



Contournement nord de Tarbes

MISE EN COMPATIBILITE DES PLU : NOTE DE SYNTHESE



Contournement nord de Tarbes

Conseil départemental des Hautes-Pyrénées

MECDU des PLU : note de synthèse

VERSION	DESCRIPTION	ÉTABLI(E) PAR	APPROUVÉ(E) PAR	DATE
01	Rédaction	TVN		30/03/2026
02	Ajustements	TVN		10/04/2026

ARTELIA Agence Pyrénées Gascogne
Hélioparc – 2 avenue Angot - CS 8011 – 64053 Pau Cedex 9 – TEL : 05 59 84 23 50

SOMMAIRE

OBJET DU DOCUMENT	5
1. LE PROJET DE CONTOURNEMENT NORD DE TARBES : HISTORIQUE, PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES	7
1.1. Historique du projet	7
1.2. Les grands objectifs	13
1.2.1. Assurer la structuration et la continuité des réseaux de circulation	13
1.2.2. Améliorer la sécurité routière en réduisant les conflits de trafic.....	13
1.2.3. Réduire les nuisances (bruit, pollution de l'air, vibrations) et améliorer la qualité de vie	13
1.2.4. Renforcer la performance économique et l'attractivité territoriale	13
1.2.5. Garantir la protection de l'environnement et la transparence hydraulique 14	
1.2.6. Préserver la fonctionnalité des exploitations agricoles et maîtriser les emprises	14
1.2.7. Encadrer la gouvernance, la concertation et les étapes de mise en œuvre	14
1.2.8. Conclusion	14
1.3. La justification de son intérêt général.....	15
1.3.1. Un projet structurant, identifié depuis longtemps.....	15
1.3.2. Un projet répondant à des besoins démographiques	24
1.3.3. Un projet soutenant l'économie locale	25
1.3.4. Un projet améliorant le trafic, la sécurité et la qualité de vie des usagers .	28
1.3.4.1. Contexte et objectifs du projet.....	28
1.3.4.2. Justification du projet au regard des enjeux de trafic	28
1.3.4.3. Justification du projet au regard des enjeux de sécurité et d'accidentologie	30
1.3.4.4. Justification du tracé concernant la qualité de vie des habitants	30
1.3.5. Un projet ayant fait l'objet de nombreuses études préalables détaillées ..	32
1.3.5.1. Une première analyse multicritère de la DREAL	32
1.3.5.2. Une analyse précisée et confirmée par les études engagées par le CD65	33
1.4. Caractéristiques générales du projet	39
1.5. Caractéristiques géométriques des infrastructures.....	44
1.6. Ouvrages de franchissement	46

1.6.1.	Franchissement de l'Adour	46
1.6.2.	Passage inférieur modes doux et passage faune flore	52
1.6.3.	Synthèse	54
1.7.	Intégration paysagère	54
1.8.	Conditions d'exploitation du contournement.....	55
2.	LA CONCERTATION PRÉALABLE DES ÉVOLUTIONS DES DOCUMENTS D'URBANISME (PLU) : MODALITÉS DE LA CONCERTATION	57
2.1.	La mise en compatibilité des PLU : pourquoi ?.....	57
2.2.	Objectifs de la concertation préalable	58
2.3.	Modalités de la concertation préalable	59
2.4.	Comment s'informer et donner son avis ?.....	59
2.5.	Comment donner son avis ?	60
3.	MISE EN COMPATIBILITÉ : PRINPALES ÉVOLUTIONS DU PLU DE BORDERES-SUR-L'ECHEZ.....	61
3.1.	Impacts sur le rapport de présentation et padd.....	61
3.2.	Impacts sur le règlement graphique	61
3.3.	Impacts sur le règlement écrit	62
4.	MISE EN COMPATIBILITÉ : PRINPALES ÉVOLUTIONS DU PLU DE BOURS	63
4.1.	Compatibilité des évolutions avec le projet d'aménagement et de développement durable	63
4.2.	Impacts sur le règlement graphique	64
4.3.	Impacts sur le règlement écrit	66
5.	MISE EN COMPATIBILITÉ : PRINPALES ÉVOLUTIONS DU PLU D'ORLEIX.....	68
5.1.	Impacts sur le rapport de présentation et padd.....	68
5.2.	Impacts sur le règlement graphique	69
5.3.	Impacts sur le règlement écrit	70
6.	LES PROCHAINES ÉTAPES APRÈS LA CONCERTATION	71

6.1.	A l'issue de la concertation au titre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme.....	71
6.2.	Durant l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et conjointe à l'enquête parcellaire	71
6.3.	À compter de la Déclaration d'Utilité Publique du projet de contournement nord de Tarbes.....	71

OBJET DU DOCUMENT

La Route Nationale n° 21 est un itinéraire classé « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire » (G.L.A.T.) ; elle s'inscrit au schéma directeur national approuvé par décret du 1er avril 1992 comme "autre route nationale". Elle relie, dans le centre sud-ouest, les villes de LIMOGES et de LOURDES, séparées par une distance de 400 kilomètres environ, en traversant, du nord au sud, les agglomérations suivantes : LIMOGES, PERIGUEUX, BERGERAC, AGEN, AUCH, TARBES et LOURDES.

Au niveau de l'agglomération Tarbaise, la RN 21 traverse les parties agglomérées de Tarbes, Séméac et Aureilhan. Dans ces secteurs, on observe dès lors les nuisances classiques induites par la traversée d'un tel axe sur une zone urbaine et péri-urbaine (trafic dense, insécurité routière, nuisances sonores, pollution atmosphérique, ...).

Depuis plus de 30 ans, un projet de contournement routier au nord de Tarbes a été identifié. Ce dernier avait été qualifié d'élément fort du « futur engagé » tel que décrit dans les documents et plans de la DDE dans la période 1980-1990. Ce projet a depuis lors été reporté systématiquement dans plusieurs plans et programmes de l'échelle régionale à l'échelle communale (CPER Occitanie, Schéma de déplacement multimodal de l'Agglomération de Tarbes, Agenda 21 du Grand Tarbes, PLU de Tarbes, PLU de Borderes-sur-l'Echez...).

Au-delà des intentions et des inscriptions sur des plans-programmes, le Conseil Départemental et l'Etat ont mandaté la réalisation de plusieurs études techniques pour aménager le contournement nord de Tarbes, entre la RD935 et la RN21.

- Une étude niveau APS (ARCADIS-APEXE) en 2006 pour aménager le barreau manquant,
- Une étude d'opportunité en 2018 initiée par la DREAL pour rechercher des solutions d'aménagement via une analyse multicritères. Cette étude initiée par la DREAL a permis de retenir une variante

L'étude d'opportunité a permis d'affirmer la famille de tracés « sud » comme étant les tracés les plus favorables d'un point de vue fonctionnel pour le contournement nord de Tarbes. Au sein de cette famille de tracés « Sud », une analyse multicritères détaillée a démontré que la variante C prenait la mieux en compte les enjeux du site, tant du point de vue socio-économique, qu'environnemental et que règlementaire. Le Comité de Pilotage du 4 juin 2020 a permis de confirmer cette variante C comme étant le tracé préférentiel retenu par le Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées.

Compte tenu des caractéristiques du projet, celui-ci est soumis à autorisation environnementale.

Une mise en compatibilité des trois PLU communaux (Bordères-sur-l'Echez, Bours, Orleix) est également nécessaire afin d'amender les documents d'urbanisme au regard du projet de contournement. Cette mise en compatibilité fait l'objet d'une concertation préalable.

La présente pièce constitue la note de synthèse présentant les principaux enjeux de cette mise en compatibilité dans le cadre de la concertation préalable.

1. LE PROJET DE CONTOURNEMENT NORD DE TARBES : HISTORIQUE, PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

1.1. HISTORIQUE DU PROJET

La Route Nationale n° 21 est un itinéraire classé « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire » (G.L.A.T.) ; elle s'inscrit au schéma directeur national approuvé par décret du 1er avril 1992 comme « autre route nationale ».

Elle relie, dans le centre sud-ouest, les villes de LIMOGES et de LOURDES, séparées par une distance de 400 kilomètres environ, en traversant, du nord au sud, les agglomérations suivantes : LIMOGES, PERIGUEUX, BERGERAC, AGEN, AUCH, TARBES et LOURDES (cf. figure ci-dessous).



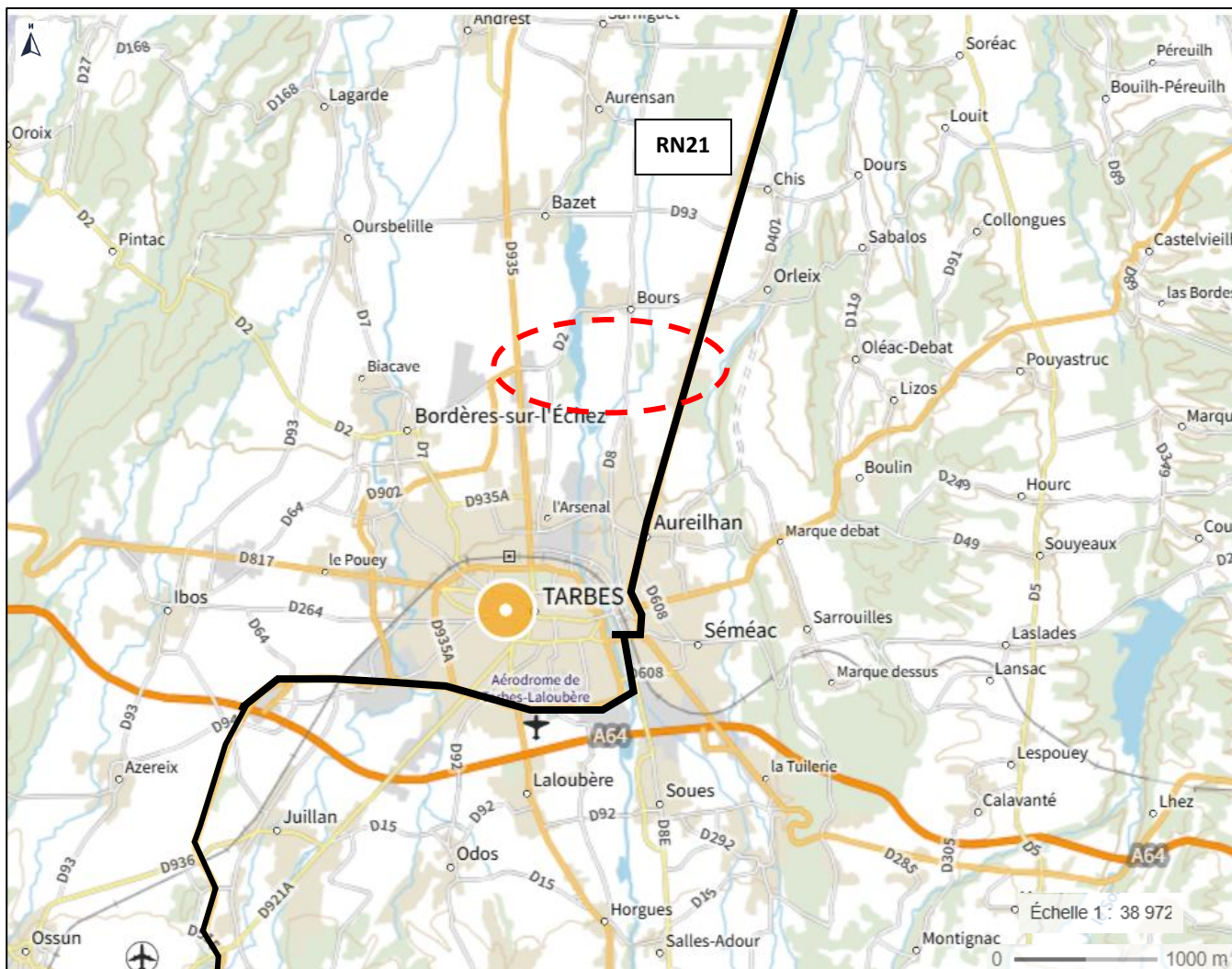


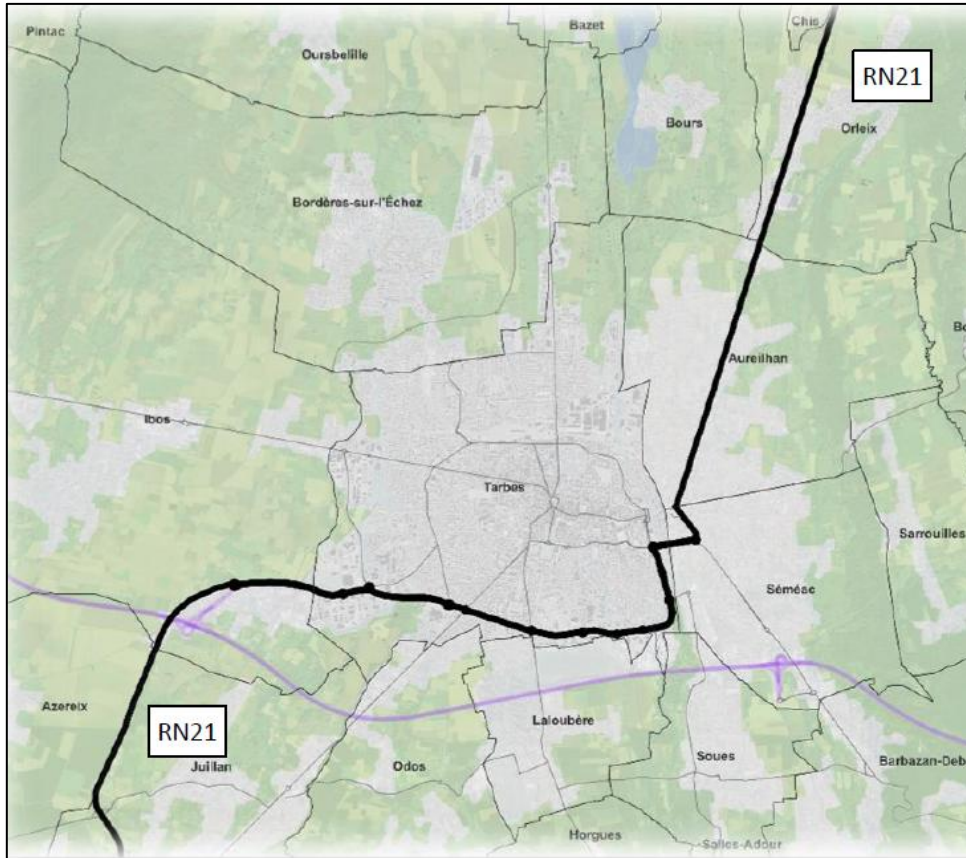
Figure 2 : Tracé routier actuel de la RN21

Pour pallier ces nuisances et améliorer la traversée de l'agglomération, le Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées a étudié en 2006 le contournement ouest pour aboutir à sa réalisation en 2013.

Ce nouvel axe routier, de 6,4 km, est réparti en deux sections, avec du Sud au Nord :

- Sur 1,7km, aménagement de la RD817 à 2x2 voies avec des échanges par des giratoires, entre la RN21 au Sud et la route de Pau (RD817) au Nord, sur la partie Ouest de la commune de Tarbes ;
- Sur 4,7km, création d'une route bidirectionnelle, la RD902, entre la route de Pau (RD817) et le carrefour RD935/RD2 sur la commune de Bordères-sur-L'échez.

Le contournement Nord de Tarbes, objet de la présente étude, consiste en la poursuite de ce barreau ouest par la création d'un barreau nord, sur un linéaire de 3km, entre le giratoire RD935/RD902/RD2 sur la commune de Bordères-sur-L'échez et la RN21 sur la commune d'Orleix au niveau du demi-échangeur Chemin du Roy et permettant l'accès au centre commercial E. LECLERC.



