

Les opérations mises en service



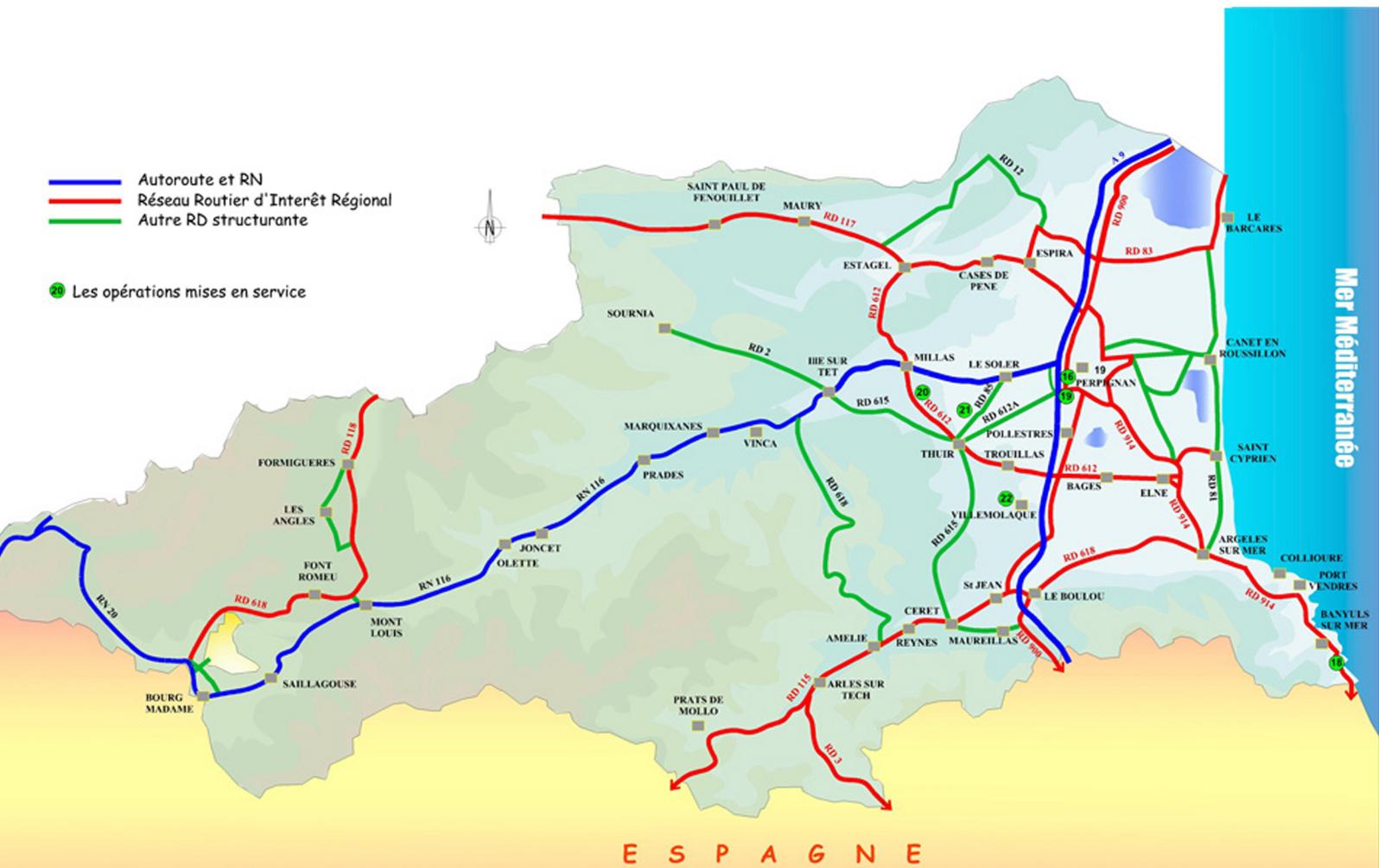
leDépartement66.fr



L'Accent Catalan de la République Française

- Autoroute et RN
- Réseau Routier d'Interêt Régional
- Autre RD structurante

● Les opérations mises en service



16 - RD 900 – Rocade Ouest de Perpignan – Section Centre

Franchissement de la Têt

Préambule :

La route départementale 900 – Rocade ouest de Perpignan consiste en la réalisation d'une liaison routière rapide contournant la ville de Perpignan par l'ouest et reliant la route de Narbonne au nord (RD900) à la route d'Argelès-sur-Mer au sud-est (RD914).

