

Muret, le 28/03/2020

NOTE TECHNIQUE

DIRECTION DES ROUTES

*Dossier suivi par :
Joel HERMOSILLA
Tél : 05 61 72 84 30
Fax : 05 61 72 84 31
Réf. à rappeler :
SR / NB /accès projet centre de détention*

Objet : AVIS GESTIONNAIRE ROUTIER SUR PROJET

1 – PROJET ET ACCES

Un nouveau centre de détention pénitentiaire (CDP) doit être créée sur un site de 13 ha situé en bordure de la RD3, hors agglomération de la commune de Muret.

Le CD31 confirme la possibilité de desservir le futur CDP par un accès direct depuis la RD3.

Au regard des différents scénarios d'accessibilité évoqués dans l'étude routière réalisée par le bureau d'étude CDVIA et communiquée par l'APIJ, le gestionnaire routier, représenté par le secteur routier de Muret, confirme la nécessité de privilégier un accès unique depuis la RD3 (accès principal et accès logistique commun) par la création d'un carrefour giratoire à trois branches.

Cette solution est à privilégier par rapport à la solution d'un carrefour avec TAG car elle contribuerait à mieux sécuriser les entrées et sorties du CDP et permettrait de mieux maîtriser le régime de vitesse sur la RD3.

Par ailleurs, un accès par carrefour giratoire est également une solution plus rassurante vis-à-vis des évolutions des réserves de capacités prévisionnelles.

2 – CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'OUVRAGE

Au regard des contraintes foncières présentes au nord de la parcelle retenue pour le projet, le gestionnaire routier n'émet aucune objection à la proposition formulée par le bureau d'étude CDVIA de dévier la RD3 sur une distance de 50 à 100 m de part et d'autre du futur giratoire pour ne pas empiéter sur les parcelles présentes au nord de la RD3.

Ce dévoiement devrait également contribuer à réduire les vitesses en entrée et en sortie du giratoire.

Par ailleurs, la création du futur giratoire hors de l'emprise actuelle de la RD3 devrait également contribuer à faciliter l'exploitation du chantier en limitant les phases de déviation.

Au regard des conclusions de l'étude de trafic, la proposition d'un giratoire d'un rayon extérieur de 15 m a minima paraît cohérente.

Vous trouverez en **annexe 1** une esquisse proposée par le pôle aménagement du SRD qui représente un giratoire à trois branches d'un rayon de 15 m extérieur avec dévoiement de la RD3. Il s'agit d'une vue en plan réalisée sans levés topographiques.

Il est attendu que les études qui seront réalisées ultérieurement par le maître d'œuvre intègrent les caractéristiques géométriques suivantes souhaitées à minima par le gestionnaire routier :

- Rayon d'îlot franchissable de 8m avec rayon d'îlot infranchissable de 6m50 (soit une bande franchissable en galets maçonnés d'1m50)
- Largeur d'anneau de 7m
- Rayon extérieur de 15 m
- Branches d'entrée à une seule voie calibrées à 4m
- Branches de sortie à une seule voie calibrées à 4m50
- Largeur des voies de dévoiement : minimum 3m

L'esquisse proposée fait également apparaître les cheminements doux qui pourraient être réalisés simultanément à ce projet. Les points suivants mériteraient d'être abordés avec la commune de Muret et la communauté d'agglomération du Muretain Agglomération :

- Développement de la liaison cyclable entre Muret et St Clar de Rivières le long de la RD3 (itinéraire identifié dans le schéma directeur du Muretain Agglomération),
- Trottoirs pour assurer la continuité piétonne depuis les deux arrêts de transport en commun identifiés à proximité jusqu'au futur CDP,
- L'ancien tracé de la RD3 qui deviendrait un délaissé pourrait permettre l'installation d'une zone d'attente pour le public ou d'un arrêt de transport en commun supplémentaire.

Si des traversées piétonnes devaient avoir lieu de part et d'autre du futur giratoire, le Département recommande de passer cette zone en agglomération afin de réduire les vitesses pratiquées et de sécuriser davantage les usagers utilisant des modes doux (point à évoquer avec la commune de Muret).