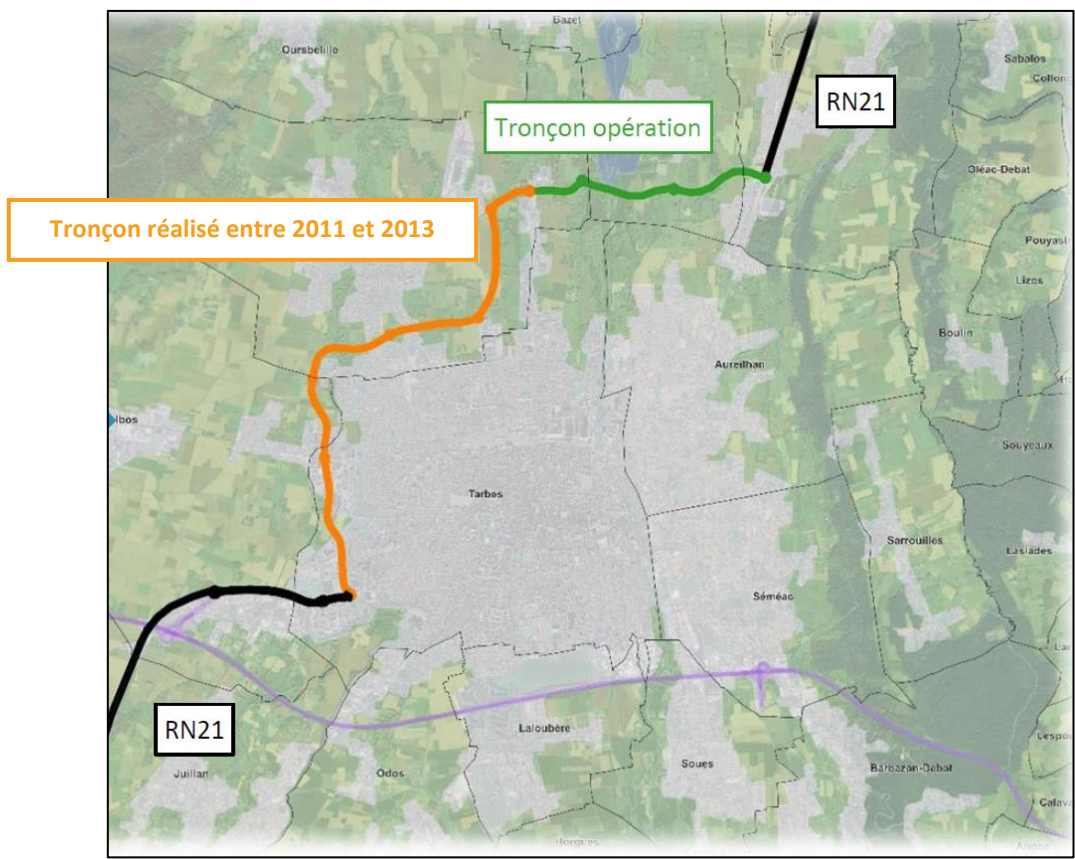
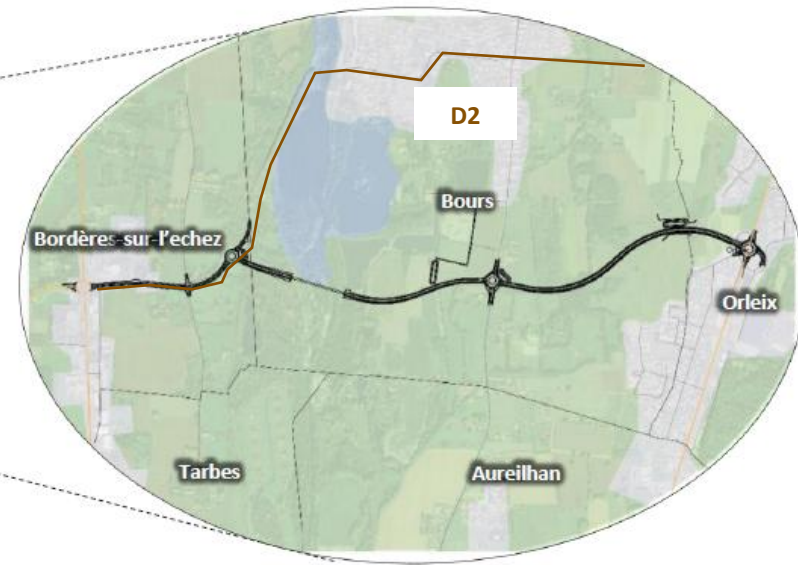
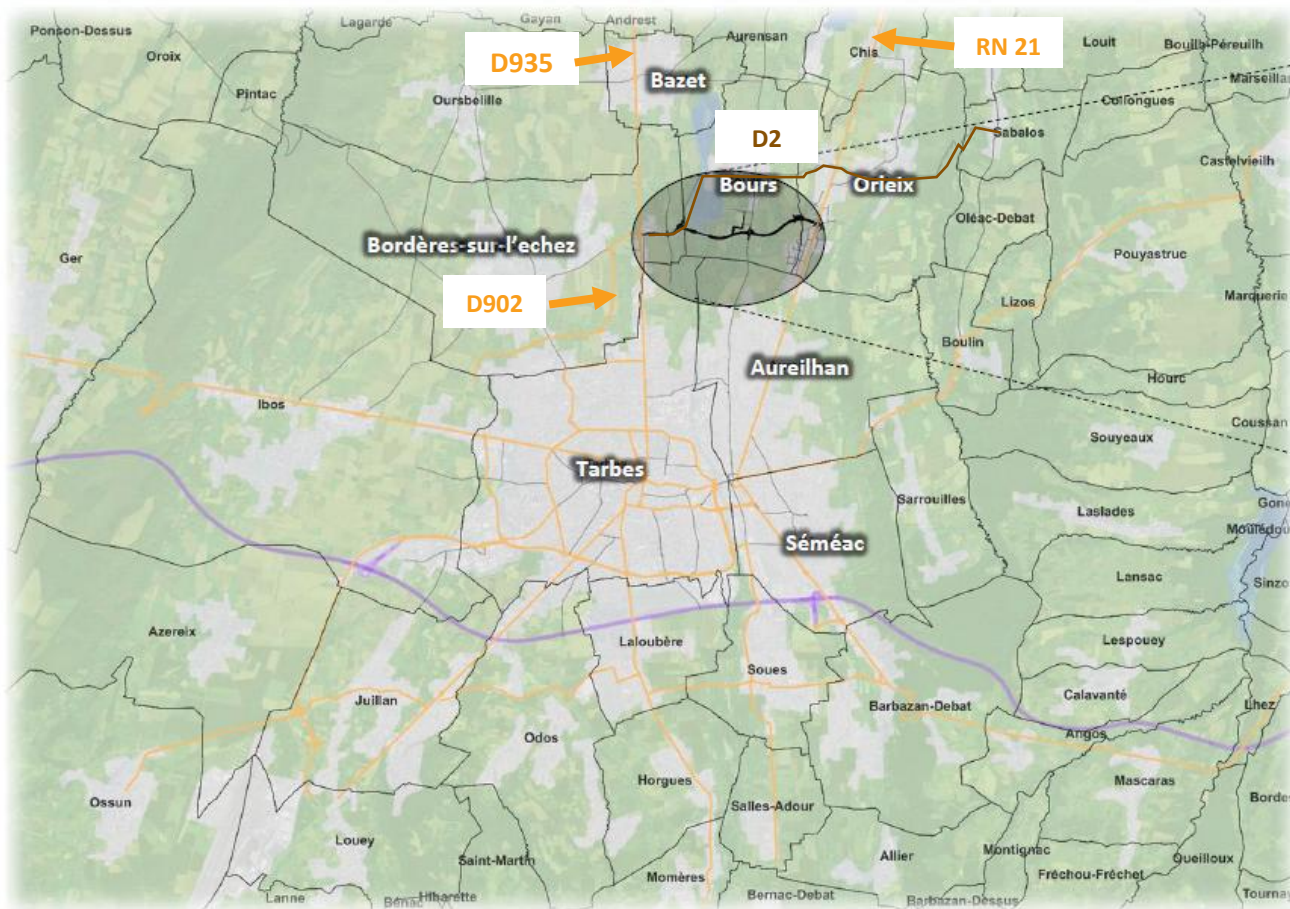


Figure 3 : Tronçon routier actuel (au-dessus) et tronçon routier projeté (en dessous, en vert)



■ *Projet de contournement nord de Tarbes*

Figure 4 : Localisation géographique

1.2. LES GRANDS OBJECTIFS

1.2.1. Assurer la structuration et la continuité des réseaux de circulation

L'objectif premier est d'assurer la continuité fonctionnelle de l'axe national Agen–Auch–Tarbes–Lourdes (RN21) en complétant les contournements existants au nord-ouest, à l'ouest et au sud de l'agglomération. Le contournement nord constitue le dernier maillon permettant de détourner les flux de transit hors des tissus urbains denses, de garantir une lisibilité des itinéraires et de fiabiliser les temps de parcours à l'échelle intercommunale et régionale.

Le projet vise une articulation explicite avec la rocade existante et la route de Rabastens afin de drainer les trafics nord vers le sud-ouest de l'agglomération, en limitant les pénétrations automobiles dans Aureilhan et Séméac. Cette structuration répond à une logique d'aménagement pluriannuelle et s'inscrit dans les programmations du CPER Occitanie.

1.2.2. Améliorer la sécurité routière en réduisant les conflits de trafic

L'objectif opérationnel majeur est de réduire les situations d'insécurité et les conflits de trafic en traversée urbaine, où les gabarits de voirie sont contraints et où les interactions entre flux de transit et mobilités locales sont nombreuses. Les abords d'établissements scolaires à Aureilhan et les couloirs étroits au cœur des bourgs constituent des points de vigilance documentés par les collectivités.

Le contournement permettra de substituer des carrefours giratoires aux carrefours existants contraints, de séparer les flux de transit des flux locaux, et de réduire les manœuvres dangereuses qui subsistent dans les traversées urbaines actuelles. Par ailleurs, le projet prévoit des aménagements favorables aux mobilités actives, contribuant à une sécurité globale améliorée pour les piétons et les cyclistes.

1.2.3. Réduire les nuisances (bruit, pollution de l'air, vibrations) et améliorer la qualité de vie

L'objectif poursuivi est de diminuer la pression du trafic de transit sur la RN21 en traversée d'Aureilhan et des communes riveraines, où l'on observe des charges de trafic quotidiennes estimées entre 10 000 et 15 000 véhicules selon les périodes, incluant 700 à 1 000 poids lourds. Le projet vise à transférer une part significative de ces flux vers un itinéraire adapté, en réduisant les expositions au bruit, à la pollution et aux vibrations dans des quartiers d'habitat dense.

Le contournement s'accompagne d'objectifs d'insertion acoustique et paysagère, avec la mise en place de merlons végétalisés et d'écrans si nécessaire, et d'une surveillance post-mise en service sur les nouveaux linéaires exposés. Cette approche permet de convertir la réduction des nuisances en gains mesurables de qualité de vie pour les riverains.

1.2.4. Renforcer la performance économique et l'attractivité territoriale

Le projet a pour objectif stratégique de renforcer la desserte des zones d'activités, de l'aéroport et des équipements hospitaliers, en sécurisant les flux logistiques et en réduisant les coûts externes liés à la congestion et aux accidents. La continuité d'itinéraires performants augmente l'attractivité de l'agglomération pour les entreprises et le tourisme, tout en rendant plus fiable l'accessibilité aux pôles d'emplois.

L'inscription du contournement dans le protocole État–Région–Département et la perspective de cofinancements confirment l'objectif de modernisation du réseau structurant. Le projet est conçu pour maximiser les bénéfices économiques tout en s'alignant sur les engagements de transition et de sobriété foncière.

1.2.5. Garantir la protection de l'environnement et la transparence hydraulique

Le projet poursuit l'objectif de préserver les milieux aquatiques et riverains de l'Adour, par la conception d'un ouvrage d'art assurant la transparence hydraulique et la continuité écologique. Les études d'impact, notamment le volet trafic alimentant les études air et acoustiques, permettent de calibrer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) conformes aux exigences réglementaires.

L'objectif comprend la mise en œuvre de compensations écologiques robustes, avec des acquisitions foncières dédiées (ordre de grandeur : 10 ha) pour restaurer et sanctuariser des habitats, ainsi que la préservation des cheminements doux comme le CaminAdour. Cette stratégie vise à conjuguer la fonctionnalité routière avec la protection de la biodiversité et des paysages.

1.2.6. Préserver la fonctionnalité des exploitations agricoles et maîtriser les emprises

Le projet fixe l'objectif de minimiser l'artificialisation des sols et de maintenir la continuité des exploitations agricoles, en garantissant les accès, en traitant les effets de coupure, et en coordonnant les acquisitions foncières dans le cadre de la déclaration d'utilité publique. La concertation a mis en évidence la nécessité d'un dialogue fin avec les communes et les exploitants.

La gestion foncière vise une compensation adaptée et proportionnée, et peut s'articuler, si requis, avec des démarches d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) pour optimiser les répartitions et limiter les impacts durables sur les activités agricoles.

1.2.7. Encadrer la gouvernance, la concertation et les étapes de mise en œuvre

Le projet fixe l'objectif d'une gouvernance claire : maîtrise d'ouvrage par le Conseil départemental, association de l'Agglomération Tarbes–Lourdes–Pyrénées pour le cofinancement, coordination avec l'État et la Région au titre du CPER. La concertation préalable s'est tenue du 20 janvier au 23 février 2025 avec réunions publiques et registres en mairies.

Les objectifs incluent la transparence sur la prise en compte des avis et la publication du bilan de concertation, la préparation de la DUP et des acquisitions foncières (2025–2026), puis le lancement des travaux envisagé à l'horizon 2027–2028, sous réserves d'autorisations et de financements.

1.2.8. Conclusion

Le projet de contournement nord de Tarbes poursuit des objectifs cohérents et complémentaires : structurer les itinéraires régionaux, améliorer la sécurité, réduire les nuisances en milieu urbain, soutenir l'attractivité économique, garantir la protection de l'environnement, préserver l'agriculture et encadrer les étapes de réalisation par une gouvernance partenariale et une concertation exigeante. La réussite du projet dépendra de la qualité de son insertion (hydraulique, écologique, acoustique), du calibrage de ses mesures de compensation, et de la consolidation de son montage financier, jusqu'à la mise en service.

1.3. LA JUSTIFICATION DE SON INTERET GENERAL

Au regard des articles L153-49 du code de l'urbanisme et suivants, la procédure de mise en compatibilité du PLU doit démontrer l'intérêt général du projet.

1.3.1. Un projet structurant, identifié depuis longtemps

Ce projet de contournement routier est identifié depuis plus de 30 ans comme étant un élément fort du « futur engagé » tel que décrit dans les documents et plans de la DDE dans la période 1980-1990.



Figure 5 - Localisation du contournement nord de Tarbes (DDE des Hautes Pyrénées)

Ce projet a depuis lors été reporté systématiquement dans plusieurs plans et programmes de l'échelle régionale à l'échelle communale (CPER Occitanie, Schéma de déplacement multimodal de l'Agglomération de Tarbes, Agenda 21 du Grand Tarbes, PLU de Tarbes, PLU de Borderes-sur-l'Echez...). Les plans suivants en témoignent.

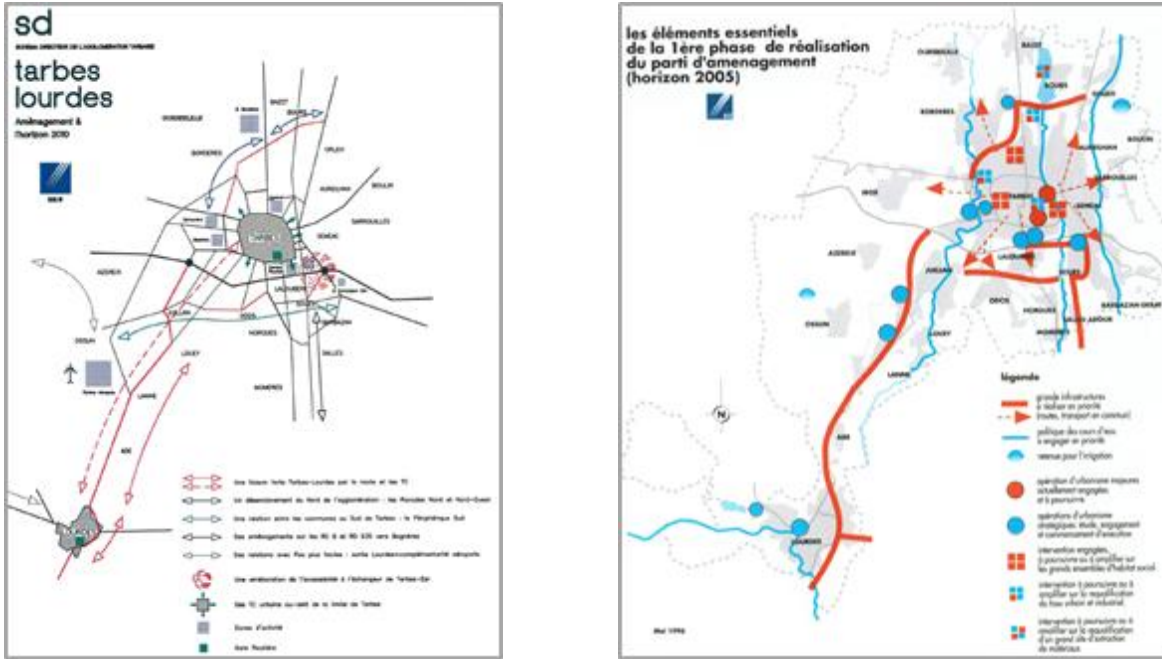


Figure 6 - Intégration du contournement dans les documents programmes existants

Il est donc évident que cette intention d'aménagement est référencée depuis longtemps et clairement identifiée par les collectivités.

Du plan-programme régional au document communal, ce projet est décliné dans tous les documents d'urbanisme.