La section nord de la rocade ouest a été mise en service au mois d'avril 2013. La section centre a été mise en service en juillet 2018. Elle débute au nord au niveau du giratoire dénivelé de la RD900 (échangeur de la Têt) puis longe l'autoroute A9 sur 2,6 km vers le sud. La limite sud correspond à l'échangeur de raccordement sur la pénétrante sud ouest (échangeur péage sud). La construction d'un pont sur la Têt, objet de la présente Déclaration de Projet, permettra de finaliser la Rocade ouest en reliant les sections nord et centre de part et d'autre de la Têt.

Les ambitions de cet aménagement sont d'une part d'éloigner le trafic dense de transit du centre-ville afin de réduire les nuisances pour les habitants, d'autre part, de faciliter les échanges intermodaux et le développement des déplacements alternatifs, et enfin, d'améliorer la sécurité des usagers par une meilleure séparation des trafics ainsi que les conditions de circulation et de fluidité internes à l'agglomération.

L'ouvrage de Franchissement de la Têt constitue le maillon manquant entre la section nord et la section centre dont l'enjeu est l'augmentation du report de trafic vers la Rocade.

Historique :

La rocade ouest de Perpignan (sections Nord et Centre) a été déclarée d'utilité publique par décret le 30 novembre 2004 puis le projet de nouveau pont sur la Têt a été autorisé au titre du Code de l'Environnement par l'arrêté préfectoral n° 2018239-0003 du 28 juillet 2018.

Avancement :

