

AVEC LE CONSEIL GÉNÉRAL

des routes
utiles

Direction de la Voirie
et des Infrastructures

Schéma Directeur Routier

Entretien, Exploitation et Gestion

2014 – 2024



haute-garonne.fr

Editorial

Dès les premières années de mise en place de la décentralisation, le Conseil Général adoptait un Schéma Directeur Routier Départemental en vue de réaliser les dessertes nécessaires à l'aménagement du territoire haut-garonnais et pour faciliter et sécuriser la mobilité des personnes et des biens sur l'ensemble du réseau départemental.

Grâce à ce schéma, le Conseil Général a pu calibrer, renforcer les itinéraires existants et construire de nouvelles infrastructures routières qui permettent à la Haute-Garonne de disposer aujourd'hui d'un patrimoine routier homogène qui à la fois concourt aux échanges de proximité et favorise le désenclavement des principaux bassins de vie.

Depuis plus de vingt ans, de nombreux événements ont amplement modifié la consistance de notre réseau. Le transfert des routes nationales dans le domaine départemental, l'étalement de nombreuses zones urbanisées le long de ces axes, le très fort développement de l'agglomération toulousaine et du phénomène de périurbanisation, la réalisation de nouvelles voies induisant des reports de trafic apparaissent ainsi comme autant de facteurs que le Conseil Général doit plus que jamais intégrer dans l'approche réaliste qui a toujours été la sienne.

Engagée par délibération du 21 avril 2011, la démarche entreprise d'actualisation du schéma directeur routier départemental initial doit assurément continuer de donner au Conseil Général les moyens d'une politique routière responsable et conforme aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux des 10 années à venir.

La modernisation et les prévisions de développement de notre territoire, les nouvelles attentes de ses habitants mobilisent toute notre capacité de réflexion et d'action au service d'objectifs clairement identifiés notamment dans une perspective de mobilité durable.

Car si la route constitue la principale infrastructure assurant la circulation des biens et des personnes, d'autres modes de déplacements (transports en commun, piétons, cyclistes) révèlent, eux aussi, leur caractère indispensable pour assurer un aménagement plus diversifié et durable du territoire.

Ce nouveau schéma traduit précisément la volonté du Conseil Général de disposer d'un outil de référence pour maîtriser les nouveaux usages de la route et répondre aux attentes toujours croissantes des usagers, pour organiser la desserte économique du territoire, pour veiller aux équilibres des territoires, pour maintenir la solidarité départementale.

Développer un réseau routier moderne et durable dans sa conception, sa réalisation et son entretien pour être au plus près des territoires et encore plus solidaire des habitants : voilà nos objectifs et nos engagements pour les dix années à venir !

Pierre Izard

Président du Conseil Général
de la Haute-Garonne

Sommaire

I.ÉTAT DES LIEUX	7
A Le schéma directeur du réseau routier départemental 1990	8
1. Son contenu et ses principes	8
2. Ses avancées.....	10
B Un nouveau schéma structurant pour la Haute-Garonne	13
1. La réactualisation du schéma directeur de 1990 : une nécessité	13
2. Le nouveau schéma directeur : un référentiel à partager.....	13
II.ENJEUX ET OBJECTIFS	15
A De nouvelles réalités	16
1. Le développement du territoire.....	16
2. Un territoire complexe à desservir.....	17
3. Un trafic routier en forte croissance sur l'ensemble du département	18
5. L'évolution des pratiques, nouveaux usages, préoccupations émergentes	23
6. Le développement durable et contexte réglementaire pour les routes.....	24
7. Les nouveaux enjeux	26
B Les objectifs du schéma directeur	27
1. Contribuer à l'aménagement et à la desserte des territoires	27
2. Améliorer la vie sociale et économique et répondre à la demande de déplacement	27
3. Préserver une qualité de vie et l'environnement	28
4. Prendre en compte les spécificités de Toulouse Métropole	28
III.PRINCIPES DIRECTEURS	29
A La hiérarchisation du réseau routier départemental	30
1. Les principes de la hiérarchisation.....	30
2. La hiérarchisation	31
3. La hiérarchisation de Toulouse Métropole ..	32
B Vers un management durable de la route	33
1. Préconisations générales.....	33
2. Préconisations spécifiques	38
C Gouvernance et mise en œuvre opérationnelle	45
IV.ANNEXES	47
A Lexique - abréviations	48
B Détail du réseau hiérarchisé	49
C Synthèse des itinéraires	61
D Plan général des actions	64

Action 1	65
Schémas et programmes de maintenance, d'entretien et d'exploitation du réseau routier	
Action 2	66
Guide de gestion de la voirie	
Action 3	67
Schémas d'itinéraires	
Action 4	69
Règles de conception durable	
Action 5	71
Gestion du Bruit	
Action 6	72
Suivi environnemental des infrastructures	
Action 7 :	73
Guide de l'assainissement routier	
Action 8	75
Gestion et entretien des Ouvrages d'Art	
Action 9	77
Connaissance du réseau, du patrimoine, des pratiques et des usages	
Action 10	79
Gestion des déchets routiers	
Contacts	81

I. État des lieux

1. Son contenu et ses principes

Approuvé en février 1990, le schéma directeur décline 6 200 km de routes départementales en réseau principal, et en réseau d'intérêt local. Ces deux types de réseau sont répertoriés en 3 catégories hiérarchisées en classes. Chaque classe correspondant à un type d'itinéraire caractérisé par des trafics et des objectifs d'aménagement du territoire départemental. Ainsi, le réseau routier départemental se compose de :

- Un réseau principal de 1^{re} catégorie :
 - classe A, pour les itinéraires structurants,
 - classe B, pour les itinéraires d'intérêt régional,
 - classe C, pour les itinéraires de désenclavement.
- Un réseau d'intérêt local :
 - classe D de 2^e catégorie, pour les liaisons inter cantonales,
 - classe E de 3^e catégorie, pour les liaisons intercommunales.

La démarche consistait à instaurer une classification des routes départementales selon les enjeux économiques, les enjeux territoriaux et les objectifs d'aménagement de l'époque. Cette classification permettait d'identifier le réseau, d'en définir la vocation pour les liaisons et les trafics, et de fixer des objectifs techniques et administratifs pour la gestion et les niveaux de service.

Ce schéma prévoyait la construction de près de 100 km de routes départementales structurantes nouvelles et, en contrepartie, le déclassement soit dans le réseau d'intérêt local, soit dans la voirie communale, de 124 km des anciennes routes déviées par les itinéraires nouvellement créés.

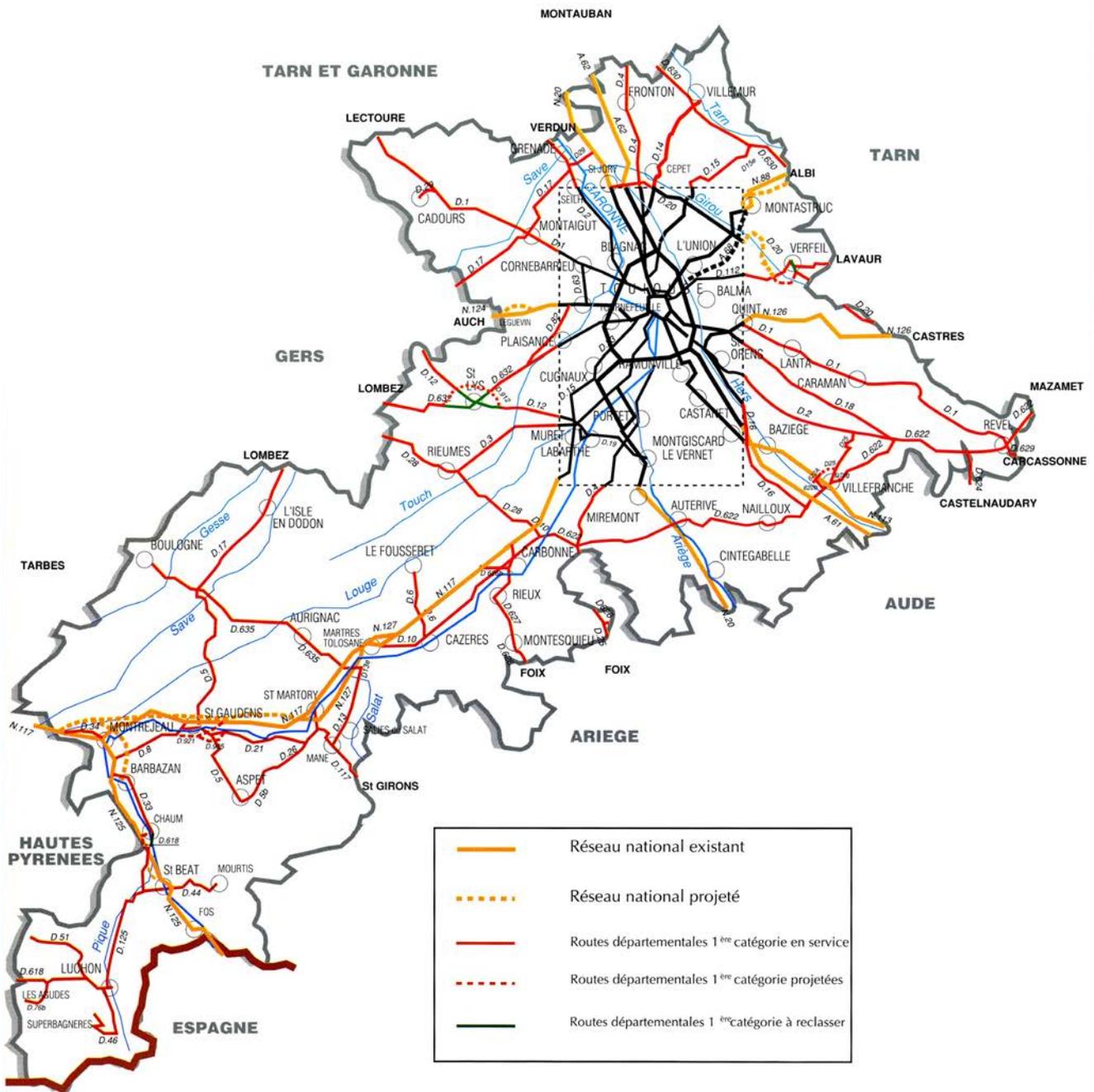
Le réseau principal devait faire l'objet d'une politique d'aménagement par itinéraire dans le cadre des plans quinquennaux, que venait compléter un entretien préventif. Le schéma définissait une gestion graduelle pour les routes départementales en fonction de leur classe.

Par exemple :

- seules les voies de classe A pouvaient être classées à grande circulation ;
- pour les accès, hors agglomération : accès interdit sur le réseau de classe A, accès réglementés sur le réseau de classe B et C ;
- pour l'entretien du :
 - réseau principal : renforcements coordonnés et entretien préventif ;
 - réseau d'intérêt local : réparation et renouvellement d'enduits ;
 - pour certains équipements: le réseau de classe A et B équipé de délinéateurs et de bornes d'appel d'urgence ;

Carte du réseau de 1^{er} catégorie

1990



2. Ses avancées

Au final, le schéma routier de 1990 a largement contribué à :

- une définition rationnelle des politiques de gestion, d'entretien et d'investissement ;
- une mise à niveau des réseaux de 1^{re} et 2^e catégories ;
- la préservation du réseau ;
- la sécurisation des itinéraires de 1^{re} et 2^e catégories.

Les moyens financiers mis en œuvre en application des principes du schéma directeur ont permis l'amélioration significative de l'ensemble du réseau notamment pour les itinéraires de 1^{re} catégorie.

Les principaux projets, prévus dans ce schéma ont été réalisés dans le cadre du programme d'investissement routier départemental et complétés par de nouveaux projets :

- Voie Lactée - RD 902
- Rocade arc en ciel – RD980
- Fil d'Ariane – RD901
- Déviation RD1 - Aéroconstellation
- Liaison A62 Eurocentre – RD945
- Aménagements RD120 - Oncopôle
- Aménagements RD 916
- RD957C Agrobiopôle
- Barreau de Montgiscard – RD24
- Déviation de Fontenilles – RD37
- Déviation de Miramont – RD905 (1^{re} tranche)
- Aménagements de la RD 125
- Déviation de Fronsac - RD 33
- Déviation de St Gaudens – RD921
- Déviation de Cazeaux de Larboust – RD76
- Port de Bales – RD51D
- Déviation de Buzet – RD630
- Déviation de Verfeil – RD20
- Aménagements RD 618

De façon globale, la longueur du réseau routier départemental a augmenté de 369 km : création de nouvelles infrastructures (61 km), routes nationales transférées (221 km), classement et déclassement de voies (87 km).

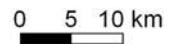
Réseau	1990		2012	
classe A - itinéraires structurants	127 km	2 %	343 km	5 %
classe B - itinéraires d'intérêt régional	119 km	2 %	158 km	2 %
classe C - itinéraires de désenclavement	775 km	12 %	778 km	12 %
classe D de 2 ^e catégorie - liaisons inter cantonales	1 600 km	28 %	1 466 km	22 %
classe E de 3 ^e catégorie - liaisons intercommunales	3 600 km	56 %	3 845 km	58 %
Total	6 221 km		6 590 km	
Part du réseau en agglomération (zone comprise entre les panneaux d'entrée et de sortie)			1 318 km	20 %

Principaux projets routiers réalisés depuis 1990



Légende

- Projets Réalisés par le Département
- RN transférées au Département
- RN
- Autoroute



Aujourd'hui, le département de la Haute-Garonne se place au 4^e rang des départements avec un réseau routier à gérer de 6 590 km dont 500 km situés en zone de montagne, et plus de 2 000 ouvrages d'art, 7 800 ponceaux et 105 km de murs de soutènement à entretenir. Par ailleurs, ce patrimoine routier est caractérisé par de nombreux alignements d'arbres, totalisant plus de 70 000 sujets à entretenir et préserver.

Profils	Longueur	Part sur réseau départemental
2 x 2 voies	33 km	1 %
Voies de largeur > 7 m	727 km	11 %
Voies de largeur > 6 m	1 016 km	15 %
Voies de largeur > 5 m	1 557 km	24 %
Voies de largeur < 5 m	3 257 km	50 %

Les actions de modernisation du réseau et les politiques d'entretien et de maintenance mises en œuvre (actions d'entretien préventif, équipements et actions de sécurisation) ont contribué aux progrès constatés en matière de sécurité et de bon état général du réseau. La définition de règles strictes de gestion du réseau (accessibilité, alignement) ont permis sa préservation.

Depuis 1990, les politiques d'investissement mises en œuvre ont ainsi permis un renouvellement quasi complet des couches de roulement du réseau :

- 90 % pour le réseau de 1^{re} catégorie, soit 1 151 km
- 86 % pour le réseau de 2^e catégorie, soit 1 379 km
- 84 % pour le réseau de 3^e catégorie, soit 3 243 km

La mise en œuvre d'actions de sécurisation, en complément de la politique en matière de sécurité routière menée par l'Etat, a permis de faire baisser très sensiblement l'accidentologie :

	1994	2000	2005	2011
Nombre d'accidents	781	677	436	266
Nombre de tués	120	87	69	41
Nombre de blessés hospitalisés	372	256	280	214
Nombre de blessés non hospitalisés	751	700	313	139

Source Bulletin d'analyse des accidents corporels (BACC) - ONISIR

Il ressort ainsi que l'infrastructure routière avec ses dépendances n'est que très marginalement mise en cause lors d'accidents de la circulation.

En matière de trafic, il est constaté une progression importante en particulier sur les axes structurants de l'agglomération Toulousaine :

B UN NOUVEAU SCHÉMA STRUCTURANT POUR LA HAUTE-GARONNE

Développement économique et démographique du département, désenclavement de certains secteurs, sécurité des usagers et des riverains : le réseau routier structure et équilibre le territoire.

1. La réactualisation du schéma directeur de 1990 : une nécessité

Depuis l'adoption du schéma directeur routier par le Conseil Général, de nombreux événements ont amplement modifié la structure et la consistance du réseau routier départemental, notamment :

- l'acte II de la décentralisation qui a transféré des routes nationales d'intérêt local dans le domaine routier départemental ;
- les nouveaux itinéraires structurants (boucllement du périphérique, autoroutes A 64 et A 68, RD 902 et rocade Arc-en-Ciel...), couplés aux nombreuses opérations de modernisation du réseau départemental, qui ont modifié les déplacements ;
- l'étalement de nombreuses zones urbanisées et d'activités le long de routes départementales, qui a perturbé la fonction première de transit du réseau routier ;
- le très fort développement de l'agglomération toulousaine et du phénomène de périurbanisation qui a profondément bouleversé la vocation de certaines routes départementales, assurant aujourd'hui bien plus qu'une fonction de stricte desserte locale ;
- l'augmentation importante des trafics et l'évolution des pratiques de déplacements notamment sur l'aire urbaine ;
- les orientations de l'Inter SCoT, des 4 SCoTs de l'agglomération Toulousaine et du Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;
- les orientations du nouveau Schéma Départemental des Transports Collectifs départementaux (SDTC).

Ainsi, au cours de ces 20 dernières années, le statut initial du réseau routier départemental défini dans le schéma directeur a très largement évolué. En effet, la route avait pour principale vocation d'assurer les déplacements automobiles, si possible avec des temps de transport de plus en plus réduits. Au cours du temps, d'autres modes de déplacement ont revendiqué le droit d'usage de l'infrastructure routière. Les riverains des routes ont manifesté leur droit à la quiétude. Les objectifs de confort et de vitesse se sont confrontés aux exigences de sécurité, notamment dans les traversées d'agglomérations. Le développement urbain a généré de nouvelles contraintes spatiales réductrices des capacités de transit. Les projets d'aménagement routier se heurtent à l'opinion publique soucieuse de protéger l'environnement. Le statut des routes départementales doit nécessairement être redéfini dans un nouveau document de référence.

2. Le nouveau schéma directeur : un référentiel à partager

Alors que le premier schéma était essentiellement orienté vers le développement et l'amélioration du réseau routier départemental, dans un environnement principalement technique, le présent schéma doit s'attacher, pour l'ensemble du département, à fixer un cap, des orientations et des principes de façon à conforter et protéger les investissements routiers réalisés, dans un environnement élargi aux contraintes économiques, aux demandes sociétales et aux exigences de développement durable.

A cet effet, le nouveau schéma cadre la stratégie générale de la politique routière départementale, accompagnée d'une politique de gestion, d'exploitation et de maintenance du patrimoine routier.

Il définit pour les **dix prochaines années** les axes de la politique départementale des déplacements routiers et les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs.

Le schéma directeur de la voirie départementale :

- définit les grands principes de la politique routière départementale ;
- précise les orientations stratégiques pour la mise en œuvre de cette politique ;
- hiérarchise le réseau routier : lisibilité du maillage, déclinaison des orientations, identification d'itinéraires ;

- arrête les principes d'organisation du réseau routier arrivé à « maturité » : adéquation des moyens et des objectifs poursuivis ;
- identifie les priorités sur lesquelles le Conseil Général entend concentrer ses actions :
 - sécuriser le réseau,
 - prendre en compte les enjeux de développement et d'aménagement durable,
 - répondre aux besoins de solidarité et de structuration équilibrée des territoires,
 - afficher les politiques d'investissement, de maintenance, d'entretien et de gestion du réseau routier.
- renforce le statut de la route départementale dans sa fonction de desserte des territoires,
- décline un premier plan d'actions avec ses modalités de mise en œuvre et de gouvernance.

Le nouveau schéma directeur doit prendre en compte la nécessité de répondre aux besoins croissants de déplacements routiers (augmentation de population, développement économique, attractivité Toulousaine), tout en acceptant que les pratiques de ces déplacements soient davantage en cohérence avec l'urbanisme et les autres modes de transport, dans une logique de développement durable.

La collectivité devant concevoir, construire, aménager et entretenir ses infrastructures routières, le schéma directeur doit fournir un cadre d'intervention en proposant des solutions concrètes, innovantes, économiquement acceptables, soucieuses de préserver les ressources naturelles et la biodiversité, contribuant aux objectifs de développement durable et de lutte contre le changement climatique.



II. Enjeux et objectifs

Évolution socio-économique, augmentation et diversification des déplacements, nouvelles contraintes environnementales, volonté de valorisation du patrimoine culturel, historique et naturel... Le nouveau Schéma Routier doit prendre en compte les importantes mutations que connaît notre département.

1. Le développement du territoire

Le développement urbain génère un accroissement des besoins de déplacements et renforce la pression sur les réseaux structurants de l'agglomération ainsi que sur ses principaux accès.

À elle seule, l'extension progressive de l'agglomération Toulousaine entraîne un besoin croissant en infrastructures et services afin de relier les pôles périurbains et de permettre un développement au cœur de la ville.

