

# RESUME

Le présent projet s'insère dans le cadre de l'aménagement de la Route Départementale n°8 entre TARBES et BAGNÈRES-DE-BIGORRE. Il porte porte plus précisément sur l'aménagement d'un raccourci de la R.D. 8 à l'échangeur autoroutier de TARBES-EST (A64) via le projet de 2x2 voies de la ZAC Sémécac/Soues et, en prolongement vers le Sud, sur la modification du tracé de cette route départementale n°8. Il vise à soulager le trafic sur la R.D. 935 qui traverse de nombreuses agglomérations et à le répartir à terme entre ces deux voies.

Le futur tracé se développe sur les communes de SOUES, BARBAZAN-DEBAT, SALLES-ADOUR, ALLIER, BERNAC-DEBAT, BERNAC-DESSUS, et ARCIZAC-ADOUR, sur un linéaire d'environ 6500 mètres.

De façon plus globale, le projet fait partie de la politique de désenclavement routier des vallées des Hautes-Pyrénées au Sud menée depuis plusieurs années par le Conseil Général qui concerne :

- la vallée des "Nestes" depuis LANNEMEZAN jusqu'au tunnel d'ARAGNOUJET-BIELSA (vers l'Espagne) ;
- la vallée de l'ADOUR depuis TARBES jusqu'à BAGNERES-DE-BIGORRE, puis jusque SAINTE-MARIE-DE-CAMPAN (dans laquelle se situe la section objet du présent dossier) ;
- la vallée des Gaves depuis ARGELES jusqu'à GAVARNIE.

Projets auxquels se rajoute l'amélioration de l'axe routier vers BORDEAUX, au Nord.

La vallée concernée est ici celle de l'Adour avec la desserte entre TARBES et BAGNERES-DE-BIGORRE, et au-delà de sites touristiques prestigieux comme le domaine skiable du Tourmalet, les cols d'Aspin et du Tourmalet et le Pic du Midi de Bigorre.

L'aménagement de la RD8 entre ARCIZAC-ADOUR et SOUES doit permettre de répondre à de nombreux objectifs locaux :

- soulager les traversées d'agglomération du trafic de transit ;
- renforcer la sécurité sur cet axe, notamment pour les riverains ;
- améliorer les échanges avec les autres voies importantes dont la RD15, la RD16, la RD508 et la RD86 ;
- simplifier les liaisons entre BARBAZAN-DEBAT, SEMEAC et SOUES et l'accès des communes du Sud et Sud-Est de TARBES vers l'échangeur Tarbes-Est,
- détourner l'itinéraire d'un passage à niveau dangereux avec la voie ferrée entre ARCIZAC-ADOUR et BERNAC-DEBAT ;
- réduire les nuisances sur les riverains de la RD8 existante (nuisances sonores, pollution atmosphérique, nuisances visuelles et vibrations dues aux passages des poids lourds).

Le projet apparaît en tant que "voie projetée prioritaire" au Schéma Directeur de l'Agglomération Urbaine (S.D.A.U.) tarbaise approuvé en 1996 par le Syndicat Intercommunal d'Etude et de Programmation S.I.E.P. (Mai 1996).

Il convient de rappeler que ce S.D.A.U. prévoit également la création d'une "Entrée Sud-Est" de Tarbes qui viendrait également se raccorder sur le giratoire du péage Sud-Est.

L'ensemble du projet se situe sur la plaine alluviale qui est large d'environ 6 km à ce niveau. Le tracé se déroule uniquement en rive droite et la plaine sur cette rive n'est large que de 2 km. A l'Est, la vallée est encadrée de crêtes qui culminent à 450 m.

Les milieux et espaces concernés sont fortement anthropisés avec :

- au Nord, des espaces périurbains (territoires de Sémécac et Soues), actuellement à vocation agricole, mais en partie dévolus à l'urbanisation future dans les documents d'urbanisme,

- au centre (territoires de Soues et Barbazan-Debat), des espaces agricoles en couloir insérés au sein de zones pavillonnaires, au Sud des espaces plus franchement agricoles entrecoupés d'îlots bâtis discontinus.

*Aucun enjeu majeur n'a été dégagé au regard de la valeur patrimoniale du milieu naturel.*

Dans les domaines de l'hydrographie et de l'hydraulique, le projet recoupe le système des canaux de l'Alaric.

Ce canal s'inscrit dans le système d'irrigation Adour-Alaric ; sa fonction est double :

- il draine deux vastes bassins versants de l'Echéoux, qui englobe les coteaux Est, et de la plaine agricole rive droite de l'Adour en aval de Pouzac,
- il est l'ossature d'un réseau maillé d'irrigation très complexe dont l'écoulement est régulé en fonction des besoins par des vannes situées au droit de la prise sur l'Adour à Pouzac.

Le fonctionnement général de ce réseau est complexe :

- maillage du réseau dans la plaine
- apports en ruissellement des coteaux situés à l'Est, dont une partie a été urbanisée et donc pour partie imperméabilisée.

Il pose des problèmes à l'ensemble des communes riveraines en période de hautes eaux puisqu'il provoque des inondations, notamment sur le territoire de Barbazan-Debat, et de façon plus épisodique sur les territoires de Sémécac et de Soues, particulièrement sur une partie de l'emprise au niveau du raccourci avec le giratoire du péage.

Deux cours d'eau vont être directement concernés par le projet :

- le ruisseau des Arribets, simplement traversé,
- le ruisseau de Lapoutge longé sur environ 500 m puis traversé par le tracé.

