



# PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES

JUILLET 2017



HG

CONSEIL DÉPARTEMENTAL  
HAUTE-GARONNE.FR

LA HAUTE-GARONNE C'EST VOUS !



**P. 05** ÉDITO

**P. 06** AVANT-PROPOS

### **OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ**

**P. 08** OUVRAGE D'ART DE LAPADÉ À BAGNÈRES DE LUCHON

**P. 09** SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU 19 À MURET

**P. 10** DÉVIATION DES PONTS DE RAVI À BAGNÈRES DE LUCHON  
ET ST-AVENTIN

**P. 11** SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU 196 À ESCALQUENS

### **OPÉRATIONS DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE**

**P. 12** DÉVIATION DE BESSIÈRES

**P. 13** AMÉNAGEMENT DE LA RD 37 - DÉVIATION DE SAINT-LYS

**P. 14** MISE AU GABARIT ENTRE LE VERNET ET LAGARDELLE-SUR-LÈZE

**P. 15** RD 916 – AMÉNAGEMENTS CARREFOUR RD 57  
& GIRATOIRE MÉRIDienne À LABÈGE

### **OPÉRATIONS À PROGRAMMER**

**P. 16** CONTOURNEMENT DE REVEL

**P. 17** AMÉNAGEMENT DE LA RD 117 - DÉVIATION DE MANE

**P. 18** PROLONGEMENT DE LA RD 916 JUSQU'À BELBERAUD





## ÉDITO

**L**e Conseil départemental développe des politiques publiques volontaristes et relève le défi du soutien au développement des territoires au travers du Plan de Développement Haute-Garonne 2016-2021 qui fixe les grands volets d'investissements pour le mandat.

Dans ce cadre, la voirie demeure au premier plan des préoccupations départementales pour répondre aux besoins croissants de déplacements, améliorer le maillage routier et l'aménagement des liaisons principales, assurer la sécurité routière ainsi que le confort de circulation.

En effet, avec 6 138 km de voies départementales et quelque 1 800 ouvrages d'art à entretenir et à adapter, le Département engage environ 800 chantiers par an.

Ainsi, au-delà de l'aide spécifique de 12 millions d'euros par an accordée à la voirie communale et de sa contribution au programme routier du contrat de Plan État-Région de l'ordre de 40 millions d'euros sur 5 ans, le Conseil départemental a construit un Plan Pluriannuel d'Investissement sur les Routes Départementales (PPIRD) qui vous est présenté ici de façon synthétique.

Élaboré dans le cadre d'un comité de pilotage réunissant élus et services, il a été validé par l'assemblée départementale à l'unanimité le 24 janvier 2017 et planifie un ensemble d'opérations (hors Métropole) pour les 10 prochaines années représentant un engagement de 85 millions d'euros.

Ce plan pluriannuel constitue le document de référence pour les chantiers majeurs qui jaloneront les prochaines années et concrétiseront la volonté politique d'aménagement au profit des territoires haut-garonnais et de leurs habitants.

**Georges Méric**

Président du Conseil départemental de la Haute-Garonne



## AVANT-PROPOS

Le Conseil départemental est compétent pour entretenir, exploiter, aménager et développer le réseau routier départemental. Ce réseau présente des caractéristiques bien particulières : il s'insère entre le réseau routier national qui assure les liaisons longue distance et la voirie communale ou communautaire qui assure la desserte locale. Le réseau routier départemental a pour vocation de relier entre eux, à l'échelle départementale, les bourgs, les villes et les zones d'activité économique.

Le réseau routier départemental joue donc un rôle fondamental pour accompagner et amplifier le développement économique local des territoires haut-garonnais, tout en assurant la fluidité du trafic en toute sécurité. Le réseau routier départemental principal doit ainsi respecter des caractéristiques géométriques minimales et limiter au strict minimum les nouveaux points d'accès aménagés liés au développement de l'urbanisation.

Afin de définir en toute transparence, d'une part les règles de gestion, d'autre part le programme de développement du réseau routier départemental, le Conseil départemental élabore des documents de planification pluriannuels qui ont ces deux objectifs :

- 1. Définir les règles d'entretien et d'exploitation du réseau**, notamment la classification du réseau en plusieurs catégories selon son rôle structurant ou de maillage, les niveaux de services pour la viabilité hivernale et les règles de raccordement aux réseaux de voirie communale,
- 2. Planifier les aménagements lourds et les opérations nouvelles** de voirie départementale rendus nécessaires par l'adaptation aux besoins, la sécurité routière et l'expansion démographique du département.

En Haute-Garonne, notre collectivité a élaboré en **1990 un schéma directeur routier départemental** répondant à ces deux objectifs. Si la partie entretien et exploitation est relativement stable dans le temps, il n'en est pas de même pour la partie planification des opérations nouvelles qui doit être régulièrement actualisée en fonction de l'évolution des besoins et de notre capacité d'investissement. C'est pourquoi nous avons redéfini en **2000 un plan pluriannuel d'investissement routier**.

La crise économique qui a fortement impacté les collectivités locales à partir de 2008 a provoqué un ralentissement général des investissements de voirie dans les années qui ont suivi, en Haute-Garonne comme ailleurs. Dans ce contexte peu favorable à de nouveaux investissements et alors que le temps était venu de réviser notre schéma directeur routier départemental de 1990, notre collectivité a fait le choix en 2014 de ne mettre à jour que la partie entretien et exploitation, le plan pluriannuel d'investissement de 2000 étant toujours d'actualité. C'est ainsi que nous avons élaboré en **2014 le schéma directeur routier pour l'entretien, l'exploitation et la gestion**.

Depuis cette date, et malgré un contexte économique qui demeure morose, nous avons fait le choix volontariste de relancer l'investissement dans notre département avec le plan de développement Haute-Garonne 2016-2021. Tout en préservant notre soutien massif à la voirie communale notamment avec le maintien du pool routier, et à la voirie nationale à travers le contrat de plan État Région 2015-2020.

L'objet de ce document est de présenter, de façon synthétique, les propositions d'investissement que le Conseil départemental prévoit de réaliser dans le cadre du volet routier du plan de développement Haute-Garonne 2016-2021 : il s'agit du Plan pluriannuel d'investissement sur les routes départementales (PPIRD).

