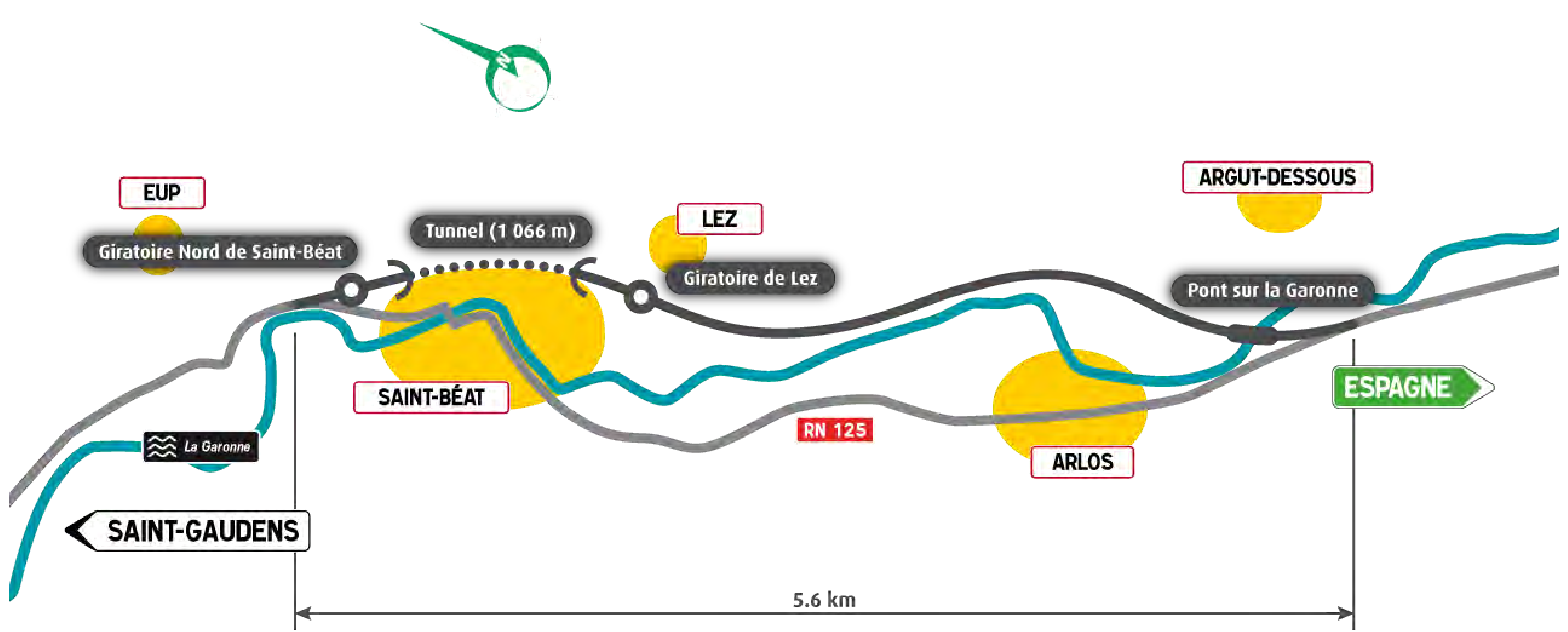


L'OPÉRATION



Déclarée d'utilité publique le 2 juin 2000, la **dévi**ation de Saint-Béat / Arlos est cofinancée par l'Etat, le Conseil régional Midi-Pyrénées et le Conseil général de la Haute-Garonne. Ce projet de 5,6 km s'inscrit dans le cadre de l'aménagement global de la RN125 entre Montréjeau et l'Espagne, dans le département de la Haute-Garonne.