■ Le CPER régional

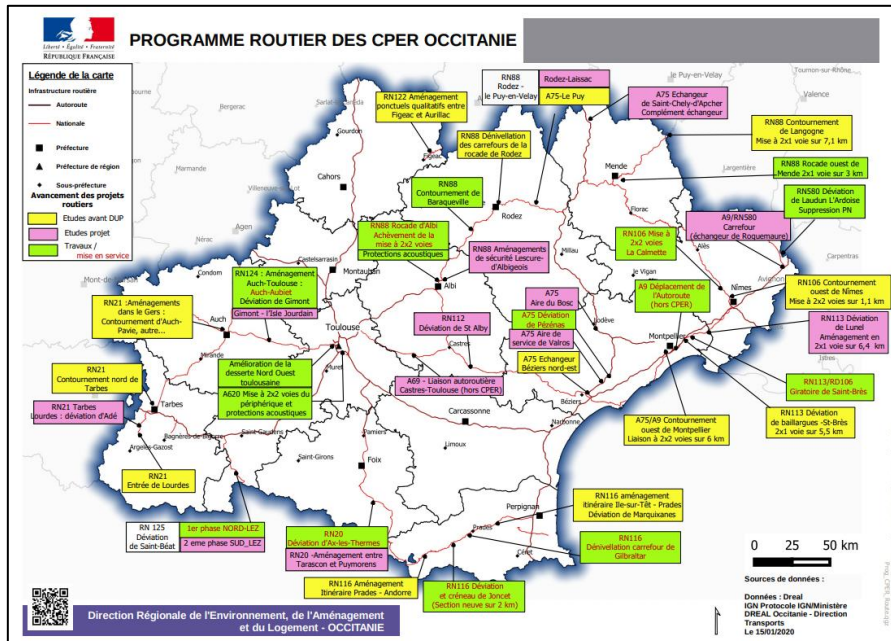


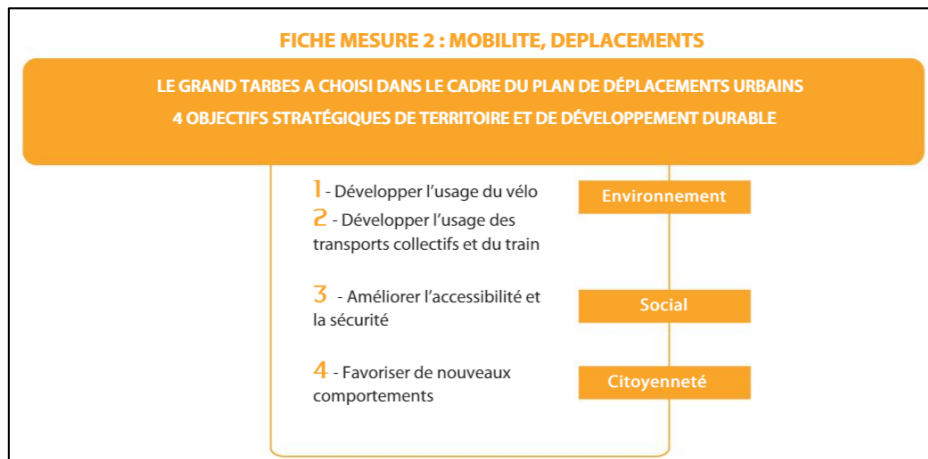
Figure 7 - CPER Occitanie 2020

■ L'agenda 21 du Grand Tarbes (2003)

Un Agenda 21 constitue un outil pratique pour contribuer à un développement durable d'un territoire donné. Né lors du Sommet de la Terre de Rio, en 1992, le terme Agenda 21 renvoie à un projet politique global de développement durable pour le XXI^e siècle. Agenda signifie « ce qu'il faut faire » et 21 « pour le 21^{ème} siècle ».

En 2003, la Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes avait décidé de réaliser un agenda 21 afin d'inscrire les enjeux de développement durable dans ses politiques et son fonctionnement.

Abandonné en 2007, ce dernier avait toutefois répertorié le contournement nord dans son diagnostic territorial ainsi que dans ses fiches actions.



Fiche mesure 2

Le Grand Tarbes s'engage à : « Améliorer la qualité de vie de son territoire »

L'élaboration du diagnostic a permis de dégager nos points forts et nos points faibles. Nous sommes partis de nos forces pour essayer d'améliorer nos faiblesses.

Articulation avec les programmes de développement territoriaux : Agenda 21, Plan de Déplacements Urbains, Projet 4 du CPER 2007-2013

Nos points forts :	Nos points faibles :
<ul style="list-style-type: none"> ■ Une position géographique intéressante : au pied des Pyrénées, à mi-chemin de Toulouse et Bayonne, à moins de 40 km de l'agglomération bordelaise, à 20 km de Lourdes, dans un département français de l'étranger ■ Territoire bien desservi (aéroport international, gare, autoroute...) ■ Obligation de Service Public pour la liaison aérienne Tarbes-Pau ■ Maillage territorial de transport collectif public, satisfaisant, et dessertes scolaires satisfaisantes ■ Une livraison de la tendance démographique après une longue période de hausse ■ Pas de pression d'activités de population voisines 	<ul style="list-style-type: none"> ■ L'éloignement des aires d'influence des grandes métropoles régionales et des centres de décision ■ Absence d'axe structurant pour la Traversée des Pyrénées ■ Grands axes structurants (contournement Ouest et Nord) qui tardent dans leur réalisation ■ Liaison ferroviaire Tarbes-Toulouse trop longue (entre 1h 23 et 2h10) ■ Aéroport de Pau à moins de 40 km ■ Fréquence faible des transports collectifs et inadaptation aux besoins des actifs ■ Déplacements en modes doux peu valorisés ■ Pas de schéma de voiries cyclables ■ Axes routiers ponctuellement saturés

En 2003, le Grand Tarbes s'est lancé dans l'élaboration, puis dans la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Adopté lors du conseil municipal du 17 décembre 2007, quatre objectifs prioritaires ont été retenus. Leur mise en œuvre permettra une amélioration sensible et durable de la mobilité urbaine. Elle sera conduite en trois étapes : 2009 à 2019, 2020 à 2025.

Fiche mesure 2

1 - Développer l'usage du vélo

Un réseau d'agglomération :
Le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) composé en deux grandes parties - aménagements et services - il permettra, depuis les communes périphériques, d'accéder au cœur de l'agglomération, sécurisé par des zones 30, mais aussi, grâce à des voies transversales, de relier un quartier à un autre, sans passer par le centre.
À terme, une « ceinture cyclable » sera créée, avec des aménagements cyclables sur les boulevards, rejoignant le Camin'Adour. Ce réseau de base sera complété et densifié au fur et à mesure de la réalisation des autres itinéraires du PDU. Le principal objectif recherché par le SDIC est d'assurer une cohérence d'ensemble et une continuité des itinéraires cyclables. Ce sera donc un document de référence sur les itinéraires à mettre en place même si la réalisation des aménagements cyclables n'est que progressive (15 ans sont prévus pour réaliser l'ensemble des aménagements prévus par le SDIC).

Des aménagements prioritaires :
De nombreux équipements seront mis en place pour favoriser l'usage du vélo : signalétique d'ensemble sur les bandes et pistes cyclables ; sécurisation de points de franchissement (doux, voies SMIC, riveaux) ; arceaux et mobiliers d'accueil dans le centre ville. Par ailleurs, deux végétations seront ouverts.

Objectif 1

↓

Action 16 :
Elaboration et mise en œuvre du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) (2009 à 2025)

2 - Développer l'usage des transports collectifs et du train

D'avantage de bus :
Dici 2015, l'offre augmentera globalement de 15 % : les bus passeront en moyenne toutes les 32 minutes, contre 46 minutes aujourd'hui ; ils effectueront 20 rotations aller-retour (14 actuellement). La deuxième étape accentuera cette forte évolution : les bus passeront toutes les 27 minutes et assureront 25 rotations aller-retour.

D'avantage de lignes :
La première étape sera marquée par la création d'une ligne intercadencière Bous-Laubadère (avec 10 minutes entre deux bus) et d'une première section de ligne de ceinture, qui desservira les quartiers nord (en passant par la gare, le point d'échange « Hôtel des Impôts », le centre hospitalier et le lycée Marie-Curie). Par ailleurs, les communes périphériques bénéficieront d'une offre renforcée, avec des dessertes à la carte (ou à la demande pour les communes au sud d'Odos et de Laboubère). L'aéroport et Juillan seront également desservis. Une centrale de mobilité permettra de réserver les différents services (lignes virtuelles, transports à la demande et dessertes à la carte, transport des personnes à mobilité réduite). La deuxième étape verra la création de deux axes majeurs et la renature nord-est (quartier nord - Bout du pont) avec deux antennes vers les mairies d'Aureilhan et de Séméac et la renature ouest-sud (Mérindien - Parc de l'Idoux). Chacune de ces nervures sera desservie par un bus passant chaque quart d'heure. La ligne de ceinture sera bouclée et connectée ainsi de bout à bout à la nervure nord-est. Enfin, l'offre à la demande sur les communes de Test sera densifiée.

D'avantage de nouvelles :
La desserte du centre ville sera étendue vers la préfecture dans un premier temps, puis vers le jardin Mascay.

Création de parcs relais :
Deux parcs seront créés (localisation en cours de finalisation). Ils seront desservis par des bus toutes les 20 minutes. D'autres parcs relais (notamment celui du Parc de l'Idoux) seront créés au cours de la deuxième étape ; ils s'appuieront sur les deux nervures de transports collectifs cadencées à 15 minutes.

Objectif 2

↓

Action 17 :
Restructuration du réseau de transports collectifs Alesan (2011-2018)

Action 18 :
Étude pour la mise en place d'un Syndicat mixte des transports (2008-2009)

Action 19 :
Participation aux études pour le développement des transports ferroviaires (Grands Projets Sud-Ouest (GPSO) et dessertes) (2009-2011)

Mesure 2 Mobilité - Déplacements

Mise en œuvre et suivi du protocole d'accord pour le réseau de voiries structurantes

Action 21

Objectif : Améliorer l'accessibilité et la sécurité

Détail de l'Action :

Suite à la réalisation d'une étude menée pour réfléchir sur les moyens de mieux développer son réseau routier et de pallier aux nuisances liées à certains déplacements de transit, le Grand Tarbes en lien avec l'Etat, la Région et le Département a décidé de se doter d'un schéma de voiries à l'horizon 15/20 ans. Le comité de suivi créé à cet effet a adopté un des trois scénarii proposés. La signature d'un protocole d'accord avec tous les acteurs, doit permettre, sous réserve de financements, de faire avancer les actions inscrites dans ce programme.

Calendrier : 2009 - 2010

Les objectifs de Développement Durable :

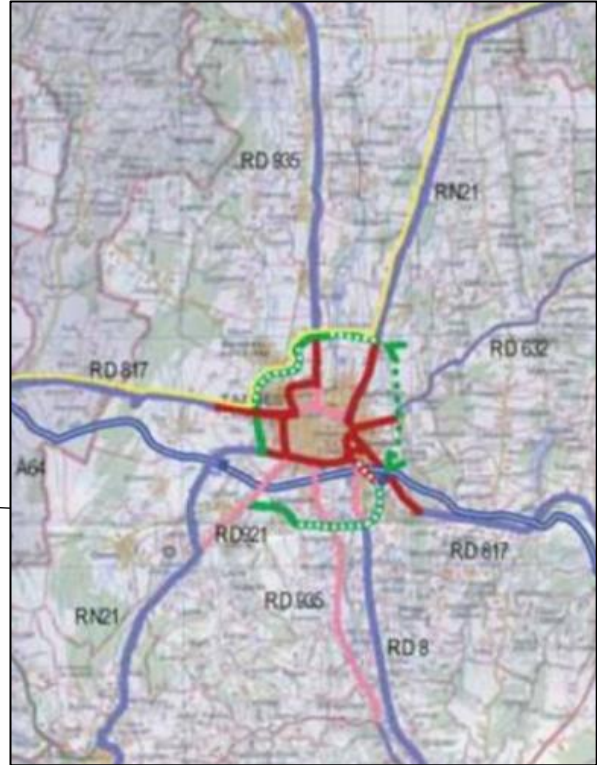
- Développer l'usage du vélo
- Développer l'usage des transports collectifs et de l'intermodalité
- ✓ Améliorer l'accessibilité et la sécurité
- ✓ Favoriser de nouveaux comportements

Les enjeux de Développement Durable :

- Changement climatique et atmosphère
- Biodiversité, ressources et milieux
- Epanouissement humain et qualité de vie
- ✓ Cohésion sociale et solidarité
- ✓ Dynamique de développement responsable
- ✓ Gouvernance

Le schéma multimodal de l'agglomération de Tarbes

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
 Maître d'ouvrage : Le Grand Tarbes
 Pilotage : Direction Générale des Services
 Services associés : Services Technique, Déplacements Urbains et Développement Economique
 Partenaires Techniques : SCOT, Conseil Général, Etat, Conseil Régional, Communes de l'agglomération
 Coût prévisionnel : 55 000 euros HT



- Le schéma multimodal de l'agglomération de Tarbes

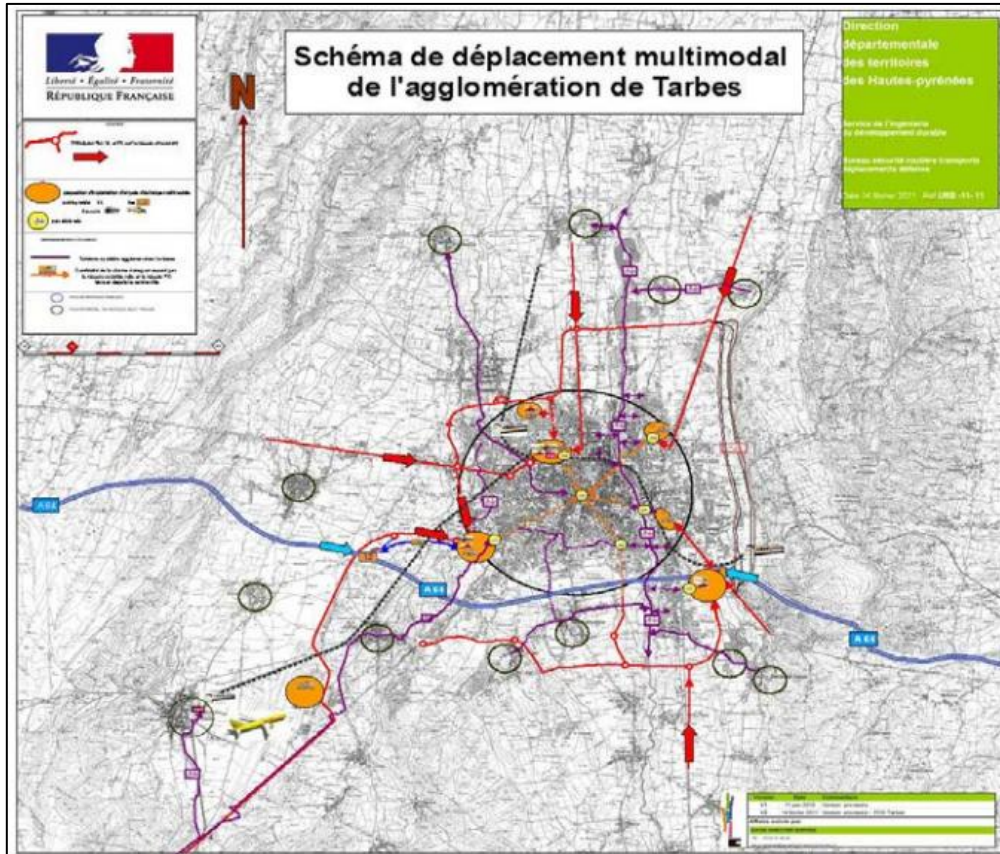


Figure 8 - Schéma de déplacement multimodal de l'agglomération de Tarbes (DDT65)

- Le PLU de Tarbes (2014) - Extrait du rapport de présentation

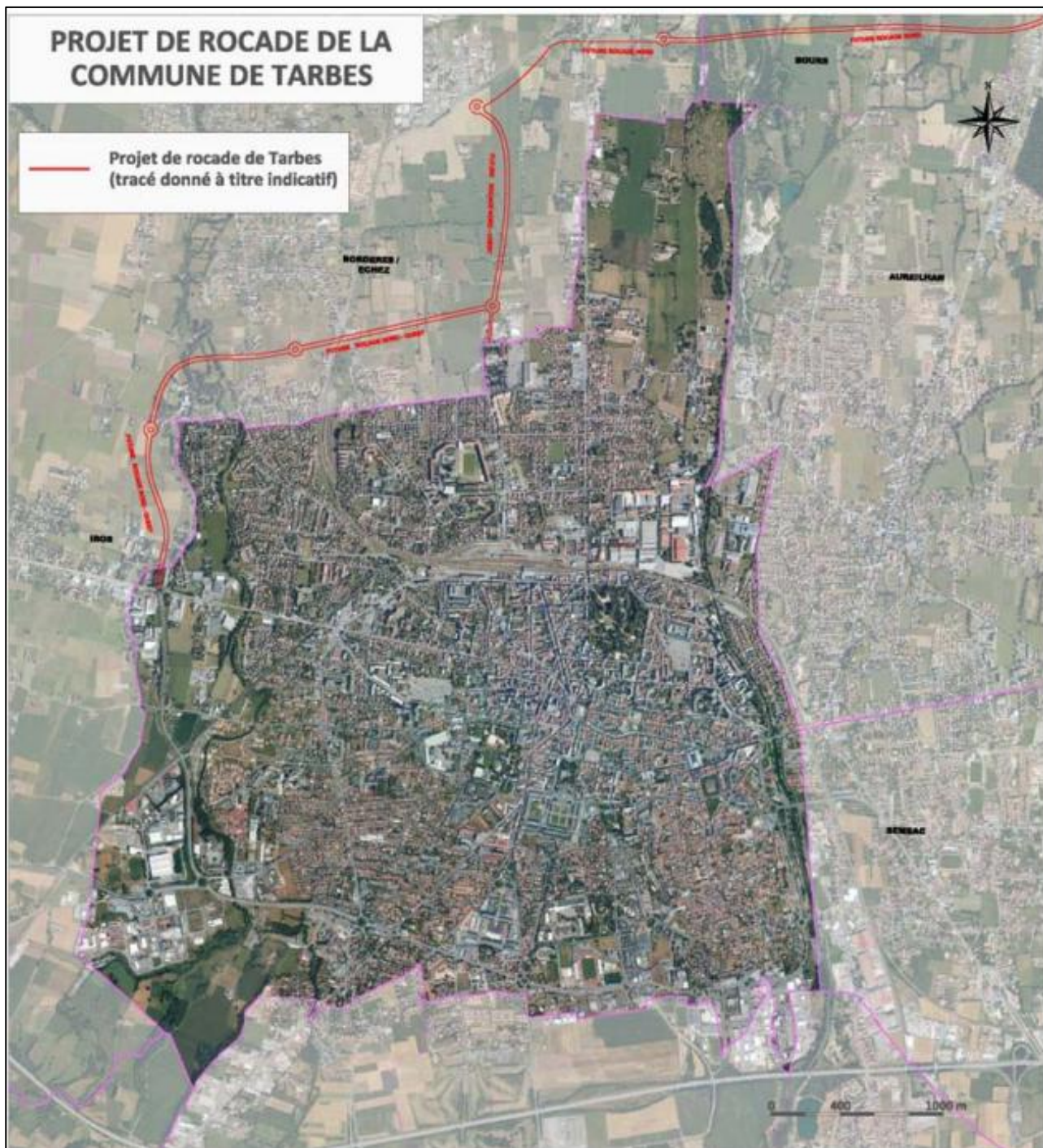


Figure 9 - Extrait du PLU de Tarbes (2014)

« Rcade Nord – Nord-ouest

Le réseau de l'agglomération de Tarbes est un réseau routier convergeant vers le centre-ville qui s'apparente à un vaste carrefour routier.