## LA PRISE EN COMPTE DU TRANSFERT À LA MÉTROPOLE

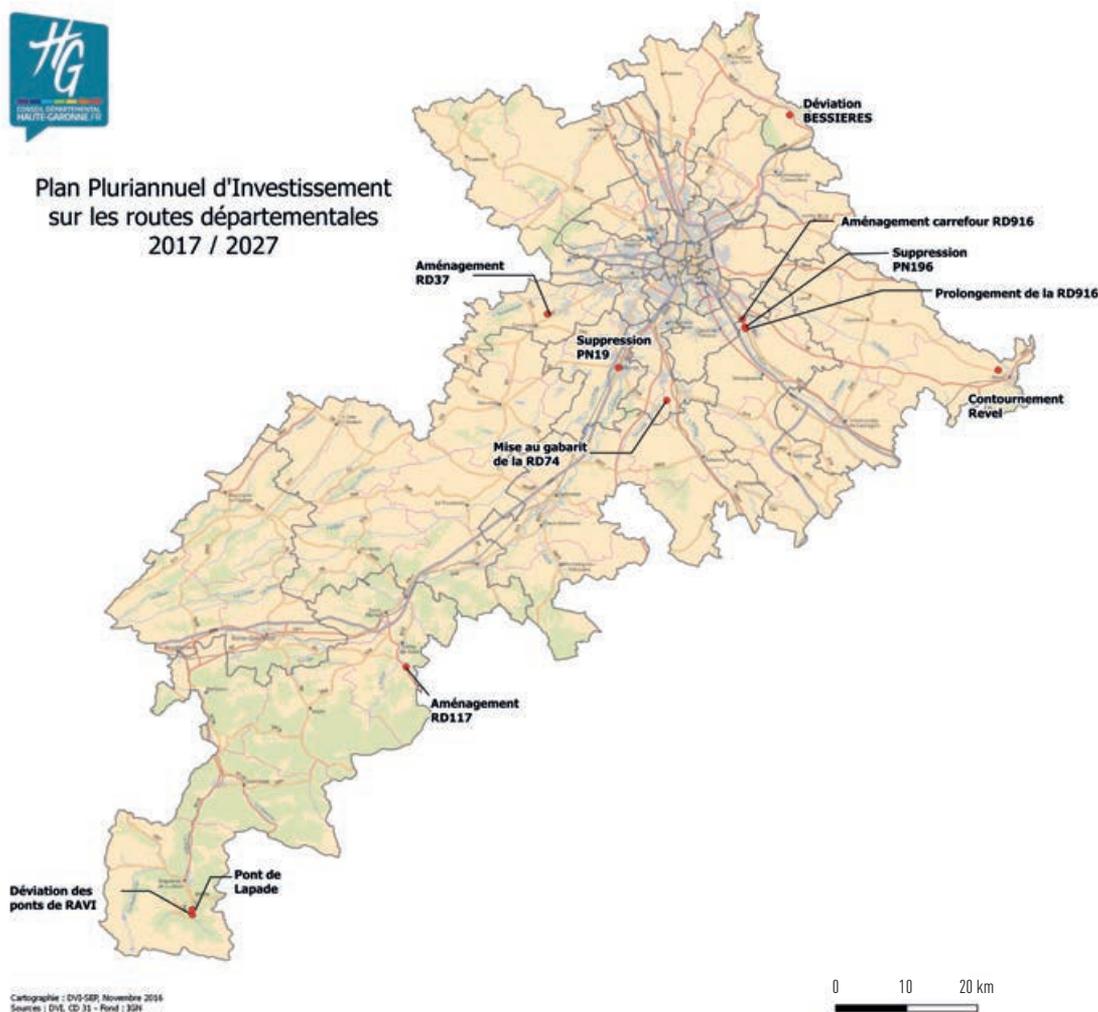
Le présent PPIRD doit permettre au Conseil départemental de se positionner sur les grands projets d'aménagement du réseau routier départemental à engager durant les dix prochaines années. Il prend en compte le contexte financier actuel et les conséquences institutionnelles issues de la loi NOTRe afin de proposer un programme réaliste.

En effet, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, Toulouse métropole est devenue compétente sur son territoire en lieu et place du Conseil départemental de la Haute-Garonne pour entretenir, exploiter, aménager et développer le réseau routier départemental qui devient désormais métropolitain. Ce transfert de compétence s'accompagne d'un accord global de soutien financier pluriannuel à la ville de Toulouse et à la Métropole.

## LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT PROPOSÉ

Il convient tout d'abord de tenir compte des évolutions survenues depuis 2002, notamment les demandes de modification des projets portées par les collectivités locales. C'est le cas en particulier des projets suivants :

- la mise à 2 x 2 voies de la RD 916 à Labège : la commune avait exprimé son souhait de différer ce projet et de réaliser en priorité des aménagements de carrefours pour améliorer la fluidité du trafic à court terme.
- la réalisation de la déviation de Castanet, RD 957a : la commune a exprimé son souhait de voir ce projet abandonné et de lui substituer un aménagement permettant d'améliorer la liaison entre la RD 813 et la RD 79 ; la maîtrise d'ouvrage du projet serait portée localement, le Conseil départemental cofinçant les raccordements du projet au réseau départemental.
- la réalisation de la RD 924, premier tronçon de la déviation de la RD 24 à Plaisance du Touch : la ville de Plaisance a souhaité assurer la maîtrise d'ouvrage de ce projet, son financement étant assuré par la ville et le centre commercial qui sera desservi par cette voie.
- la déviation d'His et de Castagnède, RD 117, devait permettre d'améliorer la fluidité du trafic sur l'axe Saint-Girons – Toulouse ; toutefois le trafic, qui devait fortement évoluer et qui justifiait la création d'une 2 x 2 voies depuis la frontière ariégeoise jusqu'à l'autoroute, stagne voire régresse ; le traitement du principal point dur de cet itinéraire, la déviation de Mane, était très difficile à 2 x 2 voies sur les plans technique et environnemental mais s'avère désormais possible à 2 x 1 voie ; il est donc proposé de réaliser la déviation de Mane.



Pour tous les autres projets, le Conseil départemental a réalisé un diagnostic préalable des opérations routières, actuellement à l'étude ou envisagées sur le réseau départemental, qui doivent répondre aux objectifs suivants :

- améliorer le maillage routier du territoire,
- aménager des liaisons routières principales,
- prendre en compte des nouveaux besoins de déplacement : covoiturage, pistes cyclables, transports en commun performants, etc.

Les opérations qui sont présentées sont classées en trois grandes familles : les urgences à réaliser pour des raisons de sécurité, les opérations déclarées d'utilité publique dont la réalisation peut démarrer à court terme, et enfin les opérations à programmer pour une réalisation à court ou moyen terme :

La description de chacun de ces projets figure ci-après sous forme de fiches synthétiques de présentation des opérations.

La carte ci-dessus permet de localiser les différents projets évoqués.

## LE FINANCEMENT PROPOSÉ

Les projets proposés dans ce plan pluriannuel d'investissement sont estimés dans leur ensemble à 85 M€, pour une période de réalisation allant de 2017 à 2027, soit le mandat actuel puis le mandat suivant.