Mise en service : Avril 2021

Pièce jointe : Plan de situation.
Photographies des travaux

Mai 2021

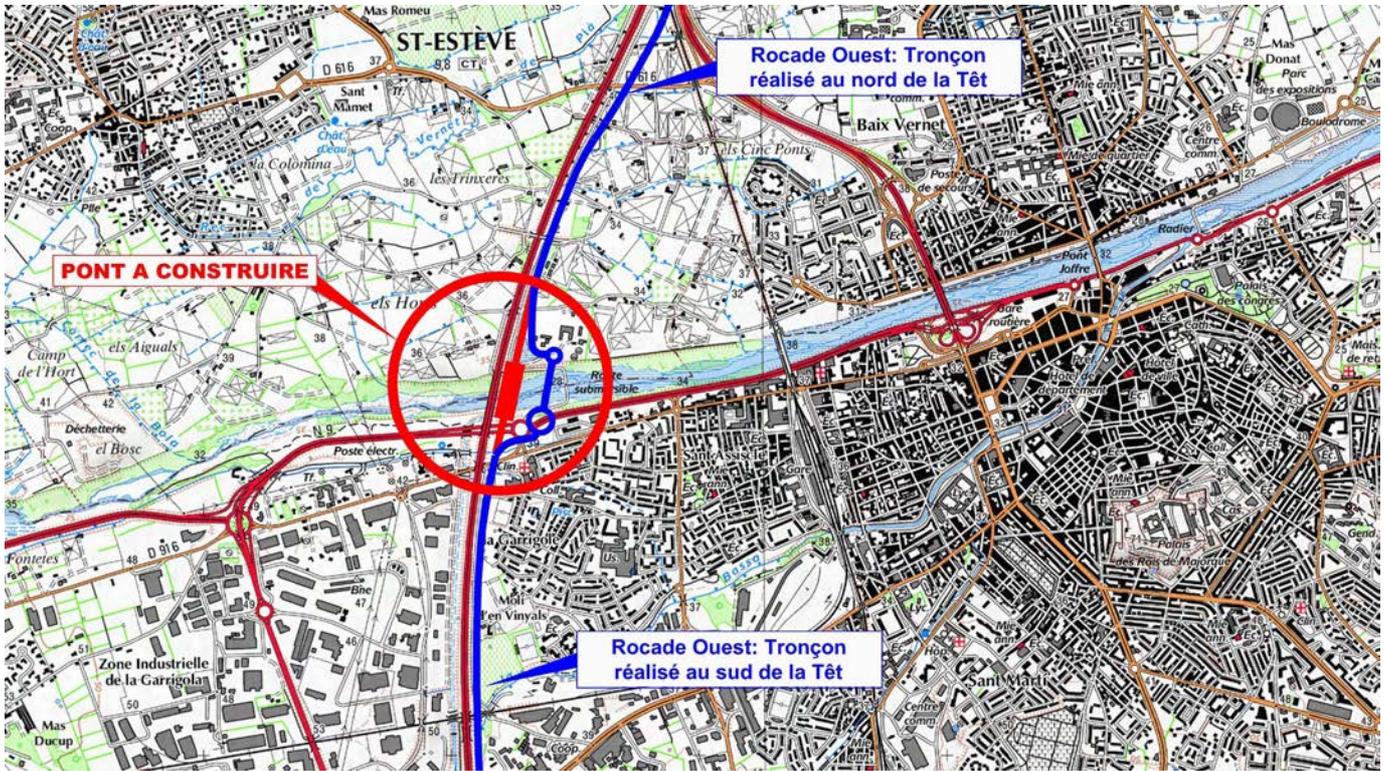


leDépartement66.fr



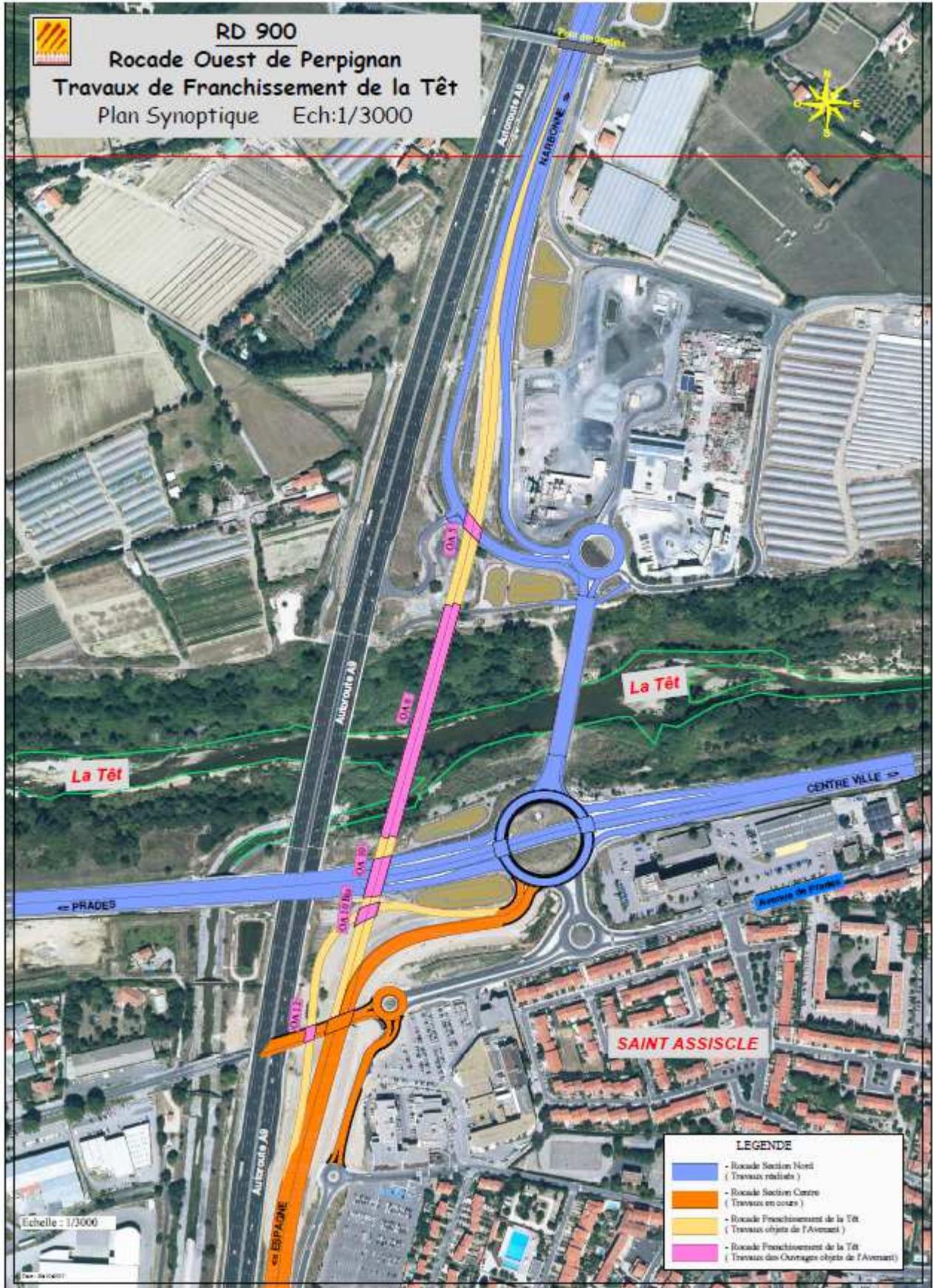
RD900 - ROCADE OUEST DE PERPIGNAN SECTION CENTRE PONT SUR LA TET – ANNEXE 2 DECLARATION DE PROJET