Afin de répondre à cette nouvelle problématique les 4 SCoTs territoriaux déclinent ainsi leurs enjeux selon cinq axes :

- Axe 1 : Organiser un développement équilibré à l'horizon 2030
- Axe 2 : Préserver et valoriser le territoire pour les générations futures
- Axe 3 : Conforter l'autonomie économique du territoire
- Axe 4 : Assurer une urbanisation durable pour tous
- Axe 5 : Promouvoir une mobilité pour tous, une accessibilité à tout

Concernant les enjeux liés à la voirie, deux grands principes émergent des SCoTs :

- La prise en compte des grands projets d'infrastructures à l'étude ;
- La poursuite de l'amélioration du maillage routier du territoire :
 - Aménager des liaisons routières primaires : les SCoTs identifient des liaisons routières permettant soit l'accès à l'agglomération toulousaine, soit des liaisons entre les pôles d'équilibre et les pôles extérieurs au territoire. Ces voies garantissent l'accessibilité à tous les bassins de vie et limitent les nuisances apportées par le trafic de transit. L'amélioration de la qualité de ces liaisons routières primaires (sécurité, temps de trajet) constitue une priorité pour le territoire.
 - Préserver la qualité de déplacement du réseau routier secondaire permettant la desserte de l'armature urbaine, économique et commerciale des territoires et complétant celle de l'agglomération toulousaine. Ces voies garantissent et complètent l'accessibilité des différents bassins de vie. Les SCoTs souhaitent le maintien de la qualité de ce réseau routier secondaire en limitant fortement l'urbanisation linéaire souvent génératrice d'allongement des temps de parcours et de sections accidentogènes par la mise en œuvre de coupures d'urbanisation, et en prenant en compte la circulation des poids lourds.
 - Garantir l'accessibilité de tout le territoire : les SCoTs identifient un réseau routier tertiaire permettant de garantir l'accessibilité de tout le territoire. Ce réseau routier est composé principalement de routes départementales qui ont pu être progressivement aménagées ces dernières années. Les SCoTs souhaitent que leur aménagement soit poursuivi afin d'achever le désenclavement de l'ensemble des communes de chaque bassin de vie. L'urbanisation linéaire le long de ces axes doit être mieux maîtrisée.
 - Les parkings relais pour le covoiturage et le développement de la politique cyclable constituent de nouveaux besoins.

Les Schémas de Cohérence Territoriale



2. Un territoire complexe à desservir

D'une superficie de 6 309 km², le département compte 1 243 641 habitants (données 2010) répartis sur 589 communes. Deux pôles urbains coexistent : au nord, Toulouse, 4^{ème} ville de France avec ses 441 800 habitants et la sous-préfecture de Saint-Gaudens au sud, avec moins de 12 000 habitants. La répartition de la population de la Haute-Garonne est très contrastée. Le nord du département regroupe plus de 80 % de la population. Il attire toujours plus de monde et la banlieue toulousaine croît de plus en plus, provoquant un habitat dispersé important. L'ensemble de l'aire urbaine de Toulouse regroupe 255 communes atteignant les limites du département au nord, à l'est et à l'ouest. Ce mouvement de périurbanisation s'observe aussi à Saint-Gaudens, le deuxième pôle urbain du département. Selon l'INSEE, la Haute-Garonne compterait 1 621 000 habitants en 2040.



©Racaché

Le département de Haute-Garonne s'étire le long de la vallée de la Garonne sur près de 160 kilomètres. C'est un département à la fois urbanisé et rural, aux paysages très divers, qui vont de la plaine toulousaine aux hautes montagnes pyrénéennes en passant par les collines du Lauragais à l'Est, les vallons du Volvestre au centre et les coteaux du Comminges qui forment le piémont pyrénéen. Les altitudes, variables de 100 m au nord à 3 222 m (Pic de Perdiguère) au sud divisent le département en 3 régions :



- Les plaines alluviales, collines et coteaux qui constituent 80 % du territoire et s'articulent autour des principaux cours d'eau : la Garonne et deux de ses affluents l'Ariège et le Tarn ;
- La bordure sous-pyrénéenne, zone d'avant-monts de faible altitude (800 m) qui couvre 9 % de la surface départementale ;
- Le massif pyrénéen représentant 11 % du territoire.

Bien que très urbanisée, la Haute-Garonne est un département présentant un intérêt d'un point de vue écologique de par la diversité de milieux et des espèces qu'il comporte. Celle-ci est présente surtout au sud, dans le massif pyrénéen. Ainsi, la quasi-totalité de cette zone de montagne a déjà été inventoriée dans le cadre des ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) et une grande partie a été intégrée au réseau européen Natura 2000.

Le tourisme est bien présent dans le département qui dispose de nombreux atouts :



- Parmi les 25 grands sites de la région Midi-Pyrénées, quatre sont en Haute Garonne : Toulouse, le Canal des Deux Mers, Saint Bertrand de Comminges et Luchon.
- De nombreuses offres d'activités de loisirs : navigation de plaisance sur le Canal du Midi, promenades en bateau sur la Garonne, cyclotourisme (voie verte du Canal du Midi), randonnée pédestre, baignade, sports d'eau vive, canyoning, ski et loisirs de montagne, thermalisme, thermo-ludisme.
- Un patrimoine gastronomique : vins AOC Fronton, ail violet de Cadours, agneau des Pyrénées.

3. Un trafic routier en forte croissance sur l'ensemble du département

Au cours des 15 dernières années, le trafic routier a augmenté de 4 % par an, soit presque 2 % au-delà de la croissance enregistrée au niveau national.

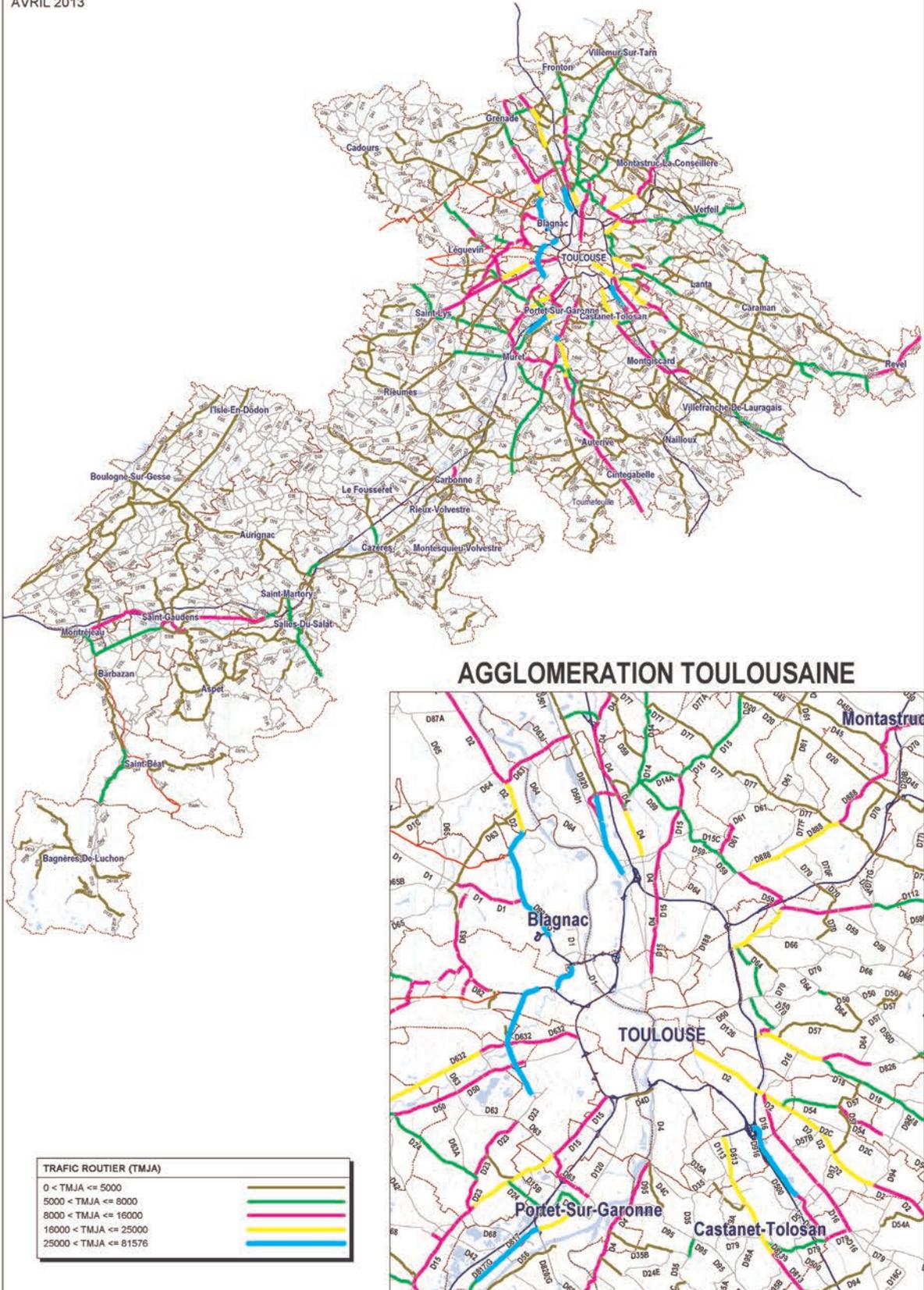
L'autre caractéristique du trafic routier en Haute-Garonne est sa concentration sur les axes desservant Toulouse et sa périphérie. Depuis 1990, les plus fortes hausses ont été enregistrées sur la périphérie dont plusieurs sections sont saturées.

On est passé de 2,91 déplacements par personne et par jour en 1991, à 3,91 en 2004 (chiffres issus de l'enquête ménage déplacement de 2004). Ces chiffres confirment une très large diversification de la nature et de l'objet des déplacements qui désormais ne sont plus limités aux déplacements domicile-travail ou liés à l'enseignement.

Trafic routier départemental

TRAFIC ROUTIER DEPARTEMENTAL

AVRIL 2013



4. La multiplicité des déplacements et des moyens de transport

Les liaisons ferroviaires nationales et régionales, les liaisons aériennes avec l'aéroport international de Toulouse Blagnac, tous ces moyens de communication, combinés à un réseau routier performant, constituent des atouts de premier ordre pour le département.

Le projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux - Toulouse est notamment structurant pour le territoire départemental et générera une augmentation et une évolution des flux sur les voiries principales à destination de Toulouse, mais également dans le nord du département, vers la future gare de Montauban. Les projets de développement des transports collectifs prévus, d'une part dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé par Tisséo à l'échelle de l'agglomération toulousaine, d'autre part dans le Schéma Départemental des Transports Collectifs (SDTC) approuvé par le Conseil Général en mars 2010 et modifié en janvier 2013, sont également des données structurantes pour l'élaboration du Schéma Directeur Routier.

Il en est ainsi par exemple des projets suivants :

- la construction de lignes de tramways et la réalisation de plateformes de bus en site propre, qui imposent une requalification des voiries départementales impactées et une redistribution des fonctionnalités routières sur les voiries à proximité ;
- le développement de lignes structurantes et de lignes express Hop ! prévu dans le SDTC et qui nécessite une interface forte avec la hiérarchisation des voiries fixée par le SDREEG, ainsi qu'un niveau d'aménagement et d'entretien de la route en adéquation avec le niveau de service offert aux usagers de ces lignes.

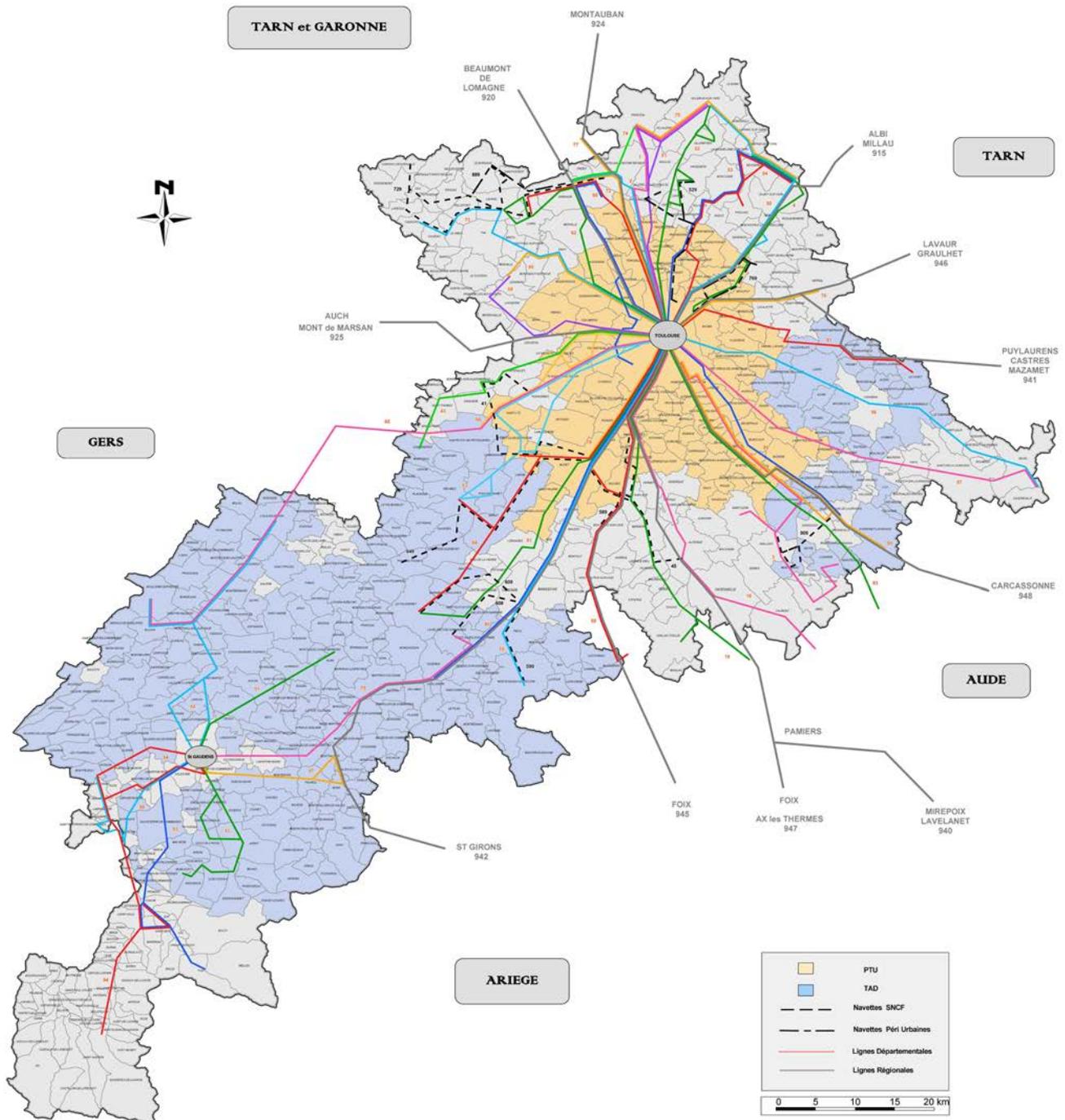


Les dispositions du Schéma Directeur d'Accessibilité des transports, approuvé par le Conseil Général en juin 2010, et particulièrement les points concernant l'aménagement et la mise en accessibilité des points d'arrêts, ont un impact sur les pratiques d'aménagement de la voirie. Une plaquette élaborée en 2011 et diffusée à l'ensemble des mairies et des techniciens en charge de l'aménagement rappelle les prescriptions techniques et les procédures correspondantes pour aménager des points d'arrêts de transports hors et en agglomération.

La mobilité dans les territoires périurbains ou ruraux est un enjeu pour le développement économique, l'accès à l'emploi, l'intégration sociale, l'accès aux services publics, aux soins ou aux études. La faiblesse des offres de transport aggrave les inégalités pour les plus vulnérables en restreignant leur accès aux services collectifs. Aux réalités territoriales correspondent des problèmes de mobilité spécifiques :

- De distances de déplacement élevées en raison de la dispersion de l'habitat et de l'éloignement des emplois et des services urbains ;
- D'organisation d'offres de transports collectifs performantes rendue difficile par la dispersion de l'habitat ;
- De population en majeure partie « captive » de l'automobile pour ses déplacements quotidiens.

Réseau Arc-en-Ciel - Mars 2013

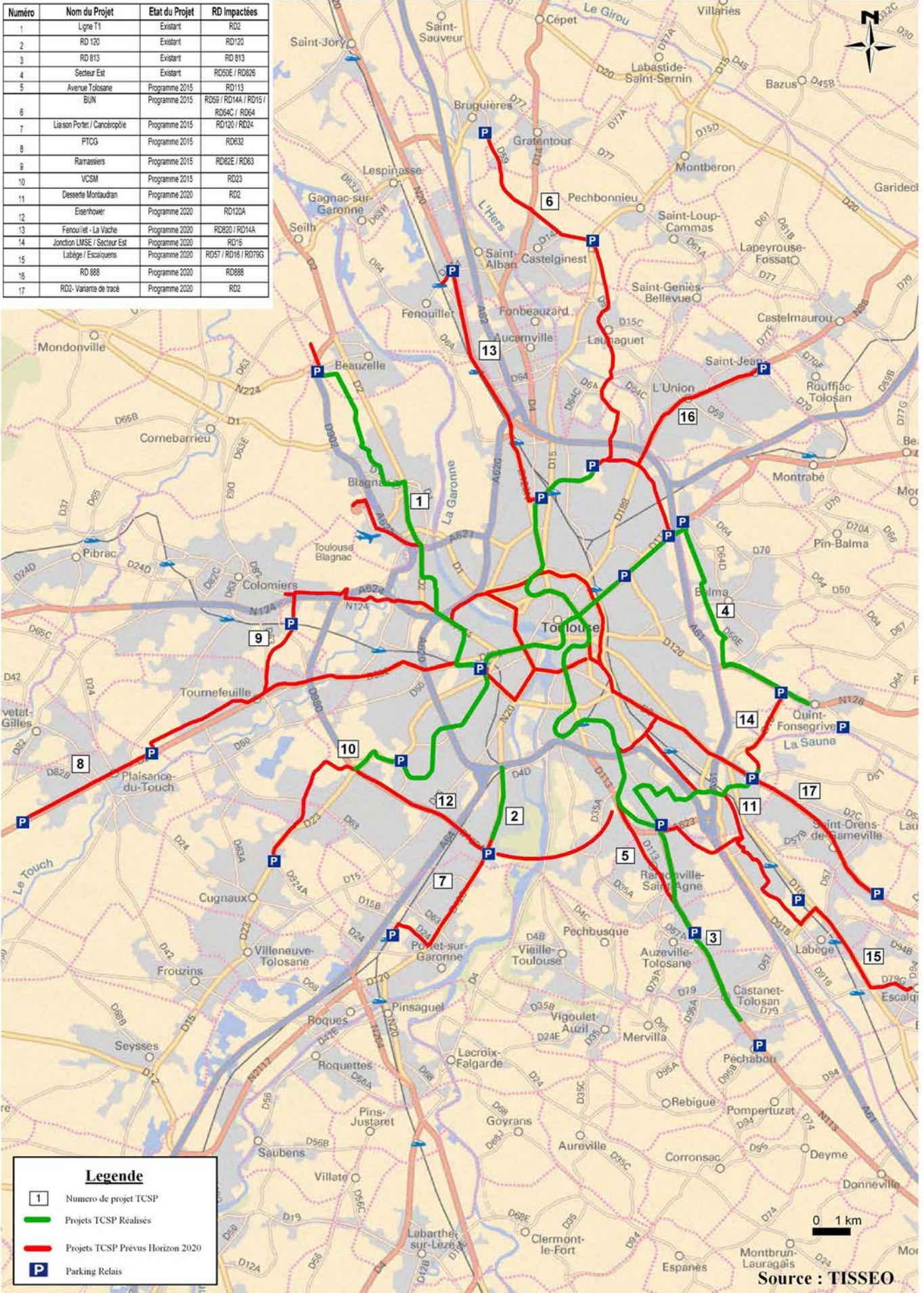


Les mobilités dans les territoires à faible densité présentent au quotidien des caractéristiques communes :

- Un habitat essentiellement dispersé, avec quelques concentrations dans des bourgs ;
- Des bassins d'emplois assez vastes, avec des distances domicile-travail importantes ;
- Une rareté ou faible niveau de services urbains pour la vie quotidienne (commerces, établissements scolaires, administrations, santé, etc.) ;
- Des trajets longs pour accéder aux services de niveau supérieur qui se concentrent dans les grandes agglomérations (hôpitaux, universités, administrations, etc.) ;
- Des transports collectifs peu développés ou distendus.

Principaux projets du PDU

Número	Nom du Projet	Etat du Projet	RD Impactées
1	Ligne T1	Existant	RD2
2	RD 120	Existant	RD/120
3	RD 813	Existant	RD 813
4	Secteur Est	Existant	RD50E / RD628
5	Avenue Tolosane	Programme 2015	RD113
	BUN	Programme 2015	RD59 / RD14A / RD15 / RD64C / RD64
6	Liaison Porter / Cancéropôle	Programme 2015	RD126 / RD24
7	PTCG	Programme 2015	RD632
8	Rarrassiers	Programme 2015	RD62E / RD63
9	VCSM	Programme 2015	RD23
10	Desserte Montaudran	Programme 2020	RD2
11	Eisenhower	Programme 2020	RD120A
12	Fenouillet - La Vache	Programme 2020	RD820 / RD14A
13	Jonction LMSE / Secteur Est	Programme 2020	RD15
14	Labège / Escalquens	Programme 2020	RD57 / RD16 / RD79G
15	RD 888	Programme 2020	RD888
16	RD2- Variante de tracé	Programme 2020	RD2



Alors que la part du transport collectif s'est accrue dans les principaux pôles urbains en même temps que la marche à pied et les deux-roues, l'usage de l'automobile individuelle reste omniprésent dans les territoires ruraux ou faiblement urbanisés. Le desserrement de l'activité en périphérie des grandes agglomérations et l'étalement de l'habitat en milieu périurbain, favorisés par la motorisation et l'extension des réseaux routiers rapides, ont créé ou renforcé la dépendance automobile.

La vie quotidienne dans ces territoires est intrinsèquement « captive » de l'automobile : posséder un véhicule est une nécessité vitale. Dans les zones rurales ou faiblement urbanisées (bassins de vie de densité moyenne inférieure à 50 habitants au km², qui abritent plus de 52 % de la population métropolitaine), 82 % des personnes âgées de plus de 6 ans se déplacent quotidiennement et font en moyenne 3,9 déplacements, chacun, représentant près de 18 minutes de transport pour une distance moyenne d'environ 12 km à vol d'oiseau (Données pour la France métropolitaine).