Cette situation a évolué au Sud et à l'Ouest de la ville avec des aménagements routiers d'envergure qui ont permis, d'une part, le contournement de la ville pour le trafic Est-ouest (autoroute A64) et, d'autre part, la constitution d'un demi-boulevard urbain jouant le rôle de desserte et de structuration des liaisons inter-quartiers (RN21 et RD817).

Ce contournement va être complété à moyen terme par le contournement Nord-ouest de Tarbes et à plus long terme par le contournement Nord qui vont permettre de drainer les trafics routiers Nord vers l'Ouest de l'agglomération pour rejoindre l'axe autoroutier.

Ainsi, à l'horizon 2020, le projet de rocade Nord-ouest et Nord permettra de créer une continuité avec la rocade Sud-ouest « type express » existante. Le projet de rocade Nord-ouest sera long d'environ 5 km, et se prolongera par la rocade Nord de 2,7 km environ (sans compter les embranchements).

La rocade Nord-ouest permettra de créer une continuité avec la rocade Sud-ouest, et se prolongera sur la commune d'Ibos. Puis, elle continuera de contourner Tarbes au Nord-ouest en passant par la commune de Bordères-sur-Echez. Elle rejoindra la RD2 en prenant la direction du Nord et en longeant ainsi les limites communales tarbaises.

Le projet de rocade Nord continuera de longer la RD2 jusqu'à la commune de Bours, et s'arrêtera à la jonction avec la RN21. Deux embranchements principaux permettront de relier le centre-ville tarbais à la rocade Nord : l'avenue Alsace-Lorraine (RD935) et la rue Kleber. L'objectif du contournement par la rocade Nord-Ouest est de dévier le trafic pendulaire et de transit du Nord de l'agglomération par l'Ouest à proximité de l'agglomération. Effets du contournement : la RD2 sur Bordères, la RD93 plus au Nord, les accès urbains à Tarbes via la RD935 et le réseau viaire en proximité de centre de l'agglomération seront considérablement déchargés. Le trafic du carrefour RD935/RD817 ne s'accroîtra pas.

L'objectif du contournement Nord est d'établir la liaison entre la RN21 et le contournement Nord-ouest. Effets du contournement : il apportera un plus très appréciable au réseau en captant un fort trafic et fonctionnera bien avec la rocade Nord-ouest. Ainsi, il libèrera largement Bours du trafic. La liaison RD935/RD8/RN21 via le Boulevard Renaudet et Aureilhan sera également moins sollicitée de même que le Boulevard Nord de Tarbes.

La rocade est l'unique infrastructure permettant aux flux de se disperser vers les pôles d'emplois, après avoir franchi la coupure urbaine. Sa vocation de canalisateur des flux de l'agglomération s'ajoute à sa vocation de transit pour les flux Nord-sud notamment. »

A la lecture des différents documents d'orientation et au vu des investissements déjà réalisés, il apparaît que le projet de contournement nord de Tarbes répond à des besoins identifiés à différents niveaux d'échelles :

- Sa localisation géographique est stratégique du niveau régional à l'échelon communal,
- Son positionnement est justifié par les trafics existants, mesurés par des enquêtes et comptages,
- C'est le dernier barreau « non réalisé » d'une infrastructure déjà existante.

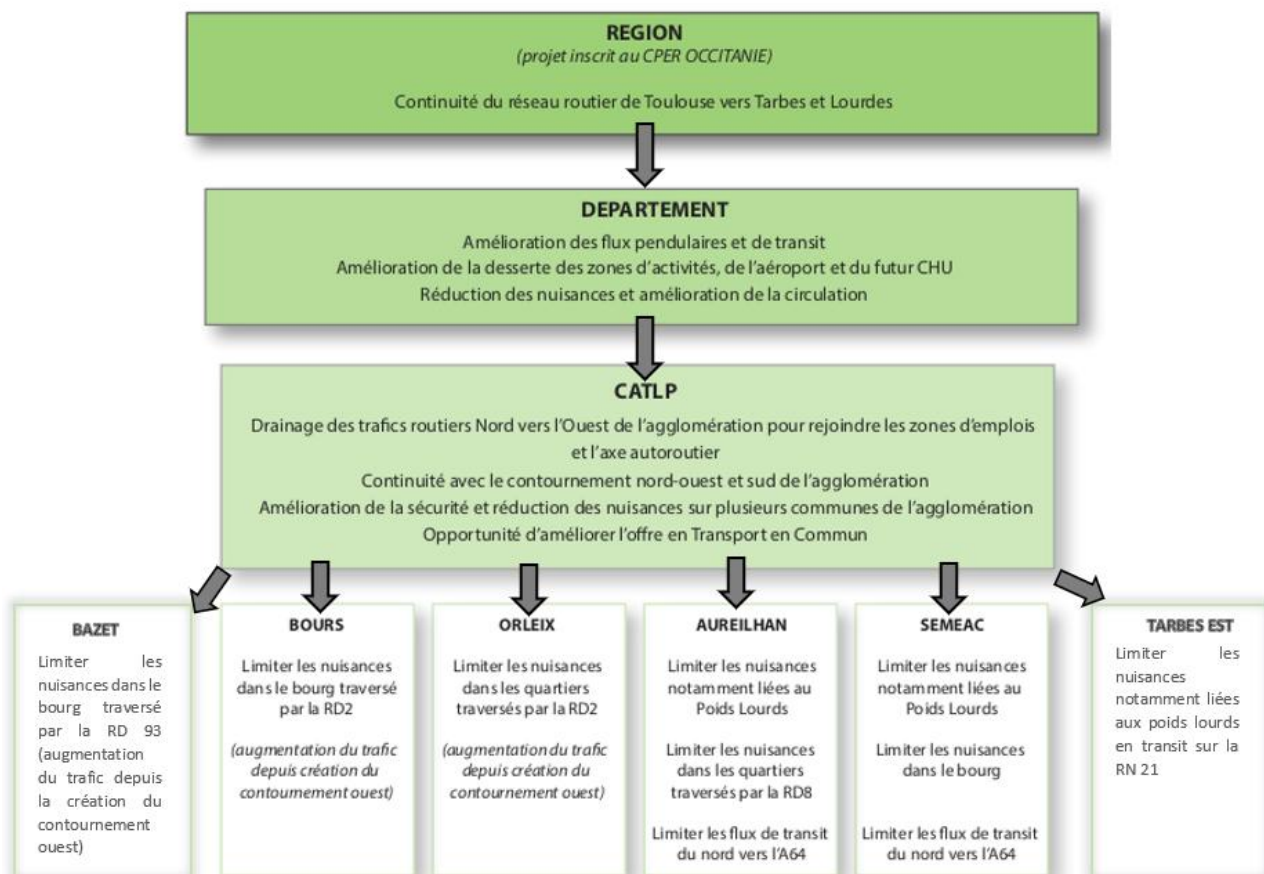


Figure 10 – Opportunité du projet aux différentes échelles du territoire

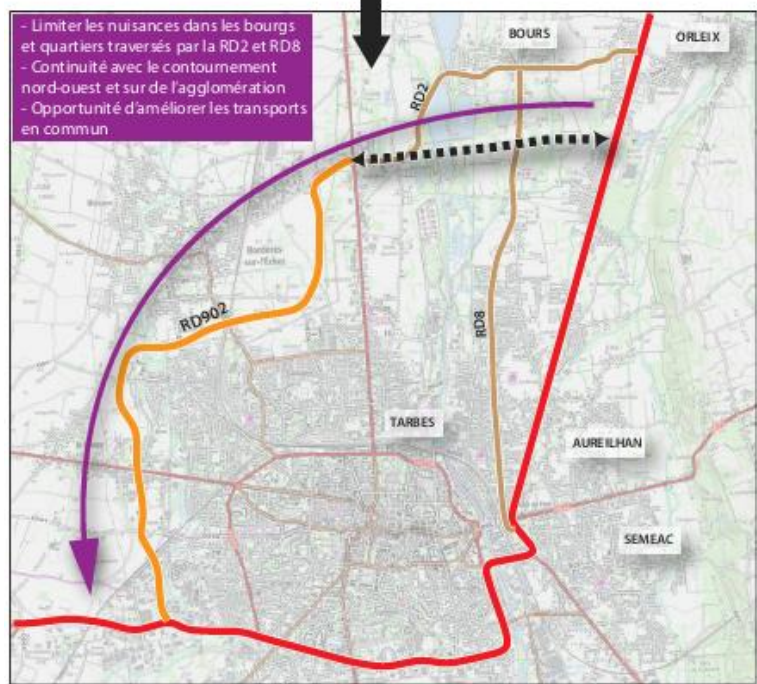


Figure 11 - Le positionnement du contournement nord à différentes échelles

La géographie locale (coteaux bloquant les circulations sur la partie est du territoire), les infrastructures routières déjà existantes ainsi que les dynamiques économiques et démographiques du territoire orientent naturellement les flux routiers. Ainsi, les pôles économiques et touristiques (Pau et Lourdes) se situent notamment à l'ouest et au sud-ouest de l'agglomération tarbaise, attirant naturellement les circulations dans ce flux nord-est / sud-ouest.

Dès lors, ce contournement est une possibilité de jonction entre la RN21 et le contournement nord-ouest. Il permet de drainer les trafics routiers Nord vers le Sud-Ouest de l'agglomération, et ce, dans le prolongement immédiat du contournement nord-ouest réalisé en 2013, qui connaît depuis sa création une augmentation notable (+ 33% de son trafic).

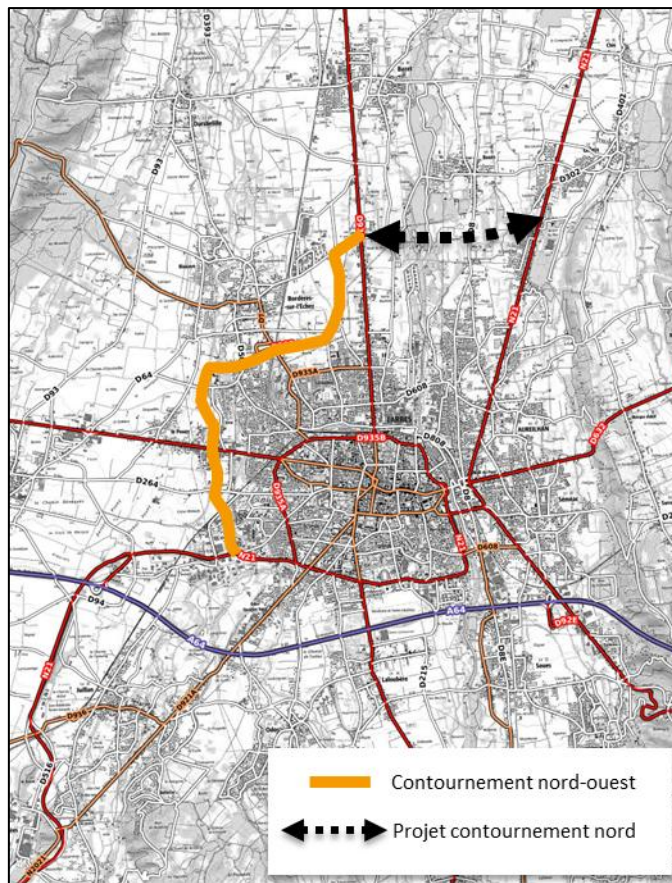


Figure 12 - Intégration du barreau nord dans le contournement global de Tarbes

Ce projet apparaît donc en cohérence avec la réorganisation des flux amorcée par le contournement nord-ouest.

1.3.2. Un projet répondant à des besoins démographiques

À l'échelle locale, le département des Hautes Pyrénées compte 230 600 habitants au 1er janvier 2023. La population est relativement stable sur les dernières décennies grâce à un excédent migratoire qui compense le déficit naturel. La population et l'emploi progressent dans le bassin de vie de Tarbes où les industries aéronautiques et ferroviaires sont bien implantées. La forte vocation touristique du département avec Lourdes en figure de proue (3^{ème} ville hôtelière de France) rend le marché de l'emploi fortement saisonnier et sensible aux aléas touchant le tourisme. Le taux de précarité et de chômage sont moins élevés que dans l'ensemble de l'Occitanie. Les infrastructures de desserte autour de la RN21 que ce soit sur le bassin de vie de l'agglomération tarbaise pour son volet industriel et commercial comme sur le bassin de vie de Lourdes pour son volet touristique constituent un enjeu primordial pour ce territoire

Sur la dernière décennie, la population a augmenté sur le bassin de vie de Tarbes et plus particulièrement sur les communes périphériques. Entre 2014 et 2020 les communes situées en périphérie nord et nord-est de l'agglomération tarbaise (Bordères sur échez ; Aureilhan, Bazet, Bours...) ont subi la plus forte augmentation de population avec un taux annuel au-delà des 1,5%.

Ce phénomène de périurbanisation traduit, au-delà du phénomène classique d'exode rural, un manque d'attractivité des centres ville.

Plusieurs opérations de renouvellement urbain en cours visent à redonner de l'attrait au centre-ville en tentant de proposer une offre de logement en adéquation avec la demande supposée.

L'objectif est de redynamiser les centre-bourgs et limiter la périurbanisation.

Néanmoins, cet enjeu ne peut être relevé qu'avec une offre qualitative d'aménagements sécuritaires et adaptés aux déplacements du quotidien.

Aujourd'hui, l'étroitesse de la RN21 associée au trafic poids lourds constaté en centre-ville de Séméac ou Aureilhan, comme dans les centres bourg de Bazet (RD93) et de Bours (RD2) ne permettent pas d'accéder à des aménagements qualitatifs en matière de mobilités douces et d'amélioration du cadre de vie.

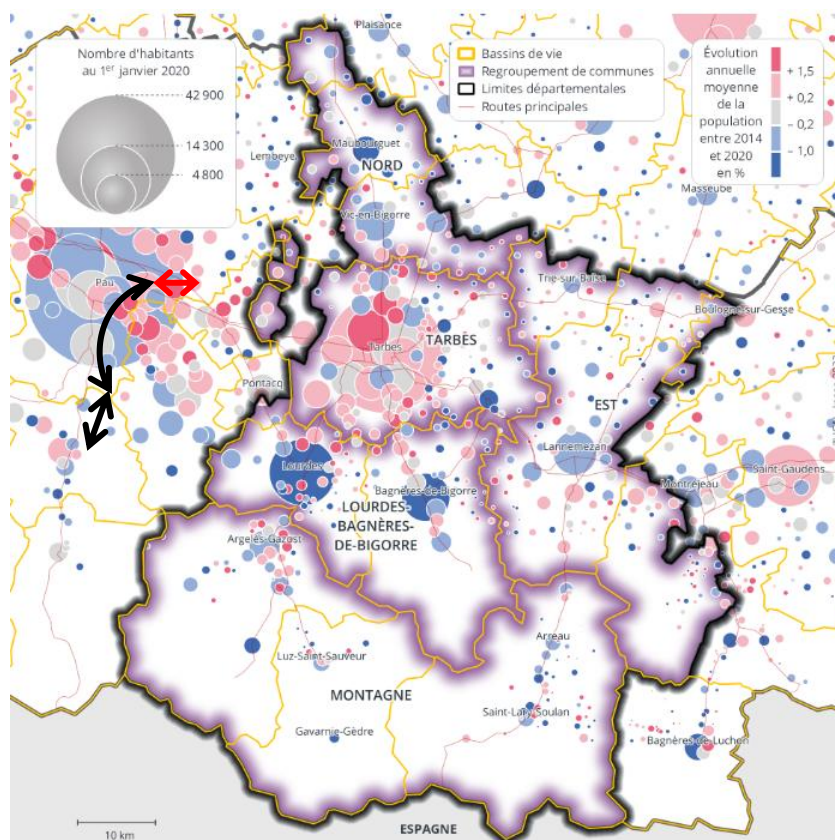


Figure 13 - Population municipale 2020 et évolution entre 2014 et 2020

1.3.3. Un projet soutenant l'économie locale

L'emploi se concentre dans le bassin de Tarbes qui capte 52,3% des emplois du département.