Plan de situation





RD 900
Rocade Ouest de Perpignan
Travaux de Franchissement de la Têt
Plan Synoptique Ech:1/3000



LEGENDE	
	- Rocade Section Nord (Travaux réalisés)
	- Rocade Section Centre (Travaux en cours)
	- Rocade Franchissement de la Têt (Travaux objets de l'Avantant)
	- Rocade Franchissement de la Têt (Travaux des Ouvrages objets de l'Avantant)

Echelle : 1/3000

Doc. 18/0001



RD 900
Rocade Ouest de Perpignan
Phase-2 Franchissement de la Têt



18 - RD 914 – Aménagement et Mise en sécurité entre Banyuls sur Mer et Cerbère

Préambule :

La route départementale 914 (ancienne route nationale 114), représente l'axe structurant du département des Pyrénées-Orientales accédant à la partie sud du littoral puis à l'Espagne.

D'une longueur de 48,5 km, il prolonge dans sa première partie la rocade de l'agglomération de Perpignan qu'il relie à la frontière espagnole en desservant, via le réseau routier départemental, les pôles touristiques et économiques de la plaine du Roussillon et du littoral catalan. Au-delà vers le Sud, l'aménagement s'est poursuivi par la déviation de Collioure /Port-Vendres à 2x1 voie. Ce dernier projet n'a pas été prolongé vers le sud car il aurait porté atteinte au site classé du Cap Béar.

Depuis l'échangeur de Port-Vendres, ville marquant la fin de l'aménagement de la RD 914, l'itinéraire reliant la France à l'Espagne s'effectue sur une route ancienne qui traverse les sites naturels classés de la chaîne des Albères et longe le littoral jusqu'à la frontière.

Cet itinéraire non homogène dont la géométrie est inadaptée, présente des enjeux de insécurité routière notamment pour les cyclistes, et des difficultés de circulation au regard des virages très serrés de son tracé.

Les objectifs de cette opération se déclinent en trois actions complémentaires suivantes :

- homogénéiser les caractéristiques géométriques de la RD 914
- augmenter la qualité du tracé et la sécurité de tous les usagers
- réduire le temps de parcours entre les communes de la Côte Vermeille et Perpignan

Historique :

Le projet a été Déclaré d'Utilité Publique par arrêté préfectoral n° 2017011-0003 du 11 janvier 2017.