5. L'évolution des pratiques, nouveaux usages, préoccupations émergentes

Notre société en mutation accepte de plus en plus difficilement un développement mal maîtrisé. Cette prise de conscience affecte le cœur même des réflexions d'aménagement, notamment en ce qui concerne la préservation de notre environnement, de notre cadre de vie ou de nos ressources. Le réseau routier n'y échappe pas, son développement doit en conséquence être réalisé dans le respect de ces préoccupations.

Aujourd'hui le citoyen usager de la route a de nombreuses exigences liées à la route en matière de confort de circulation, de sécurité, de fiabilité des déplacements, de services ou d'informations, mais aussi des attentes bien plus globales : qualité de vie, environnement, santé, nouvelles technologies, qui conduisent à faire évoluer le rôle de la route, ses usages et sa perception.

Au cours de ces 20 dernières années, le département s'est sensiblement structuré en trois territoires très nuancés : l'urbain, le périurbain et le rural. Chacun de ces territoires influence différemment et fortement le statut et la fonction des routes qui les traversent.

Les enjeux socio-économiques et environnementaux mettent en évidence les faiblesses générées par la dépendance à l'automobile individuelle : pollution, émissions de gaz à effet de serre, dépendance au pétrole induisant une vulnérabilité croissante des ménages au coût des déplacements, congestion, bruit... autant d'écueils à la fois pour les individus et pour la collectivité.



6. Le développement durable et contexte réglementaire pour les routes

Le Grenelle de l'environnement prévoit de :

- mettre en œuvre une nouvelle gouvernance écologique :
 - développer des rapports sur les aspects sociaux et environnementaux, en plus des rapports financiers ;
 - renforcer la concertation avec le public en amont des projets publics et privés.
- maîtriser les risques, développer le traitement des déchets, et préserver la santé ;
- préserver la biodiversité ;
- réduire les consommations d'énergie et leur contenu en carbone ;
- organiser des transports plus respectueux de l'environnement tout en répondant aux besoins en mobilité.

Sur cette base législative différents concepts environnementaux ont été déclinés.



Trame Verte et Bleue (TVB)

Différents textes de loi successifs cadrent la démarche de trame verte et bleue (TVB) et de schéma régional de cohérence écologique (SRCE) :

- Loi Grenelle I (2009) qui instaure dans le droit français la création de la trame verte et bleue, avant 2012.
- Loi Grenelle II (2010) portant engagement national pour l'environnement, qui propose et précise cette TVB parmi un ensemble de mesures destinées à préserver la diversité du vivant.

Les 6 objectifs de la TVB sont :

- diminuer la fragmentation et la vulnérabilité des habitats naturels et habitats d'espèces et prendre en compte leur déplacement dans le contexte du changement climatique.
- identifier, préserver et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité dans les corridors écologiques.
- atteindre ou conserver le bon état écologique ou le bon potentiel des eaux de surface et des écosystèmes aquatiques.
- prendre en compte la biologie des espèces sauvages.
- faciliter les échanges génétiques nécessaires à la survie des espèces de la faune et de la flore sauvage.
- améliorer la qualité et la diversité des paysages.

Le SRCE Midi Pyrénées (déclinaison régionale de la TVB) est en cours de réalisation.



Les réformes des études d'impact et de l'enquête publique

Depuis le 1^{er} juin 2012, deux réformes importantes pour le droit de l'environnement sont entrées en vigueur : la réforme des études d'impact et la réforme de l'enquête publique. Elles rapprochent considérablement le champ de l'étude d'impact et le champ de l'enquête publique.

- Études d'impact mieux ciblées sur les enjeux environnementaux : création d'une procédure d'examen au cas par cas à l'issue de laquelle l'autorité environnementale prendra une décision motivée de soumettre le projet à une telle étude ou au contraire de l'en dispenser ;
 - insertion dans les décisions d'autorisation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets des projets sur l'environnement.
- Enquête publique doublée pour améliorer la participation du public et renforcer la sécurité juridique des décisions : enquête relevant du code de l'environnement et enquête relevant du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Stratégie nationale de la biodiversité – SNB (2011)

L'Etat publie ses engagements et invite les collectivités à adhérer à la SNB : restauration des continuités écologiques, intégration de la biodiversité dans les pratiques sectorielles.

Directive Cadre Eau (DCE)

La DCE a pour objectif principal d'atteindre un bon état de l'ensemble des eaux superficielles et souterraines. Elle organise la gestion de l'eau à l'échelle des grands bassins hydrographiques selon trois cycles de 6 ans (2010-2015, 2016-2021, 2022-2027) et demande l'élaboration de "plans de gestion" et de "programmes de mesures".

La DCE impose notamment :

- l'identification des eaux européennes et de leurs caractéristiques, par bassin et district hydrographiques ;
- l'adoption de « plans de gestion » et de « programmes de mesures » appropriés à chaque masse d'eau, le premier devant couvrir la période 2010-2015.

En France, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), document stratégique définissant les grandes orientations et objectifs de la gestion de l'eau, correspond au plan de gestion demandé par la DCE.

Le SDAGE Adour Garonne 2010-2015, en cours, renforce le lien entre l'eau et l'urbanisme. Plus particulièrement, concernant la gestion des eaux de ruissellement, le SDAGE demande de favoriser la mise en place de techniques alternatives qui permettent la rétention, la dépollution et l'infiltration des eaux.

7. Les nouveaux enjeux

L'infrastructure routière agit sur l'environnement, sur la vie sociale et sur la vie économique à toutes les phases de son cycle. Qu'il s'agisse de la programmation, de la conception, de la réalisation, voire même de la démolition d'une route, le maître d'ouvrage de cette infrastructure doit faire en sorte de minimiser l'impact environnemental, de garantir la contribution positive à la vie sociale et économique comme à l'aménagement de l'espace et à la qualité de vie. La Route Durable doit être en synergie avec le territoire qu'elle dessert, s'inscrire dans une action bénéfique aux habitants, à leurs activités et à leur cadre de vie.

En matière de conception, d'entretien et d'exploitation de la route, le concept de route durable est déjà bien présent en Haute Garonne : fauchage raisonné des accotements, convention d'engagement volontaire signée avec les entreprises de Travaux Publics, objectif « zéro-phyto », favoriser l'innovation technique, démarche expérimentale TRACC (Technique Routière Adaptée au Changement Climatique) dans le cadre du programme européen SudOE...

Ainsi, le Conseil Général s'organise pour :

- satisfaire aux besoins de déplacements de tous les usagers de la route selon un haut niveau de fiabilité et de sécurité, dans le respect des territoires traversés.
- permettre à tous les utilisateurs de la route de se déplacer de façon agréable et confortable.



A cet effet, la route durable doit s'inscrire dans une démarche globale de qualité en :

- privilégiant une politique de maintenance préventive à celle d'entretien curatif des routes ;
- développant la mise en œuvre de techniques de maintenance économiques, efficaces et différenciées selon les trafics et les moyens ;
- facilitant les tâches d'entretien en régie grâce à des principes de conception et d'aménagement adaptés aux contraintes d'exploitation du réseau ;
- organisant pour chaque étape de la vie d'une infrastructure routière la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre ;
- accompagnant l'expérimentation de techniques novatrices et respectueuses de l'environnement ;
- renforçant les contrôles qualité dans l'exécution des travaux réalisés par l'entreprise ou par la régie.

B LES OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR

Capital patrimonial structurant le territoire, le réseau routier départemental nécessite une exploitation, des traitements et des aménagements particuliers et adaptés.

Le schéma doit impulser une dynamique nouvelle à la politique routière départementale, en cadrant les orientations stratégiques, en fixant les principaux objectifs et en déclinant certaines actions ; le tout tendant à garantir la cohérence entre d'une part la structuration et l'exploitation du réseau de voirie, et d'autre part la demande de déplacements et l'expansion socio-économique de notre département.

1. Contribuer à l'aménagement et à la desserte des territoires

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none">• la cohérence entre l'aménagement du territoire et les déplacements• le développement équilibré et durable du département• l'autonomie des territoires	<ul style="list-style-type: none">• évoluer vers une nouvelle cohérence du réseau et conforter le maillage du territoire en complément du réseau national structurant• favoriser le développement des pôles structurants et secondaires• renforcer le rôle des déplacements automobiles en faveur d'un rééquilibrage des territoires

2. Améliorer la vie sociale et économique et répondre à la demande de déplacement

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none">• la mobilité des biens et des personnes• la route infrastructure majeure pour les déplacements et la mobilité	<ul style="list-style-type: none">• assurer la continuité et le maillage du réseau routier national• favoriser la desserte du territoire et des grands équipements (aéroport, grands pôles économiques et touristiques...) et la circulation des grands flux régionaux et nationaux• assurer le développement économique et social du département• permettre l'accès aux services et à la ville à tous• œuvrer pour élargir la voirie aux autres modes de déplacements en conciliant l'ensemble des usages et en s'inscrivant dans une véritable politique partagée de déplacements à l'échelle du département : automobiles, poids lourds, véhicules d'intervention, transports publics, cycles et piétons...

3. Préserver une qualité de vie et l'environnement

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none">• les conditions de circulation• la performance du réseau départemental• la route durable	<ul style="list-style-type: none">• assurer la viabilité du réseau• favoriser la vivabilité de la route• encourager la gestion durable et environnementale du réseau routier départemental• lutter contre les pollutions et les nuisances (bruit, qualité de l'air - GES, visuelle ...)• préserver les ressources naturelles (eau, sols, matériaux), la qualité de l'eau (assainissement) et la biodiversité• œuvrer pour la protection et la gestion de la diversité des espaces naturels et des espèces, la valorisation des paysages, des espaces naturels et agricoles

4. Prendre en compte les spécificités de Toulouse Métropole

Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none">• la complémentarité et la cohérence avec le réseau national et le réseau d'agglomération• l'organisation des échanges dans l'aire urbaine• la voirie partagée	<ul style="list-style-type: none">• garantir l'accès aux services et à la ville pour tous en améliorant l'accessibilité à l'agglomération et aux pôles d'échanges et d'emplois• faire converger les réflexions départementales et celles de nos partenaires (TMCU, Tisséo-SMTC)• définir les conditions de partage de la voirie pour les autres modes de déplacement

III. Principes directeurs

A LA HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

La vocation première du réseau routier départemental est d'assurer dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et de temps de transport, la circulation des VL et des PL et de desservir l'ensemble du territoire départemental en continuité et en cohérence avec le réseau routier national. Cette desserte et ce maillage constitue le statut du réseau routier départemental.

Dans ce cadre, la légitimité première du Conseil Général est de veiller à ce que cette fonction essentielle ne soit pas altérée. A cet effet, la collectivité doit renforcer le statut des routes départementales et notamment leur contribution au maillage territorial.

Ainsi, la hiérarchisation permet d'améliorer la lisibilité du réseau routier départemental existant et de mieux le caractériser. Elle constitue une méthode pour asseoir les bases nécessaires à la définition des objectifs de la politique routière départementale. Mais contrairement au précédent schéma, la hiérarchisation du réseau est une condition nécessaire mais pas suffisante pour décliner les différents niveaux de service, à l'instar de la viabilité hivernale ou de la maintenance préventive. Elle doit permettre d'appréhender la route dans son environnement, par rapport à sa vocation d'intérêt général, et si nécessaire d'arbitrer entre deux objectifs antinomiques ou le cas échéant de rendre acceptables les perturbations ou dégradations engendrées par l'application de certaines orientations. La hiérarchisation s'applique au réseau routier existant.

1. Les principes de la hiérarchisation

a. Les fonctions du réseau routier

Les routes départementales structurent le territoire, en contribuant entre autres au développement des échanges au niveau des bassins de vie, générant des bassins de mobilité. Les bassins de mobilité territorialisent les déplacements par la réduction des distances et le report aisé sur les modes alternatifs à la voiture. Dans ce contexte, la présente démarche cherche à développer et amplifier ces tendances, voire en initier de nouvelles.

En matière de polarité, la méthode retenue consiste à :

- retenir tous les chefs-lieux de canton du département quelque soit leur poids démographique et économique,
- pondérer ces chefs lieux de canton après analyse territoriale et selon deux niveaux, soit :
 - centralité sectorielle ou pôle d'équilibre
 - pôle de services de proximité ou polarité complémentaire,
- vérifier que l'ensemble des autres polarités telles qu'elles résultent des documents de planification est bien desservi en cohérence avec la hiérarchisation définie ci après.

b. Les usages et pratiques de déplacement

En matière d'usages plusieurs aspects sont à considérer :

- la nature des échanges : transit et échanges nationaux, régionaux ou départementaux, locaux
- le type d'usages :
 - circulation VL,
 - circulation des PL et des véhicules sanitaires et de secours,
 - partage modal et articulation entre la route et les autres modes (TC, modes actifs, organisation du covoiturage),
 - rabattements performants vers les pôles multimodaux.

En matière de pratiques de déplacement, il convient de retenir : l'habitat, les activités professionnelles et économiques, les services, les loisirs, le tourisme.

2. La hiérarchisation

La présente hiérarchisation consiste à classer toutes les routes constituant le réseau départemental dans l'une des catégories définies ci-après.

a. Le réseau structurant de 1^{re} catégorie 645 km (10 %)



- assure la continuité et le maillage du réseau routier et autoroutier national, et permet l'accès aux principaux pôles démographiques et économiques de la région et du département ;
- assure l'écoulement des grands flux et du trafic de transit, tout particulièrement la circulation PL, et la mise en relation des bassins de vie dans les meilleures conditions de temps et de sécurité ;

Pour répondre à ces deux principales fonctions le réseau :

- nécessite d'être préservé afin d'assurer un haut niveau de service : agrément et confort des déplacements, lisibilité de la route, conditions de circulation (temps de parcours, obstacles, limitations de vitesse), information ...
- nécessite une maîtrise de l'urbanisation et des itinéraires de substitution pour le partage modal ;
- nécessite une protection contre les aménagements ou mesures tendant à dégrader ces liaisons.

b. Le réseau de maillage de 2^e catégorie 1 070 km (16 %)

- assure le maillage équilibré du territoire et les liaisons entre les pôles importants. On distingue :
 - Le réseau primaire périurbain qui assure la desserte des zones d'habitation périphériques de l'agglomération.
 - Le réseau de « désenclavement des zones rurales », qui joue localement un rôle structurant dans la desserte des pôles secondaires du département.



Pour répondre à ces deux principales fonctions le réseau :

- permet les échanges intra-départementaux, le rabattement du trafic vers le réseau structurant et les pôles modaux. Il contribue au développement des territoires.
- doit être préservé afin d'assurer de bonnes conditions de circulation ainsi que l'accessibilité à la route pour tous les usagers et un bon niveau de service notamment pour la VH.
- vise des routes de gabarit confortable, qui supportent essentiellement les déplacements domicile travail et certains flux économiques en particulier liés au trafic PL à préserver.
- nécessite de limiter tout aménagement ou mesure tendant à perturber ces liaisons.

Les liaisons structurantes et ce maillage feront l'objet des schémas d'itinéraire voir Action 3.

c. Le réseau de desserte locale de 3^e catégorie 4 875 km (74 %)

- irrigue tout le territoire du département à partir des réseaux de 1^{re} et 2^e catégories et assure les dessertes de proximité.
- a pour vocation de relier des zones d'habitat diffus aux centres urbains plus importants.
- vise les routes de rase campagne empruntées principalement pour la desserte locale, desservant finement toutes les zones urbanisées du département.
- nécessite une adaptation des niveaux de services aux capacités d'exploitation.



3. La hiérarchisation de Toulouse Métropole 480 km (7,3%)

En milieu urbain, le PDU sur son périmètre définit un objectif de maîtrise de la circulation par une limitation de la vitesse de déplacement et une réduction des capacités routières. Cette orientation aura un impact important sur le rôle et les conditions de circulation du réseau routier départemental dans l'agglomération.

Dans ce cadre, il s'agit d'identifier les axes structurants sur lesquels l'écoulement des trafics de transit VL / PL et les échanges nationaux longues distances sont privilégiés et préservés. Cette préoccupation constitue un des enjeux majeurs de la démarche de hiérarchisation des routes en milieu urbain : il s'agit pour chacune des voies constitutives du réseau routier, de définir une ou plusieurs fonctions à assumer dans le processus de déplacement (VL, PL et transports exceptionnels, sites propres, modes actifs) et une hiérarchisation des usages (transit et liaisons nationales, liaisons structurantes à moyennes distances, échanges et dessertes locales), pour répondre ainsi à l'ensemble des besoins en déplacement.

Un équilibre doit être trouvé entre l'intérêt de conserver pour le réseau routier départemental des capacités suffisantes de trafic de transit VL et PL en cohérence avec nos itinéraires structurants et de maillage, et la capacité de substituer au trafic VL de desserte locale des modes alternatifs. C'est pourquoi, la hiérarchisation du réseau routier départemental retenue a été adaptée au périmètre de Toulouse Métropole selon les principes suivants :

- **Voie structurante urbaine (1^{re} catégorie)** permettant l'accès à l'agglomération et aux principales polarités en complément du réseau national. Ce réseau est constitué des principales pénétrantes de l'agglomération et permet le raccordement des polarités départementales au périphérique, au réseau majeur, aux grandes zones d'activités et aux pôles d'échanges multimodaux.
Par sa vocation, il exclut les aménagements qui diminueraient ses capacités et sa fluidité.
- **Boulevard multimodal (2^e catégorie)** permettant à la fois le partage modal et le trafic d'échange en complément du réseau structurant. Ce réseau comprend des voiries qui peuvent être le support de la multi-modalité, constituées de boulevards urbains ou de liaisons inter-quartiers.
- **Réseau de desserte locale (3^e catégorie)** en complément du maillage du réseau viaire de l'agglomération toulousaine.

B_VERS UN MANAGEMENT DURABLE DE LA ROUTE

En complément de la hiérarchisation, le présent schéma définit par thèmes et domaines d'intervention les éléments constitutifs de la politique routière départementale. Il prévoit une gestion graduelle d'un réseau existant parvenu à « maturité » en fonction des catégories afin d'en garantir une utilisation optimale, une rigueur accrue en termes de gestion administrative et une rationalisation des moyens.

Il s'agit de décliner les pratiques en matière de conception, d'aménagement, d'entretien, d'exploitation et de gestion pour :

- assurer la pérennité de la route et la conservation du patrimoine ;
- protéger le réseau et préserver la fiabilité des déplacements : maîtriser les distances et temps de parcours, limiter les dégradations des conditions de circulation ;
- protéger le réseau par une prise en compte des risques naturels (inondation, érosion, glissement de terrain, neige, verglas ...) ;
- prendre en compte les enjeux de sûreté routière (usagers, riverains, agents de voirie) : amélioration du réseau, prévention et sensibilisation ;
- garantir la qualité de la route et les services à l'utilisateur : agrément et confort des déplacements, lisibilité de la route, conditions de circulation, information ...
- encourager l'accessibilité de la route par la prise en considération de tous les usagers, sans en pénaliser une catégorie ;
- favoriser la qualité et le cadre de vie des habitants, par la valorisation des sites et des paysages ;
- limiter l'impact de la route sur l'environnement par : de nouvelles pratiques, l'amélioration de son insertion, la réduction de son impact environnemental.

Pour faciliter la lisibilité et la mise en œuvre de ce management routier, deux axes sont retenus :

- des préconisations générales par niveau d'intervention dont chaque objectif stratégique permet de définir les actions correspondantes. Chacune d'entre elles fera l'objet d'un programme de mise en œuvre précisant la planification envisagée, le service référent et le mode opératoire (services associés, moyens ...).
- des préconisations spécifiques par niveaux d'intervention, déclinées selon la hiérarchisation du réseau.

Les actions retenues doivent permettre d'initier la prise en compte de nouvelles thématiques ou problématiques dans le cadre de la mise en œuvre de la politique routière et aboutir à moyen terme au développement de nouvelles pratiques. Les enjeux concernant l'environnement sont particulièrement mis en avant. Il s'agit d'accompagner une évolution majeure en la matière, et de continuer à faire évoluer les pratiques et les mentalités.

Lorsque certaines de ces prescriptions sont antinomiques, le juste équilibre est recherché de façon à limiter et à rendre acceptables les perturbations engendrées par leurs mises en œuvre.

1. Préconisations générales

Le présent chapitre expose les objectifs stratégiques de la politique routière départementale, hors agglomération, qui se déclinent sous forme d'actions décrites en annexe.

a. Sûreté des déplacements

Ensemble des actions entreprises pour s'assurer de la protection contre les dangers ou les menaces liés à la route.

Objectifs :

- L'ensemble des prescriptions et des actions formulées dans le cadre du présent schéma directeur devront contribuer à améliorer les conditions de circulation de l'ensemble des usagers de la route et la sûreté des déplacements.

- La sécurité est présente tout au long des actions qui touchent le domaine routier : l'homogénéité des caractéristiques perçues sur un itinéraire qu'on soit sur une route importante ou sur une route secondaire devra être recherchée dans le cadre des schémas d'itinéraires, la réfection des revêtements afin d'avoir des profils en long acceptables et des rugosités évitant les phénomènes de glissance, la protection contre les risques naturels, la mise en place de dispositifs de retenue, la signalisation horizontale et verticale, l'entretien et le déneigement, l'information des usagers...
- La résorption des passages à niveau dangereux fait l'objet d'une action spécifique conjointe avec RFF.



b. Etudes préalables – conception

Le projet routier consiste à concevoir un espace au sein duquel se trouve l'infrastructure routière. Cette conception nécessite préalablement une analyse globale de l'environnement, formalisée dans un scénario d'aménagement. Ce scénario prend en compte les différentes maîtrises d'ouvrage et la coordination des différents projets.

