

# DOSSIER DE PRESSE



**12 décembre 2016**



## Table des matières

1/ Le contexte :.....	3
1.1 L'axe E9.....	3
1.2 La déviation d'Ax-les-Thermes.....	3
2/ Le financement.....	5
3/ Les acteurs.....	5
4/ Les chiffres de l'opération.....	6
4.1 Ses caractéristiques techniques.....	6
4.2 Ses caractéristiques économiques : 480 000 heures de travail.....	6
4.3 Ses dates clés.....	6
5/ Le chantier : performance technique et respect de l'environnement.....	7
5.1 Une route à flanc de montagne ; des terrassements rocheux réalisés sous surveillance d'expert.	7
5.2 Intégration des ouvrages d'art dans le paysage.....	8
5.3 Une seconde vie pour les matériaux issus des terrassements.....	9
5.4 Le traitement de l'eau pour un rejet épuré dans le milieu naturel.....	9
5.5 Des dispositifs de chantier pour limiter la gêne aux usagers et aux riverains.....	10

### Contacts presse :

**DREAL Occitanie** : Brigitte Poncet – 05 62 30 26 33 – 06 07 41 05 75

**Préfecture de l'Ariège** : Geneviève Lagarde – 05 61 02 11 41 -

**Conseil régional Occitanie – Pyrénées-Méditerranée** : Lauriane Perié 05 61 33 53 39 - 06 19 45 88 18

**Conseil départemental de l'Ariège** : Nicolas Hubert 05 61 02 09 77 – 06 86 63 33 52

# 1/ Le contexte :

## 1.1 L'axe E9

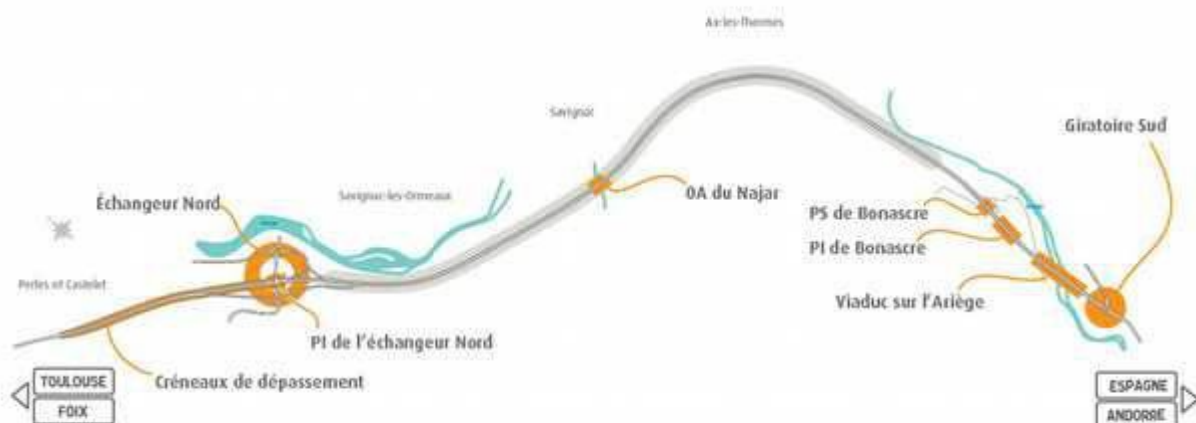
L'axe trans-européen de transport (E9) est un lien majeur qui emprunte la traversée centrale des Pyrénées entre la France, l'Espagne et l'Andorre. La modernisation de cet itinéraire par l'amélioration des conditions de circulation participe au renforcement du développement économique et touristique des territoires desservis et des métropoles régionales européennes (Toulouse et Barcelone).

La déviation d'Ax-les-Thermes renforce les liens historiques de la Haute Vallée de l'Ariège avec l'Andorre et l'Espagne et favorise l'attractivité et le développement de ces territoires.

Cet itinéraire connaît un trafic important avec de fortes pointes saisonnières. Le trafic moyen journalier est de l'ordre de 10 000 véhicules avec des pointes à 15 000 véhicules. Il se prolonge, par le tunnel de Puymorens, en Espagne jusqu'à Barcelone.



## 1.2 La déviation d'Ax-les-Thermes



La mise en service de la déviation d'Ax-les-Thermes sera effective à compter du 13 décembre 2016. Elle améliorera les conditions de circulation sur l'itinéraire en réduisant d'une dizaine de minutes environ le temps de parcours en direction de l'Espagne et de l'Andorre.

La déviation contribue à enlever le trafic de transit des centres bourgs de Savignac-les-Ormeaux et d'Ax-les-Thermes en réduisant ainsi le bruit, la pollution et améliore la sécurité des riverains.