### 4 OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ Ponts dégradés et passages à niveau dangereux à effacer

- RD 125 : reconstruction du pont de Lapadé à Luchon ; 4,5 M€,
- RD 3 : suppression du passage à niveau 19 à Muret ; 21,3 M€,
- RD 46 : déviation des ponts de Ravi à Luchon ; 5 M€,
- RD 79 : suppression du passage à niveau 196 à Escalquens ; 11 M€.

L'effort pour la période 2017-2021 serait de 44 M€, ce qui correspond aux engagements pris début 2016 dans le cadre du plan de développement Haute-Garonne 2016-2021.

Cet investissement représente un effort de l'ordre de 8,50 M€ par an pendant les dix ans à venir, tout en maintenant une capacité d'aider les communes et les intercommunalités en matière de voirie.

### 4 OPÉRATIONS DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE

- RD 630 : déviation de Bessières ; 12 M€,
- RD 37 : déviation de St Lys ; 12 M€,
- RD 74 : amélioration des accès au collège du Vernet ; 1 M€,
- RD 916 : amélioration du fonctionnement des carrefours à Labège ; 1 M€.

### 3 OPÉRATIONS À PROGRAMMER

- RD 622 : déviation de Revel ; 20 M€,
- RD 117 : déviation de Mane ; 7 M€,
- RD 916 : prolongement vers Escalquens jusqu'à Belberaud ; 15 M€.

# OUVRAGE D'ART DE LAPADÉ

CANTON : BAGNÈRES DE LUCHON /  
COMMUNE : BAGNÈRES DE LUCHON



## DÉCONSTRUCTION ET RECONSTRUCTION DE L'OUVRAGE D'ART DE LAPADÉ

### DESCRIPTIF DU PROJET

#### Principe de l'aménagement retenu

Le projet consiste à la déconstruction de l'ouvrage existant et à sa reconstruction en lieu et place avec la mise en place d'un ouvrage d'art provisoire pendant la phase de chantier.

### ENJEUX DU PROJET

#### Motivation Projet / Pertinence

Le pont de Lapadé sur La Pique est limité en tonnage (19T) et en état médiocre, assez étroit et difficilement réparable.

Son remplacement par un ouvrage neuf a été décidé après avoir étudié des solutions de rénovation qui se sont révélées relativement onéreuses par rapport à un ouvrage d'art neuf.

De plus, la levée de la limitation de tonnage de cet ouvrage d'art est un préalable à la réalisation, en amont, de la déviation des ponts de Ravi qui nécessitent d'être reconstruits.

#### Faisabilité / Contrainte

Projet technique à réaliser dans un espace réduit avec des contraintes environnementales élevées avec à proximité immédiate les sources minérales de Bagnères de Luchon.

Prise en compte des intempéries de Juin 2013.

Réalisation d'un ouvrage d'art provisoire pour assurer la continuité du trafic routier.

#### Conditions de circulation

Faible trafic de desserte locale, mais cette RD supporte le passage de fardiers au tonnage important.

#### Aspects de sécurisation

Cet ouvrage de qualité médiocre devait subir des réparations.

#### Enjeux au niveau des territoires

La RD 125 est le seul axe routier permettant de desservir, l'Hospice de France, la vallée du lys et la station de ski de Superbagnères.



ÉCHÉANCE À JUILLET 2017

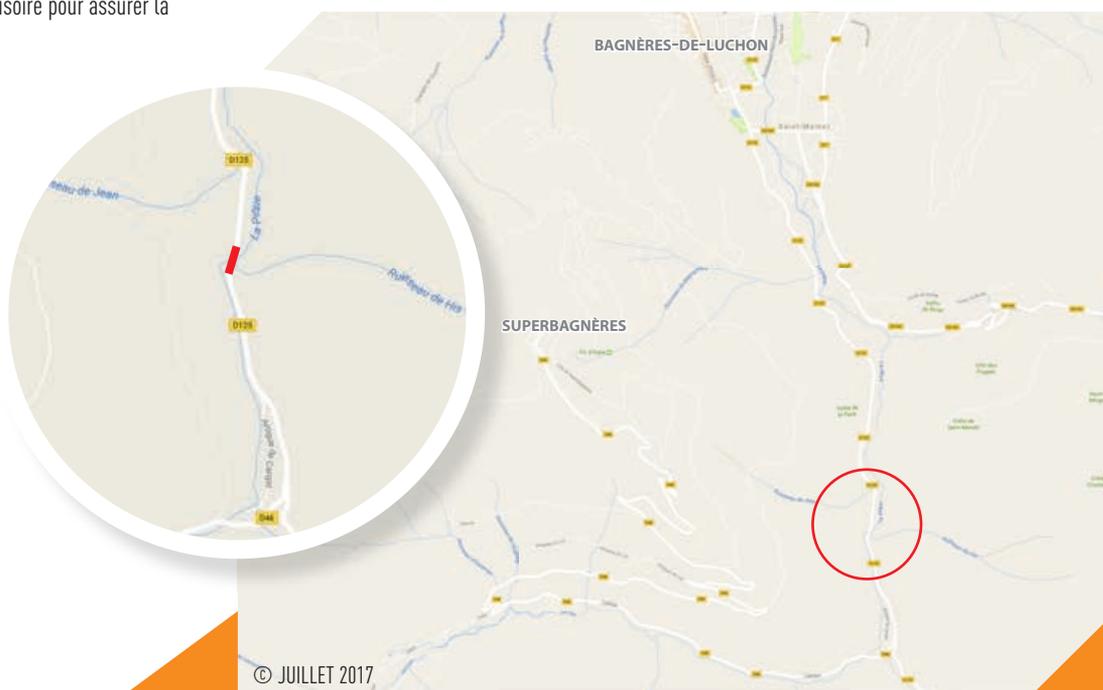
2017

fin d'année



COÛT

4,50 M€



© JUILLET 2017

# SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU 19

CANTON : MURET / COMMUNE : MURET



## DESCRIPTIF DU PROJET

### Principe de l'aménagement retenu

Création d'un pont-rail, d'une trémie routière limitée au gabarit bus (3,90 m), d'un passage en souterrain pour les piétons, cycles et personnes à mobilité réduite, et rétablissement des voies routières pour les riverains.

## ENJEUX DU PROJET

### Motivation Projet / Pertinence

Suppression d'un passage à niveau classé préoccupant. La maîtrise d'ouvrage de l'opération est assurée par la SNCF. L'opération est cofinancée par la SNCF (10,70 M€), la Région (3,20 M€), le Conseil départemental (4,20 M€), le Muretain Agglo (2,10 M€) et la commune de Muret (1,10 M€).