Malgré des enjeux de maintien d'attractivité, le bassin de vie de Tarbes est le premier du département et de nombreux territoires voisins à dominante rurale demeurent dépendants vis-à-vis de lui. Si la problématique de rééquilibrage entre

le centre urbain de Tarbes et sa périphérie et la reprise démographique du territoire restent des enjeux forts des politiques urbaines et de mobilité, les conditions d'accessibilité à ce bassin de vie doivent demeurer satisfaisantes pour le maintien des populations rurales plus excentrées.

Les actifs du département des Hautes Pyrénées travaillent peu dans les départements voisins. Les flux les plus importants se font avec l'unité urbaine de Pau ou 2300 hauts pyrénéens occupent un emploi. Comme en France métropolitaine, seulement 33% des actifs travaillent dans leur commune de résidence. Parmi les navetteurs 50% habitent à moins de 15km de leur lieu de travail.

L'analyse des origines-destinations sur le territoire met en évidence la forte dépendance de l'ensemble des communes du territoire vis-à-vis du pôle d'emploi de Tarbes mais également de l'aire urbaine de Lourdes, plus au sud-ouest de la zone d'étude.

Il existe un enjeu de desserte, plus particulièrement pour les communes localisées au nord de Tarbes, qui sont directement en interaction avec Tarbes ou avec les zones d'emplois plus au sud et qui doivent emprunter les axes de la RN21 et de la RD935. « Ce qui facilite la vie des populations et des entreprises favorise le dynamisme ».

Il s'agit donc avant tout d'assurer une bonne fonctionnalité des flux nord-sud sur l'ensemble du territoire en favorisant des solutions de mobilités douces pour les 33% d'actifs habitant à moins de 15km de leur lieu de travail.

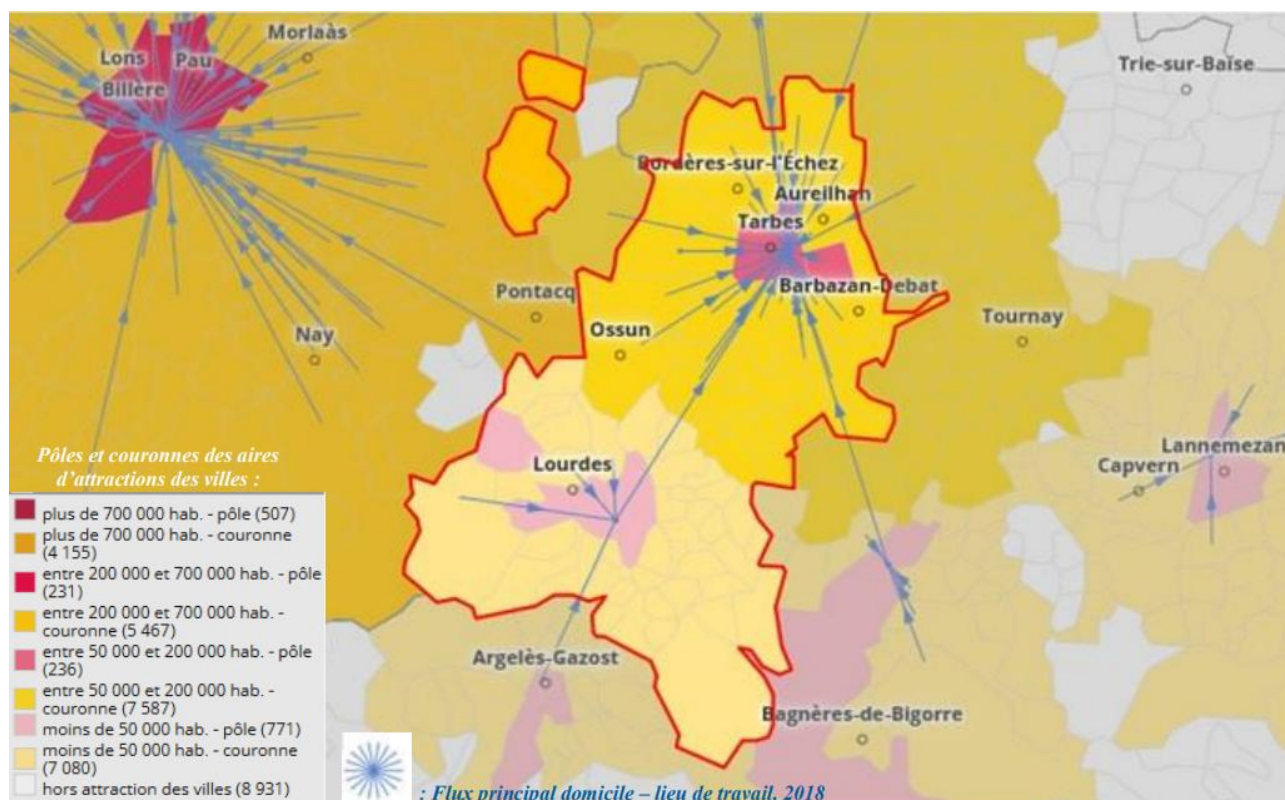


Figure 14 - Les flux domicile - travail autour de Tarbes

L'agglomération Tarbaise, longtemps marquée par la désindustrialisation, et notamment la fermeture de Giat Industries, est dans une phase de reconquête de l'activité économique. Celle-ci s'opère sur fond de modification profonde des entreprises et des activités, par une tertiarisation de l'emploi qui tranche avec la tradition industrielle locale mais qui s'appuie sur la tradition commerciale du département et sur le développement d'un pôle industriel plus axé sur des pôles de compétitivité et sur la haute technologie.

Aujourd'hui des entreprises tournées sur l'aéronautique se développent et cherchent à s'installer sur les nouvelles zones d'activités de l'agglomération Tarbaise, mais également plus au nord sur celles des communes de Vic-en-Bigorre et

Rabastens-de-Bigorre. En effet, le foncier pour l'immobilier d'entreprise reste plus accessible que sur les agglomérations de Pau et Bayonne et rend attractif l'installation des entreprises sur le territoire.

Si ce phénomène peut favoriser le renouveau du dynamisme du territoire, il demeure un enjeu de desserte de ces secteurs en forte demande en lien avec les contraintes de circulation des différents axes routiers du secteur, et plus particulièrement sur la RN21.

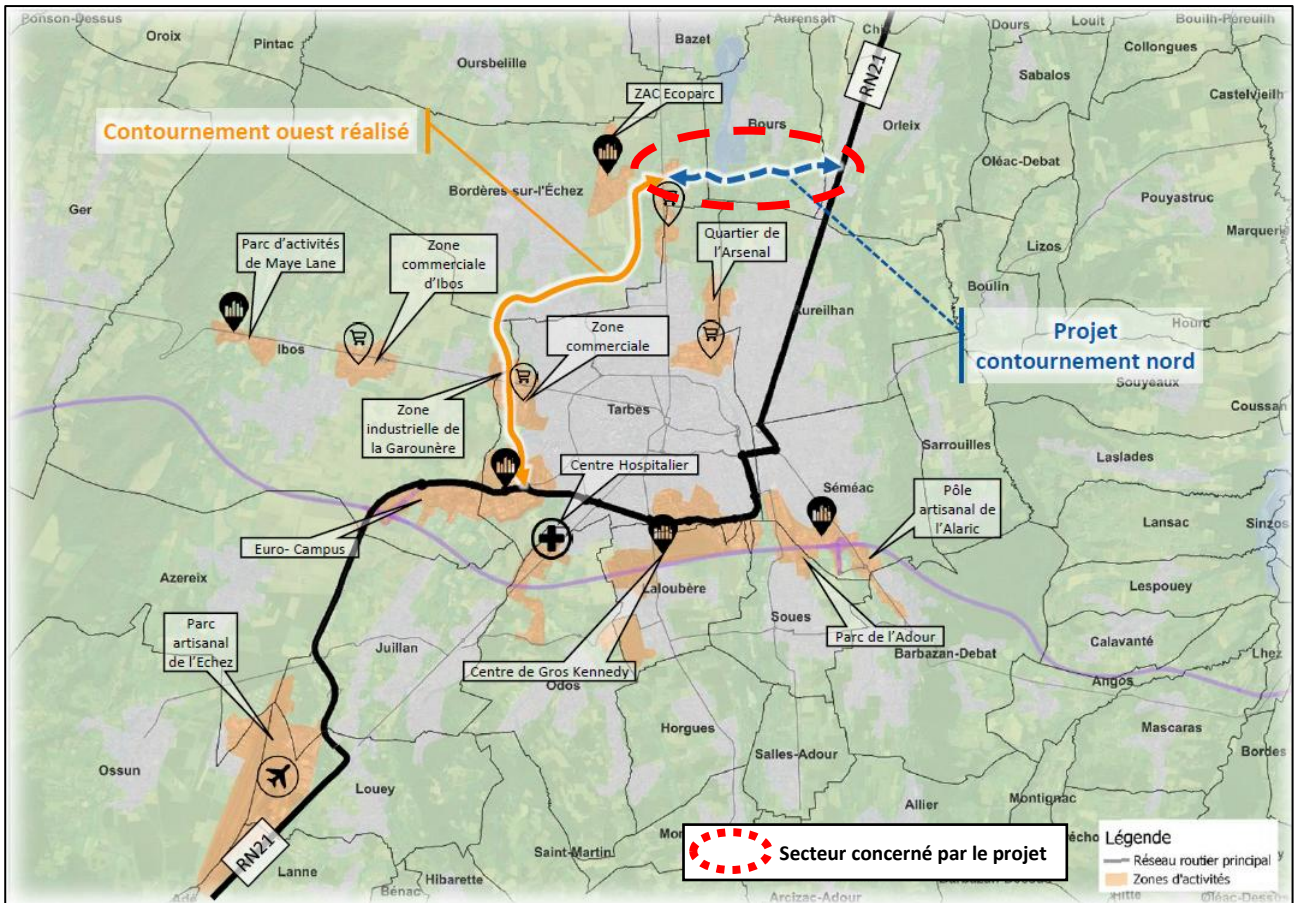


Figure 15 - Localisation des zones d'activités de l'agglomération de Tarbes-Lourdes

Le tourisme est très important pour l'économie des Hautes-Pyrénées. Celui-ci repose sur deux principales opportunités. D'une part, la ville Lourdes avec le tourisme culturel et culturel, en fait l'un des lieux les plus visités de France avec 5 millions de visiteurs par an. D'autre part, la proximité du massif pyrénéen (station de skis et randonnée) axé sur un tourisme régional ou international grâce à la porte d'entrée sur l'Espagne que constitue le tunnel d'Aragnouet-Bielsa plus au sud du département.

Une bonne accessibilité à ce territoire, associée à une fluidification du trafic, demeure primordiale.

Toutefois, les enjeux du tourisme à Lourdes et dans le massif pyrénéen n'apparaissent que secondairement liés à la RN21 dans sa traversée de la zone d'étude car l'A64 est l'axe privilégié pour les flux touristiques dans ce secteur. Ils sont plus particulièrement liés au tronçon de la RN21 au sud de Tarbes, entre les échangeurs de l'A64 et le centre-ville de Lourdes (traversée de Lourdes notamment).

1.3.4. Un projet améliorant le trafic, la sécurité et la qualité de vie des usagers

1.3.4.1. Contexte et objectifs du projet

Le projet de contournement nord de Tarbes s'inscrit dans un contexte de fonctionnement routier contraint, marqué par la coexistence de flux de transit importants, de déplacements locaux et de traversées de bourgs à forte sensibilité urbaine, notamment à Bours et Bazet. Les infrastructures existantes (D2, D8, D93, D935 et N21) assurent à la fois des fonctions de desserte locale et de transit intercommunal, voire régional, ce qui génère des conflits d'usages, des difficultés de circulation aux heures de pointe et des enjeux significatifs en matière de sécurité routière, et de nuisance sonore et sur la qualité de l'air.

Les traversées de bourgs de Bours et de Bazet, ainsi que plusieurs sections urbanisées de la N21 et de la D2, concentrent aujourd'hui des volumes de trafic importants dans des environnements résidentiels sensibles. La présence de flux de transit, dont une part de poids lourds, se traduit par des émissions polluantes (oxydes d'azote – NO₂, particules fines – PM₁₀ et PM_{2,5}) et des niveaux sonores élevés, en proximité immédiate de l'habitat, des équipements et des cheminements piétons.

Ces nuisances sont accentuées par le fonctionnement même du trafic dans ces secteurs : alternance de phases d'accélération et de décélération, files d'attente aux carrefours, difficultés d'insertion et vitesses hétérogènes. Ce type de conditions de circulation est reconnu comme particulièrement défavorable tant du point de vue de la qualité de l'air que de celui du bruit, car il génère davantage d'émissions par véhicule qu'un écoulement fluide et homogène.

L'objectif principal du contournement nord est de proposer une infrastructure alternative, lisible et performante, permettant de capter une part significative des flux de transit aujourd'hui contraints de traverser des espaces urbanisés, afin d'améliorer à la fois la fluidité du trafic, le niveau de sécurité et la qualité de vie, tout en redonnant aux voiries existantes un rôle plus conforme à leur environnement urbain.

1.3.4.2. Justification du projet au regard des enjeux de trafic

Un niveau de trafic élevé sur des axes inadaptés

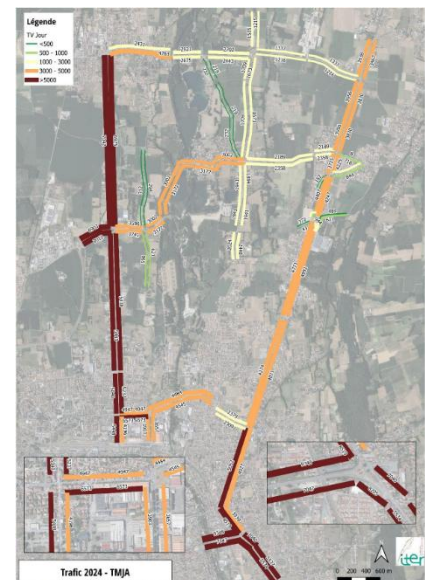
Les diagnostics de trafic mettent en évidence des volumes journaliers importants sur plusieurs axes structurants du secteur. La D935 et la D902 supportent des trafics compris entre 10 000 et 14 000 véhicules par jour, tandis que la N21 enregistre jusqu'à 15 000 véhicules par jour au sud du périmètre. Ces volumes, significatifs pour des infrastructures à caractère périurbain ou urbain, se répercutent directement sur les voiries secondaires traversant les bourgs, en particulier la D2 à Bours et la D93 à Bazet.

À l'échelle locale, les enquêtes origine-destination montrent que la part de trafic de transit est majoritaire dans la traversée du bourg de Bours, représentant environ trois quarts des flux observés aux heures de pointe. Une part importante de ces déplacements correspond à des relations est-ouest directement concernées par le futur contournement, ce qui confirme le caractère structurel, et non strictement local, des flux observés.

Des conditions de circulation dégradées aux heures de pointe

Aux heures de pointe du matin et du soir, les volumes de trafic atteignent des niveaux élevés sur les principaux axes, avec des flux dépassant fréquemment 800 à 1 000 véhicules par heure sur la D935 et la N21. Cette situation génère des phénomènes de saturation ponctuelle, en particulier aux carrefours, et des difficultés d'insertion pour les usagers issus des voies secondaires.

Dans les traversées de bourgs, la coexistence de ces flux avec des usages locaux (habitat, équipements, circulations scolaires, transports collectifs) accentue les contraintes et dégrade les conditions de déplacement, tant pour les



automobilistes que pour les autres usagers. L'absence d'itinéraire de contournement continu au nord de Tarbes conduit ainsi à une utilisation par défaut de voiries locales pour des déplacements qui ne relèvent pas de la desserte de ces territoires.



Des effets de trafic clairement identifiés en situation projet

Les simulations de trafic réalisées à l'horizon de mise en service du projet montrent que le contournement nord permettrait de capter un volume significatif de circulation, de l'ordre de 7 500 à 8 300 véhicules par jour, dont une part non négligeable de poids lourds. Cette nouvelle infrastructure entraînerait des baisses de trafic très substantielles sur les axes traversant les bourgs :

- Une réduction de l'ordre de 60 à 75 % des flux est-ouest dans la traversée de Bours ;
- Une diminution marquée des trafics sur la D93 à Bazet, y compris en cœur de bourg ;
- Une baisse mesurée mais significative des volumes sur la N21 et la D935, notamment pour les poids lourds.

Ces évolutions traduisent un report de trafic cohérent avec la vocation du projet : recentrer les flux de transit sur une infrastructure adaptée, tout en améliorant les conditions de circulation et de lisibilité du réseau viaire existant.

1.3.4.3. Justification du projet au regard des enjeux de sécurité et d'accidentologie

Une accidentologie concentrée sur les axes structurants

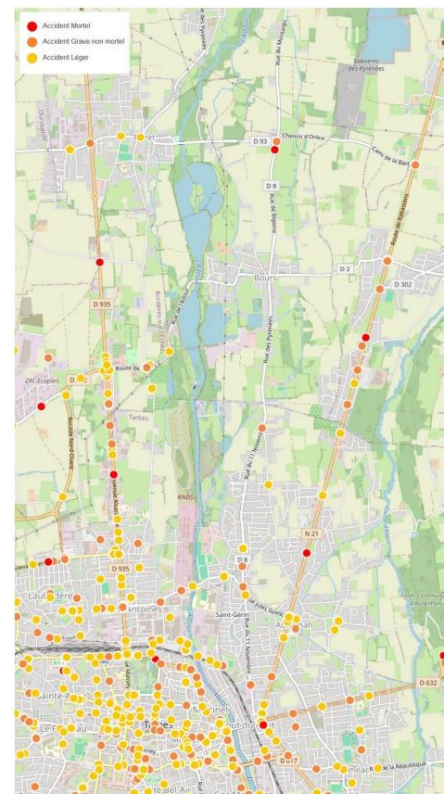
L'analyse de l'accidentologie sur la période récente met en évidence plusieurs zones d'accumulation d'accidents sur le périmètre d'étude. Les axes les plus circulés, notamment la D935 et la N21, concentrent des accidents plus nombreux et plus graves, avec notamment des accidents mortels recensés sur la D935 en section.