La suppression du ralentissement de la traversée d'Ax-les-Thermes favorisera le développement économique de la Haute Vallée de l'Ariège et l'accès aux stations de ski de ce secteur et renforce, également, les liens touristique et économique avec l'Andorre et l'Espagne.

D'une longueur de 5,6 kilomètres, la déviation est réalisée en tracé neuf avec 2 voies de circulation, un créneau de dépassement à 2 x 2 voies de 1 300 mètres et deux points d'échange, situés aux deux extrémités : au nord, un échangeur avec des bretelles d'entrée et de sortie et au sud un carrefour giratoire. La vitesse sera limitée à 90 km sur l'ensemble du tracé.

Les points d'échanges permettent d'accéder aux communes de Perles-et-Castelet, de Savignac-les-Ormeaux et d'Ax-les-Thermes ainsi qu'à la vallée d'Orlu et aux équipements des stations de ski et des thermes.

Située dans un contexte géographique contraint, en raison de l'encaissement de la vallée et de la proximité des habitations, elle s'inscrit à flanc de montagne et a nécessité la réalisation de déblai rocheux en site difficile et la construction de quatre ouvrages d'art.



Vue aérienne de la déviation (carrefour giratoire sud et viaduc sur l'Ariège) – photo DREAL Occitanie

## 2/ Le financement

Cette déviation d'un montant total de 69 millions d'euros a été cofinancé par l'État, la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, le Conseil départemental de l'Ariège et par des fonds européens.

	État	Région	Département	Fonds européens	Total
En millions d'euros	37,1	25,1	4,4	2,8	69,4

## 3/ Les acteurs

La maîtrise d'ouvrage sous l'autorité du préfet de région Occitanie	La maîtrise d'œuvre
<p>Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie            Direction Transports, Division Maîtrise d'Ouvrage des Routes Nationales de Toulouse</p> <p>- pilote l'opération en concertation avec les co-financeurs            - passe les marchés et en assure le paiement</p>	<p>Direction interdépartementale des routes du Sud-Ouest/ service ingénierie routière de Toulouse</p> <p>- réalise les études            - pilote, coordonne et contrôle l'exécution des travaux</p>
Les entreprises ( mandataires, co-traitants, sous- traitants)	
exécutent les travaux	
Le contrôle extérieur	
<p>assure les expertises :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur les domaines techniques : réseau technique de l'État (CEREMA-direction du Sud-Ouest)</li> <li>- sur la topographie : ECTAUR</li> <li>- sur la sécurité : Bureau Présent, Coordination Sécurité Prévention Santé</li> </ul>	
Le gestionnaire de la route après mise en service ; DIRSO District sud	
gère et entretien la route nationale après sa mise en service	
Les co-financeurs : l'État, le Conseil régional Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, le Conseil départemental de l'Ariège et l'Europe	
s'assurent du respect du programme et mettent en place les financements	

## 4/ Les chiffres de l'opération

### 4.1 Ses caractéristiques techniques

- ➔ Longueur de la déviation : 5,6 kilomètres
- ➔ Longueur du créneau de dépassement à 2 x 2 voies : 1,3 kilomètre
- ➔ 1 échangeur au nord donnant accès aux communes de Perles-et-Castelet, Savignac les Ormeaux et d'Ax-les-Thermes et à la vallée d'Orlu
- ➔ 1 carrefour giratoire au sud pour desservir Ax-les-Thermes et la vallée d'Orlu
- ➔ Viaduc du Najar : 50 mètres de long
- ➔ Ouvrage de Bonascre : rétablissement de la route départementale en direction d'Ax 3 Domaines
- ➔ Viaduc de Bonascre : 106 mètres de long
- ➔ Viaduc sur l'Ariège : 270 mètres de long
- ➔ Explosifs utilisés : 260 tonnes pour 800 tirs
- ➔ Confortement : 50 km de clous, 2,2 ha de grillages et 1,5 ha de géogrille pour le confinement des fines



Viaduc sur l'Ariège – photo DREAL Occitanie

### 4.2 Ses caractéristiques économiques : 480 000 heures de travail

### 4.3 Ses dates clés

- ➔ Viaduc sur l'Ariège : 2003-2005
- ➔ Fin des terrassements : été 2009
- ➔ Chaussée et équipements : 2014-2016
- ➔ Construction de l'ouvrage et du remblai de Bonascre : 2015-2016
- ➔ Ouverture à la circulation : décembre 2016

## 5/ Le chantier : performance technique et respect de l'environnement

### 5.1 Une route à flanc de montagne ; des terrassements rocheux réalisés sous surveillance d'expert

La perception visuelle de l'infrastructure routière est limitée en fond de vallée par son positionnement à flanc de montagne. Les talus des déblais rocheux ont été traités comme des falaises (le plus vertical possible) pour une meilleure insertion dans le paysage. L'exécution de ces terrassements a mobilisé de fortes compétences techniques de la part des intervenants et de la maîtrise d'œuvre pour la bonne réalisation de ce chantier situé à proximité immédiate des habitations.