### Faisabilité / Contrainte

Contraintes : travaux en milieu urbain dense dans un périmètre de protection de monuments historiques.

### Conditions de circulation

Fort impact en cours de chantier (sens unique puis coupure de la RD 3).  
Après mise en service, amélioration de la fluidité.

### Aspects de sécurisation

Suppression d'un point dangereux pour les véhicules et les piétons.

### Enjeux au niveau des territoires

Conventions passées entre SNCF Réseau, la Région, le CD31, le Muretain Agglo et la Ville de Muret.



ÉCHÉANCE À JUILLET 2017

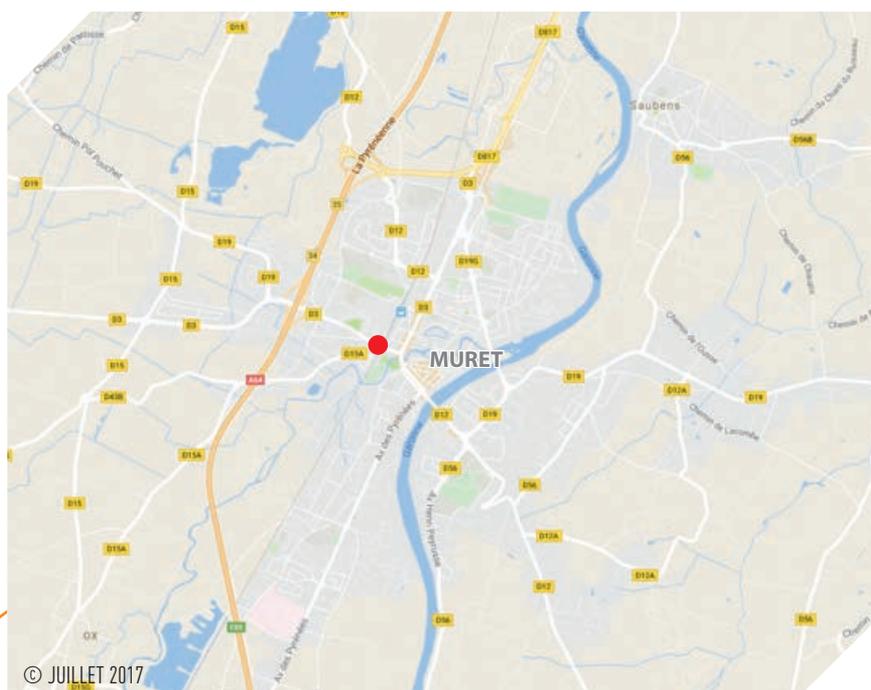
**2019**

Début travaux en 2017



COÛT

**21,3 M€**



# DÉVIATION DES PONTS DE RAVI

CANTON : BAGNÈRES DE LUCHON /

COMMUNES : BAGNÈRES DE LUCHON ET ST-AVENTIN



## DESCRIPTIF DU PROJET

### Principe de l'aménagement retenu

Réalisation d'une voie nouvelle d'environ 800 m de long en 2 x 1 voie avec un ouvrage d'art pour franchir « la Pique ».

## ENJEUX DU PROJET

### Motivation Projet / Pertinence

La RD 46 actuelle franchit la Pique et le Lys sur deux ouvrages en béton armé vétustes, non réparables et limités à 19 tonnes, chacun franchissant l'une des deux rivières à l'amont.

La reconstruction sur place nécessiterait la réalisation d'une déviation provisoire qu'il faudrait créer (pas de voies existantes à proximité et impossibilité de mettre des ponts provisoires à côté des ouvrages existants). C'est pour cela qu'il a été décidé de créer une voie nouvelle au nord de l'actuel tronçon de la RD46, en lieu et place de la déviation provisoire, ce qui améliorera les conditions de circulation et sécurité. Cette solution est la plus économique.

### Faisabilité / Contrainte

Prise en compte des exigences réglementaires eau et environnement, suite aux inondations de 2013 (passage d'un ouvrage d'art de 30 m à 60 m avec un tirant d'air augmenté à 2 m).

Dossier Commission nationale de Protection de la Nature qui impose la mise en œuvre de mesures compensatoires nécessitant l'acquisition de terrains supplémentaires hors Dossier d'Utilité Publique (+ 7 000 m<sup>2</sup>).

Acquisitions foncières nécessitant une procédure d'expropriation.

### Conditions de circulation

L'objectif de cette déviation est d'assurer la pérennité de cette unique route d'accès à la vallée du Lys et à Superbagnères et de lever la limitation de tonnage mise en place sur les deux ouvrages existants.

Comptage 2009 : 445 véhicules par jour,  
2011 : 330 véhicules par jour.

### Aspects de sécurisation

Vétusté des ouvrages.

Enjeux au niveau des territoires.

Desserte de la station de ski de Bagnères de Luchon.