Mise en service : Décembre 2020

Pièce jointe : Plan de situation
Photographies des aménagements réalisés

Mai 2021



leDépartement66.fr

Infrastructures et Déplacements

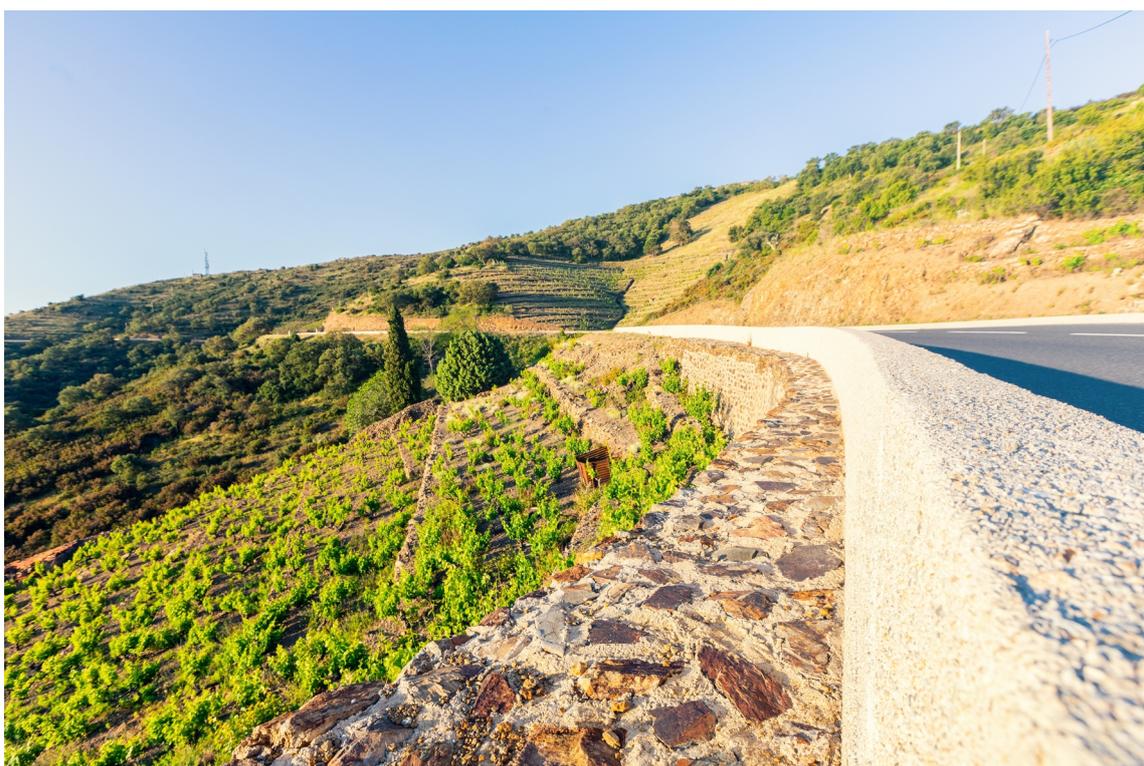
RD 914 – Aménagement et Mise en sécurité entre Banyuls sur Mer et Cerbère



leDépartement66.fr



L'Accent Catalan de la République Française



[leDépartement66.fr](http://leDepartement66.fr)

L'Accent Catalan de la République Française



[leDépartement66.fr](http://leDepartement66.fr)



L'Accent Catalan de la République Française

19 - RD 900 - Rocade Ouest de Perpignan dédoublément Mailloles

Préambule :

La Route Départementale 900 ou pénétrante Sud-Ouest constitue une porte d'entrée principale à l'Ouest de l'agglomération Perpignanaise. Les conditions de circulations deviennent de plus en plus problématiques au fil du temps, et ce pour plusieurs raisons :

- la RD 900 est une voie principale de transit et d'échange entre :
 - Perpignan et les agglomérations voisines de l'Ouest d'une part (Toulouges, Canohès, Le Soler,...) et plus éloignées des Aspres avec la RD612A ou de la vallée de la Têt ;
 - le Nord et le Sud de l'agglomération d'autre part.
- la RD900 est directement connectée au péage sud de l'autoroute 9 ce qui engendre un trafic de transit important vers le sud du Département et les stations balnéaires du littoral. Les problèmes de circulations et de fluidité sont accentués en période estivale avec l'afflux de touristes.