Par ailleurs, les spécifications techniques suivantes devront être prévues et respectées lors des travaux de conception de l'ouvrage :

- Signalisation temporaire horizontale et verticale durant tout le chantier (installation et maintenance) ;
- Démolitions partielles d'ouvrages béton et de la chaussée existante
- Terrassements nécessaires à la réalisation de la chaussée neuve (partie déviée) ; la couche de forme devra avoir une portance au minimum PF2 (à confirmer par étude de sol) ;
- Réalisation des corps de chaussées en granulats routiers et en grave bitume ;
- Réalisation des couches de roulement en enrobés à forte contrainte de circulation (BBSG 0/14 de classe 3, épaisseur de 7cm) ;
- Exécution des travaux d'assainissement pluvial, création ou modification de fossés ;
- Réalisation des busages en béton (A135 et 165) ou en PVC (mini CR8), avaloirs et regards ;
- Réalisation des caniveaux et des bordures en béton coulées en place (type T2 / CS2) ;
- Réalisation des bordures d'îlots en béton coulées en place (type I2) ;
- Confection de cheminement cyclable et cycle latéralisé (à confirmer avec la commune) et des accotements ;
- Traitement des délaissés en terre végétale si pas d'aménagements complémentaires réalisés ;
- Rétablissement des accès riverains ;
- Signalisation permanente directionnelle et de police conformes aux normes en vigueur.
- Remise en état des lieux après travaux.

Une étude géotechnique devra justifier le dimensionnement de la structure de l'ouvrage.

Par ailleurs, l'ouvrage devra être conçu en respectant les recommandations techniques du guide d'aménagement des carrefours inter urbains (ACI) sur les routes principales et exécuté selon les règles de l'art.

3 – MISE EN ŒUVRE DU PROJET

L'esquisse, projetée sur un fond cadastral (**cf. annexe 2**), indique que les parcelles, P0578, P0580, P0594, P0596, P0598, qui appartiennent actuellement au Département, seraient susceptibles d'être impactées par le projet. Le Département indique que ces parcelles, qui ne présentent pas d'intérêt routier pour le gestionnaire de la RD3, pourraient être cédées pour la bonne réalisation de l'ouvrage.

A noter également la présence de l'emplacement réservé n°33 dans la version actuelle du PLU en vigueur au profit de la commune de Muret pour un élargissement de la RD3.

Cet emplacement réservé n'a pas d'intérêt routier pour le Département qui ne prévoit pas à ce jour d'élargissement de la RD3 sur cette section.

Il peut en revanche avoir un intérêt pour la commune de Muret dans le cadre de la création d'une piste cyclable entre Muret et Rieumes (point à vérifier).

Le Département confirme la possibilité que l'APIJ puisse réaliser un ouvrage routier sur le domaine public routier départemental.

Une convention passée entre le Département (propriétaire et gestionnaire de la RD3) et l'APIJ (ou le maître d'ouvrage public) précisera les modalités administratives, financières et techniques de l'opération (**cf. annexe 3**). Cette convention devra être co-signée par les parties prenantes avant le début des travaux (commission des élus du Département qui se réunit environ tous les deux mois)

Une permission de voirie devra également être préalablement sollicitée par le maître d'ouvrage auprès du gestionnaire routier pour autoriser la réalisation des travaux sur le domaine public conformément aux modalités de la convention. Cette permission de voirie validera également les modalités d'accès temporaire à la zone de chantier (**cf. annexe 4**).

La réalisation du chantier aura un impact plus ou moins important selon les phases du chantier sur la circulation des usagers de la RD3.

Aussi, il appartiendra au maître d'ouvrage de proposer pour avis au gestionnaire routier un dossier d'exploitation sous chantiers (D.E.S.C) suivant les phases et le planning prévisionnel de l'opération (y compris les phases préparatoires avec les gestionnaires de réseaux).

Il est attendu que le D.E.S.C fasse bien figurer les différentes phases de travaux avec les périodes prévues ainsi que les plans de signalisation détaillés proposés au gestionnaire routier.

Un arrêté temporaire de circulation unique pourra être pris pour l'ensemble de l'opération en faisant référence au D.E.S.C validé (**cf. exemple annexe 5**).

Au regard des travaux à réaliser, il semble qu'une grande partie du chantier pourrait se faire sous alternat (type à définir selon les recommandations en vigueur).

Si les conditions d'exploitation du chantier le permettaient, l'alternat manuel sera à privilégier durant les périodes de fortes affluences (matin et soir).

Si le projet devrait entraîner l'abattage d'arbres, un dossier d'abattage spécifique devra être déposé auprès du gestionnaire routier et les demandes d'abattage devront être autorisées par le Département (**cf. annexe 6**).

Le préjudice apporté au patrimoine départemental de plantations devra être compensé par une opération de replantations. Au regard de la zone de travaux envisagée, il semblerait que de jeunes pousses pourraient être impactées par le projet

Hédi BOUAZNI
Le Chef de Secteur