ÉCHÉANCE À JUILLET 2017

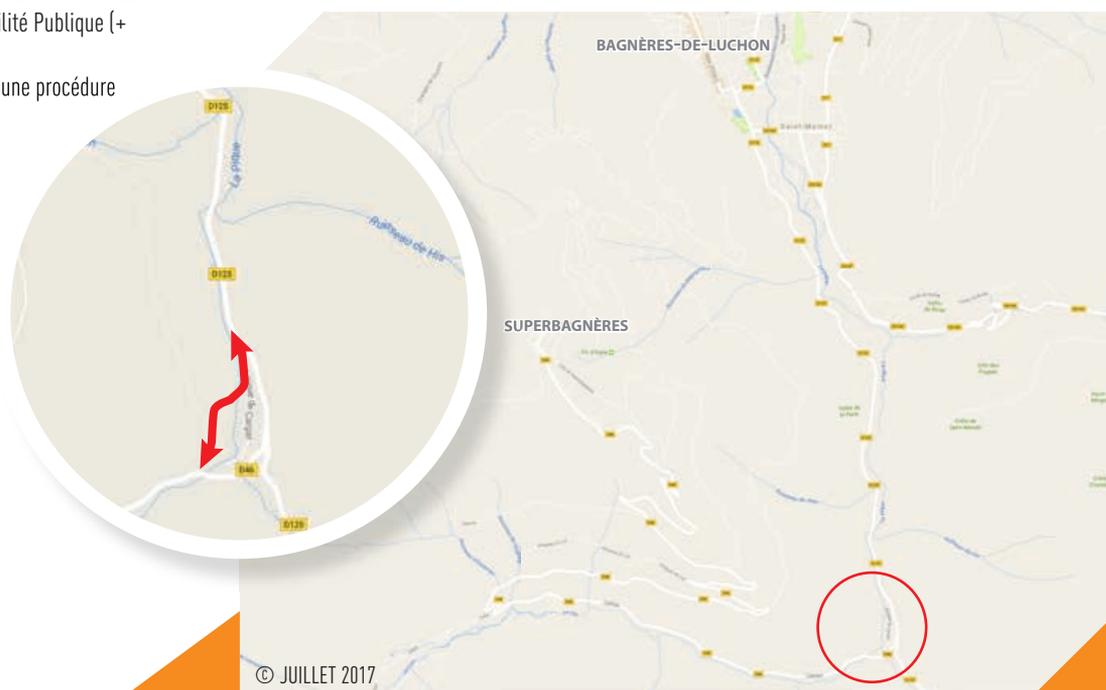
2021

En cours d'étude



COÛT

5 M€



© JUILLET 2017

# SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU 196 À ESCALQUENS

CANTON : ESCALQUENS / COMMUNE : ESCALQUENS



## DESCRIPTIF DU PROJET

### Principe de l'aménagement retenu

Le passage à niveau (PN n° 196) de la RD 79 sur la ligne ferroviaire Toulouse-Narbonne est classé « Préoccupant ». La dénivellation sur place n'étant pas envisageable, la suppression du passage consiste à créer une voie nouvelle entre la RD 79 et la RD 16 qui franchit la voie ferrée avec un pont routier.

## ENJEUX DU PROJET

### Motivation Projet / Pertinence

La suppression des PN « préoccupants » est une priorité nationale pour l'État et les Régions.

Le financement envisagé pour cette opération serait réparti entre la SNCF, la Région, le Département, le Sicoval et la Commune.

### Faisabilité / Contrainte

À la suite de l'étude préliminaire menée par la SNCF, un principe de franchissement est pressenti. Le Conseil départemental assure la maîtrise d'ouvrage de cette opération.

Des variantes du tracé sont toutefois étudiées au stade de l'avant-projet ; une concertation du public sera à mener pour confirmer la pertinence du tracé pressenti. Dossier d'Utilité Publique nécessaire avec étude d'impact environnemental.

Fortes contraintes de programmation des travaux au-dessus de voie ferrée.

### Conditions de circulation

Trafic proche de 12 000 véh./j sur la RD 79 en 2016 avec 5,5 % de poids lourds.

Ce trafic augmente de + 2,7 % par an depuis 2012.

La voie ferrée supporte un trafic important de 100 trains par jour.

### Aspects de sécurisation

Politique nationale de sécurisation des PN.

### Enjeux au niveau des territoires

Outre l'enjeu spécifique lié au PN, l'opération comporte des enjeux secondaires intéressant le territoire : accès à la gare et à Gache-Chimie (site SEVESO) ainsi que circulation en modes doux.



ÉCHÉANCE À JUILLET 2017

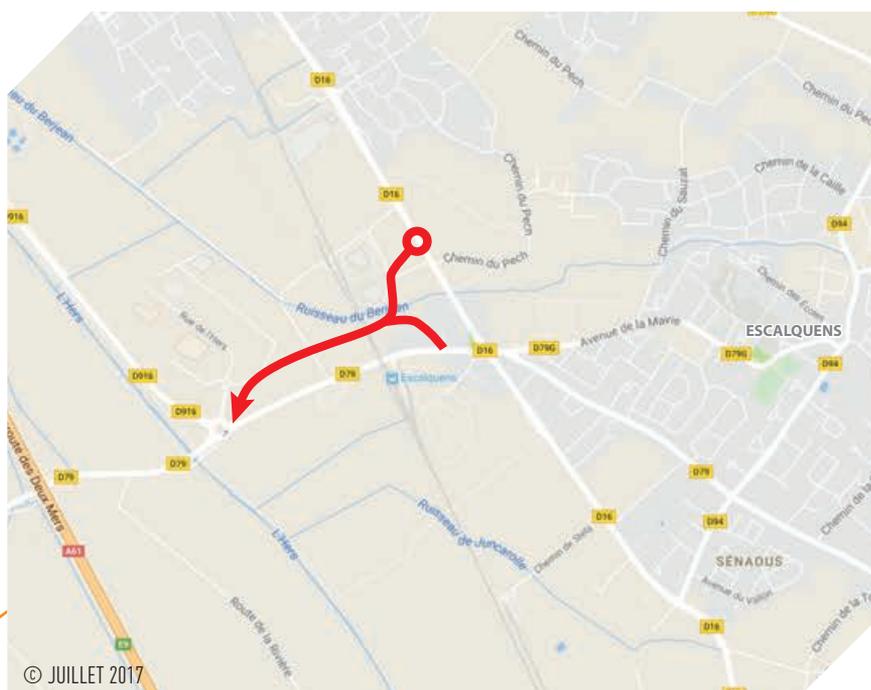
2021

En cours d'étude



COÛT

± 11 M€



# DÉVIATION DE BESSIÈRES

CANTON : VILLEMUR / COMMUNE : BESSIÈRES



## DESCRIPTIF DU PROJET

### Principe de l'aménagement retenu

Déviations du centre-ville par la RD 630. Le tracé choisi passe intégralement sur l'ancienne voie ferrée. Longueur de la voie nouvelle = 3,2 km ; les échanges sont assurés par 3 giratoires. Une trémie permet au projet de passer sous la RD32e (sans échange) ; un passage à gabarit réduit permet aux piétons/cycles de traverser le projet dans le prolongement d'une voie communale interrompue.

## ENJEUX DU PROJET

### Motivation Projet / Pertinence

- Traversée actuelle inadaptée au trafic poids lourds.

### Faisabilité / Contrainte

Des espèces protégées sont présentes sur les emprises et font l'objet de mesures de protection, compensation, évitement, formalisées dans un dossier soumis au CNPN (Commission Nationale de Protection de la Nature).

### Conditions de circulation

#### Niveau de trafic :

6 500 VL dont 8 % poids lourds en 2015 dans la traversée de Bessières. Ce trafic est en constante progression.

Trafic estimé sur déviation en 2020 :

4 400 véh/j dont 11 % poids lourds.

### Aspects de sécurisation

Accidentologie : 2 accidents corporels sur les 5 dernières années.

### Enjeux au niveau des territoires

Dernier tronçon RD 630 à aménager entre la RD 14 à Villemur et le Tarn. La RD 630 assure la liaison entre le Tarn et le Tarn-et-Garonne.