La N21, bien que moins accidentogène en nombre absolu, se distingue par une gravité plus élevée des accidents, en lien avec des vitesses pratiquées importantes et des configurations de carrefours complexes. Les carrefours reliant ces axes aux voiries secondaires (D2, D93, D632) constituent des points singuliers du point de vue de la sécurité, en raison des manœuvres de tourne-à-gauche, des difficultés d'insertion et des différentiels de vitesse.

Le rôle des traversées de bourgs dans le risque routier

Dans les traversées de Bours et de Bazet, la superposition de trafics de transit, de déplacements locaux et de modes actifs crée un environnement particulièrement sensible. Même si le nombre d'accidents y est relativement limité, les conditions de circulation (gabarits contraints, proximité de l'habitat, présence d'équipements et d'arrêts de bus) augmentent la vulnérabilité des usagers, en particulier des piétons et des cyclistes.

La présence de poids lourds sur ces voiries, bien que minoritaire en proportion, contribue également à renforcer le sentiment d'insécurité et la gravité potentielle des accidents. La réduction de ces flux constitue donc un enjeu majeur d'amélioration du cadre de vie et de la sécurité.



Les apports du contournement nord en matière de sécurité

Le projet de contournement nord apporte plusieurs réponses directes aux problématiques de sécurité identifiées :

- La diminution très significative des flux de transit, et en particulier des poids lourds, dans les traversées de bourgs ;
- La simplification du fonctionnement des carrefours existants, avec une réduction du nombre de conflits et de manœuvres complexes sur les axes urbains ;
- La possibilité d'accompagner le projet par des mesures réglementaires (restrictions de circulation des poids lourds, modération des vitesses) rendues plus acceptables par l'existence d'un itinéraire alternatif performant.

En concentrant les flux de transit sur une infrastructure conçue pour cet usage, avec des caractéristiques géométriques et de sécurité adaptées, le projet contribue à une amélioration globale du niveau de sécurité routière à l'échelle du secteur.

1.3.4.4. Justification du tracé concernant la qualité de vie des habitants

Effets attendus du projet sur la qualité de l'air

Le contournement nord de Tarbes permet de réduire très significativement les volumes de trafic dans les zones urbanisées les plus exposées, en particulier dans les traversées de Bours et de Bazet. Les simulations de trafic montrent des baisses de flux pouvant atteindre 60 à 75 % sur certains axes de centre-bourg, ainsi qu'une réduction marquée des poids lourds.

Cette diminution des trafics se traduit mécaniquement par une baisse des émissions locales de polluants atmosphériques. Les bénéfices attendus sont multiples :

- Une réduction des émissions de NO₂ et de particules fines à proximité immédiate des habitations, là où l'exposition des populations est la plus forte ;
- Une amélioration de la qualité de l'air dans des secteurs aujourd'hui contraints, où la voirie joue un rôle de "couloir" à pollution en raison de son insertion urbaine ;
- Une meilleure compatibilité entre les usages résidentiels et les fonctions de circulation, notamment à proximité des écoles, des équipements publics et des arrêts de transports collectifs.

Par ailleurs, le report du trafic vers une infrastructure conçue pour accueillir des flux de transit permet d'améliorer la régularité des vitesses et de limiter les phases de congestion. Or, un trafic plus fluide est associé à des émissions unitaires plus faibles par véhicule, en particulier pour les véhicules thermiques et les poids lourds.

Il convient de souligner que si le contournement concentre une partie des flux et des émissions sur un linéaire nouveau, celui-ci est situé dans un environnement nettement moins sensible du point de vue de l'exposition des populations, ce qui constitue un gain net en matière de santé publique.

Effets attendus du projet sur les nuisances sonores

Le bruit routier constitue aujourd'hui l'une des principales nuisances ressenties par les riverains des axes traversant Bours, Bazet et certains secteurs urbanisés de la N21. Les niveaux sonores sont directement liés au volume de trafic, à la proportion de poids lourds et aux variations de vitesse, ces derniers étant particulièrement pénalisants en milieu urbain.

La réduction des trafics induite par le contournement nord, et plus encore la baisse très significative des flux de poids lourds dans les centres-bourgs, constitue un levier majeur d'amélioration de l'environnement sonore. Les bénéfices attendus sont les suivants :

- Une diminution sensible des niveaux de bruit ambiant le long des axes aujourd'hui les plus exposés ;
- Une réduction des émergences sonores liées au passage des poids lourds, souvent perçues comme les plus gênantes par les riverains ;
- Une amélioration du confort acoustique des espaces publics, favorisant les déplacements à pied et les usages de proximité.

À l'inverse, le bruit généré par le trafic reporté sur le contournement s'inscrit dans un environnement moins urbanisé, où les enjeux de protection des riverains sont plus faciles à traiter par des dispositions techniques adaptées (profil de la voie, revêtements, gestion des vitesses, protections acoustiques si nécessaire).

Un projet cohérent avec les objectifs de santé publique et de cadre de vie

En réduisant l'exposition directe des populations aux polluants atmosphériques et au bruit routier, le contournement nord de Tarbes contribue à l'amélioration du cadre de vie et s'inscrit dans les objectifs plus larges de santé publique et de transition écologique. Le projet ne vise pas à accroître globalement les volumes de circulation, mais à en améliorer la répartition spatiale, en cohérence avec les fonctions des différents axes du réseau.

Il constitue ainsi un outil structurant permettant, à terme, d'accompagner des politiques locales de modération du trafic, de requalification des voiries urbaines et de développement des mobilités apaisées dans les secteurs aujourd'hui les plus exposés.

1.3.5. Un projet ayant fait l'objet de nombreuses études préalables détaillées

Au-delà des intentions et des inscriptions sur des plans-programmes, l'étude technique précise de ce contournement nord date de 2006. Depuis cette date, les investigations de terrains et les scénarios techniques se sont multipliés :

- Avant-Projet ARCADIS pour le Conseil Départemental 65 (2006)
- Etudes environnementales APEXE et ARCADIS
- Rapport d'opportunité de phase 1 de la DREAL Occitanie (2019)
- Etude préalable intégrant une analyse multicritère de variantes (ARTELIA 2020)

1.3.5.1. Une première analyse multicritère de la DREAL

Un périmètre d'étude élargi s'étendant au sud jusqu'à l'aéroport de Tarbes et au Nord par les communes de Vic-en-Bigorre et Rabastens-de-Bigorre a ainsi été défini avec trois solutions de contournement envisagées. La première phase de l'étude d'opportunité définit les enjeux présents sur le périmètre d'étude et les avantages et inconvénients de chaque variante en fonction des priorités définies par l'Etat.

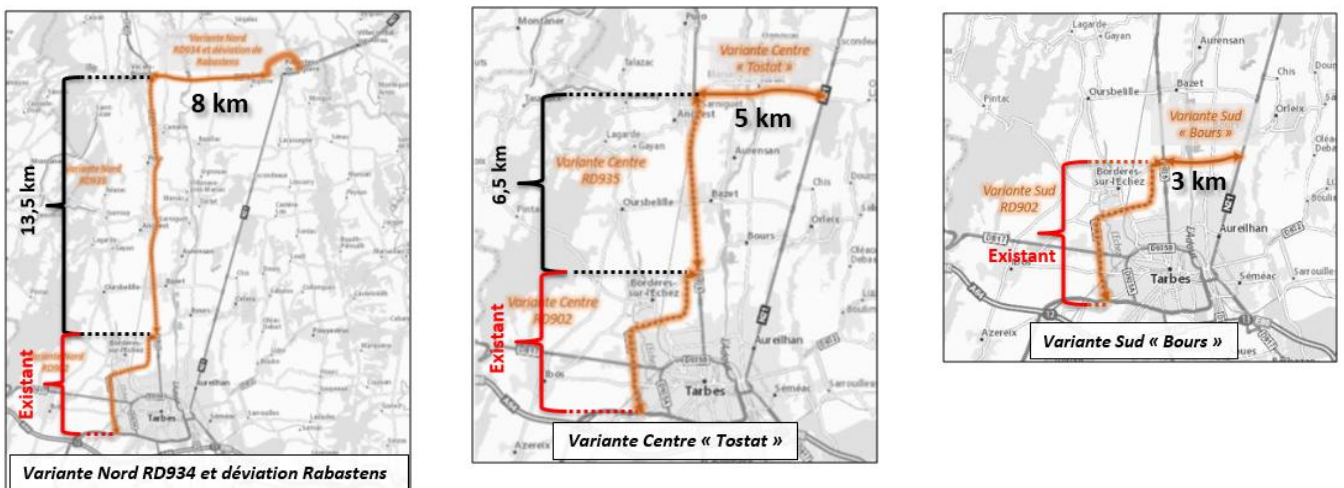


Figure 16 - Variantes étudiées par la DREAL (2019)

L'analyse comparative des trois solutions étudiées montre donc que :

- Le report de trafic vers la RD935 est de plus en plus faible au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'agglomération tarbaise,
- Les thématiques environnementales (eau, biodiversité...) sont globalement similaires quel que soit le tracé (traversée de l'Adour notamment) mais se trouvent potentiellement majorées au regard du linéaire projetée pour l'infrastructure,
- La variante sud offre un meilleur potentiel de multimodalité au regard de sa proximité avec l'agglomération Tarbaise et constitue le dernier barreau « non réalisé » d'une infrastructure déjà existante.

En définitive, la variante Sud envisagée pour le tracé du contournement nord de Tarbes présente de nombreux atouts :

- **Un projet connu et reconnu régionalement et localement,**
- **Un positionnement logique (socio économiquement, au niveau environnemental...) qui apparaît pertinent,**

- Des enjeux maîtrisables.

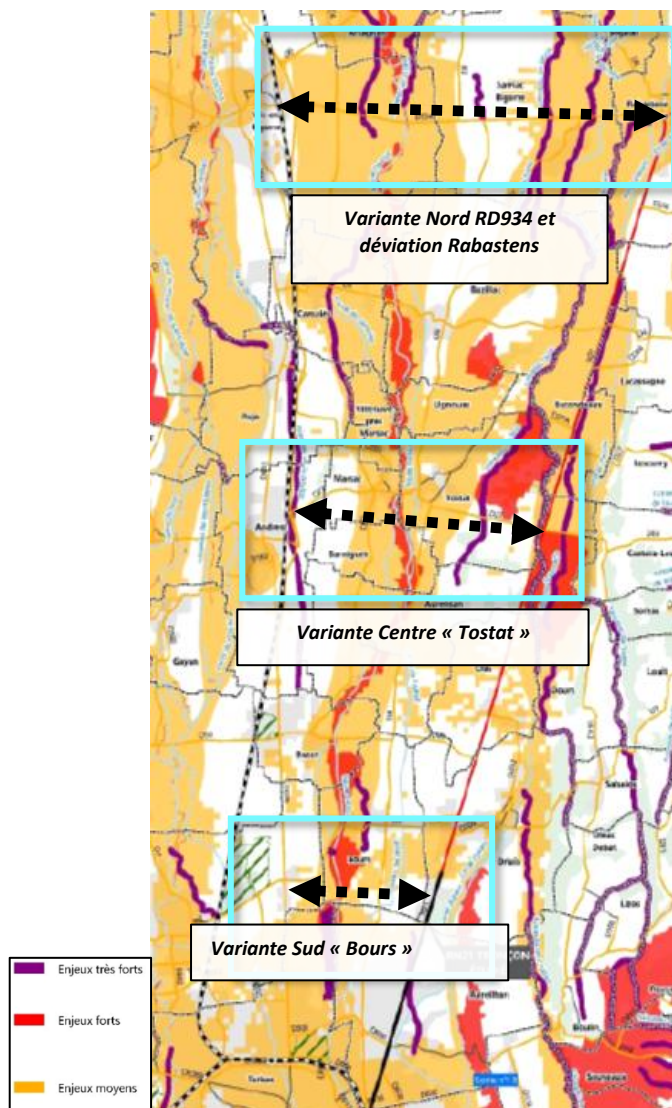


Figure 17 - Carte de synthèse des enjeux (Etude d'opportunité – Phase 1)

1.3.5.2. Une analyse précisée et confirmée par les études engagées par le CD65

Deux variantes (A et B) étudiées en 2006 sur le secteur Sud

Comme évoqué précédemment, le Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées avait réalisé en 2006 une étude du niveau APS (ARCADIS-APEXE) pour aménager le barreau manquant entre la RD935 et la RN21 entre Bordères-sur-L'Échez et Orleix. Ce projet avait abouti à la définition de deux tracés (tracé A et tracé B).



Figure 18 - Tracés des variantes A et B de 2006

Ces tracés visaient à prendre en compte les enjeux identifiés à l'époque sur le secteur (l'Adour et son franchissement, positionnement des habitations et activités économiques existantes, ...).

Toutefois, depuis 2006, certains éléments de contexte ont évolué, qui influent sur le projet : la réalisation du contournement nord-ouest de Tarbes, l'approbation du PPRI, la mise en application du PPRT Nexter, la délivrance d'un permis de construire sur la commune de Bours pour un parc photovoltaïque,

Une première variante (D) issue de l'étude d'opportunité

Dans le cadre de l'étude d'opportunité menée par l'Etat, un tracé de principe a été présenté lors du COTECH du 2 avril 2020 sur le secteur sud.



Figure 19 - Tracé de la variante D (Etude d'opportunité DREAL - 2020)

Ce tracé recherche une solution plus au nord, permettant d'éviter les enjeux agricoles du secteur.

Devant l'évolution du site et du contexte, le Conseil Départemental a souhaité étudier un nouveau tracé, intitulé tracé « C », afin que cette variante sud soit le plus possible adaptée au contexte actuel.

Ce dernier tracé tient donc compte des enjeux règlementaires, des servitudes nouvelles, de l'urbanisation et des activités économiques en présence. Il recherche donc le meilleur compromis possible entre les différents enjeux et les contraintes qui sont présents sur le secteur d'étude.

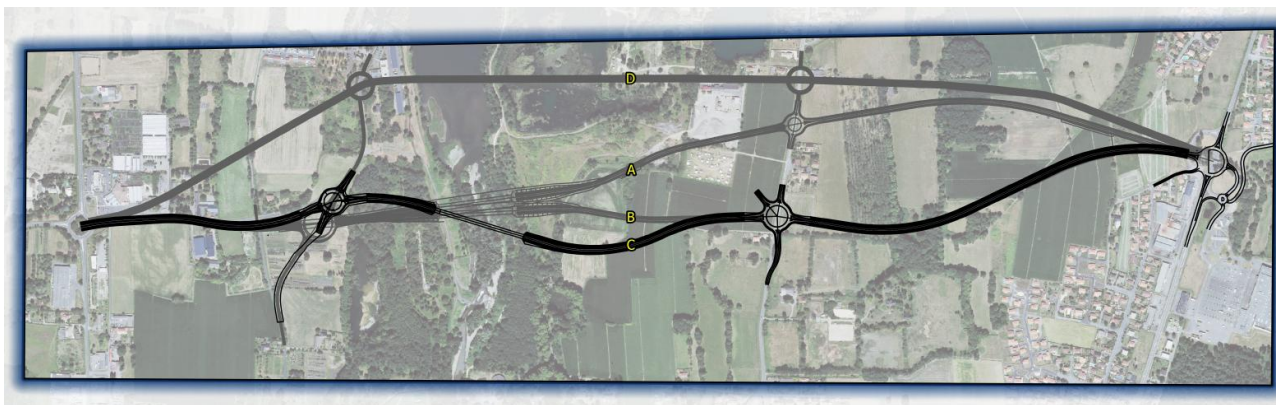


Figure 20 - Tracés ayant fait l'objet d'une analyse multicritère détaillée

Chaque scénario de tracé proposé est soumis à une analyse multicritères pondérée des contraintes techniques, environnementales, agricoles, sécurité et socio-économique.

Pour chaque contrainte, une notation est associée en fonction du nombre de contraintes identifiées ou du linéaire d'interaction milieu/projet quand cela était possible.

La pondération des contraintes a été établie par ARTELIA et l'équipe projet en tenant compte du degré de la contrainte, qu'elle soit réglementaire, technique, économique et des retours d'expériences des différents intervenants sur des projets similaires de voies routières.

Les critères de pondération ont été attribués en fonction de 7 classes définis ci-après.

Tableau 1 - Pondérations et niveau d'enjeux pris en compte dans le cadre de l'analyse multicritères des variantes

Classe	Pondération	Niveau d'enjeux/contraintes
1	0	Négligeable, voire inexistant
2	5	Faible
3	10	Faible à Moyen
4	15	Moyen à Fort
5	20	Fort à Très fort
6	30	Très fort (risques importants)
7	40	Réhibitoire pour le projet en fonction de l'enjeu considéré

La pondération des contraintes du projet sont définis par critère au tableau ci-après.