Objectifs :

- Renforcer l'évaluation et la concertation (interne – externe) préalables à la définition de projets afin d'éclairer les arbitrages et définir une commande claire et un programme pertinent.
- Conforter la maîtrise d'ouvrage et la gestion de projet.
- Initier un suivi et une évaluation au cours de la vie de l'ouvrage dans une optique de démarche qualité.
- Mettre en œuvre une politique d'innovation afin notamment de limiter l'impact de la route sur l'environnement et vis-à-vis des riverains, et de prendre en compte l'ensemble des usages de la route (PL, TC, vélos).
- Optimiser les moyens disponibles en adéquation avec les crédits.
- Intégrer les problématiques d'entretien et d'exploitation.
- Limiter les nuisances de chantiers.

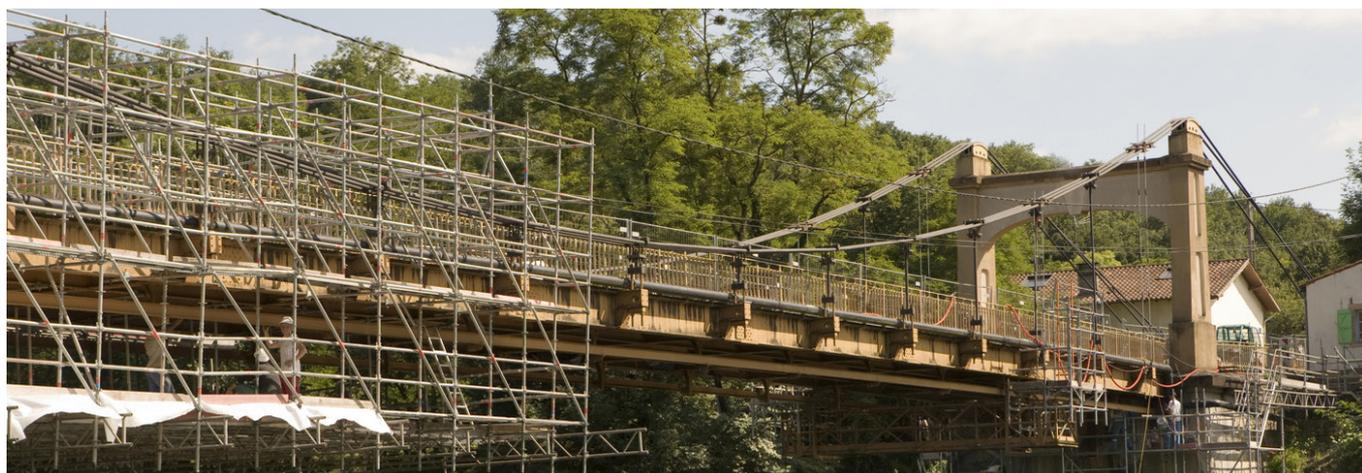


c. Maintenance

Ensemble des actions entreprises pour maintenir la qualité de la route et de ses équipements ou abords, afin d'assurer à l'utilisateur des conditions de sécurité, de confort et un niveau de services adapté à la catégorie de la voie. Ces actions portent sur les chaussées, les dépendances, les plantations, les équipements, la signalisation, les ouvrages d'art, l'assainissement.

Objectifs :

- Définir et décliner des scénarii et des stratégies selon les catégories et les domaines (chaussées, équipements, OA, dépendances).
- Arrêter les politiques à mettre en œuvre pour garantir la pérennité du réseau routier en fonction du niveau d'investissement possible, des objectifs définis et des enjeux particuliers (sécurité, usages, conditions de circulation, exploitation, environnement).

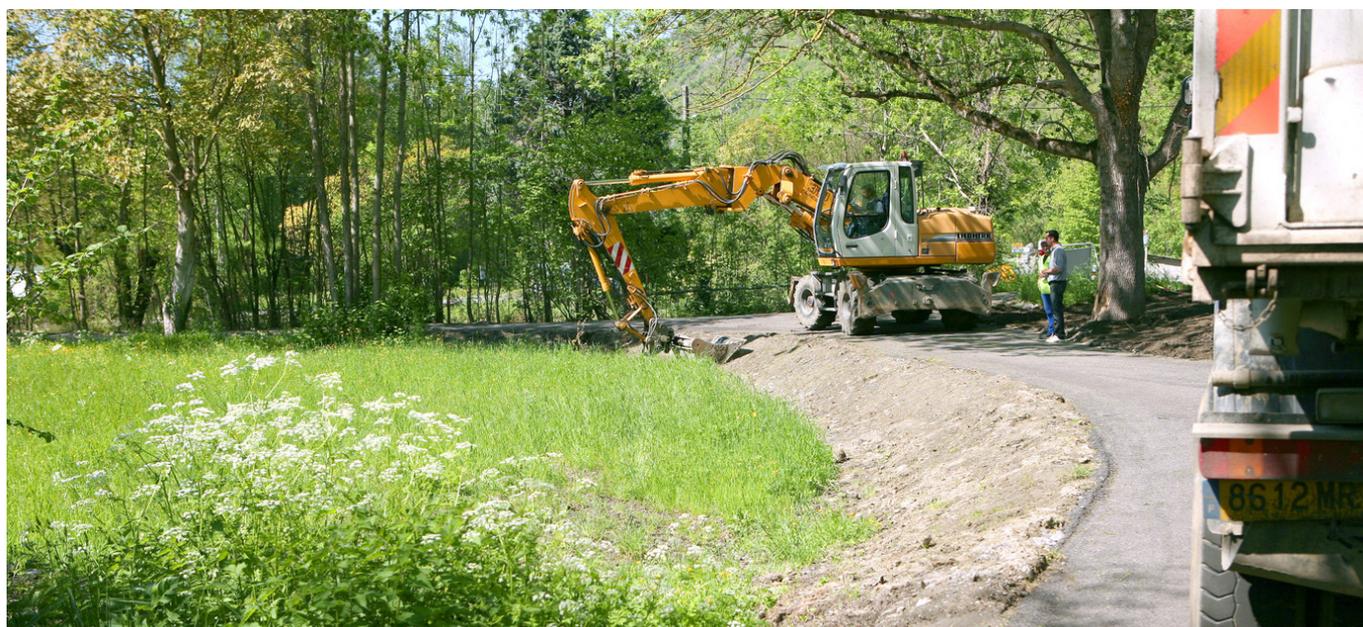


d. Entretien

Ensemble des actions entreprises pour assurer les opérations d'entretien courant de la route et de ses ouvrages annexes afin de permettre leur fonctionnement normal.

Objectifs :

- Garantir la qualité d'usage au quotidien.
- Définir et décliner des scénarii et des stratégies selon les catégories de voies et les domaines (chaussées, équipement, OA, dépendances).
- Favoriser les actions en régie.



e. Exploitation

Ensemble des actions entreprises pour veiller aux conditions de circulation et au bon fonctionnement de la route et de l'ensemble de ses équipements afin d'assurer à l'utilisateur les conditions de sécurité et de confort les plus proches de celles définies selon la catégorie de la voie.

Objectifs :

- Assurer la viabilité du réseau, garantir la qualité d'usage au quotidien et la lisibilité de la route.
- Permettre l'accessibilité à l'ensemble du territoire.
- Définir et décliner des scénarii et des stratégies selon les catégories de voies et les domaines (chaussées, équipement, OA, dépendances).
- Améliorer la connaissance du réseau et développer les remontées d'information (problèmes, événements ...).
- Améliorer la qualité du service.



f. Gestion

Ensemble de règles et de procédures pour veiller à la conservation du domaine public routier et à l'intégrité du statut des routes départementales.

Objectifs :

- Coordonner et rationaliser les actions de gestion du domaine public.
- Protéger la route afin de ne pas dégrader les conditions de circulation. Il s'agit de limiter et maîtriser l'impact de l'urbanisation et de protéger la route afin de ne pas pénaliser la circulation. Par rapport au précédent schéma directeur, l'évolution du contexte avec notamment la poussée très forte de l'urbanisation et l'augmentation importante des niveaux de trafic, imposent la mise en œuvre de contraintes fortes et volontaristes pour protéger et préserver le réseau.
- Améliorer la gestion de la domanialité.

g. Actions transversales

Ensemble des actions entreprises pour améliorer et développer la connaissance du réseau routier dans tous les domaines et partager ces données avec tous autres gestionnaires de réseau.

Objectif :

- Améliorer la connaissance du réseau, du patrimoine routier et des pratiques / usages.
- Développer les actions d'information, de concertation, d'accompagnement des usagers et des riverains : état du réseau, travaux, événements exceptionnels – gestion de crise, sensibilisation à la sécurité routière.
- Poursuivre les actions de formation et sensibilisation des agents, dans un objectif d'amélioration des conditions de travail (hygiène et sécurité).
- Accroître les échanges avec nos partenaires institutionnels et les gestionnaires de réseaux.

h. Actions sur le périmètre de Toulouse métropole

Ensemble des actions pour mesurer les enjeux du statut des routes départementales et en maîtriser les évolutions et les interactions de la métropole Toulousaine.

Objectifs :

- Evaluer et maîtriser l'impact des politiques mises en œuvre par les différents partenaires sur les conditions de circulation des routes départementales.
- Afficher les enjeux en matière de voirie départementale sur le périmètre de Toulouse Métropole.
- Identifier le réseau structurant et de maillage, envisager le déclassement des voies de desserte locale.



2. Préconisations spécifiques adaptées à chaque catégorie

Dans la mesure où les grands enjeux précédemment développés sont :

- assurer la pérennité de la route et la conservation du patrimoine ;
- protéger le réseau ;
- préserver la fiabilité des déplacements;
- prendre en compte les enjeux de sûreté routière;
- garantir la qualité et les services à l'utilisateur.

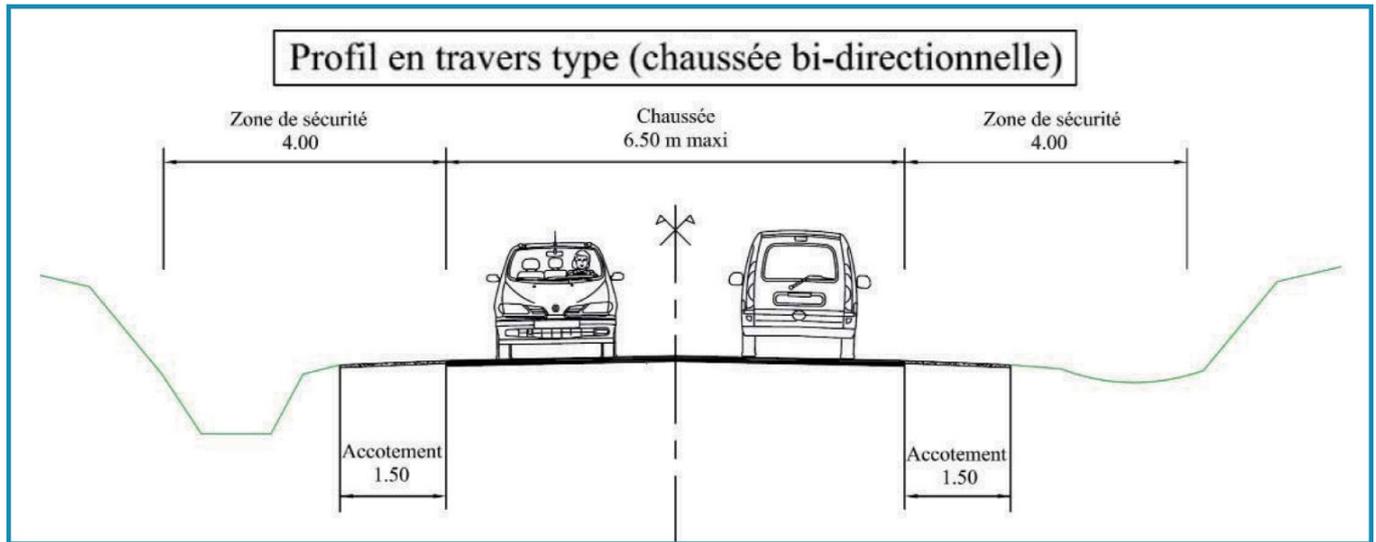
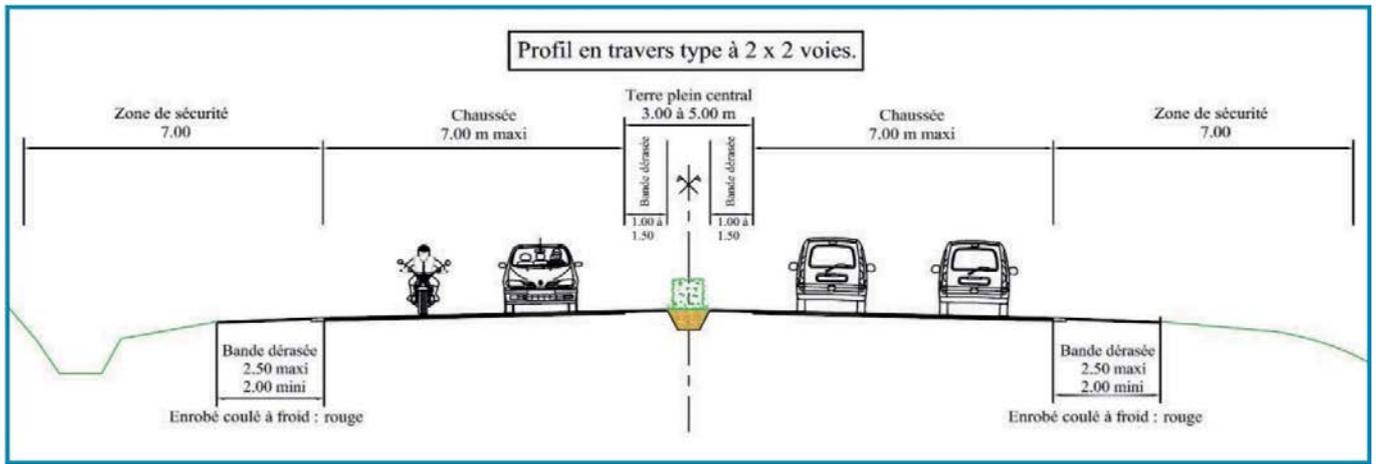
Il s'agit dans le présent chapitre de définir et décliner les objectifs du Conseil Général pour chacune des trois catégories de routes départementales, selon les problématiques d'aménagement, d'entretien, de gestion, d'exploitation. Pour autant, il ne s'agit pas de définir des niveaux d'interventions de façon systématique, mais plutôt d'établir un niveau de service moyen dont il faut s'approcher, et qui peut être adapté aux contraintes rencontrées (techniques, financières, naturelles ...) et aux réalités du terrain.

L'ensemble de ces prescriptions devront être prises en compte dans le plan d'actions. Par ailleurs, sur la base de ces orientations et prescriptions générales qui fixent le cadre des interventions des services de la voirie, il devra être procédé à l'actualisation des documents techniques correspondants : fiches techniques, règlement de voirie.

a. Modalités d'aménagement

Profils et aménagements types : Les prescriptions suivantes (à décliner dans le cadre des fiches techniques) concernent les projets neufs ou de modernisation du réseau départemental. Elles doivent par ailleurs être prises en compte dans le cadre de la réalisation des schémas d'itinéraire (action 3).

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie
<p>Ce réseau doit assurer dans de bonnes conditions l'écoulement des grands flux et du trafic de transit, tout particulièrement les PL. Il doit permettre la mise en relation des bassins de vie dans les meilleures conditions de temps et de sécurité. Il convient de protéger ce réseau afin d'assurer un haut niveau de service. Selon le contexte, la détermination des profils doit s'inspirer des prescriptions des documents techniques en vigueur (ARP, ICTAVRU, ICTAAL). Tout aménagement ou mesure tendant à perturber ce type de liaisons doit être interdit.</p>	<p>Ce réseau permet les échanges intra-départementaux, le rabattement du trafic vers le réseau structurant et les pôles modaux. Il contribue au développement et l'équilibre des territoires. Il convient à préserver ce réseau afin d'assurer des bonnes conditions de circulation. Ce sont plutôt des routes de gabarit confortable, qui supportent essentiellement les déplacements domicile-travail et certains flux économiques en particulier liés au trafic PL à préserver. Tout aménagement ou mesure tendant à perturber ces bonnes conditions de circulations doit être encadré et limité.</p>	<p>Ce réseau donne accès à toutes les communes du département à partir des réseaux de 1^{re} et 2^e catégories et assure les dessertes de proximité. Il a pour vocation à relier des zones d'habitat diffus aux centres urbains plus importants. Ce sont essentiellement des routes de rase campagne empruntées principalement pour la desserte locale. Ce réseau joue un rôle essentiel car il permet l'irrigation fine de toutes les zones urbanisées du département. Seul le trafic PL local doit être pris en compte.</p>



Aménagements cyclables et piétons : en complémentarité des travaux de la DADRE (SDIC) sur le règlement des participations du Conseil Général de la Haute-Garonne, les grands principes d'implantation et d'aménagement devront être définis de façon à garantir des conditions satisfaisantes de circulation des modes actifs. Il ne s'agit pas de se substituer aux communes mais de les accompagner dans la programmation et la réalisation de tels aménagements et s'inscrire ainsi dans une dynamique à même de favoriser la pratique des modes actifs.



1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie
Recherche d'itinéraires alternatifs ou aménagement hors chaussée	Dans l'emprise ou sur la chaussée selon des prescriptions à définir	A privilégier selon des règles à préciser

Aménagements de sites propres

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie
Les conditions de circulation et la capacité de la voie doivent être préservées. Des itinéraires de substitution sont à rechercher.	Le partage modal est possible dans la mesure où la capacité de la voie est préservée. Les conditions de circulations peuvent être modifiées (vitesse, largeur de voies, ...)	Tous les aménagements sont possibles. Les voies impactées ont vocation à être déclassées.

b. Modalités de maintenance

En matière de maintenance, l'objectif est de favoriser des interventions à titre préventif afin de limiter les opérations d'entretien curatif. Il s'agit de garantir la pérennité des infrastructures et d'intervenir avec les techniques adaptées au niveau de trafic et à l'environnement de la chaussée.



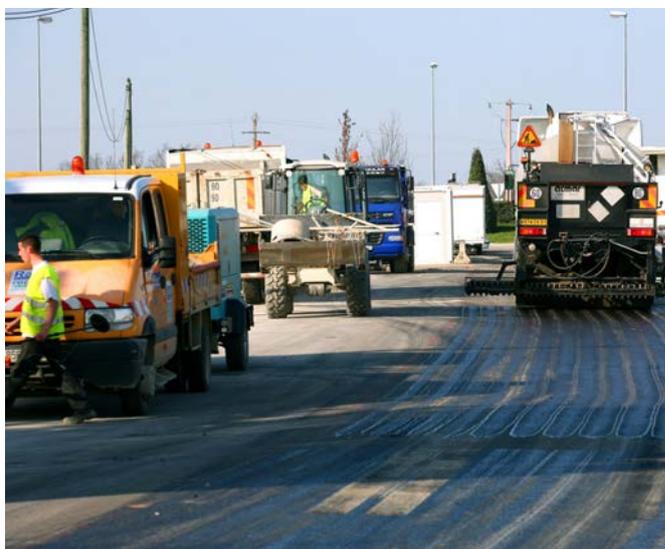
1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie
Maintenir un niveau de service et une qualité élevée du réseau et éviter les dégradations. Assurer un renouvellement régulier des couches de surfaces adapté aux évolutions du réseau et des usages. Garantir des conditions de circulation optimales, en lien avec le suivi de l'état du réseau et l'évolution des trafics notamment poids lourds.	Maintenir un niveau de service et une bonne qualité du réseau et éviter les dégradations. Assurer un renouvellement régulier des couches de surfaces adapté aux évolutions du réseau et des usages. Garantir des bonnes conditions de circulation, en lien avec le suivi de l'état du réseau et l'évolution des trafics notamment poids lourds.	Maintien d'un bon niveau d'usage et limiter les dégradations. La pérennité pourra être recherchée au détriment du confort. Renouvellement ponctuel si besoin en cas de détériorations importantes constatées

Ces modalités font l'objet de l'action 1 « Schéma de maintenance, d'entretien et d'exploitation » qui doit traduire et décliner les prescriptions techniques et financières correspondantes.

c. Modalités d'entretien

L'entretien préventif des chaussées est une stratégie planifiée de mise en œuvre de traitements peu coûteux visant à prolonger efficacement et durablement leur durée de vie. Il s'agira selon les besoins, le contexte économique et les usages du réseau de définir les objectifs des actions et des politiques d'entretien afin de maintenir voire d'améliorer les conditions de sécurité et le bon état général du réseau et de ses équipements, de protéger le patrimoine des « agressions » extérieures (usagers, riverains autres donneurs d'ordre, catastrophes naturelles) et limiter les dysfonctionnements.

Contrairement à l'ancien schéma, la durabilité des travaux et des interventions sera adaptée aux réalités du terrain.



Pour mémoire, hors agglomération, le Département assure l'entretien :

- de la chaussée et de ses dépendances,
- des ouvrages d'art et murs de soutènement nécessaires au maintien des plates-formes routières,
- des équipements de sécurité, d'exploitation ou de régulation du trafic,
- de la signalisation réglementaire nécessaire pour le guidage et la sécurité des usagers,
- des ouvrages d'assainissement pluviaux de la chaussée.

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie
Conservation du patrimoine Renforcements coordonnés Entretien préventif adapté	Conservation du patrimoine Renforcements coordonnés Entretien préventif adapté	Conservation du patrimoine Entretien curatif adapté Réparation et renouvellement d'enduits



Ces modalités font l'objet de l'action 1 « Schéma de maintenance, d'entretien et d'exploitation » qui doit traduire et décliner les prescriptions techniques et financières correspondantes.