Maître d'ouvrage :
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Midi-Pyrénées sous l'autorité du Préfet de Région

Maître d'œuvre :
Direction Interdépartementale des Routes du Sud-Ouest
Assistant environnemental :
BIOTOPE

Coût de l'opération : 105 M € Financement XII^{ème} Contrat de plan et Programme de Modernisation des Itinéraires (PDMI)

	en %	en M d'euros
État	33,03	34,68
Conseil régional Midi-Pyrénées	30,38	31,90
Conseil général de la Haute-Garonne	36,58	38,42



PRÉFET
DE LA RÉGION
MIDI-PYRÉNÉES





Ce projet permet de **renforcer la sécurité** des usagers et des riverains, d'**améliorer la fluidité** de l'itinéraire et de **faciliter les échanges transfrontaliers** par le tunnel de Vielha. Dans la continuité de la déviation de Fos mise en service en 2009, la déviation de Saint-Béat / Arlos est un **projet d'aménagement du territoire** qui s'inscrit dans une démarche de développement durable qui concilie les fortes attentes sociale et économique des territoires et la prise en compte d'enjeux environnementaux importants.

Les chiffres clés

- 5 communes concernées
- 5,6 km de travaux
- 1 tunnel de 1 000 m
- 3 points d'échange
- 1 pont sur la Garonne de 206 m
- 5 ouvrages de franchissement (source du Mail des Pins, le Lez, l'Esabos et le Batch)
- 1 ouvrage hydraulique (passage de la source du Plan)



UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ



En qualité de maître d'ouvrage, l'État a apporté toute son attention à la protection de l'environnement. En phase d'étude et de conception, des inventaires écologiques ont permis d'identifier précisément les **forts enjeux environnementaux**, d'**adapter le projet** en conséquence et de déterminer les mesures à mettre en œuvre pour **éviter, réduire et compenser** les effets de la déviation sur le milieu naturel.

Ces actions concrètes s'articulent autour d'adaptations techniques et calendaires :

- Une **procédure particulière** de mise en œuvre des **écrans et filets de protection sur le Cap de Mount** pour préserver les genévriers protégés.
- Des réalisations pour préserver les zones humides, riche en biodiversité :
 - Un **pont** pour passer au-dessus de la source du Mail des Pins
 - Un **ouvrage hydraulique** pour permettre de franchir la source du Plan.
- Un calendrier de travaux adapté en fonction des périodes d'hibernation des chauves-souris, de nidification des oiseaux, etc...
- Un **suivi environnemental régulier tout au long de l'opération** réalisé par un bureau d'études spécialisé, BIOTOPE.

De nombreuses espèces emblématiques et protégées ont été recensées dans l'aire d'étude de ce projet, avec parmi elles, l'agrion de mercure, le genévrier oxycèdre, le genévrier thurifère, l'écrevisse à pattes blanches, plusieurs espèces de chauves-souris, la coronelle girondine...



L'agrion de mercure



Le genévrier thurifère



Le genévrier oxycèdre



Le rhinolophe



La coronelle girondine



L'écrevisse à pattes blanches

Un projet adapté aux forts enjeux environnementaux.

LE CAP DE MOUNT



Cette déviation contourne Saint-Béat en passant sous le Cap de Mount, montagne qui se situe au Nord-Est du village. La nouvelle route sera en tunnel sur une longueur de 1 000 mètres.

Le creusement du tunnel se situe en zone d'aléa rocheux, ce qui signifie que des chutes de pierres sont naturellement possibles. Les travaux nécessitent donc d'entreprendre la sécurisation, par précaution, des zones identifiées les plus sensibles aux chutes de blocs au-dessus du chantier et du village. Ceux-ci consistent à poser des **écrans et des filets de protection** pour parer la chute de blocs de pierre pour protéger les ouvriers et les riverains pendant les travaux, puis les usagers de la route au niveau des entrée et sortie du tunnel.



Une coupe sélective réalisée pour implanter les écrans en laissant intacts les genévriers et les souches des autres arbustes pour une meilleure reprise de la végétation.



Un travail acrobatique réalisé par des techniciens cordistes pour fixer le grillage qui est déroulé sous un hélicoptère. Le grillage est découpé sur place autour des genévriers afin de les préserver.



L'installation de « chapeaux » (couvercles métalliques) empêche les oiseaux de tomber à l'intérieur des poteaux.

Une assistance environnementale pour un suivi régulier des travaux, comme garantie de bon déroulement du chantier.