Tableau 2 - Pondérations attribués pour les différents enjeux analysés dans le cadre de l'analyse multicritères

Enjeux	Pondération
Enjeux techniques (Franchissement et normes de conception)	
Franchissement Adour / Lacs - à créer	30
Franchissement autres cours d'eau / canaux	15
Routes départementales (RD2 et RD8)	15
Autres routes / chemins d'accès (hors chemins agricoles)	5
Enjeux environnementaux et réglementaires (Milieux naturels, zones réglementées)	
Continuité écologique	20
Zones humides	30

Boisements et linéaires boisés	15
Zone Natura 2000	30
Enjeux agricoles	
Parcelles actuellement déclarées agricoles (RPG 2018)	10
Chemins d'accès aux parcelles agricoles	10
Enjeux liés à réglementation et aux servitudes	
PPRi (zone rouge)	30
PPRi (zone jaune)	20
PPRT Nexter	40
Lignes RTE	15
Enjeux socio-économiques	
ZU (zone urbaine pouvant être considéré comme de la PAU (Partie actuellement urbanisée)	30
Habitations isolées	20
Activités économiques (bâti – imperméabilisé)	30
Activité économique isolée (non bâti)	15
Equipements publics / loisirs (bâti)	30
Equipements publics / loisirs (non bâti)	15

L'établissement des notes pour chaque variante et chaque contrainte est réalisé par analyse cartographique des interactions projets/contraintes. Elle permet de visualiser et quantifier les interactions de chaque tracé avec les différentes composantes de la zone d'étude.

Les chiffres issus de l'analyse sont regroupés dans 5 grands types de contraintes principales :

- Contraintes techniques
- Contraintes environnementales
- Contraintes agricoles
- Contraintes liées à la réglementation et aux servitudes
- Contraintes socio-économiques

Les différentes variantes sont donc comparées en fonction des grandes catégories de contraintes ainsi évaluées. Deux niveaux de notes sont obtenus :

- Une note représentant le nombre de contraintes entre le projet et le milieu
- Une note représentant le linéaire impacté par le projet lorsque les tracés pouvaient être traités de manière uniforme. En effet, le tracé D étant un tracé de principe, aucune largeur d'emprise n'avait été définie pour la voie.

Tableau 3 - Résultat de l'analyse multicritères des tracés

Contraintes	P	TRACE D				TRACE A				TRACE B				TRACE C			
		Nombre	Linéaire (m)	Notation (N)	Notation (L)	Nombre	Linéaire (m)	Notation (N)	Notation (L)	Nombre	Linéaire (m)	Notation (N)	Notation (L)	Nombre	Linéaire (m)	Notation (N)	Notation (L)
Contraintes techniques																	
Franchissement Adour - Lacs	30	2	437	60	13110	1	118	30	3540	1	125	30	3750	1	137	30	4110
Franchissement autres cours d'eau - canal	15	2		30		2		30		2		30		2		30	
Routes départementales	15	2		30		2		30		2		30		2		30	
Autres routes	10	4		40		2		20		2		20		2		20	
Total		10	437	160	13110	7	118	110	3540	7	125	110	3750	7	137	110	4110
Contraintes environnementales																	
Continuités écologiques	20	2	415	40	8300	3	258	60	5160	3	220	60	4400	2	216	40	4320
Zones humides	30	1	252	30	7560	2	82	60	2460	3	93	90	2790	3	110	90	3300
Boisements et linéaires boisés	15	9	347	135	5205	7	697	105	10455	6	817	90	12255	4	775	60	11625
Zone Natura 2000	30	1	514	30	15420	1	330	30	9900	1	297	30	8910	1	299	30	8970
Total		13	1528	235	36485	13	1367	255	27975	13	1427	270	28355	10	1400	220	28215
Contraintes agricoles																	
Parcelles exploitées	10	5	863	50	8630	7	814	70	8140	8	1336	80	13360	9	1446	90	14460
Chemins agricoles	10	2		20		4		40		4		40		3		30	
Total		5	863	50	8630	7	814	70	8140	8	1336	80	13360	9	1446	90	14460
Règlementation et servitudes																	
PPRI zone rouge	30	2	625	60	18750	2	297	60	8910	2	307	60	9210	2	328	60	9840
PPRI zone jaune	20	0	0	0	0	1	148	20	2960	1	142	20	2840	1	151	20	3020
PPRT Nexter	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lignes RTE	15	1		15	0	3		45	0	3		45	0	3		45	0
Total		3	625	75	18750	6	445	125	11870	6	449	125	12050	6	479	125	12860
Contraintes socio-économiques																	
Zone Urbanisée à vocation d'habitat	30	1	256	30	7680	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Habitation isolée	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Activités économiques	30	3	444	90	13320	2	183	60	5490	1	75	30	2250	1	75	30	2250
Activités économiques (non bâtie)	15	0	0	0	0	1	224	15	3360	1	224	15	3360	0	0	0	0
Equipements publics / loisirs	30	1	111	30	3330	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Equipements publics (non bâti)	15	0	0	0	0	1	40	15	600	0	0	0	0	0	0	0	0
Parc photovoltaïque (projet)	30	1	46	30	1380	1	265	30	7950	1	83	30	2490	1	63	30	1890
Total		6	857	180	25710	5	712	120	17400	3	382	75	8100	2	138	60	4140

En synthèse, sur l'ensemble des thématiques étudiées, les résultats sont les suivants :

Tableau 4 - Synthèse des résultats de l'analyse multicritères

	Tracé D		Tracé A		Tracé B		Tracé C	
	N	L	N	L	N	L	N	L
Note globale	700	102 685	680	68 925	660	65 615	605	63 785

- Une variante D très contrainte et donc très complexe à mettre en œuvre sur de nombreuses thématiques
- Une variante C assez semblable en matière de contraintes techniques, environnementales et de servitudes aux variantes A et B mais préservant mieux les intérêts socio-économiques (ex : photovoltaïque). Si en matière d'environnement, la variante C est proche des variantes A et B, l'ouvrage d'art envisagé, tel qu'il est configuré, permet de limiter les impacts sur cette thématique. Le volet agricole reste à affiner afin de minimiser les impacts.

C'est donc ce tracé qui a été retenu par le Conseil Départemental des Hautes Pyrénées et qui a ensuite fait l'objet d'études techniques et environnementales de détail.

1.4. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

Le projet de contournement Nord de Tarbes intègre :

- Les raccordements du nouveau barreau sur les ouvrages et axes routiers aux extrémités ;
- La création d'une chaussée bidirectionnelle à 2x1 voie, séparée par un terre-plein central selon les tronçons, et de ses ouvrages annexes attenants (bandes multi fonction, dispositifs de protection, assainissement...);
- La création et/ou la réhabilitation de points d'échange avec les axes routiers et les voies secondaires interceptés ;
- La construction d'un ouvrage d'art non courant pour le franchissement du cours d'eau de l'Adour ;
- La création d'ouvrages hydrauliques pour le rétablissement des écoulements naturels et cours d'eau ;
- La création d'ouvrages de traitement des eaux pluviales ;
- L'intégration des modes doux sur l'itinéraire par la création d'une voie verte ;
- La création d'un passage inférieur pour le maintien des continuités modes doux ;
- La réalisation de plantations pour la mise en valeur du paysage, la mise en retrait visuelle et sonore des espaces attenants, et la reconstitution des paysages et leur continuité.

La vue en plan du projet est présentée en page ci-après et en annexes pour une meilleure lisibilité.

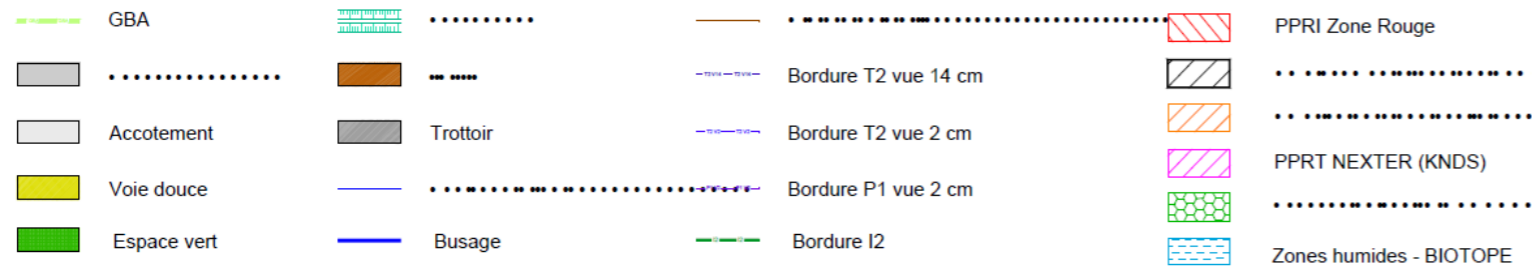
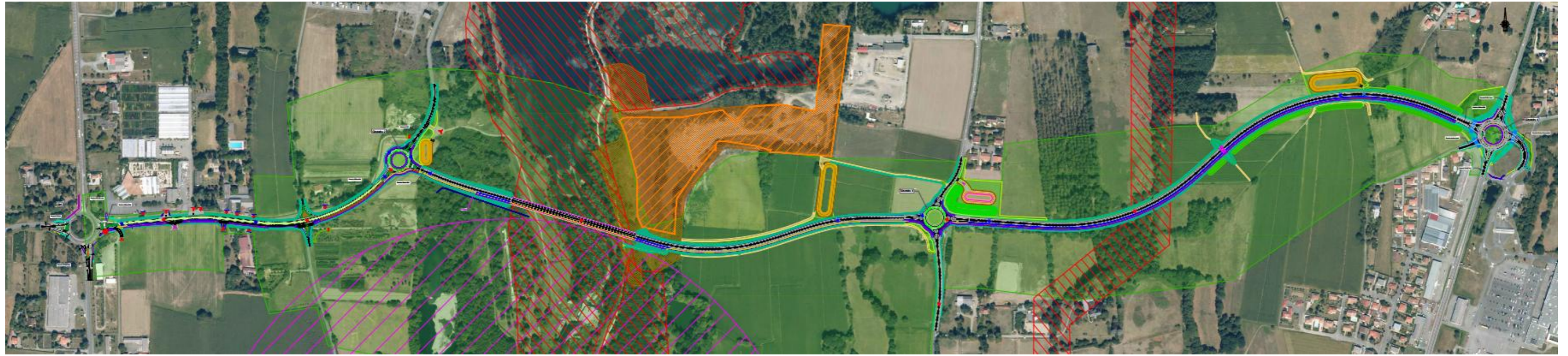


Figure 21 : Plan masse général du projet

La légende ci-dessus est reprise pour les figures suivantes.

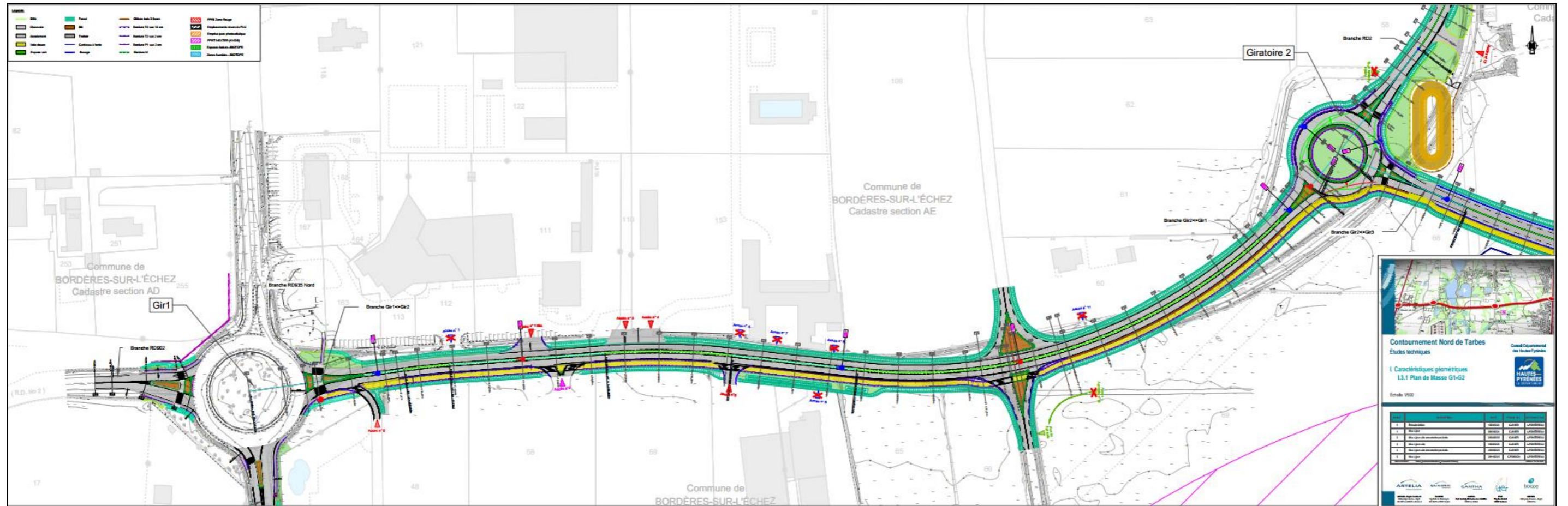


Figure 22 : Plan de masse-planche 1

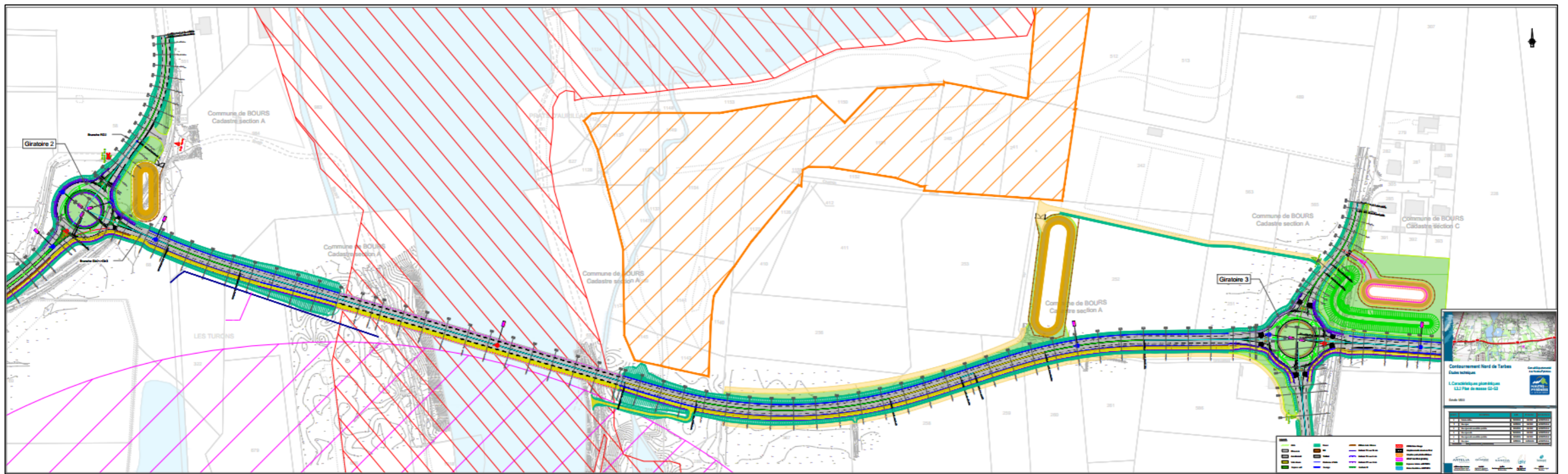


Figure 23 : Plan de masse-planche 2



Figure 24 : Plan de masse-planche 3

Le tracé a pour origine l'extrémité Nord-Est du contournement Ouest, le giratoire RD935/RD90/RD2 sur la commune de Bordères-sur-L'échez, et pour finalité la RN21, au niveau du demi-échangeur de desserte du centre commercial E. LECLERC sur la commune d'Orleix.

Ce barreau, s'implante sur 3 communes du nord de l'agglomération tarbaise, avec d'Ouest en Est : Bordères-sur-L'échez, Bours et Orleix.

La partie Ouest du contournement consiste en la réhabilitation de la RD2 sur 670m par une chaussée bidirectionnelle 2x1 voie séparée par un terre-plein central.

1.5. CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DES INFRASTRUCTURES

Les caractéristiques du projet de contournement de Tarbes est présenté ci-après :

Tableau 5 : Caractéristiques principales du projet de contournement

Paramètres	Valeurs
Emprise projet	145 000 m ²
Longueur	3 000 m
Largeur moyenne de l'emprise	20 m
Volume de déblai	25 000 m ³
Volume de remblai	39000 m ³
Hauteur maxi de remblai à l'axe	5,25 m en bout de rampe OA Est 1,25 m en section courante
Profil en long, pente maximale	3,9 %
Ouvrage d'art non courant créé	1, de longueur 258m
Nombre de carrefour giratoire à créer / réhabilité	4
Nombre d'ouvrages hydrauliques	8
Dispositifs de rétention	5
Passage inférieur	1
Unité de bâti à démolir	0

Les profils en travers du projet sont présentés sur les figures après.

SECTEUR OUEST : Giratoire 1 <> Giratoire 2 : 700 m

- Deux voies de circulation de 3500 mm chacune, soit 7000 mm au total ;
- Un Terre-Plein Central de 1800mm intégrant un dispositif de retenu type DBA et les largeurs de fonctionnement associées ;
- Des Bandes Dérasées de Droite (largeur de 500mm) ;
- Un Terre-Plein Latéral (largeur de 500mm) intégrant bordure et dispositif de séparation physique entre usagers routiers et modes doux ;
- Une voie verte de 3000mm de largeur ;
- Des bermes et espaces verts de 1000mm ;

- Des fossés de ceinture.