ÉCHÉANCE À JUILLET 2017

2023

Avancement : projet en cours d'étude  
Acquisitions achevées en 2018



COÛT

± 12 M€



# AMÉNAGEMENT DE LA RD 37 DÉVIATION DE SAINT-LYS

CANTON : PLAISANCE DU TOUCH /  
COMMUNES : FONTENILLES ET SAINT-LYS



## DESCRIPTIF DU PROJET

### Principe de l'aménagement retenu

Aménagement à 2 x 1 voie avec deux types d'aménagements :

- Section 4 : recalibrage de la RD 37 existante entre le giratoire du collège de Génibrat et le futur giratoire avec la future RD 37
- Sections 5 et 6 : création de deux giratoires (avec RD 632 et RD 12 existantes) et deux sections courantes entre les giratoires.
- Un ouvrage d'art sur Ayguebelle avec un passage inférieur pour la desserte agricole et la grande faune.
- Rétablissement de la piste cyclable au droit du giratoire avec la RD 632.

## ENJEUX DU PROJET

### Motivation Projet / Pertinence

L'aménagement consiste en une déviation de la commune de Saint-Lys, initialement prévu dans le cadre d'un itinéraire de transit à l'ouest de l'agglomération toulousaine. Présente aussi un intérêt pour les différentes communes, y compris Fonsorbes, qui visent un développement économique et urbain des zones limitrophes de l'infrastructure.

### Faisabilité / Contrainte

Prise en compte contraignante (technique et foncière) des nouvelles exigences réglementaires eau et environnementales après la Dossier d'Utilité Publique. Le dossier CNPN (Commission Nationale de Protection de la Nature) impose une maîtrise de foncier nécessaire à la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui allonge les délais de faisabilité et impose des négociations foncières avec les riverains hors emprise du projet. Réalisation du giratoire de la RD 632 en adéquation avec les exigences d'un itinéraire Route à Grande Circulation.

### Conditions de circulation

L'objectif reste de faciliter le transit routier départemental et interdépartemental et d'alléger les centres-villes du trafic pendulaire en lien avec l'attractivité de l'agglomération toulousaine et du transit poids lourds.

Estimation de trafic : Section 4 : 8 000 véh/j -  
Section 5 : 3 000 véh/j - Section 6 : 8 000 véh/j -  
5 % de poids lourds.  
Giratoire de la RD 632 : 11 000 véh/j.

### Aspects de sécurisation

Sécurisation des centres-villes et amélioration de la qualité du réseau routier avec un dimensionnement de l'infrastructure adapté au niveau croissant du trafic sur RD. Amélioration des itinéraires desservant un collège et un lycée.

### Enjeu au niveau des territoires

Récente implantation de la ZAC des portes du Gers sur Fonsorbes, du SDIS et souhait des communes de Fontenilles et Fonsorbes de développer des ZAC ou ZAE sur le territoire. Urbanisation croissante sur les trois communes.



ÉCHÉANCE À JUILLET 2017

2021

Travaux 2018-2021



COÛT

± 12 M€



# MISE AU GABARIT ENTRE LE VERNET ET LAGARDELLE-SUR-LÈZE

CANTON : PORTET ET AUTERIVE /  
COMMUNES : LE VERNET ET LAGARDELLE-SUR-LÈZE



## DESCRIPTIF DU PROJET

### Principe de l'aménagement retenu

Mise au gabarit entre le collège du Vernet et l'entrée de Lagardelle.  
Intègre des surlargeurs praticables pour la circulation des modes doux.  
Sur les zones périurbaines et en présence d'habitat, le projet intègre des trottoirs faisant l'objet d'une participation financière des communes.

## ENJEUX DU PROJET

### Motivation Projet / Pertinence

L'absence d'accotements sur la route actuelle a motivé la demande des deux mairies pour sécuriser la RD74 avec l'implantation du collège sur la commune du Vernet.

### Faisabilité / Contrainte

La réalisation d'une première partie de l'aménagement (Lagardelle) a été votée au BP 2017 pour 1,20 M€, sur les 3,20 M€ pour la totalité du projet.

### Conditions de circulation

Environ 3 000 véh/j sur l'itinéraire avec une progression régulière de 2,5 % par an.  
Détérioration des rives de la chaussée sur Lagardelle où la route est plus étroite.

### Aspects de sécurisation

Voirie étroite avec nombreux transports scolaires.

### Enjeux au niveau des territoires

Bien que cette voie soit de 3<sup>e</sup> catégorie, cet itinéraire constitue un accès vers la RD 820 aménagée à 2 x 2 voies jusqu'à Toulouse.



ÉCHÉANCE À JUILLET 2017

**2018**

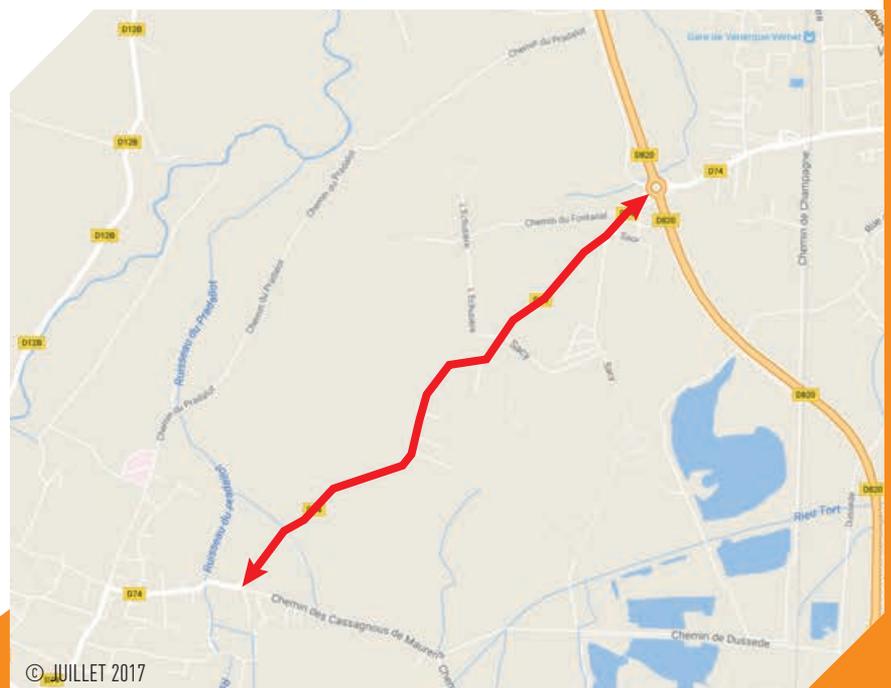
pour la 1<sup>ère</sup> phase



COÛT

**3,20 M€**

pour les 2 phases



© JUILLET 2017

# RD 916 – AMÉNAGEMENTS CARREFOUR RD 57 & GIRATOIRE MÉRIDIENNE

CANTON: CASTANET / COMMUNE: LABÈGE



## DESCRIPTIF DU PROJET

### Principe de l'aménagement retenu

#### Carrefour de la Méridienne

1. Amélioration du fonctionnement du giratoire par la mise à 2 voies des bretelles d'entrée et de sortie vers la RD 916 (été 2017)

#### Carrefour RD 916 / RD 57

2. Mise à deux voies de la RD 57 à l'entrée du giratoire en venant de Castanet (réalisée à l'été 2016)
3. Mise à deux voies de la RD 916 à l'entrée du giratoire en venant d'Escalquens
4. Réalisation d'un shunt du giratoire pour les mouvements Toulouse vers Castanet

## ENJEUX DU PROJET

### Motivation Projet / Pertinence

Améliorer la fluidité sur le giratoire de la Méridienne.  
Amélioration de la desserte de Castanet.