Le dynamisme économique de l'Ouest de l'agglomération génère également du trafic ainsi que les nouvelles zones d'urbanisation en cours de construction aux abords de la RD900 actuelle.

Le Département a donc engagé la réalisation d'une mise à deux fois deux voies de cet axe avec dénivellation partielle du carrefour giratoire Mailloles permettant ainsi :

- d'écarter le trafic de transit des zones urbaines afin de permettre une réorganisation des circulations (logique de contournement),
- de clarifier le réseau routier local et faciliter les échanges intermodaux en améliorant l'accessibilité des points focaux des infrastructures (gare, aéroport...),
- d'améliorer la sécurité par une séparation des trafics locaux et de transit,
- d'améliorer la fluidité de circulation, permettre au trafic de transit de traverser rapidement les zones agglomérées,
- d'améliorer l'accessibilité de l'agglomération et notamment des activités,
- d'améliorer les conditions de circulation internes à l'agglomération par une réduction du trafic automobile en accordant la priorité aux modes de déplacement alternatifs,
- d'améliorer le cadre de vie des populations dans le centre urbain de Perpignan par la réduction du trafic automobile.

Historique :

Le projet a été Déclaré d'Utilité Publique par arrêté préfectoral n° 2016334-0001 le 29 novembre 2016 et autorisé au titre du Code de l'Environnement par arrêté préfectoral n°2016356-0002 du 21 décembre 2016.

Mise en service : Juillet 2018

Pièce jointe : Photographies des aménagements réalisés.

Mai 2021



leDépartement66.fr

RD 900 Rocade Ouest de Perpignan dédoublement Mailloles



www.photo-hedeln.com



leDépartement66.fr



20 - RD 612 Aménagements entre Thuir et Millas

Préambule :

Le projet d'aménagement de la RD 612 entre Millas et Thuir avait pour but de sécuriser l'itinéraire et d'homogénéiser les caractéristiques de la route afin de les rendre conformes avec le trafic supporté par cette voie. Il permet de proposer une alternative pour les modes doux et véhicules à circulation lente (piétons, cycles et engins agricoles) tout en limitant son impact sur les espaces naturels et agricoles.

Le projet consiste à aménager la RD612 sur 7,7 kilomètres en élargissant la route actuelle ou en construisant une nouvelle route à côté de l'ancienne, selon les sections. Les trois principaux carrefours sont transformés en giratoires.

L'optimisation du projet lors de la réalisation a permis d'abattre seulement 163 platanes et de conserver ainsi 70 % des platanes présents. Par ailleurs il est prévu de replanter de nouveaux arbres dans les zones existantes de double alignement et de compléter les plantations des sections nouvelles de chaussées dans la perspective d'une continuité d'alignements.

Historique :

Le projet a été Déclaré d'Utilité Publique par arrêté préfectoral n° 2012009-0013 le 9 janvier 2012 et autorisé au titre du Code de l'Environnement par arrêté préfectoral n°2016183-0001 du 1er juillet 2016.