Concernant les ouvrages d'art, leur surveillance est aujourd'hui organisée et déclinée par nature de visite ou d'inspection (visite normale, inspection détaillée, inspection subaquatique, contrôle annuel, indice de qualité) et selon une fréquence liée à la typologie des ouvrages, quelle que soit la catégorie de la route concernée.

Une nouvelle orientation pour rationaliser cette surveillance pourrait consister à pondérer ces visites et inspections en fonction de la catégorie de route concernée. L'action 8 doit décrire plus précisément les nouvelles modalités de gestion envisagées.



d. Modalités d'exploitation

En matière d'exploitation, l'objectif est de maintenir la viabilité du réseau ou de la rétablir dans des délais contenus, de contribuer de façon permanente à sa sécurisation et d'assurer le niveau de service optimal par la définition de mesures d'exploitation adaptées à la nature de la voie, à son usage et à son environnement. Ainsi, les mesures d'exploitation mises en œuvre doivent permettre d'informer l'utilisateur des contraintes de circulation et la mobilisation des moyens d'intervention 24h/24h dans le cadre de l'organisation des interventions sur incident ou accident (OISIA) ou de l'organisation de la viabilité hivernale (DOVH).

En particulier pour la viabilité hivernale un nouveau Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) devrait permettre de :

- optimiser les moyens et notamment limiter l'usage du sel ;
- accélérer le désenclavement de certains pôles d'habitation par la définition d'un 3^e niveau d'intervention correspondant au réseau de désenclavement des principaux pôles d'habitat et le rabattement vers les axes de maillage et structurants. Ce réseau sera notamment déneigé en complément du réseau de 1^{re} et 2^e catégorie sans affectation de moyens supplémentaires. L'objectif reste le maintien d'un niveau d'accessibilité correct à l'ensemble du territoire dans des délais raisonnables.

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie
Mesures d'exploitation et niveau de service permettant d'assurer en permanence la viabilité du réseau. Eviter les nuisances de chantier et les perturbations.	Mesures d'exploitation et niveau de service permettant d'assurer en permanence la viabilité du réseau. Limiter les nuisances de chantier et les perturbations.	Mesures d'exploitation et niveau de service adaptés à chaque situation



Ces modalités font l'objet de l'action 1 « Schéma de maintenance, d'entretien et d'exploitation » qui doit traduire et décliner les prescriptions techniques et financières correspondantes.

e. Modalités de gestion

L'ensemble des recommandations et des prescriptions formulées dans le présent chapitre doivent être reprises et développées dans le cadre du règlement de voirie et du guide de gestion (action 2).

Réseau en agglomération et coupures d'urbanisation :

La question se pose sur la prise en compte spécifique du réseau en agglomération (20 % du réseau départemental : sections de routes comprises entre les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération). Les problématiques peuvent être très différentes du reste du réseau étant données les compétences croisées qui s'exercent sur la voirie à l'intérieur des agglomérations. Le pouvoir de police appartient aux maires et le Conseil Général n'a pas seul l'initiative des aménagements. L'objectif est d'afficher la volonté de préserver le réseau structurant et le réseau de maillage en limitant au maximum les accès directs sur ce type de voie. Ainsi, il semble nécessaire de rappeler que sur ce type d'axe, le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de

la sécurité, voire interdit sur les axes structurants, hors agglomération, afin d'assurer des conditions de circulation optimale en matière de sécurité et de fluidité. Cependant, il peut être autorisé la création d'accès regroupés avec aménagement routier adapté, qui doit faire l'objet d'un projet précis validé par les services du Conseil Général de la Haute-Garonne.

Sur le réseau structurant, l'extention des limites d'agglomération doit être évitée.

Le Conseil Général peut ainsi intervenir pour limiter les extensions abusives de limites d'agglomération et définir de nouvelles coupures d'urbanisation sur le réseau de 1^{re} et 2^e catégorie.



Recommandations en matière d'accès (hors agglomération) :

Pour être constructible, tout terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin, par l'application de l'article 682 du code civil.

Dans le cadre des documents d'urbanisme, de l'instruction des autorisations d'urbanisme et des permissions de voiries, les orientations suivantes devront être respectées. Sans pour autant l'imposer, toute réalisation ou modification d'aménagement de desserte devrait faire l'objet d'une étude de desserte préalable à la délivrance d'une permission de voirie.

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie
<p>Toute création d'accès est interdite, hors agglomération, afin d'assurer pour ces axes majeurs des conditions de circulation optimale en matière de sécurité et de fluidité. Cependant, il peut être autorisé la création d'accès regroupés avec aménagement routier adapté qui devra faire l'objet d'un projet précis validé par les services du Conseil Général de la Haute-Garonne.</p>	<p>Les accès sont strictement réglementés. Un accès peut être interdit dans la mesure où il engendre des perturbations sur les conditions de circulation ou si des solutions satisfaisantes par d'autres voies supportant un trafic moindre sont possibles. En l'absence d'accès alternatifs, le nombre des accès sur les voies publiques doit être limité dans l'intérêt de la sécurité. Lorsque l'accès se fait à partir d'une voie départementale, il doit être aménagé de manière à assurer de bonnes conditions de visibilité et limiter l'impact sur la circulation. Si un tel aménagement n'est pas réalisable, l'accès doit être refusé.</p>	<p>Lorsque l'accès se fait à partir d'une voie départementale, il doit être aménagé de manière à assurer de bonnes conditions de visibilité et limiter l'impact sur la circulation, si un tel aménagement n'est pas réalisable, l'accès peut être refusé. Cette sécurité est appréciée en fonction de la position des accès, de leur configuration, ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.</p>

Recommandations en matière de reculs (hors agglomération) :

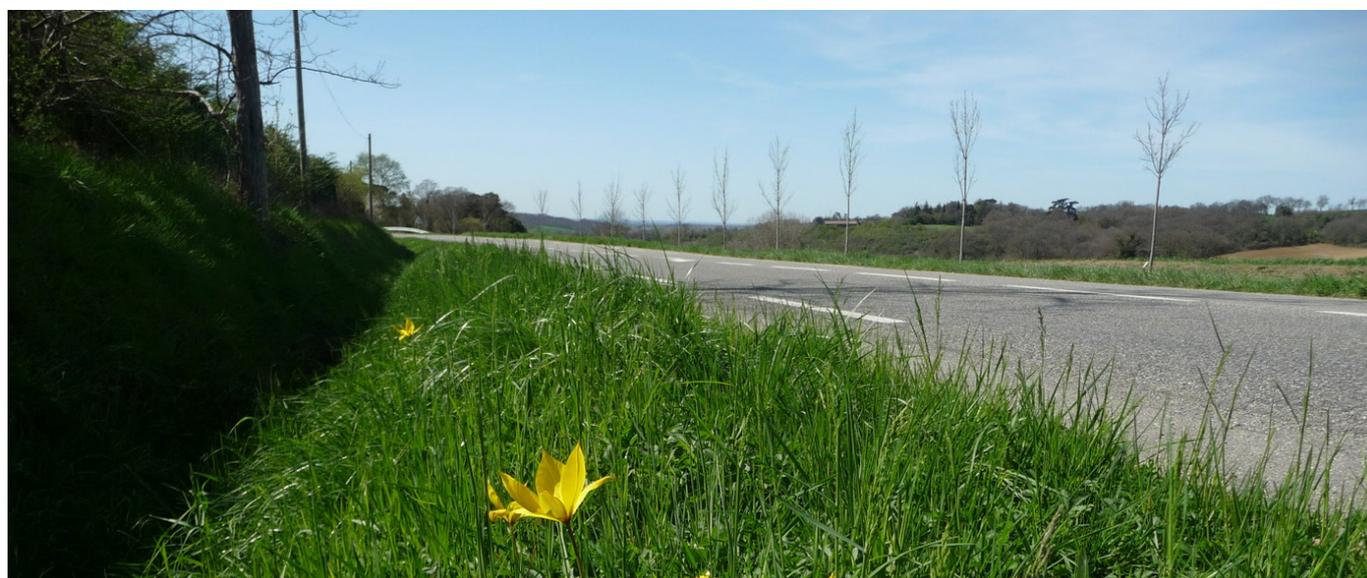
La formulation de règles de recul doit permettre de préserver les riverains des nuisances générées par la route, de garantir de bonnes conditions de circulation et de sécurité pour les usagers et de préserver la possibilité de moderniser le réseau routier.

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie
Recul de 35 m par rapport à l'axe de la voie pour les habitations et de 25 m pour les autres bâtiments.	Recul de 25 m par rapport à l'axe de la voie.	Recul de 15 m par rapport à l'axe de la voie.

Recommandations en matière de rejet au fossé :

Les rejets des eaux pluviales et des eaux usées dans les fossés doivent être maîtrisés en fonction de l'importance des zones urbanisées et plus particulièrement des zones imperméabilisées liées aux voiries nouvelles et aux zones d'activités.

Les rejets des effluents épurés provenant des dispositifs d'assainissement individuels doivent également faire l'objet de prescriptions particulières en fonction de l'importance des zones urbanisées.



Domanialité :

En matière de classement d'une voie existante dans le domaine public routier départemental, une attention particulière doit être portée aux caractéristiques et à la nature de cette voie, de façon à s'assurer qu'elle relève effectivement du niveau départemental et assure la continuité d'un itinéraire existant. Ce classement doit être accompagné a minima d'un déclassement d'une ou plusieurs RD dont le linéaire est équivalent à celui de la voie à classer.

C. GOUVERNANCE ET MISE EN ŒUVRE OPÉRATIONNELLE

La présente démarche doit s'inscrire dans la continuité. Le présent document amorce, une transformation des pratiques, des modes d'intervention et d'évaluation plus en adéquation avec un contexte budgétaire plus contraint et des attentes accrues en matière de développement durable.

Afin d'inscrire la mise en œuvre du schéma directeur dans la durée et dans un cadre partenarial, il faut définir une organisation garantissant son pilotage, son suivi, son évaluation et son évolution. A cet effet :

- Un **comité technique** transversal (DVI, directions concernées) pilote le plan d'actions, en s'appuyant sur des groupes de travail chargés de la mise en œuvre.
- Un **comité de pilotage** constitué d'élus et de représentants de l'administration se réunit selon les besoins pour veiller à la cohérence entre les objectifs du schéma et les actions déclinées et examiner le bilan annuel. Il peut proposer de nouvelles orientations et actions à soumettre à l'Assemblée Départementale.
- L'Assemblée Départementale examine l'actualisation du schéma directeur et valide le bilan annuel.

Un bilan annuel est établi afin d'évaluer la mise en œuvre du schéma directeur, l'avancement et l'impact des différentes actions. Celui-ci est soumis pour avis au comité technique, puis pour validation au comité de suivi. Ce bilan doit aussi aborder l'ensemble des composantes de la démarche (moyens à mettre en œuvre, actions de communication, de formations et de sensibilisation à prévoir, modalités de mise en œuvre) et aboutir à la formulation de nouvelles orientations et actions à développer. Ainsi, doit être défini, au préalable et le contenu du bilan et les modalités d'évaluation (indicateurs, ...).

En dernier lieu, le comité technique doit prévoir la constitution d'une structure de veille afin de prendre en compte l'évolution technique, réglementaire et contextuelle : SCoTs, PDU, autres documents cadres, notamment en interne (Schéma Départemental des Transports en Commun, Schéma d'aménagement départemental (Haute Garonne 2031), Schéma Directeur des itinéraires cyclables, Schéma Directeur d'aménagement numérique, Schéma d'orientation et de gestion du patrimoine naturel).

L'objectif est de pouvoir faire évoluer le schéma directeur en fonction de l'actualité, du contexte, de l'avancement des actions et des résultats de leurs évaluations.



IV. Annexes

A_LEXIQUE - ABRÉVIATIONS

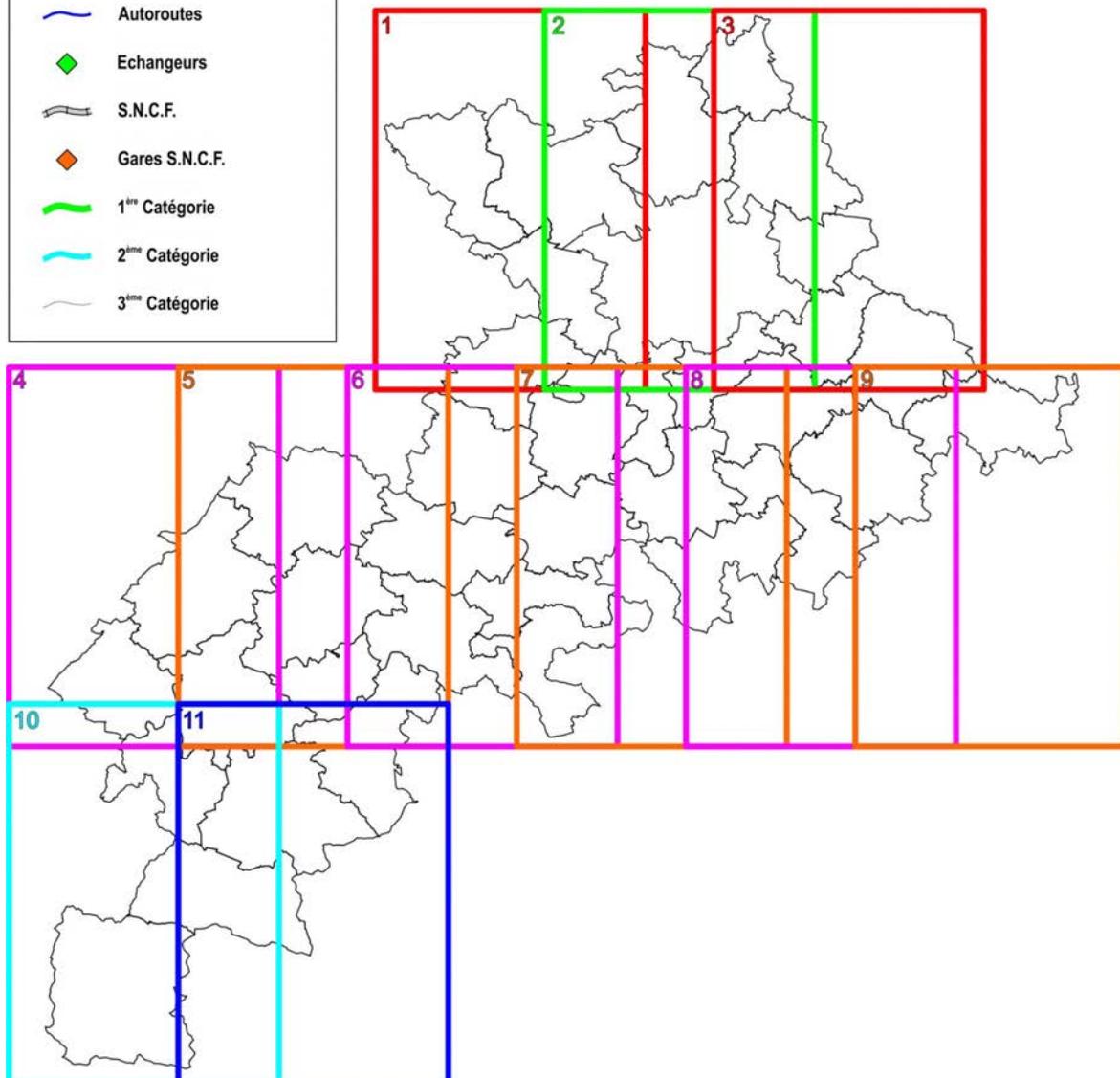
ADEME :	Agence D e l'Environnement et de la M aitrise de l' E nergie
ARP :	guide A ménagement des R outes P incipales
CEV :	C onvention d' E ngagement V olontaire
CIB :	C entre d' I nformation du B ruit
DADRE :	D irection de l' A griculture, du D éveloppement R ural et de l' E nvironnement
DCE :	D irective C adre E au
DDT :	D irection D épartementale des T erritoires
DESC :	D ossier d' E xploitation S ous C hantier
DICT :	D éclaration d' I ntention de C ommencement de T ravaux
DIT :	D irection de l' I nformatique et des T élécommunications
DOVH :	D ossier d' O rganisation de la V iabilité H ivernale
DREAL :	D irection R égionale de l' E nvironnement, de l' A ménagement et du L ogement
DT :	D irection des T ransports
DVI :	D irection de la V oirie et des I nfrastructures
EEE :	E spèces E xotiques E nvahissantes
ERC :	séquence E viter, R éduire, C ompenser
GDP :	G estion du D omaine P ublic
GES :	G az à E ffet de S erre
ICTAAL :	I nstruction sur les C onditions T echniques d' A ménagement des A utoroutes de L iaison
ICTAVRU :	I nstruction sur les C onditions T echniques d' A ménagement des V oies R apides U rbaines
IQOA :	I ndice de Q ualités des O uvrages d' A rt
LOTI :	L oi d' O rientation des T ransports I ntérieurs
OA :	O uvrage d' A rt
OISIA :	O rganisation des I nterventions S ur I ncident ou A ccident
PDU :	P lan de D éplacements U rbains
PL :	P oids L ourds
PPBE :	P lan de P révention du B ruit dans l' E nvironnement
RST :	R éseau S cientifique et T echnique
SEEM :	S ervice E ntretien, E xploitation et M oyens
SETRA :	S ervice d' E tudes sur les T ransports, les R outes et leurs A ménagements
SCoT :	S chéma de C ohérence T erritoriale
SDEEG :	S chéma D irecteur R outier E ntretien, E xploitation, G estion
SDAGE :	S chéma D irecteur d' A ménagement et de G estion des E aux
SDAT :	S chéma D ' A ménagement du T erritoire
SDIC :	S chéma D irecteur des I tinéraires C yclables
SDTC :	S chéma D irecteur des T ransports en C ommun
SEP :	S ervice E tudes et P rospectives
SH :	S ignalisation H orizontale
SIG :	S ystème d' I nformation G éographique
SIR :	S ystème d' I nformation R outier
SMTC :	S yndicat M ixte des T ransports en C ommun
SPGF :	S ervice P rogrammation et G estion F inancière
SOA :	S ervice O uvrages d' A rt
SOGED :	S chéma O rganisationnel de G estion et d' E limination des D échets
SOPAC :	S chéma O rganisationnel du P lan A ssurance Q ualité
SOPRE :	S chéma O rganisationnel du P lan de R espect de l' E nvironnement
SRCE :	S chéma R égional de C ohérence E cologique
STER :	S ervice T echniques et E nvironnement de la R oute
SudOE :	programme de coopération territoriale de l'espace S ud- O uest E uropéen
SV :	S ignalisation V erticale
TCSP :	T ransport en C ommun en S ite P roprié
TCU :	T ransport en C ommun U rbain
TMCU :	T oulouse M étropole C ommunauté U rbaine
TRACC :	T echnique R outière A daptée au C hangement C limatique
TVB :	T rame V erte et B leue
VH :	V iabilité H ivernale
VL :	V éhicule L éger
VRU :	V oie R apide U rbaine
ZNIEFF :	Z one N aturelle d' I ntérêt E cologique, F aunistique et F loristique

B DÉTAIL DU RÉSEAU HIÉRARCHISÉ

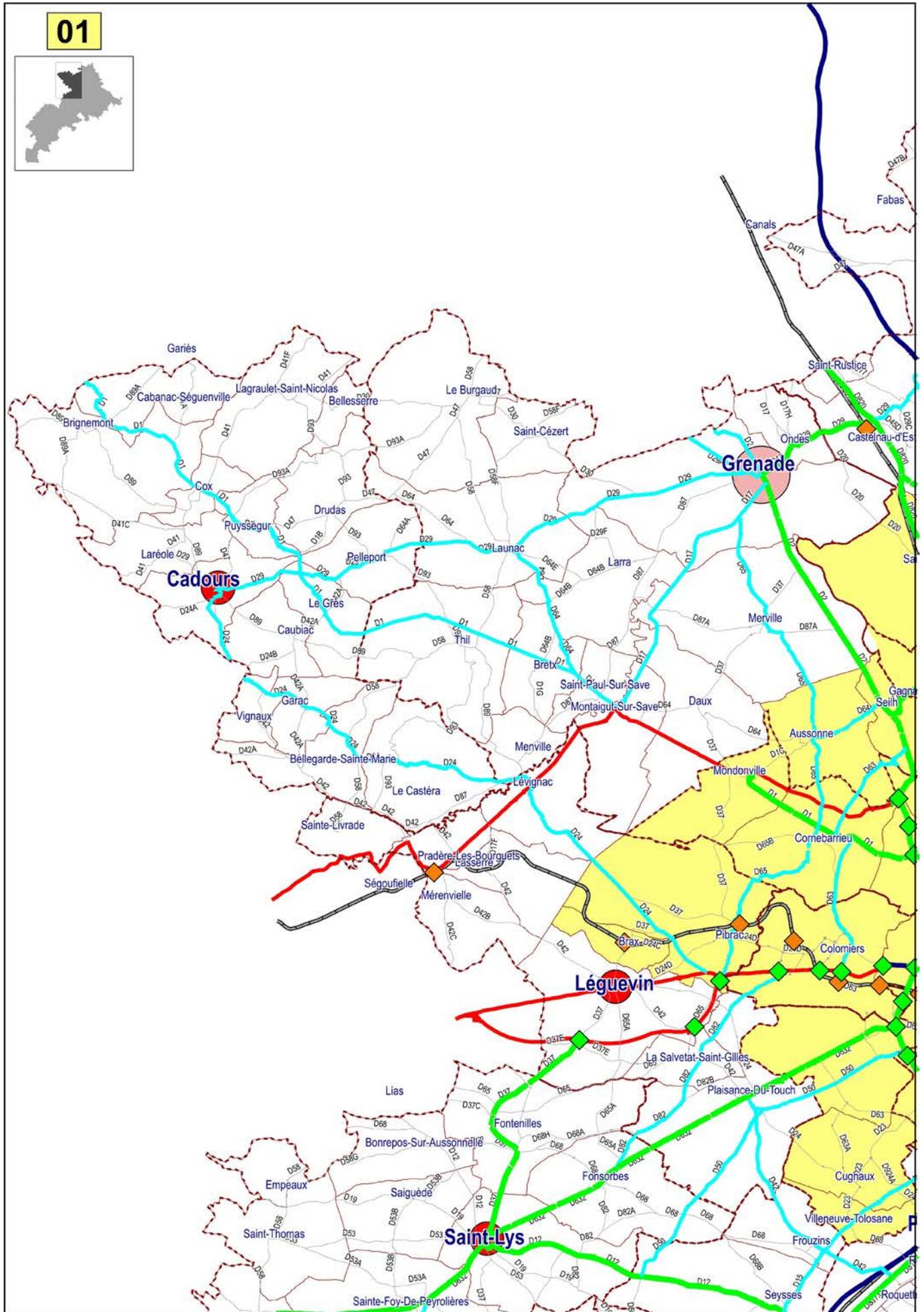
SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER

LEGENDE

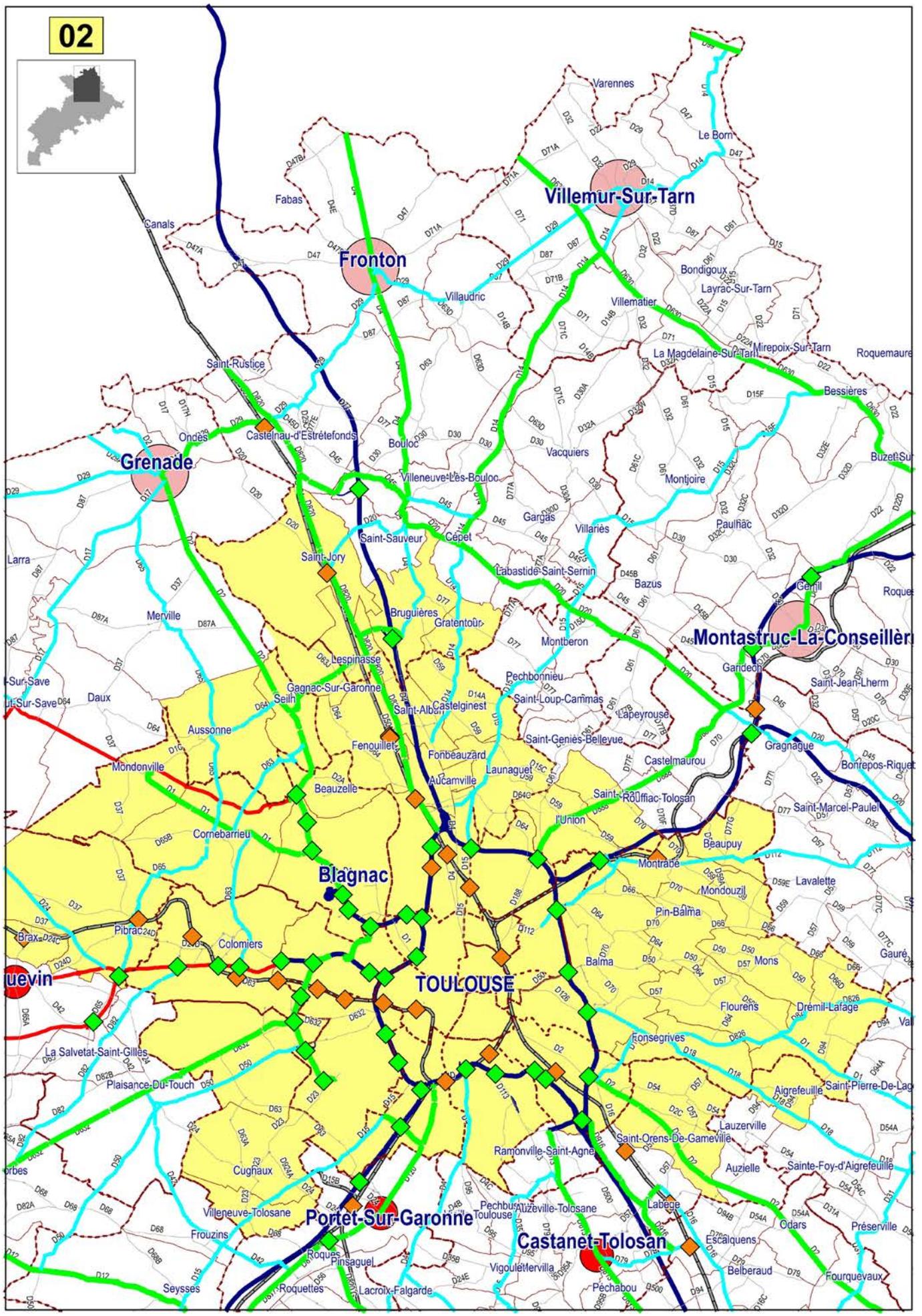
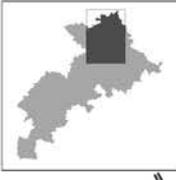
-  Polarités d'Equilibre
Polarités Sectorielles
-  Polarités de Service
Polarités Complémentaires
-  Communauté Urbaine
Toulouse Métropole
-  R.N.
-  Autoroutes
-  Echangeurs
-  S.N.C.F.
-  Gares S.N.C.F.
-  1^{ère} Catégorie
-  2^{ème} Catégorie
-  3^{ème} Catégorie