Le suivi technique du chantier a permis de mener en toute sécurité ces travaux qui ont nécessité l'utilisation d'explosifs pour entailler la montagne et installer la plate-forme routière.

Des clous et des filets sont implantés sur les grands déblais rocheux pour éviter les chutes de pierres. En complément, un piège à cailloux est installé en pied de déblai rocheux le long de la route. Il s'agit d'un fossé construit en contrebas de la route dont l'objectif est d'éviter que des petits blocs rocheux ne tombent sur les chaussées pour garantir la sécurité des automobilistes.



Esquirolet : vue aérienne des terrassements – photo DIRSO

Travaux acrobatiques pour le confortement du déblai rocheux (pose de clous) – photo DIRSO





## 5.2 Intégration des ouvrages d'art dans le paysage

Les principaux ouvrages d'art de la déviation ont fait l'objet d'un concours d'architecture pour veiller à leur bonne intégration paysagère et limiter leur impact visuel depuis la vallée. Le trait architectural (couleur bleue, style de garde corps, parement) se retrouve sur l'ensemble de la déviation pour garantir une unité de traitement des ouvrages.



Passage supérieur du Bonascre : support de la route départementale vers la station de ski d'Ax 3 Domaines – photo DIRSO

Le viaduc sur l'Ariège est un ouvrage en béton précontraint qui a été réalisé par encorbellements successifs. Après la construction des piles, les caissons ont été posés depuis chaque pile en poursuivant symétriquement de part et d'autre jusqu'à rejoindre les autres éléments. La portée de l'ouvrage entre les piles varie de 75 mètres à 120 mètres pour la travée principale.

Réalisation des piles du viaduc sur l'Ariège avant la pose des caissons – photo DIRSO



## 5.3 Une seconde vie pour les matériaux issus des terrassements

Après avoir été broyés, les matériaux issus des terrassements rocheux ont été utilisés pour la réalisation de la structure de la chaussée et de la couche de roulement.

Cette démarche a permis de réutiliser 120 000 m<sup>3</sup> de déblais rocheux, de réduire les transports de matériaux par camions (environ 8 000 poids lourds évités), d'économiser les granulats et le sable de la plaine alluvionnaire de l'Ariège, en limitant les coûts et en réduisant les émissions de carbone liées aux transports des matériaux.

## 5.4 Le traitement de l'eau pour un rejet épuré dans le milieu naturel

Un soin particulier a été apporté à la prise en compte de la gestion des eaux pluviales de la chaussée ainsi que pour assurer la rétention des pollutions accidentelles en cas de déversement des poids lourds transportant des matières dangereuses, par exemple.

Ainsi, les eaux de ruissellement de la chaussée sont récupérées par un réseau de caniveau et de fossés. Elles sont ensuite dirigées vers des bassins de rétention équipés de récupérateurs à hydrocarbures et de déshuileurs avant rejet dans le milieu naturel.

Les bassins assurent, également, le stockage des eaux en cas de pollutions accidentelles et évitent ainsi la dégradation du milieu naturel de l'Ariège et de ses affluents.



Bassin de rétention – Photo  
DREAL Occitanie

L'accès des bassins est sécurisé par la pose d'une clôture pour éviter tout incident. L'exploitation et l'entretien de la route nationale et de ses dépendances sera assurée par la Direction interdépartementale des routes du Sud-Ouest.

## 5.5 Des dispositifs de chantier pour limiter la gêne aux usagers et aux riverains

Une organisation spécifique de chantier a été mise en place pour limiter la gêne aux riverains et aux usagers de la route, lors des travaux de raccordement du créneau de dépassement à 2 x 2 voies à la RN actuelle, en mobilisant des moyens humains et matériels supplémentaires :

- travail de nuit (4 nuits) ;
- 14 engins de chantiers mobilisés ;
- mobilisation d'effectifs importants (50 personnes la nuit et 25 personnes le jour) ;
- absence de déviation du trafic sur le réseau local par la mise en place d'un alternat.

Ces dispositions ont permis de réduire la durée des travaux à une semaine au lieu des trois semaines prévues initialement.



Rabotage de la chaussée et réalisation des enrobés – photo DIRSO