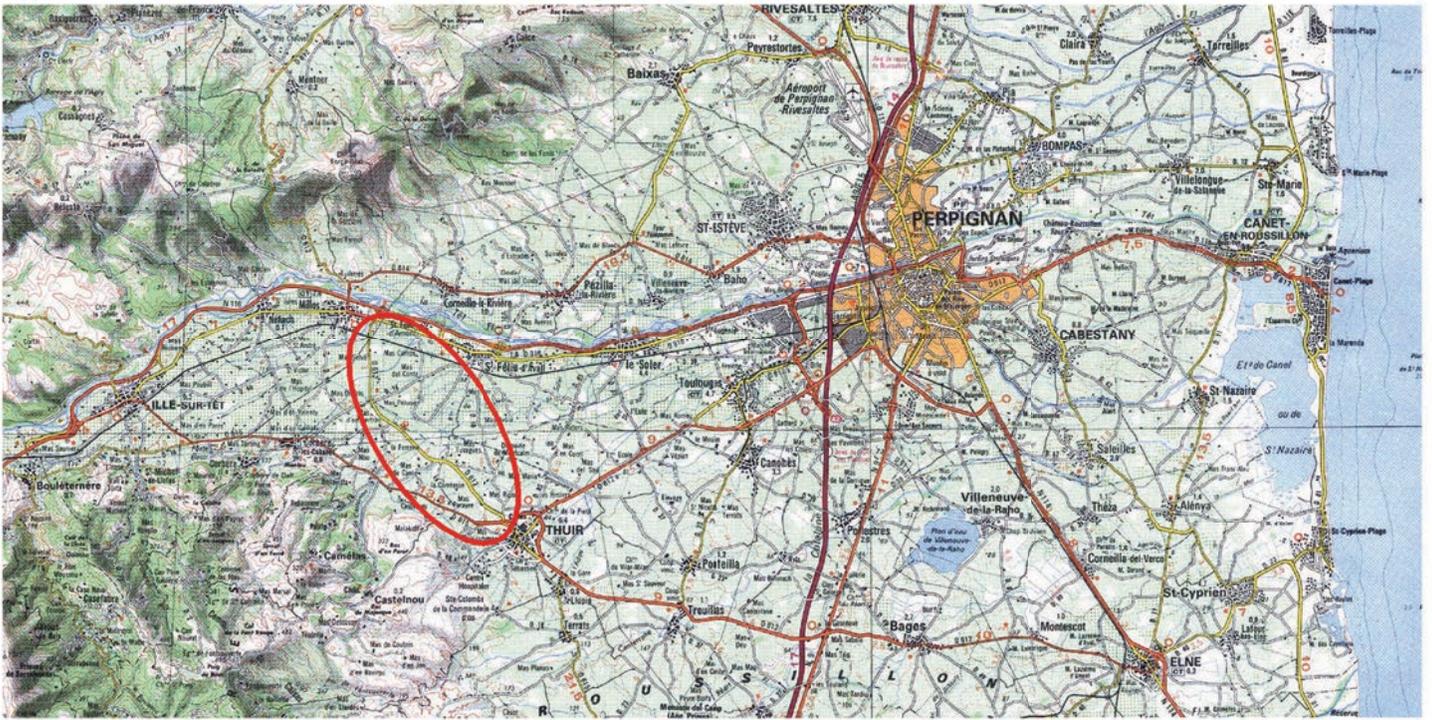
Mise en service : Décembre 2019

Pièce jointe : Plan de situation
Photographies des aménagements réalisés.

Mai 2021



leDépartement66.fr



21 - RD 85 Aménagements entre Thuir et le Soler

Préambule :

Le Département a approuvé par délibération le 25 mars 2013, le principe du projet de recalibrage et de mise en sécurité de la route départementale 85 entre Thuir et Le Soler.

Le programme pluriannuel 2016-2022 d'aménagement des routes départementales a intégré la réalisation d'une première tranche de cette opération.

Historique :

Le projet consiste à sécuriser la voie en la recalibrant, l'élargissement du profil de la voie permettant de conserver une largeur circulaire restreinte afin de limiter l'augmentation potentielle de la vitesse des usagers.

Une première section, d'une longueur de 300 m, a été recalibrée dans le cadre de l'aménagement du giratoire de la Piétat à THUIR en 2008. La section suivante, d'une longueur de 1 500 m a été recalibrée en 2020.