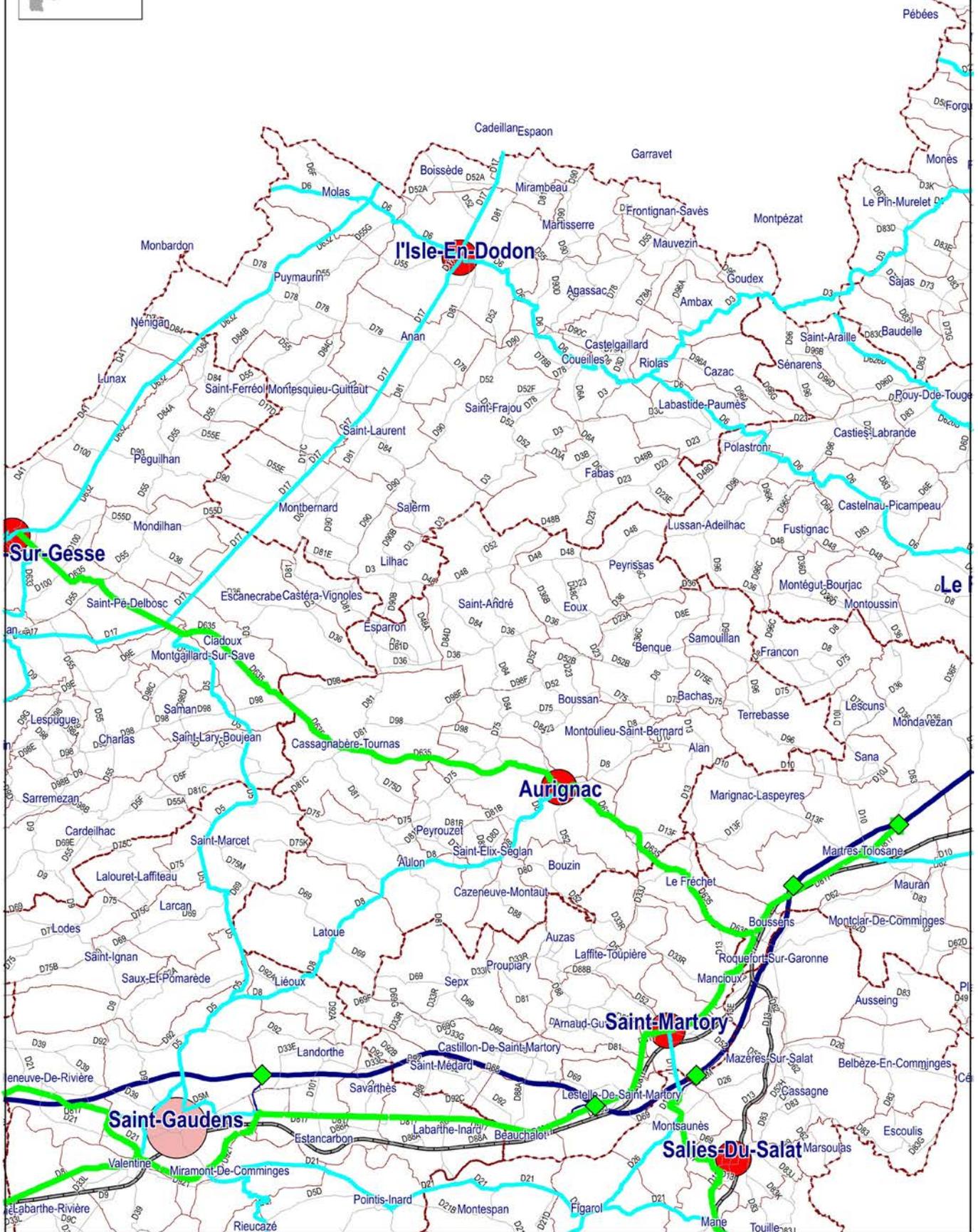
01

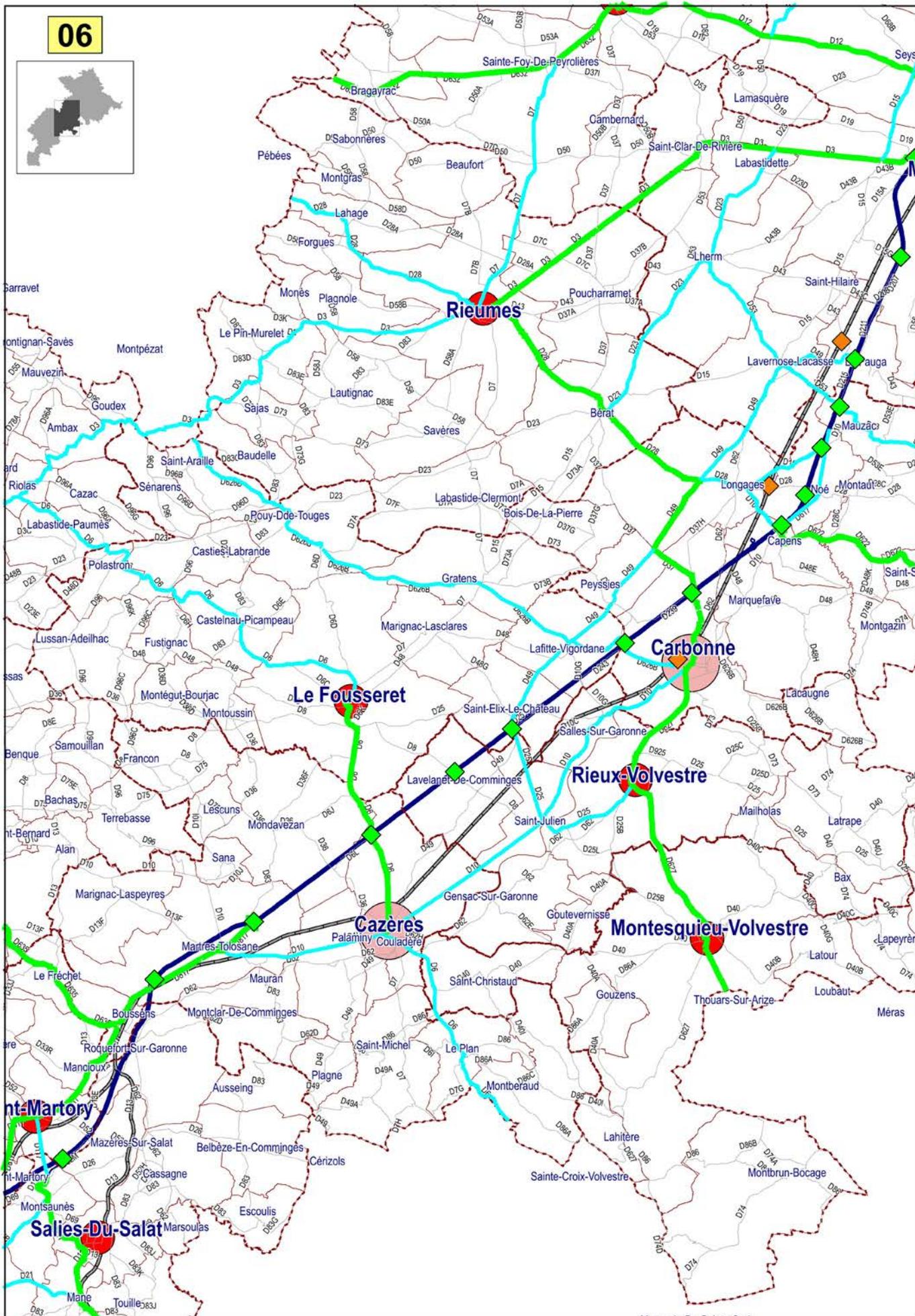


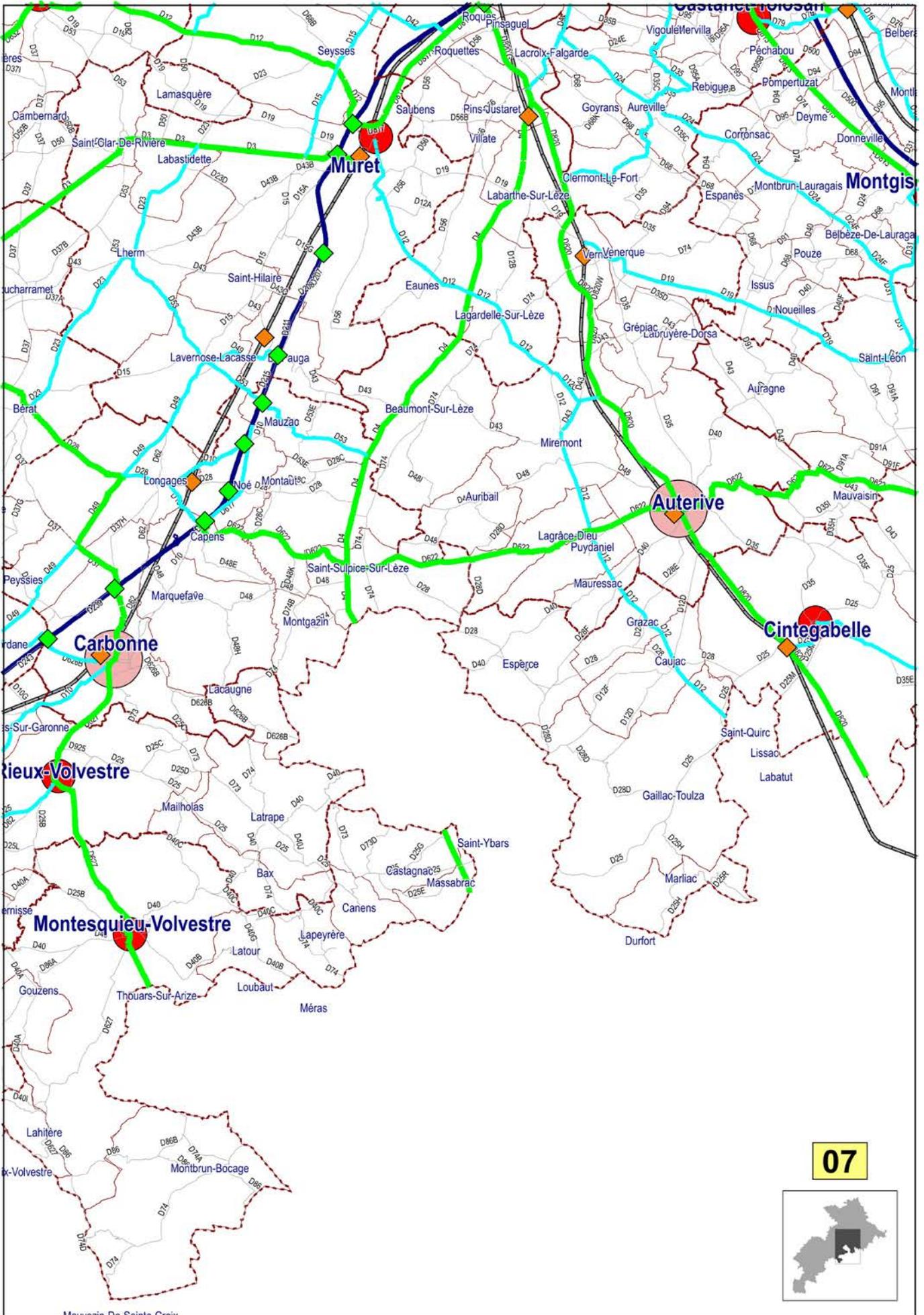
02

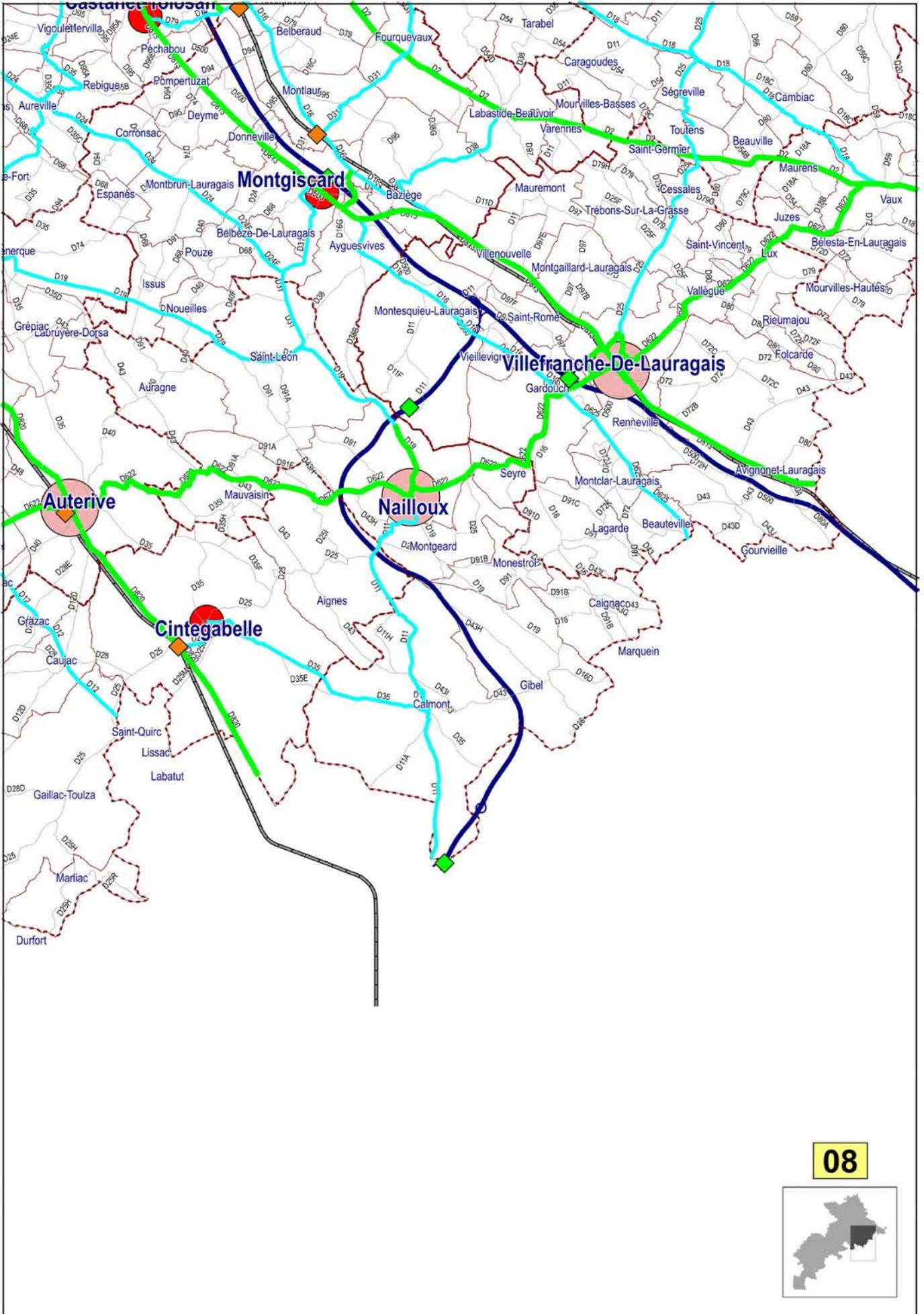






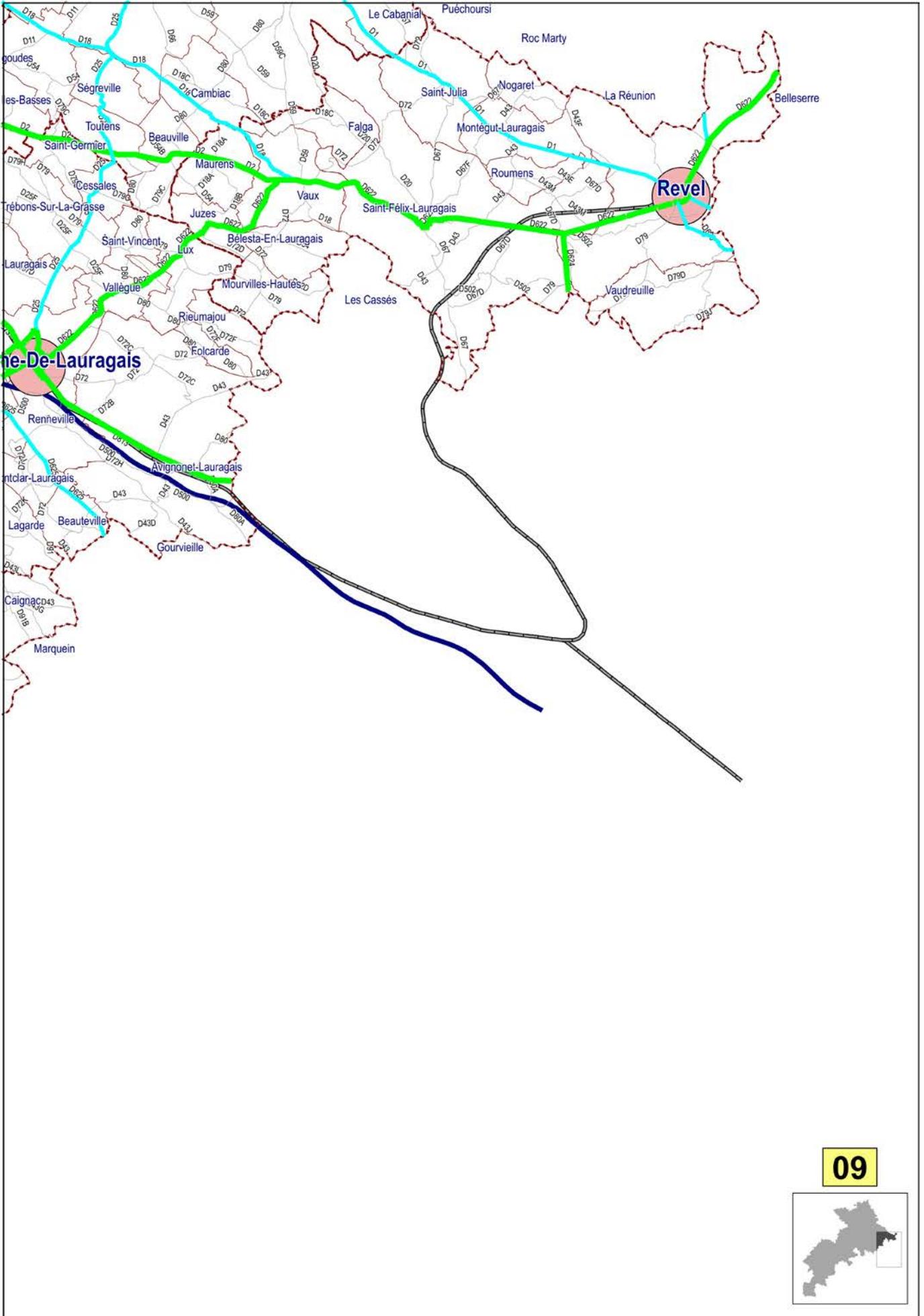






08







C SYNTHÈSE DES ITINÉRAIRES

La présente liste constitue la traduction sous forme d'itinéraires du réseau classé en 1^{er} et 2^e catégorie issu des cartes précédentes. Elle servira de base à la mise en œuvre de l'**action 3 « Schémas d'itinéraires »**.

Itinéraires structurants	routes
RN224 Mondonville - RD902	D1
A64 - Tarn	D10 / D226 / D622
Ariège - A64 Bretelle	D117
St Lys - Muret A64	D12
RD15 A64 RD120	D120A
Toulouse RD820 - RD817 Bretelle A64	D120 / D817
RN125 - Luchon	D125 / D825
RD20 Cépet - RD630 Villemur	D14
A66 - RD622	D19
RN224 - RD820	D2 / D17 / D29
RD2 Grenade - A621 Aéroport	D2 / D902
A680 - Tarn	D20
St Gaudens - Hautes-Pyrénées	D21 / D21J / D34 / D34E / D817
RD813 - A61 - RD16	D24
Ariège - Haute-Garonne - Ariège	D25 / D626
RD622 - RD622	D25 / D72A / D72G / D622A / D622B
A64 - Rieumes	D28 / D37 / D49
Rieumes - Muret A64	D3
St Lys - RN124	D37 / D37E
Ariège - RD820	D4
RD45 Villeuve les Bouloc - Tarn et Garonne	D4
RD820 Eurocentre - RD888	D4 / D20 / D45 / D945
Boulogne - RD817	D52C / D635
RD916 - RD79	D57
Le Fousseret - A64 - Cazères	D6 / D6G
A623 Toulouse - Aude	D622E / D813
RD622 - Aude	D624
Ariège - Carbonne - A64	D627 / D627A / D627C / D628
RD2 - RD820	D63
Tarn et Garonne - Tarn	D630
RD980 - Gers	D632
RD4 - Bretelle A62	D63G
RD820 - Bretelle A62	D63G

A64 - A645	D8 / D10 / D10B / D52E / D83 / D817 / D921
A64 - Ariège	D820
Tarn et Garonne - A620	D820
Toulouse A62 - Tarn	D888
A624 - A621	D901
Le Palays - RD79	D916
A624 - RD23	D923 / D980
Montauban - Gaillac	D99

Itinéraires de maillage	Routes
Cadours - Grenade	D29
Gers - RD29 - Montaigut sur Save RN224	D1
Cadours - Lévignac - RN124	D24
RN124 - Aussonne - Merville jusqu'à la RD17	D65
Merville jusqu'à RD2	D37
Cornebarrieu - Mondonville	D1
Ondes - Tarn et Garonne RD49	D17
Grenade - Tarn et Garonne RD3	D29A
Gers RD21 - Tarn et Garonne RD6	D41
Castelnau d'Estretfonds - Fronton - Villemur	D29
Bessières - Castelginest	D15 - RD15E
Villemur - Le Born - RD99	D14
A 68 Echangeur n°1 - Verfeil	D112
Graguague - Verfeil	D20 - RD 20D
Tarn - Drémil Lafage - Toulouse	D826
Revel - Saint Ferréol	D629
Sorrèze - Revel - Caraman - Lanta jusqu'à la RD826	D1
Villefranche - Vendine (via Caraman)	D25 - RD11
Revel vers Tarn (Puylaurens)	D79
Fonsegrives RD826 - Vaux RD622	D18
RD826 - Lanta / RD16	D31
Baziège - Labastide Beauvoir	D38
Gardouch - Aude	D625
Montgiscard - Nailloux Echangeur A66 n°1	D31 - RD19
Saint Léon (RD31) - Le Vernet (RD820)	D19
Clermont le Fort - Ramonville	D68E - RD35

Carrefour RD29 / RD29B	D29B
Gardouch - Echangeur Montgiscard	D16 - D16G
Ste Foy de Peyrolières - Rieumes	D7
Labastidette - Bérat	D23
Cazères - Martres	D10
Auterive - Muret	D820 - D12C - D12
St Ybars	D626
Carbonne - Cazères	D10
Cazères - Rieux	D10 - D25
Cazères - Ariège (St Girons)	D6
Carbonne - A64 (n°26 Lafitte Vigordane) - Gers (Lombez)	D626B
RD 820 - Cintegabelle - Calmont	D25 - D35
Ariège (Pamiers) - Calmont - Nailloux	D11 - D19
Muret / RD 820	D12 - D12C
Carrefour RD 43/RD 12c - Ariège (Saverdun)	D43 - D12
RD 4 – Echangeur de Mauzac n° 31	D53
Longages - Capens	D10
A 64 échangeur n° 25 - St Julien (RD 10)	D25
St Elix Le Château - Echangeur n°32	D49
Rieumes - Gers (Samatan)	D28A - D28
Lherm - Lavernose - Mauzac	D53
Miramont - Aspet	D5 - D905
Super-Bagnères - Luchon	D125 - D46
St Béat - Le Mourtis - Aspet - Portet d'Aspet	D44 - D85 – D618 - D5
Bagnères de Luchon - Vers Hautes-Pyrénées	D618
Montréjeau Echangeur n° 17 - Boulogne	D633
Hautes Pyrénées (Lannemezan) - L'Isle En Dodon - Gers (Lombez)	D17
Aurignac - St Gaudens	D8 - D5
St Gaudens - RD117 Mane	D21
RD618 - Les Agudes	D76B
Rieumes - L'Isle En Dodon	D3 - D6
Le Fousseret - L'Isle En Dodon - Gers	D6
Gers - Boulogne	D632
St Gaudens - Boulogne	D5
RD8 - Montréjeau	D825

D PLAN GÉNÉRAL DES ACTIONS

Satisfaire le besoin de déplacement de tous les usagers de façon fiable et sécurisée dans le respect des territoires traversés et de l'environnement

Action	N°	Domaine d'intervention
Schémas de maintenance, d'entretien et d'exploitation du réseau routier	1	Maintenance, entretien, exploitation
Gestion de la voirie	2	Gestion, exploitation
Schémas d'itinéraires	3	Transversale
Règles de conception durables	4	Conception, maintenance, entretien, exploitation
Gestion du bruit	5	Conception, maintenance, entretien, exploitation, gestion
Suivi environnemental des infrastructures	6	Conception, maintenance, entretien, exploitation
Guide de l'assainissement routier	7	Conception, entretien, exploitation
Gestion et entretien des ouvrages d'art	8	Gestion, exploitation, entretien, maintenance
Connaissance du réseau, du patrimoine, des pratiques et des usages	9	Transversale
Gestion des déchets routiers	10	Conception, maintenance, entretien, exploitation

Action 1

Schémas et programmes de maintenance, d'entretien et d'exploitation du réseau routier

ACTION À ENGAGER

Contexte

- Rigueur budgétaire et nécessiter d'optimiser et/ou mutualiser l'utilisation des moyens.
- Anticiper les actions de progrès à mener.
- Harmoniser les pratiques et rationaliser les interventions.

Objectifs

- A partir des orientations déclinées par catégorie il faudra :
- établir des schémas de maintenance, d'entretien et d'exploitation définissant les stratégies, les niveaux de services, les procédures et les moyens techniques, humains et financiers à mobiliser selon les objectifs arrêtés par le document cadre : viabilité, préservation et protection du réseau, desserte de chaque pôle d'habitat, compatibilité environnementale,
 - définir des programmes pluriannuels (3 ans) de maintenance et de renouvellement : couche de surface, équipement, patrimoine en lien avec les stratégies et les niveaux de services définis,
 - évaluer les coûts selon le niveau d'exigence retenu et les différents scénarios / stratégies envisagés.

Finalité – résultats attendus

- Faciliter la préparation du budget et favoriser la lisibilité pluriannuelle des exercices budgétaires.
- Répartir les moyens disponibles et optimiser et/ou mutualiser leur utilisation.
- Planifier les interventions et les travaux en lien avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage.
- Mettre en œuvre des opérations coordonnées.

Actions élémentaires

- Un bilan de l'état du réseau et des pratiques sera réalisé afin d'établir un **état initial** permettant l'évaluation des politiques mises en œuvre et leur efficacité.
- Chacun des schémas fera l'objet d'une synthèse des documents existants complétée par de nouvelles thématiques sous la forme de **fiches techniques** en lien avec le guide du gestionnaire de voirie selon les thématiques suivantes :
- Maintenance et entretien des chaussées.
 - DOVH : définition des niveaux de services pour rationaliser la priorisation du traitement des routes.
 - Signalisation (horizontale directionnelle et de police, verticale).
 - Ouvrages d'art – voir Action 8.
 - Gestion et entretien des dépendances et des délaissés :
 - La gestion et l'entretien des dépendances routières: fauchage, élagage, taille, curage des fossés, gestion des plantations ...
 - La gestion des dépendances et des délaissés à haute valeur naturelle.
 - Lutte contre les espèces nuisibles exotiques envahissantes.
 - Rationalisation de la domanialité.
 - Equipements de sécurité.
 - Patrouillage, surveillance du réseau.

Modalités de pilotage : référent, services concernés, autres partenaires

STER, SEEM, Secteurs routiers, SPGF

Échéances :

Mise en œuvre 2014 pour des schémas 2015-2018

Suivi – évaluation - indicateurs

- Nombre de schémas mis en œuvre,
- Nombre d'évaluations réalisées : niveau d'état moyen au regard des crédits mobilisés et des techniques utilisées, taux d'utilisation des matériels...
- Surfaces des dépendances et des délaissés à haute valeur naturelle,
- Nombre d'espèces exotiques envahissantes faisant l'objet d'un traitement spécifique et surfaces traitées.

Action 2

Guide de gestion de la voirie

ACTION À POURSUIVRE

Contexte

- Multiplication et superposition des réglementations et des normes.
- Développement des recours et des contentieux.
- Accroissement du niveau d'exigence des élus, des usagers et des riverains.

Objectifs

- Elaborer un guide du gestionnaire de voirie : complément du règlement de voirie.
- Analyse du rôle de gestionnaire.
- Formalisation des principales procédures (volet pédagogique, prescription techniques).
- Synthèse des principales règles et recommandations à appliquer, en

Finalité – résultats attendus

- Règlement de voirie à actualiser y compris les outils de mise en œuvre et les actions d'accompagnements.
- Mise à jour régulière du document et veilles réglementaire et jurisprudentielle.
- Lien avec l'action 1 « schémas de maintenance, d'entretien et d'exploitation ».

Actions élémentaires

- Etablir des fiches pédagogiques et techniques pour permettre la mise en œuvre du SDREEG et l'application du règlement de voirie, sur les thèmes suivants : intervention des concessionnaires ...).
- Documents d'urbanisme (accès, reculs, emplacements réservés).
- Gestion de la domanialité et modalités de transfert des voies.
- Projets de travaux communaux et instruction des demandes de subventions.
- Dommages causés et subis du domaine public départemental, contentieux.
- Arrêtés municipaux (limite d'agglomération, limitation de vitesse ou de circulation).
- Gestion des rejets au fossé et examen des schémas d'assainissement.
- Actes GDP (arrêtés permanents et temporaires, permissions de voirie, DICT et ...
- Gestion des risques naturels et technologiques.
- Gestion des espèces exotiques envahissantes et des espèces à risque pour les cultures.
- Gestion des espèces remarquables.

Modalités de pilotage : référent, services concernés, autres partenaires

- STER, SEEM, SAJD, SEP, DADRE, DAEDL

Échéances :

- Mise en œuvre 2014
- Adoption du règlement de voirie – BP 2014
- Prévoir une veille réglementaire et une mise à jour régulière

Suivi – évaluation - indicateurs

- Nombre de fiches produites
- Nombre de contentieux enregistrés

Action 3

Schémas d'itinéraires

ACTION À ENGAGER

Contexte

- La mise en œuvre d'aménagements routiers et la réalisation d'actions multiples sur le réseau aussi bien par le Conseil Général que les communes, ont contribué à rendre très diverses le réseau de 1^{er} et 2^e catégorie et à perturber les conditions de circulation.

Objectifs

- Etablir des schémas d'itinéraire pour le réseau de 1^{re} et 2^e catégorie selon les trois axes stratégiques suivants : préservation, optimisation, amélioration.
- Formuler des propositions d'aménagement ou d'amélioration du réseau.

Finalité – résultats attendus

- Renforcer et réaffirmer le statut du réseau départemental et améliorer les conditions de circulation.

Méthodologie

Dans un premier temps pour les itinéraires de 1^{re} catégorie identifiés et priorisés (voir liste en annexe du SDREEG), puis pour les itinéraires de 2^e catégorie, il s'agira d'analyser les éléments suivants :

- 1 La cohérence des itinéraires et des aménagements.
- 2 La sécurité routière : zones accidentogènes, obstacles latéraux.
- 3 Les caractéristiques : profil, structure, équipement.
- 4 La signalisation et sa cohérence.
- 5 Les conditions de circulation : temps de parcours et vitesse moyenne, difficultés constatées, restrictions de circulation.
- 6 L'examen des limitations de vitesse en lien avec l'urbanisation et les accès afin d'assurer le maintien d'une vitesse moyenne correcte.
- 7 Les traversées d'agglomération : vitesse, obstacles sur la chaussée et latéraux, sens unique, itinéraires PL.
- 8 Les conditions et modalités d'entretien et d'exploitation du réseau routier.
- 9 La circulation des PL et des véhicules d'intervention : identifier les axes à privilégier pour l'écoulement du trafic PL en concordance avec les itinéraires de transport exceptionnel, examiner les pratiques et les usages, analyser l'impact de la mise en œuvre de l'écotaxe. Les aménagements permettant d'assurer des conditions de circulation satisfaisantes pour les PL pourront être identifiés.
- 10 Les TCSP et le partage de la voirie : évaluer l'impact des projets de TCSP et définir sur l'urbain les conditions de partage de la voirie en fonction de la catégorie.
 - Sur l'urbain, différents niveaux de préservation des conditions de circulation sont à envisager.
 - Sur l'interurbain : évaluer les conséquences sur le réseau départemental de la création de lignes express et structurantes au niveau des aménagements, des conditions de circulation et des modes de gestion (niveau de service VH notamment).
- 11 La publicité.
- 12 La problématique des risques.
- 13 Autres problématiques ou dysfonctionnements notables.

Modalités de pilotage : référent, services concernés, autres partenaires

- STER, SEEM, Secteurs routiers, Services études, SEP, DT

Moyens

- Identifier et former les personnes qui seront chargées du diagnostic.
- Mise en œuvre des supports de relevés sur le terrain et d'analyses (grilles, outils informatiques ...) en lien avec l'action 9.

Échéances : à partir de 2014 et à planifier

- Identification des itinéraires
- Réalisation du diagnostic
- Identification des actions à mener
- Validation par le comité de suivi
- Adoption par l'Assemblée Départementale

Suivi – évaluation - indicateurs

- Nombre et kilomètres d'itinéraires analysés.
- Nombre d'actions d'amélioration mises en œuvre.

Communication – accompagnement - valorisation

- Quelles modalités de mise en œuvre notamment vis-à-vis de la concertation avec les communes ?
- Orientations à envisager dans ce cadre : rôle pédagogique d'un tel document, alerte des élus sur les difficultés et les problèmes.
- Actions de formation à prévoir.

Action 4

Règles de conception durable

ACTION À ENGAGER

Contexte

- Dans la conception et la mise en œuvre de leurs projets, les maîtres d'ouvrage doivent définir les mesures adaptées pour éviter, réduire et, lorsque c'est nécessaire et possible compenser leurs impacts négatifs significatifs sur la biodiversité, l'environnement et la santé. Cette démarche doit conduire à prendre en compte la biodiversité et l'environnement le plus en amont possible lors de la conception des projets, d'autant plus que l'absence de faisabilité de la compensation peut, dans certains cas mettre en cause le projet. Les questions environnementales doivent faire partie des données de conception des projets au même titre que les autres éléments (techniques, financier). Cette conception doit s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement. Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux des projets et en dernier lieu, si besoin, à compenser les impacts résiduels après évitement et réduction. Il s'agit de la séquence ERC « éviter, réduire, compenser ».

Objectifs

- Développer les nouvelles techniques routières présentant un fort potentiel en matière de développement durable et de protection de la biodiversité.
- Trouver l'innovation pertinente et efficiente par rapport au contexte.
- Evaluer les différents scénarios dans le temps suivant le coût initial (mesures compensatoires comprises), celui de l'entretien et de l'exploitation, le niveau de sécurité et de confort de l'utilisateur... Introduire la notion de coût global.
- Réaliser des études d'opportunités dans une vision prospective du territoire, évaluer et identifier les impacts directs, indirects, induits des projets routiers (économiques, sociaux, environnementaux) après mise en service.
- Evaluer les choix réalisés et les impacts constatés, retour d'expérience (entretien, exploitation, usage, sécurité, nuisances ...) dans un objectif de capitalisation.
- Evaluer et suivre les mesures ERC prescrites et mises en œuvre.

Finalité – résultats attendus

- 1 Définir des règles de conception durable afin de limiter l'impact des aménagements vis-à-vis de l'environnement, de la biodiversité, des usagers, des riverains, des paysages, de la consommation du foncier et des sols, des ressources, ... Une évaluation de l'impact des projets du point de vue économique et social pourra aussi être étudiée.
- 2 Elaborer un guide comparatifs des pratiques et solutions techniques (structures, revêtements, équipements, assainissement, dépendances) adaptées au changement climatique.
- 3 Identifier les mesures ERC à mettre en œuvre (travailler en préalable sur l'évitement et la réduction des impacts) :
 - Quels choix de tracé et de conception ?
 - Quelles solutions techniques ?
 - Quelles solutions d'entretien ou de gestion ?
- 4 Etablir le déroulement type d'un projet durable.

Méthodologie - Moyens

- 1 Réseau - formation :
 - S'appuyer sur un réseau d'experts afin de disposer du retour d'expériences (techniques innovantes mises en œuvre, outils d'évaluation déjà opérationnels).
 - Former les services à l'intégration de clauses favorisant le développement durable dans les marchés routiers (variantes favorisant la possibilité de réemploi de matériaux, la valorisation des déchets, les techniques innovantes, un bilan carbone optimisé et/ou compensé) en veillant à la sécurité juridique et à un traitement équitable des candidats.
- 2 Retour d'expérience :
 - Evaluer dans le temps les conséquences du choix de telle technique ou de telle politique d'entretien.
 - Mettre en place une commission d'examen des projets pour assurer un examen

multidisciplinaire des projets routiers au regard des enjeux et engagements du SDREEG et permettre une évaluation collective des projets et un partage du retour d'expérience sur les réalisations routières intégrant des innovations en matière de développement durable.

- Evaluation du comportement des chaussées en période de viabilité hivernale.

