinça	75 m ²
Marquixanes	42 m ²
Eus	4 570 m ²
Prades	3 753 m ²
Total	1,92 ha

Tableau 1 : Surfaces déboisées (reconstitué par le rapporteur à partir des données du dossier)

Le maître d'ouvrage prévoit une compensation sous forme de versement au fonds stratégique de la forêt et du bois.

2.3 Natura 2000

Le dossier constate qu'aucun des habitats listés dans les formulaires standard de données des sites Natura 2000 existants à proximité du projet ne sont affectés. De plus, il note la présence de nombreuses zones de report pour les espaces de transit et de chasse affectés par le projet. Il en déduit que l'incidence des aménagements sur le réseau Natura 2000 est faible.

2.4 Coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) dues au chantier sont estimées à 5 600 t_{eq}CO₂ en tenant compte des travaux, constructions, fabrication des glissières métalliques, de l'imperméabilisation des sols et de l'entretien sur 30 ans de l'infrastructure. Les hausses d'émissions dues à l'exploitation du projet représentent un surplus d'émissions de GES de 9 600 t_{eq}CO₂ jusqu'en 2075 (pour 50 ans d'exploitation).

Le dossier présente une démarche ERC relative aux émissions de GES, sans proposer de mesure de compensation. La recommandation que l'Ae avait émise sur la compensation carbone, toujours non prévue, reste d'actualité.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique présente les mêmes qualités et défauts que l'étude d'impact.

L'AE recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

3 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (Mecdu)

3.1 Modifications prévues

Les modifications concernent le PLU de Rodès et le PLUi valant Scot du Conflent-Canigo sur les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades.

3.1.1 PLU de Rodès

La modification, rendue nécessaire par la création de la voie verte dans la montée du Col de Ternère et l'évolution du tracé de la RD66 (anciennement prévu en 2x2 voies), se traduit par :

- une forte réduction des emplacements réservés (les faisant passer de 563 000 m² à environ 71 000 m²) ;
- l'autorisation des « *affouillements, exhaussements et aménagements liés à des infrastructures routières, à des liaisons douces réalisées ou susceptibles de l'être* » au sein des zonages UB (habitat résidentiel), A (agricole) et N (naturels).

3.1.2 PLUi valant Scot sur les communes de Vinça, Marquixanes, Eus et Prades.

La modification, rendue nécessaire par l'évolution de l'opération d'élargissement de la RD66 sur ces communes, la réalisation des voies de desserte et la modification des intersections, se traduit par une modification des emplacements réservés :

- sur la commune de Vinça, qui induit une augmentation des surfaces passant d'environ 16,9 ha à environ 17,1 ha ;
- sur la commune de Marquixanes, avec une diminution mineure des surfaces (-37 m²) ;
- sur la commune d'Eus, qui induit un accroissement des surfaces passant d'environ 9,4 ha à environ 11,4 ha;
- sur la commune de Prades, qui induit une diminution des surfaces passant d'environ 3,4 ha à environ 2,7 ha ;

3.2 Évaluation environnementale de la Mecdu

Pour chacun des documents, l'évaluation environnementale des modifications apportées renvoie à celle du projet en rappelant les incidences majeures du projet dans chaque cas.

Pour ce qui concerne les emplacements réservés, les emprises sont ajustées aux besoins réévalués du projet, ce qui est une bonne chose.

Concernant la commune de Rodès, l'autorisation générale donnée à la réalisation de travaux pour des infrastructures routières ou de liaisons douces sur l'ensemble des zonages A et N ouvre cependant des possibilités dont les conséquences n'ont pas été évaluées, tant pour des projets publics que privés.