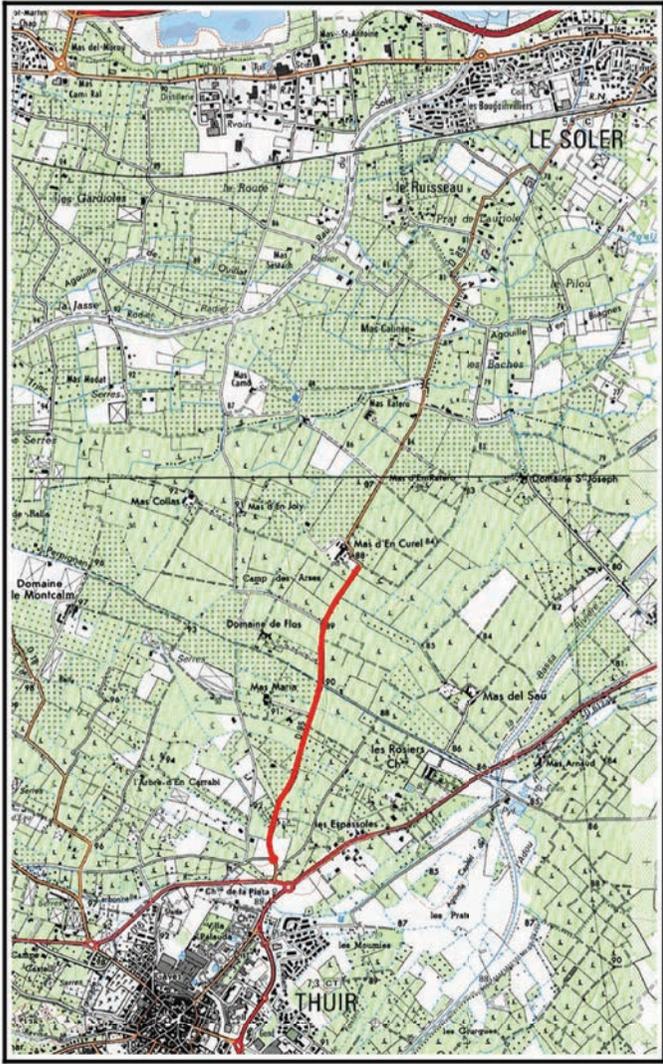
Mise en service : Octobre 2020

Pièce jointe : Plan de situation
Photographies des aménagements réalisés.

Mai 2021



leDépartement66.fr



22 - RD 37A Déviation de Villemolaque

Préambule :

Depuis les aménagements sécuritaires de la RD900, les automobilistes utilisaient préférentiellement la RD2 à la RD37A. En effet, les allongements de parcours étaient moins importants par la RD2 pour se rendre à Villemolaque ou dans les villages des Aspres. Ainsi le trafic dans le village de Villemolaque avait augmenté de manière significative.

Les caractéristiques géométriques de la RD2 dans le centre de Villemolaque sont inadaptées (carrefours plans mal dimensionnés, multiples accès, manque de visibilité, absence de trottoirs continus...).

Cette situation conduisait à une insécurité routière, des conflits entre usagers automobilistes, cyclistes, riverains et piétons et des nuisances acoustiques et olfactives.

Le Département a souhaité améliorer la circulation dans le secteur de Villemolaque en déviant partiellement la RD37A permettant ainsi de contourner le village. Le projet RD37A – Déviation de Villemolaque permet de relier de façon sécurisée la RD37A à la RD2, d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité par une diminution du trafic dans le centre du village et enfin d'améliorer les conditions de vie des habitants par la réduction des nuisances liées au trafic.

Historique :

Le projet a été Déclaré d'Utilité Publique par arrêté préfectoral n° 2012012-0003 le 12 janvier 2012.

Mise en service : Septembre 2018

Pièce jointe : Photographies des aménagements réalisés.

Mai 2021



leDépartement66.fr



CONTACTS

Service Maîtrise d'ouvrage
Tél. 04 68 85 88 80
maitrise.ouvrage@cd66.fr

leDépartement66.fr



L'Accent Catalan de la République Française