*Compte tenu de la très faible section concernée pour le ruisseau des Arribets et des caractéristiques du Lapoutge (ruisseau plus ou moins temporaire à très faible écoulement estival), l'impact sur le milieu aquatique sera faible.*

Par contre, selon le diagnostic effectué de façon spécifique pour ce projet ("Faisabilité hydraulique de la déviation Sud-Est de SOUES" C.A.C.G. juillet 2002 mise à jour août 2006, jointe en annexe), pour le ruisseau de Lapoutge : "L'emprise du projet routier est susceptible de modifier sensiblement le comportement de la zone inondable lors des épisodes pluvieux intenses du type de celui de mai 1993 (cf. planche 5).

*Compte tenu de la relative platitude de la plaine inondable et de la proximité des zones d'habitat dense, ce projet doit être considéré avec attention.*

En effet, les conséquences de l'aménagement peuvent être de deux ordres :

- la réduction de l'extension du champ d'inondation,
- le blocage ou la réduction des possibilités d'écoulement vers l'aval.

Ces conséquences risquent d'entraîner un accroissement de la submersion (hauteur et durée) des zones habitées situées à l'Est et en amont."

*En conséquence, le maître d'ouvrage s'appuie sur la création (dans le cadre de la ZAC), d'une zone sur-inondable de 230000m3 comme mesure réductrice dans la perspective de contrecarrer « l'effet digue » de la future voie (et de préserver les futures zones imperméabilisées). Cette zone sur-inondable permettra d'absorber les débits de crue qui concourent fréquemment à l'inondation de la plaine dans ce secteur.*

**Dans le domaine paysager**, le projet concerne, comme nous l'avons déjà vu, des secteurs périurbains et des espaces agricoles. Dans toute sa moitié Sud, il s'appuie sur le tracé de la voie ferrée TARBES-BAGNERES DE BIGORRE qu'il longe à l'Est.

Les incidences dégagées tiennent principalement :

- à la perturbation des alignements boisés le long du ruisseau de Lapoutge pour l'aménagement de la zone sur-inondable; ces alignements Nord-Sud concourent fortement à la structuration paysagère de la plaine à ce niveau,
- à la mise en place de merlons "antibrui" qui vont générer une animation visuelle sur la zone par ailleurs très plane,
- à la traversée d'une entité agricole homogène, située au Sud de la R.D. 292, par l'aménagement routier.

On mentionnera par contre que pour le reste du tracé au Sud, le choix de longer la voie ferrée se révèle très positif et minimise les impacts paysagers.

**Diverses mesures de préservation des ripisylves des ruisseaux, de plantations d'alignement de part et d'autre de la voie nouvelle, de végétalisation des merlons, de traitements des délaissés, ... sont proposées pour réduire les impacts ci-dessus.**

**En ce qui concerne les activités, les incidences concernent principalement l'agriculture par l'amputation de surface cultivable pour un ordre de grandeur de 16 ha.**

L'impact sur le parcellaire et la structure des exploitations est plus nuancé du fait de l'appui du tracé sur la voie ferrée pour toute la partie Sud qui limite le fractionnement. Cet effet minimisé se retrouve au Nord, lorsque le tracé suit le cours du ruisseau de Lapoutge. Les effets majeurs dans ce domaine se limitent donc à l'entité agricole située au Sud de la R.D. 292.

Enfin, deux bâtiments agricoles sont directement touchés par le projet sur le territoire de SALLES-ADOUR.

**Des mesures de rétablissement des voies de desserte agricoles sont proposées. Par ailleurs la possibilité de demande d'une réorganisation foncière est prévue par la loi dans le cadre d'un aménagement routier.**

**Dans le domaine de l'habitat**, aucun bâtiment n'est directement touché par le projet. Des nuisances de proximité sont soulevées pour des habitations situées le long de la R.D. 292 à SOUES et à BARBAZAN-DEBAT et des flots bâtis situés le long de la R.D. 8 actuelle à SALLES-ADOUR et à BERNAC-DEBAT.

Ces nuisances identifiées dans le volet santé de l'étude relèvent surtout des incidences sonores.

**Des mesures de protections phoniques à la source ont été préférées à une protection individuelle des habitations (traitement des façades) et un linéaire important de merlons ou écrans antibruit est proposé ; elles sont intégrées au projet présenté.**

Au final, on notera que le projet présenté génère des impacts dans trois domaines principaux :

- l'hydrologie et l'hydraulique dans la partie Nord du tracé qui traverse un zone sensible au regard du risque inondation,
- une amputation limitée de terres agricoles,
- Les nuisances qui seront largement atténuées dans les communes de Bernac Debat, Salles-Adour et Soues du fait d'une diminution sensible du trafic sur l'actuelle RD8.
- Des impacts phoniques et visuels limités dans la plaine entre Soues et Barbazan-Debat.

Face à ces impacts, des mesures sont avancées :

→ **des mesures intégrées à la conception même du projet**, qui découlent du choix du parti et des options prises. Elles ont pour la plupart été décrites précédemment et concernent notamment :

- la création d'une zone sur-inondable dans le cadre de la ZAC pour contrebalancer les incidences hydrauliques dans la traversée de la zone inondable au Nord,
- la préservation des activités agricoles par le calage du tracé,
- l'éloignement maximum des zones urbanisées,
- la mise en place de protections phoniques, (murs, merlons)
- la préservation des communications existantes (S.N.C.F., R.D. 15, R.D. 16, R.D. 508, R.D. 86),
- le rétablissement en parallèle du chemin rural emprunté par le tracé.

→ **des mesures destinées à compenser les effets négatifs résiduels** mis en évidence dans les chapitres précédents. Il s'agit de propositions qui engagent le Maître d'Ouvrage après validation dans le cadre de la présente enquête. Elles font ou feront l'objet d'études spécifiques de détail ultérieures.