3 Convention d'Engagement Volontaire : dont les principaux objectifs sont de :

- Préserver les ressources non-renouvelables, la biodiversité et les milieux naturels.
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie.
- Réduire la consommation d'eau sur les chantiers de terrassement et les effluents (rejets liquides).
- Accroître la performance environnementale

des entreprises et de la route.

- Améliorer la sécurité routière, la sécurité des personnes, des usagers et des riverains.
- Participer au développement de la recherche et diffuser l'innovation.
- Promouvoir les règles de conception durable auprès des acteurs concernés et inciter à la déclinaison locale des engagements.
- Mettre en œuvre une procédure de suivi et d'évaluation des engagements.

4 Outils d'écobilan, évaluation du coût énergétique des aménagements

- SEVE : Permettre au stade de l'analyse des offres d'analyser (éco-comparer) plusieurs solutions techniques du terrassement à la couche de roulement.
- TRACC : développer et diffuser des savoirs sur les techniques routières adaptées au changement climatique.

Modalités de pilotage : référent, services concernés, autres partenaires

- Services études, STER, SEEM, DADRE
- Autres Conseils Généraux, entreprises, RST, associations, experts

Coûts – partenariats financiers

- A préciser

Échéances :

- 2014 - 2015

Suivi – évaluation - indicateurs

- Nombre de marchés opérationnels intégrant des clauses de développement durable.
- Nombre d'agents formés à l'évaluation de ces techniques ou participant à des journées techniques.

Communication – accompagnement – valorisation

- Actions de formation à prévoir.
- Valoriser et communiquer sur les actions mises en œuvre et les résultats obtenus.

Action 5 Gestion du Bruit

ACTION À ENGAGER

Contexte

Réglementation :

- La loi n° 92-1444 du 31/12/1992 relative à la lutte contre le bruit
- La directive 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement
- Le Grenelle de l'environnement
- En avril 2011, par délibération, l'Assemblée Départementale a décidé de confier à la DVI, la réalisation, la mise en œuvre et l'évaluation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), au vu des éléments cartographiques fournis par l'Etat et Toulouse métropole..

Objectifs

- Satisfaire aux obligations réglementaires de la collectivité : Élaborer le PPBE.
- Participer à l'observatoire départemental du bruit.
- Intégrer la problématique du bruit au niveau de la conception.

Finalité – résultats attendus

- Elaborer un programme d'actions de réduction du bruit des RD dans l'environnement : le PPBE «comporte une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifie les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits ».
- Il «recense les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être ».

Actions élémentaires

1 PPBE

- Elaborer un diagnostic de l'existant.
- Etablir un programme fixant les actions prioritaires à mener (court, moyen et long terme).
- Mettre en œuvre le plan d'action.
- Veille réglementaire.

2 Conception

- Réaliser des études préalables acoustiques et définir un plan d'action afin de limiter l'impact de nouvelles infrastructures (protections, isolement des logements).
- Mesurer les incidences 6 mois après la mise en service.

Modalités de pilotage : référent, services concernés, autres partenaires

- SEP, Services études, STER, SEEM, DADRE.
- Prévoir l'organisation d'un comité technique et d'un comité de pilotage.
- Autres partenaires : DDT, DREAL, CUTM, ADEME, CIB.

Méthodologie

- Pilotage d'un prestataire acoustique chargé d'élaborer le PPBE,
- Suivi de sa mise en œuvre.

Moyens - Coûts – partenariats financier

- Evaluer le coût prestation BE acoustique.
- Solliciter des cofinancements : subvention ADEME.

Échéances :

- 2014-2015

Suivi – évaluation - indicateurs

- A définir dans le PPBE :
 - Linéaire de protections acoustiques réalisé
 - Réduction du nombre de personnes impactées par le bruit.

Communication – accompagnement – valorisation

- Actions de formation à prévoir.
- Valoriser et communiquer sur les actions mises en œuvre et les résultats obtenus.

Action 6

Suivi environnemental des infrastructures

ACTION À ENGAGER

Contexte

- Schéma global d'actions « Tendre vers le Zéro phyto » : le Conseil Général poursuit sa démarche de réduction de l'utilisation des pesticides et des désherbants, et favorise la mise en œuvre de méthodes alternatives au désherbage chimique.
- Schéma patrimoine naturel
- Mise en œuvre de la démarche « ERC » (voir action 4)

Objectifs

- Mettre en œuvre un suivi environnemental des projets en lien avec l'exploitation

Finalité – résultats attendus

- Réaliser un inventaire de la biodiversité : continuités écologiques, réservoirs de biodiversité, autres zones non inventoriées
- Suivre et évaluer la mise en œuvre de la doctrine ERC.
- Evaluer les potentialités en matière de biodiversité.

Actions élémentaires

- 1 À partir du travail réalisé par la DADRE, procéder à une approche territoriale des espaces composant le département (sites protégés, sites remarquables connus...)
- 2 Réaliser un recueil des données complémentaires (localisation de stations d'espèces rares ou protégées connues en bords de route ou, sur des talus ou sur les zones annexes de la route) :
 - Cartographie des corridors écologiques et de la biodiversité dans l'objectif de définir une cartographie des impacts potentiels.
 - Distinguer les secteurs à forte valeur patrimoniale de ceux de nature ordinaire.
 - Identification et cartographie des zones accumulation de collision avec la faune.
- 3 Au stade de la conception en lien avec l'Action 4 évaluer les actions d'évitement et de réduction des impacts.
 - Suivre et gérer les mesures compensatoires.
 - Gérer la domanialité après travaux : définition de règles de gestion, d'entretien et d'exploitations strictes, en lien avec la gestion des dépendances et de l'assainissement.
- 4 Evaluer la mise en œuvre du Schéma global d'actions « Tendre vers le Zéro phyto », et identifier notamment les situations (entretien des murs de soutènement) où le recours aux produits phytosanitaires ne peut être évité.

Modalités de pilotage : référent, services concernés, autres partenaires

- STER, SEEM, Services études, Secteurs routiers, DADRE.
- Partenariat externe : conservatoire du patrimoine, associations ...

Coûts – partenariats financiers

- Evaluer les coûts de mise en œuvre de cette action dès la phase de conception.
- Rechercher les financements potentiels (taxe d'aménagement).

Échéances : 2014 - 2015

- Suivi et évaluation permanents.
- Prévoir une mise à jour régulière des cartes.

Suivi – évaluation - indicateurs

- Nombres de cartes produites.
- Surfaces et nombre de parcelles gérées.
- Surfaces d'espaces naturels sensibles créés et gérés.
- Evolution de la biodiversité en bordures des routes, talus et zones annexes.

Communication – accompagnement – valorisation

- Actions de formation à prévoir.
- Valoriser et communiquer sur les actions mises en œuvre et les résultats obtenus.

Action 7 : Guide de l'assainissement routier

ACTION À ENGAGER

Contexte

L'assainissement routier comporte plusieurs volets :

- le rétablissement des écoulements naturels,
- la collecte et l'évacuation des eaux superficielles (assainissement de la plateforme),
- la gestion des eaux internes (drainage),
- la lutte contre les risques de pollution accidentelle,
- la lutte contre la pollution routière.

Les dispositifs d'assainissement de la route ont pour objet d'éloigner l'eau de la chaussée, tant pour le confort des usagers que pour la pérennité des structures.

Depuis la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, l'assainissement routier doit également contribuer à la préservation des ressources en eau et à la lutte contre les pollutions accidentelles.

Lorsqu'une route traverse un bassin versant, que l'on nommera ici bassin versant naturel (BVN) pour le distinguer du bassin versant routier (BVR) et du bassin de rétention traitement (BRT), elle est confrontée à plusieurs types d'écoulement :

- les eaux de pluie.
- les eaux de surface
- les eaux souterraines

Plusieurs types d'ouvrages sont utilisés :

- les collecteurs et canalisations.
- les ouvrages d'art pour le rétablissement des cours d'eau en termes de continuités écologiques.
- les bassins de rétention traitement (BRT) pour la régulation des débits et le traitement des pollutions.

Objectifs

- En matière de conception, disposer d'une analyse des solutions techniques adaptées.
- En matière d'entretien, garantir le respect des enjeux suivant :
 - Sécurité des usagers.
 - Pérennité de l'infrastructure et de la route.
- Préservation de la ressource en eau et la gestion des déchets issus des opérations d'entretien.
- Maintien des conditions de viabilité.
- Lutte contre les débordements des fossés et contre l'érosion et glissements de terrain.

Finalité – résultats attendus

- Définir les principes de conception et identifier des techniques douces (noues, ...).
- Inventorier et comparer les dispositifs d'assainissement, des fossés et des bassins.
- Améliorer les pratiques d'entretien des dispositifs.
- Définir des règles de gestion à établir en lien avec le guide du gestionnaire (Action 1).
- Evaluer l'impact de l'urbanisation.

Actions élémentaires

- 1 Réaliser un état des lieux :
 - Inventaire des dispositifs existants et diagnostic de leur état.
 - Analyse des pratiques d'entretien, des difficultés rencontrées et des dysfonctionnements.
 - Recueil de données techniques et retours d'expérience permettant d'établir un catalogue de solutions de conception permettant d'établir un cahier des charges.
 - Identifier les zones de captage.
- 2 Etablir un guide des bonnes pratiques d'entretien en lien avec l'action.
- 3 Organiser des opérations d'entretien, d'exploitation et gestion des ouvrages, définir des pratiques adaptées à chaque dispositif.
- 4 Organiser la gestion des déchets issus de l'entretien du réseau et des ouvrages (voir Action 10).
- 5 Définir et organiser la maîtrise de la pollution accidentelle.
- 6 Prendre en compte les pratiques liées à la viabilité hivernale et évaluer les impacts des techniques utilisées. Rechercher et étudier de solutions alternatives.
- 7 Évaluer les impacts de l'utilisation de produits phytosanitaires (réduction ou suppression) en lien avec l'action « Tendre vers le zéro-phyto ».

Modalités de pilotage : référent, services concernés, autres partenaires

- STER, SEEM, Secteurs routiers, Services • Partenariat externe études, DADRE

Moyens

- Les guides publiés par le SETRA et tous autres documents techniques dédiés

Coûts – partenariats financiers

- A évaluer le coût de la mise en œuvre de ces nouvelles pratiques.

Échéances :

- 2015

Suivi – évaluation – indicateurs :

- A préciser

Communication – accompagnement – valorisation

- Actions de formation à prévoir.

Action 8

Gestion et entretien des Ouvrages d'Art

ACTION À POURSUIVRE

Contexte

- 1 Gestion, surveillance** : selon les modalités actuelles, la méthode de cotation des ouvrages est basée sur la méthode IQOA avec 2 catégories à distinguer :
- Les ouvrages de plus de 2m d'ouverture font l'objet d'une visite IQOA tous les 4 ans.
 - Les ouvrages de moins de 2m : leur recensement est inégal sur le territoire ; leur surveillance est obligatoire pour les ouvrages de plus de 1,5m d'ouverture tous les 5ans (Visite normale - VIN).
- 2 Entretien courant** réalisé avant chaque visite ; certains ouvrages font donc l'objet d'entretien tous les 3 ou 4 ans.
- 3 Travaux** : La proposition de travaux est liée à un résultat de visite. Elle donne ensuite lieu à un indice de priorité décidé entre le secteur et le SOA qui repose avant tout sur des critères techniques (état de l'ouvrage et sensibilité de sa structure) et dans une moindre mesure l'emplacement de l'ouvrage.

Objectifs

Développer de nouvelles modalités d'entretien et de surveillance des ouvrages d'art en envisageant les possibilités de gradation en fonction des catégories de voies.

Toute évolution des pratiques actuelles devra être quantifiée pour vérifier son acceptabilité par les structures impactées.

Pistes de réflexion

- 1 Gestion, surveillance**
La sensibilité des itinéraires pourrait être prise en compte en augmentant le nombre des ouvrages soumis à inspections détaillées périodiques (IDP).
Le contrôle annuel actuellement limité aux ouvrages mal côtés pourrait être étendu à tous les ouvrages sur le réseau de 1^{re} catégorie.
En contrepartie, on peut imaginer pour les plus petits ouvrages (entre 2 et 5 m d'ouverture par exemple) sur les réseaux de 3^{ème} catégorie, un abaissement du niveau de visite, en conservant une périodicité de 4 ans.
- 2 Entretien**
L'entretien réellement annuel pourrait être la règle sur le réseau de 1^{re} catégorie.
Il serait par suite autorisé un entretien avant chaque visite pour les autres catégories de voies.
- 3 Travaux**
En plus de l'état de l'ouvrage, la catégorie de voie pourrait entrer dans une pondération pour prioriser les travaux.
Une évolution des critères de priorisation de travaux pourrait également prendre en compte :
- l'importance du franchissement (longueur, surface de tablier)
 - les conséquences d'une restriction ou fermeture sur le niveau de service de la voie (facilité de déviation, double tablier)
 - l'importance patrimoniale
 - la vulnérabilité des ouvrages selon leur famille (Viaduc Indépendant en Poutres Précontraintes, buse métal, ponts métal et suspendus...)

Actions complémentaires

- Prise en compte de la contribution des OA en matière d'accueil de la biodiversité (chiroptères en particulier) :
- Amélioration de la connaissance de l'utilisation des ponts par les chiroptères
- Prise en compte lors de l'entretien courant et des travaux de réparation
 - Restauration des continuités écologiques au sens de la trame bleue dans le cadre des travaux sur ouvrages.

Modalités de pilotage : référent, services concernés, autres partenaires

- SOA, STER, SEEM, Secteurs routiers, DADRE

Coûts – Moyens

- A évaluer

Échéances : 2015 - 2016

Suivi – évaluation – indicateurs : A préciser

Communication – accompagnement – valorisation

- Actions de formation à prévoir

ACTION À POURSUIVRE

Contexte

La DVI a établi un document interne précisant pour les prochaines années les projets à mettre en œuvre en matière de système d'information routière. La première échéance devrait aboutir au déploiement d'un nouvel outil de gestion cartographique de la

base de données routière : Aigle Route.

En outre, il est projeté d'organiser au sein de la voirie départementale un laboratoire chargé des contrôles « qualité » des chantiers exécutés par les entreprises ou par le parc technique.

Objectifs

- Pour définir les politiques d'entretien et d'exploitation du réseau routier départemental, pour mettre au point chaque année les programmes d'action ou pour les mettre en œuvre, les services ont besoin de connaître parfaitement le réseau (localisation des chaussées, ouvrages d'art et autres équipements) et son état.
- Il est indispensable que l'ensemble de la DVI puisse partager un niveau de connaissance

suffisamment fin du réseau routier pour pouvoir travailler en cohérence, tant pour les remontées d'informations du terrain vers le siège que pour la transmission de consignes aux secteurs routiers. Ainsi quatre enjeux stratégiques ont été formulés dans la cadre de la mise en œuvre du SIG route : connaissance du patrimoine, outils de gestion et d'exploitation, suivi de l'activité, mobilité.

Finalité – résultats attendus

- Disposer d'un outil commun, Aigle Route, fournissant à chacun une information précise, pertinente et à jour sur l'ensemble du réseau routier. Cet outil permettra de stabiliser et compléter la connaissance patrimoniale du réseau.
- Se doter d'applications métiers permettant :
 - D'anticiper les dégradations, d'établir des programmations pluriannuelles et de rentrer dans une logique d'entretien préventif, moins coûteux que le curatif
 - De mettre en œuvre un entretien préventif : meilleur service à l'utilisateur, moindre coût, efficacité accrue.

- De réaliser des économies d'échelle : optimisation et/ou mutualisation des moyens, moindre coût.
- De systématiser des procédures : gain de temps.
- D'identifier des singularités : meilleure prise en compte des contextes locaux.
- De développer une politique de comptage et d'exploitation des données disponibles pour mieux connaître les pratiques et les usages du réseau.
- D'évaluer et suivre les moyens mobilisés (financier, matériel, personnel).

Actions élémentaires

- 1 Améliorer la connaissance du réseau, du patrimoine (base de données routières), des pratiques d'entretien et d'exploitation, des usages.
- 2 Développer les remontées d'information (problèmes, événements, conditions de circulation ...).
- 3 Evaluer l'état du réseau et des pratiques afin d'établir un état initial permettant de mesurer l'efficacité des politiques mises en œuvre.

- 4 Mettre en place des outils permettant d'améliorer la connaissance et le suivi des moyens mobilisés.
- 5 Avoir plus d'informations liées à la vie du réseau en lien avec le suivi de la vie des infrastructures.
- 6 Connaître et suivre les moyens mobilisés et l'affectation des crédits.
- 7 Permettre et faciliter la réalisation des schémas d'itinéraire (Action 3).

Méthodologie**1 Connaissance du réseau**

- Mise à jour, qualité et fiabilité de la base de données routières.

- Mise en œuvre d'une politique de levée terrain rationnelle et efficace.
- Acquisition d'images géolocalisées.

2 Diffusion de l'information et gestion du patrimoine

- Mise en œuvre d'un système d'information routière.
- Développement d'applications métiers.

3 Connaissance des pratiques et des usages

- Politique de comptage : compteurs, comptage tournant.
- Mise en place d'un observatoire de la route afin d'améliorer la connaissance du trafic, des usages et suivi de l'accidentologie.

4. Mobilité : Gestion dynamique du réseau :

Événements, actions, surveillance du réseau.

5. Qualité

- Mise en place du laboratoire et évaluation de l'état du réseau et du patrimoine.

- Connaissance et gestion.

- Rationalisation, valorisation.

6. Moyens mobilisés : Disposer d'une comptabilité analytique afin de connaître l'utilisation des moyens.

7. Zones à risques : impact vis-à-vis du patrimoine et/ou de l'utilisateur.

- Identification et définition des risques : Érosion, inondations, dégâts d'orage et glissements de terrain, avalanches, risques Industriels.

- Traitement et réduction des différents risques.
- gestion des conséquences

Modalités de pilotage : référent, services concernés, autres partenaires

- SEP, STER, SEEM, SPGF, Secteurs routiers, DIT

Coûts – partenariats financiers

- A préciser au fur et à mesure, en fonction des outils à développer.

Échéances :

- Réflexions en continu.

Suivi – évaluation - indicateurs

- Nombre d'outils développés et déployés

Communication – accompagnement - valorisation

- Animation d'un réseau de référents par thématiques.
- Actions de formation à prévoir.

Action 10

Gestion des déchets routiers

ACTION À POURSUIVRE

Contexte

L'entretien et la maintenance des routes génèrent de nombreux types de déchets :

- Construction, démolition, maintenance des chaussées ;
- Entretien et exploitation courants des chaussées ;
- Entretien des dépendances :
 - Boues des fossés et des bassins qui proviennent de la sédimentation.
 - Déchets verts des opérations d'élagage et de taille, de fauchage,

- Déchets divers de bords de routes,
- Cadavres d'animaux,
- Entretien des aires de repos.
- Chaque déchet présente ses propres spécificités, certains étant particulièrement nocifs vis-à-vis de l'environnement. Il est donc nécessaire de prendre en compte la problématique générale de gestion des déchets en recherchant des solutions privilégiant leur valorisation.

Objectifs

Mettre en œuvre une politique de gestion des déchets routiers lors des chantiers, en exploitation courante :

- La valorisation et le recyclage des déchets issus de la route.

- La réutilisation des matériaux recyclés dans la construction routière.
- La prévention en matière de moindre production de déchets.

Finalité – résultats attendus

- Élaborer une politique globale de gestion des déchets routiers produits par l'entretien du réseau.
- Favoriser au maximum la réutilisation et le

- recyclage
- Mettre en œuvre une gestion différenciée selon le type et la nature des déchets

Méthodologie

1 Déchets de chantiers

- Inventaire des déchets et des réutilisations possibles
- Mise en œuvre d'un plan particulier de gestion et d'élimination des déchets

2 Boues de curage (fossés et bassins)

- Elaboration d'un cahier des charges pour les analyses et l'évacuation des boues (Échantillonnage/Analyse/Évacuation et/ou valorisation des terres de curage localement)
- Élaboration d'une politique de gestion de l'entretien des fossés et bassins en adéquation aux enjeux et moyens matériels et humains mobilisables (fréquence de curage...)

3 Déchets verts et de fauchage

- L'entretien des bords de routes produit des déchets verts et des résidus de fauchage. Plusieurs valorisations sont envisageables : paillage direct, stockage sur place dans des bacs de compostage, transformation industrielle.

4 Déchets de bords de routes :

- Organisation à rechercher avec les filières locales de type déchetterie.

5 Gestion des cadavres

- Règles à préciser sur la base du projet de fiche technique DADRE/DVI

Actions élémentaires

Définir un guide de gestion des déchets selon leur typologie :

1 Déchets destinés à être recyclés quasiment en l'état

- Fraisats de produits hydrocarbonés (fabrication des enrobés)
- Couche de fondation, couche de base, couche de liaison:
- Couche de roulement:
- Matériaux excédentaires issus de déblais .

2 Déchets nécessitant un traitement préalable pour être valorisés

- Autres produits de démolition (graves traitées, bétons de ciments)
- Produits de curage, déchets de fauchage et élagage
- Déchets de balayage des chaussées
- Déchets de bords de routes

3 Déchets ultimes

Modalités de pilotage : référent, services concernés, autres partenaires

- STER, SEEM, Secteurs routiers, DADRE
ADEME

Coûts – partenariats financiers

- A préciser

Échéances :

- 2015 - 2016

Suivi – évaluation - indicateurs

- A préciser

Communication – accompagnement – valorisation

- Actions de formation à prévoir. mises en œuvre et les résultats obtenus.
- Valoriser et communiquer sur les actions

Direction de la Voirie et des Infrastructures
Service Etudes et Perspectives - 05 34 33 49 27