### Faisabilité / Contrainte

Déplacement de réseaux.  
Contrainte de sol compressible nécessitant un préchargement de 6 mois avant la réalisation de la structure routière.

### Conditions de circulation

Trafic très dense nécessitant un phasage de chantier adapté.



ÉCHÉANCE À JUILLET 2017

été 2018



COÛT

1 M€



# CONTOURNEMENT DE REVEL

CANTON : REVEL /

COMMUNES : REVEL ET SAINT-FELIX-LAURAGAIS



## DESCRIPTIF DU PROJET

### Principe de l'aménagement retenu

Voie nouvelle ; chaussée bidirectionnelle à 2 voies (non élargissable à 2 x 2) de 5 km  
Carrefours traités en giratoires

## ENJEUX DU PROJET

### Motivation Projet / Pertinence

Soulager la traversée de Revel d'un trafic important avec un fort taux de poids lourds.

### Faisabilité / Contrainte

Plusieurs variantes de tracé sont possibles qui devront faire l'objet d'une large concertation.  
Très fortes contraintes environnementales quel que soit le tracé retenu.  
Dossier d'Utilité Publique nécessaire avec étude d'impact.

### Conditions de circulation

Niveau de trafic :  
Environ 12 000 véh/j aux entrées sud et nord de Revel (RD 622) avec près de 10 % de poids lourds.  
Trafic stable depuis 2012, voire en légère baisse.  
Trafic attendu sur la déviation : 6 000 à 7 000 véh/j selon section avec 9 % de poids lourds.

### Aspects de sécurisation

Accidentologie : nombreux accidents matériels et corporels légers.  
Forts enjeux de sécurisation de la traversée du centre bourg.

### Enjeux au niveau des territoires

La RD 622 constitue un axe structurant du territoire permettant d'assurer la liaison entre le sud du Tarn, la future liaison autoroutière Toulouse / Castres et l'autoroute Toulouse / Narbonne.  
Fort taux de poids lourds.



ÉCHÉANCE À JUILLET 2017

**2025**

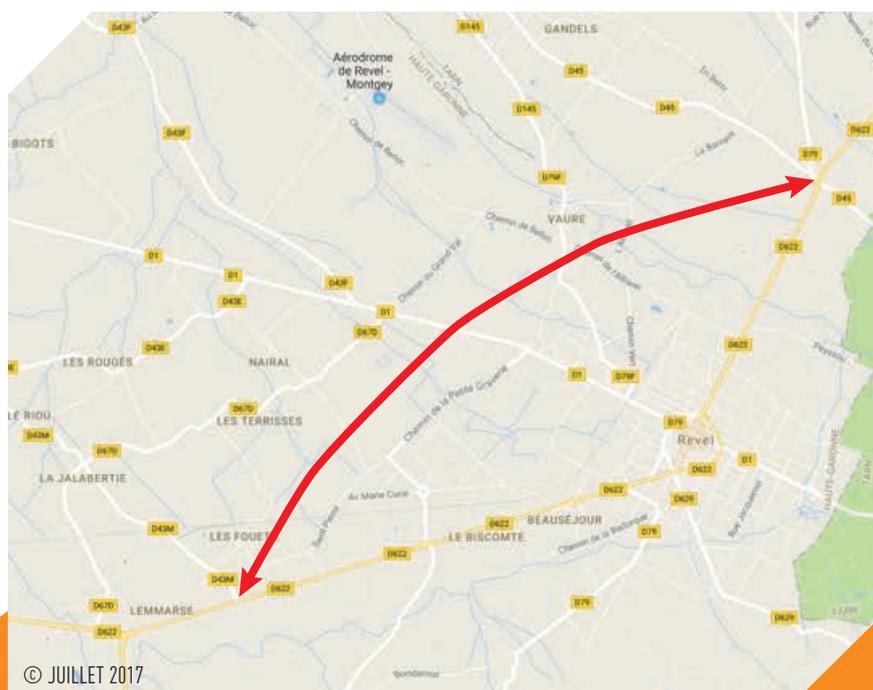
En cours : évaluation des variantes de tracé



COÛT

**± 20 M€**

Selon tracé choisi



# AMÉNAGEMENT DE LA RD 117 DÉVIATION DE MANE

CANTON : BAGNÈRES DE LUCHON / COMMUNE : MANE



## DESCRIPTIF DU PROJET

### Principe de l'aménagement retenu

Le projet consiste en la déviation du centre-ville de Mane par un tracé à 2 x 1 voie en empruntant en partie le tracé de l'emprise de l'ancienne voie ferrée

## ENJEUX DU PROJET

### Motivation Projet / Pertinence

La RD 117 relie l'A64 à Saint-Girons en Ariège.

En Haute-Garonne, elle traverse successivement les communes de Montsaunès, Salies du Salat, Mane, His et Castagnède, classée « route à grande circulation » avec 6 500 véh/j.

Sur cet axe, la traversée d'agglomération la plus pénalisante en termes de fluidité du trafic est celle de Mane, d'où la décision de réaliser la déviation de Mane dans les meilleurs délais.

Le trafic qui stagne depuis 10 ans a conduit à ne lancer qu'un aménagement à 2 x 1 voie avec des carrefours non dénivelés.

### Faisabilité / Contrainte

Projet soumis à autorisation environnementale et à un Dossier d'Utilité Publique. De plus, des acquisitions foncières sont nécessaires pour la réalisation du projet. Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne dispose de la maîtrise foncière de la totalité de la plateforme de l'ancienne voie ferrée, mais pour 1/3 du tracé de la déviation, des acquisitions foncières sont à réaliser pour compléter cette emprise.

La voie ferrée joue aujourd'hui un rôle de digue naturelle partielle contre les inondations du Salat.

Le tracé proposé pour la déviation de Mane utilise cette plateforme et prend un principe d'aménagement qui n'impacte pas la zone inondable.

Ce tracé est a priori compatible avec les contraintes environnementales et techniques liées au site.

### Conditions de circulation

Cette déviation vise à améliorer l'itinéraire A64-St-Girons en aménageant un tracé à 2 x 1 voie avec des carrefours plans dans la logique des déviations réalisées en Ariège avec l'amélioration de la sécurité dans la traversée de Mane.

### Niveau de trafic :

6 500 véh/j dont 10 % poids lourds. Stable depuis plus de dix ans.

### Aspects de sécurisation

Sécurisation du centre-ville de Mane.  
Accidentologie : 1 accident mortel en 2012 à Montsaunès + 1 accident 3 blessés à Mane.

### Enjeux au niveau des territoires

Cohérence de l'itinéraire entre l'A64 et la limite avec le département de l'Ariège et les aménagements déjà réalisés sur le Département, et faisant partie du programme d'amélioration de la RD 117.



ÉCHÉANCE À JUILLET 2017

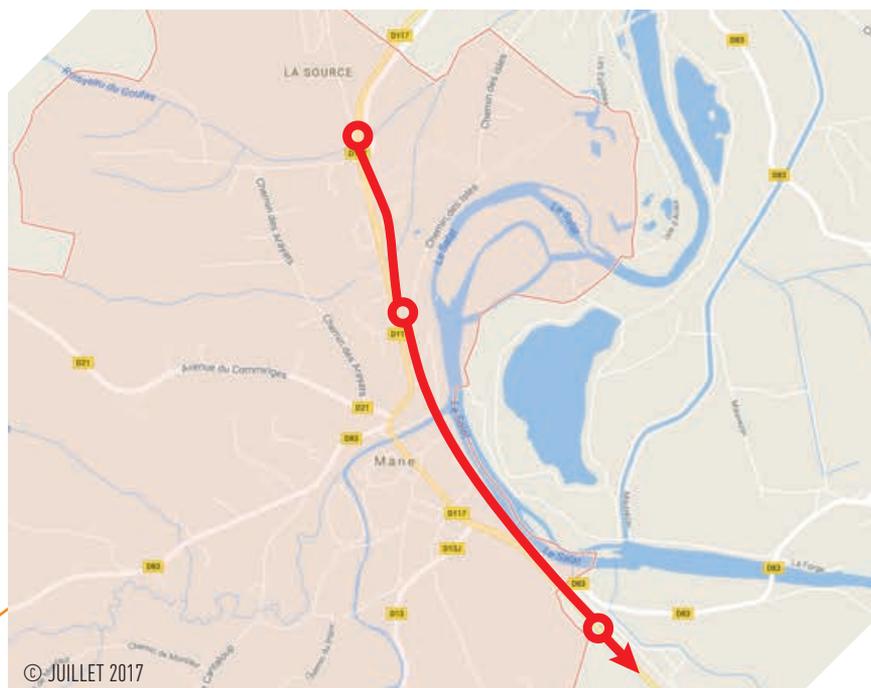
2021

Avancement : projet en cours d'étude



COÛT

± 7 M€



© JUILLET 2017

# PROLONGEMENT DE LA RD 916 JUSQU'À BELBERAUD

CANTON : ESCALQUENS /  
COMMUNES : BELBERAUD ET ESCALQUENS



## DESCRIPTIF DU PROJET

### Principe de l'aménagement retenu

Cet aménagement aura son origine au giratoire existant au carrefour RD 916 – RD 79 et, après avoir franchi la voie ferrée Toulouse – Narbonne, pourrait se raccorder à la RD 16 par le tronçon de la RD 94 déjà recalibré jusqu'au giratoire avec la RD 16.

## ENJEUX DU PROJET

### Motivation Projet / Pertinence

Le prolongement de la RD 916 jusqu'à la RD 94 permettrait d'améliorer la desserte des zones d'activité de ce secteur et de dévier une part du trafic traversant Escalquens par la RD 16.

### Faisabilité / Contrainte

Principale contrainte connue à ce jour : tracé en zone inondable (Hers).

Enjeux environnementaux.

Franchissement voie ferrée.

Les études en cours permettront de préciser l'ensemble des contraintes.

### Conditions de circulation

Une étude de trafic est en cours afin d'apprécier l'incidence de ce projet sur le réseau existant (principalement sur la RD 16 et la RD 916).

### Enjeux au niveau des territoires

Le développement du secteur sud-est de l'agglomération toulousaine entraîne une demande croissante en déplacements.



ÉCHÉANCE À JUILLET 2017

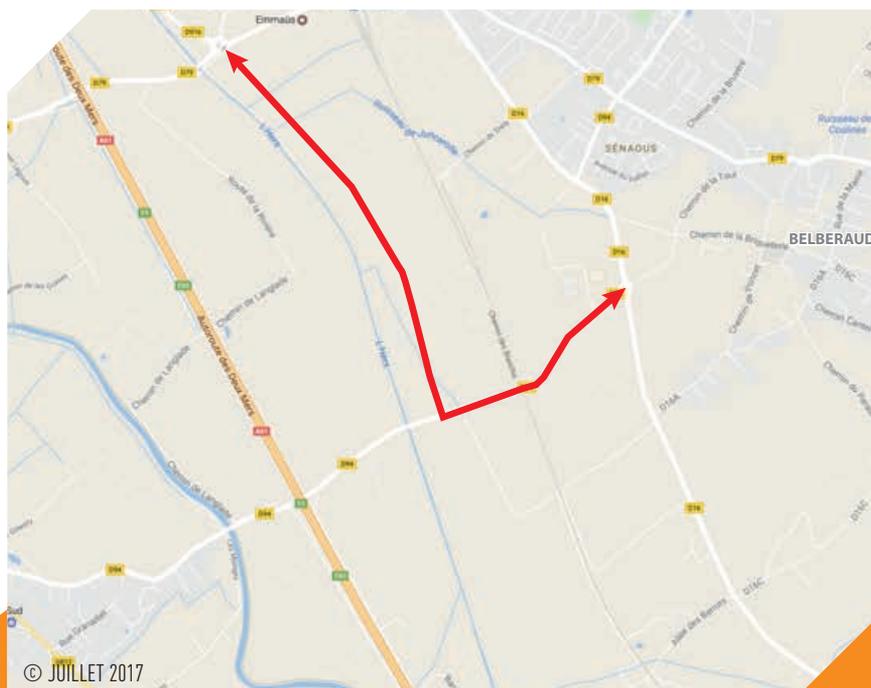
2025

En cours d'étude



COÛT

± 15 M€



Mise en pages studio graphique ogham - Impression Conseil départemental  
Photos : Conseil départemental de la Haute-Garonne  
Juillet 2017



**CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA HAUTE-GARONNE**  
**DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES INFRASTRUCTURES**  
1 BD DE LA MARQUETTE  
31090 TOULOUSE CEDEX 09  
T. 05 34 33 49 01