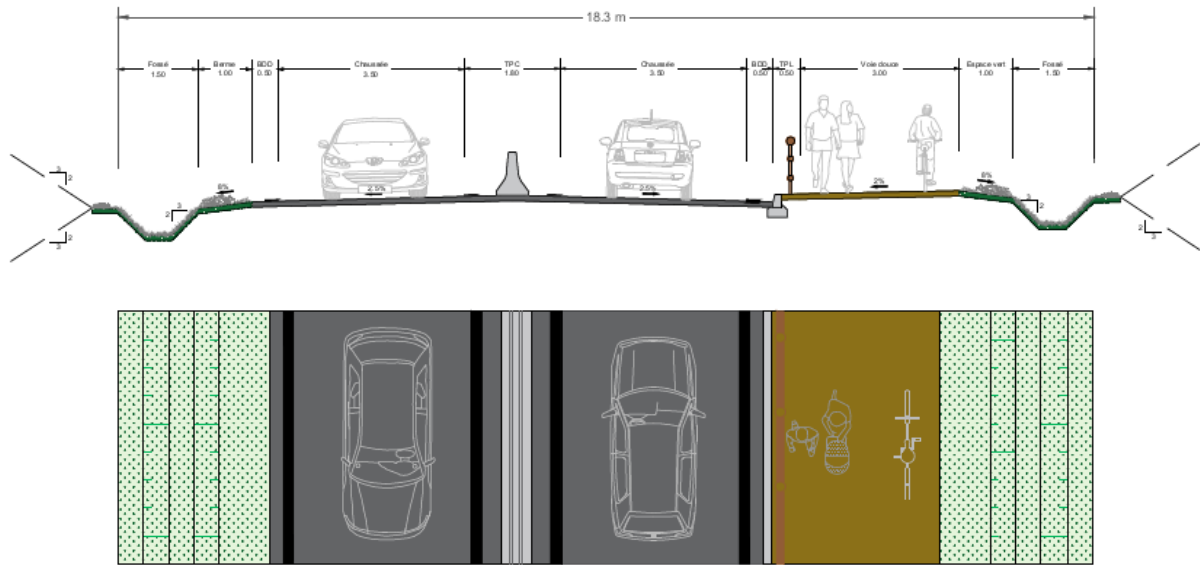


Figure 25 : Profil type tronçon Giratoire 1<->Giratoire 2 (secteur ouest, 700 m)

SECTEUR EST : Giratoire 2 <-> Giratoire 4 : 2 300 m

- Deux voies de circulation de 3500 mm chacune, soit 7000 mm au total ;
- Des Bandes Dérasées de Droite (largeur de 1 750mm) complétées de bermes de 1000mm, intégrant :
 - Dispositif de gestion des eaux pluviales type caniveau à fente
 - Dispositif de retenu et de séparation entre usagers routiers et mobilités douces
- Une voie verte de 3000mm de largeur ;
- Des bermes et espaces verts de 1000mm ;
- Les éventuels talus en cas de remblais ;
- Des fossés de ceinture.

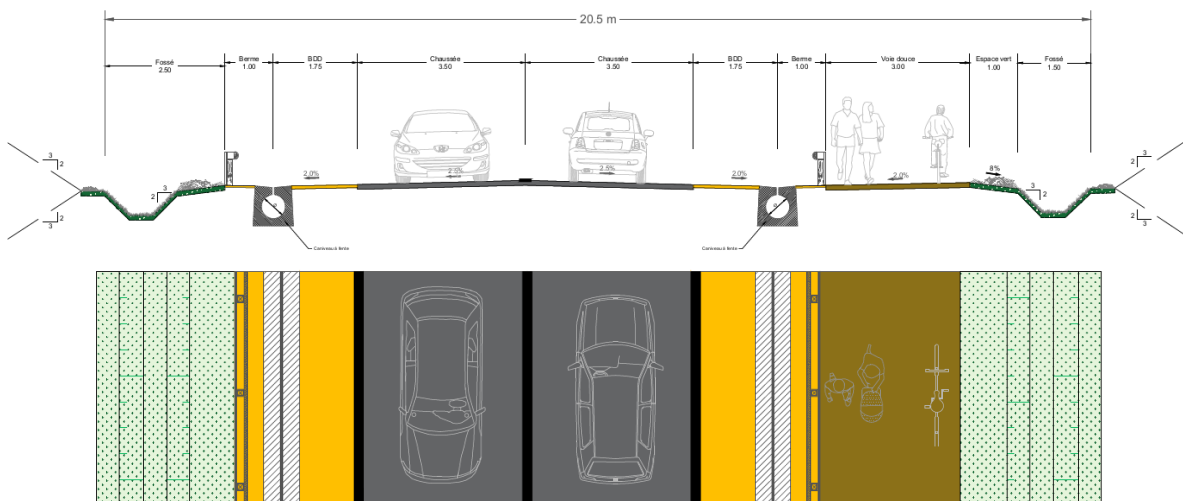


Figure 26 : Profil type tronçon Giratoire 2 <-> Giratoire 4

1.6. OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT

1.6.1. Franchissement de l'Adour

Le principal ouvrage de franchissement créé dans le cadre de ce projet est représenté par l'ouvrage d'art non courant pour le franchissement du cours d'eau de l'Adour.

L'obstacle principal à franchir par l'ouvrage à concevoir, en l'occurrence l'Adour, est composé d'un lit mineur d'environ 140 m et d'un lit majeur de 260m de large environ. L'objectif a donc été de concevoir un ouvrage réduisant au maximum l'impact sur l'Adour par la minimisation de piles dans le lit mineur.

L'ouvrage doit également franchir le chemin d'accès à la centrale hydroélectrique en rive gauche et le chemin Caminadour en rive droite.

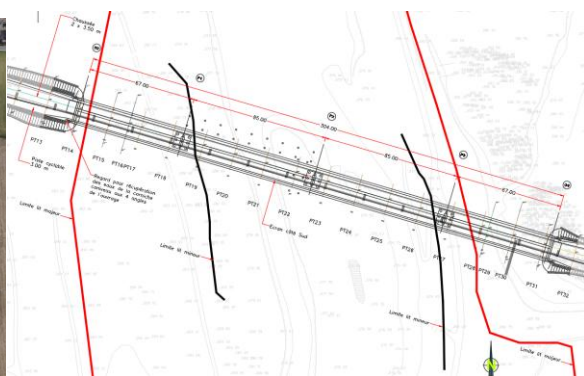
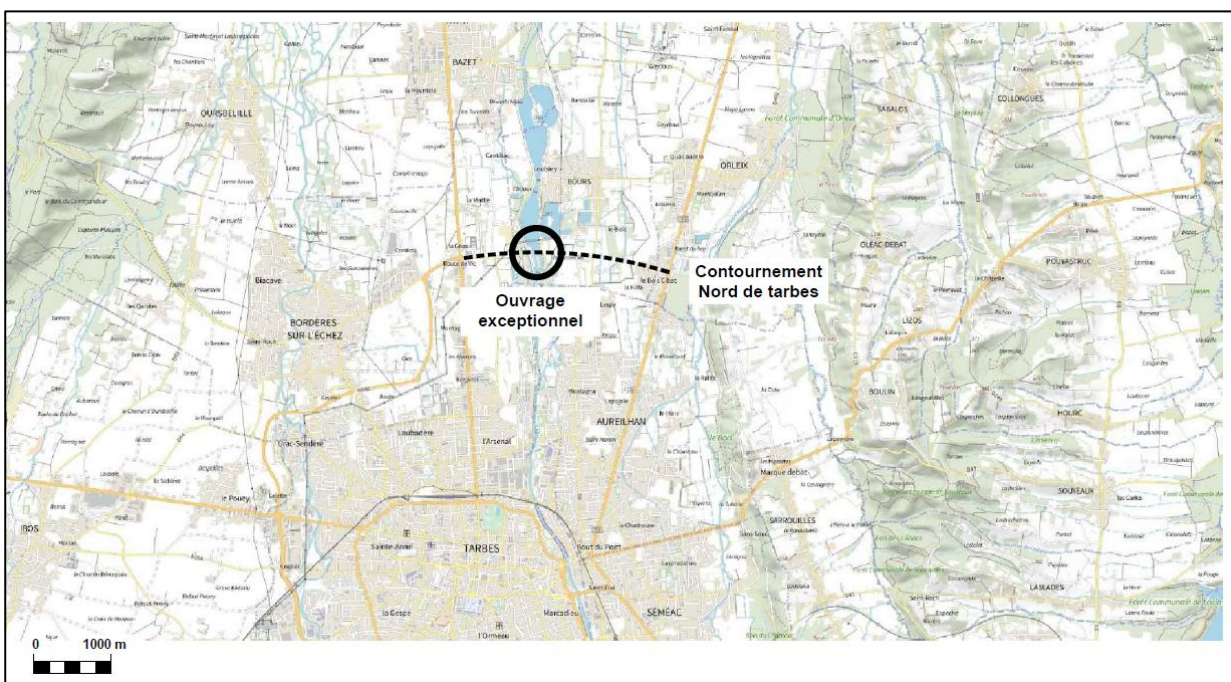


Figure 27 : Localisation du nouvel ouvrage – Vue en plan avec repérage du lit mineur (en noir) et du lit majeur (en rouge)

Différentes propositions d'ouvrages dans la typologie et la travure ont fait l'objet d'une étude comparative (en 2020 et 2024) et d'une étude de faisabilité et ont abouti à conserver une solution avec une pile en lit mineur et non 3 piles en lit mineur comme initialement prévu.

Comme présenté sur la figure ci-après, La solution initiale avec un ouvrage de 232 m et une répartition de travées 48.00 m + 68.00 m + 68.00 m + 48.00 m ne permettait pas de respecter entièrement les contraintes topographiques et de limiter l'emprise des piles dans le lit mineur. En effet trois piles se situaient dans le lit mineur de l'Adour repéré en bleu sur le plan ci-dessous :

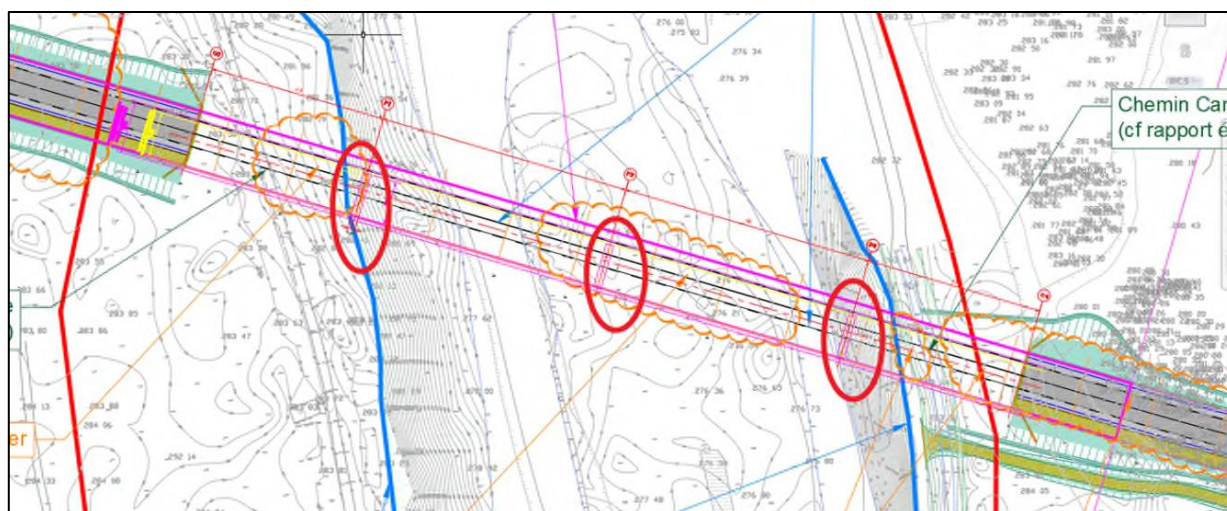


Figure 28 : Implantation initiale des appuis (Source : Mémoire technique AVP-Ouvrage d'art, Artelia, 10/2025)

La solution proposée au regard des données et contraintes identifiées à ce stade des études est un pont à tablier continu de type caisson mixte acier-béton à hauteur constante. Il s'agit d'une solution d'ouvrage d'art non-courant de conception classique, économique et adaptée au contexte du projet.



Figure 29 : Insertion architecturale et paysagère en 3D d'un caisson mixte acier/béton à hauteur constante- Fleurville @Ritz Architecture

L'ouvrage retenu est un tablier caisson mixte à hauteur constante de **258 m et une répartition de quatre travées (64.00 m + 85.00 m + 85.00 m + 24.00 m)**. La coupe transversale fonctionnelle se décompose, de la droite vers la gauche, en :

- Une corniche caniveau supportant un écran occultant ;
- Un dispositif de niveau de retenue H2 (largeur de la longrine d'ancrage du dispositif de 800 mm) ;
- Une bordure T1 de 100mm ;
- Une piste partagée cycle, pétons de 3000mm ;
- Un dispositif de séparation de voie amovible de 480mm (GBA) ;
- Une Bande Dérasée de Droite (largeur 500 mm) ;
- Deux voies de circulation de 3500 mm chacune, soit 7000 mm au total ;
- Une Bande Dérasée de Droite (largeur 500 mm) ;
- Un passage de service (largeur de 700mm) ;
- Un dispositif de niveau de retenue H2 (largeur de la longrine d'ancrage du dispositif de 800 mm) ;
- Une corniche caniveau.

Les profils en long et travers de cet ouvrage sont présentés en page suivante.

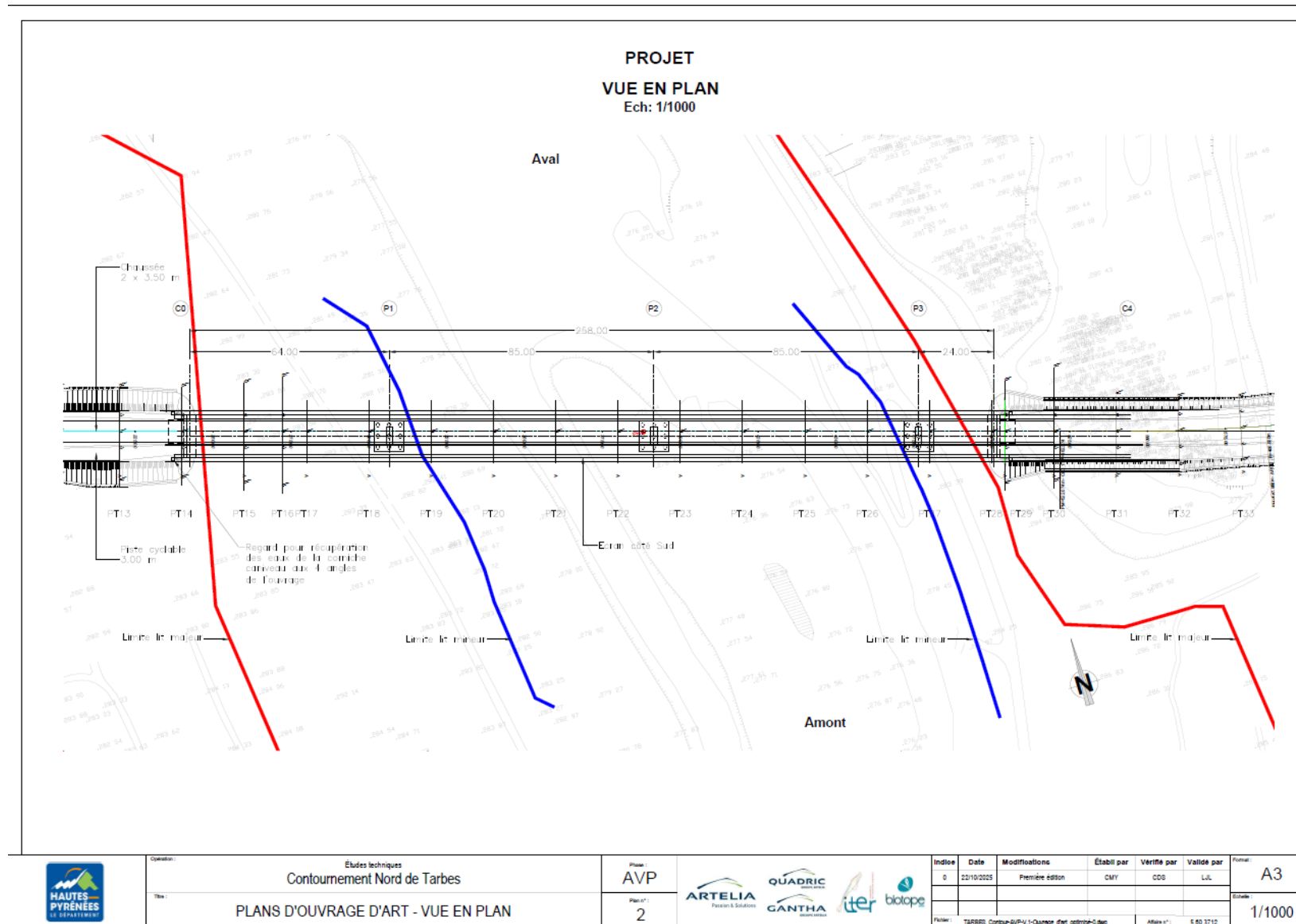


Figure 30 : Vue en plan de l'ouvrage retenu

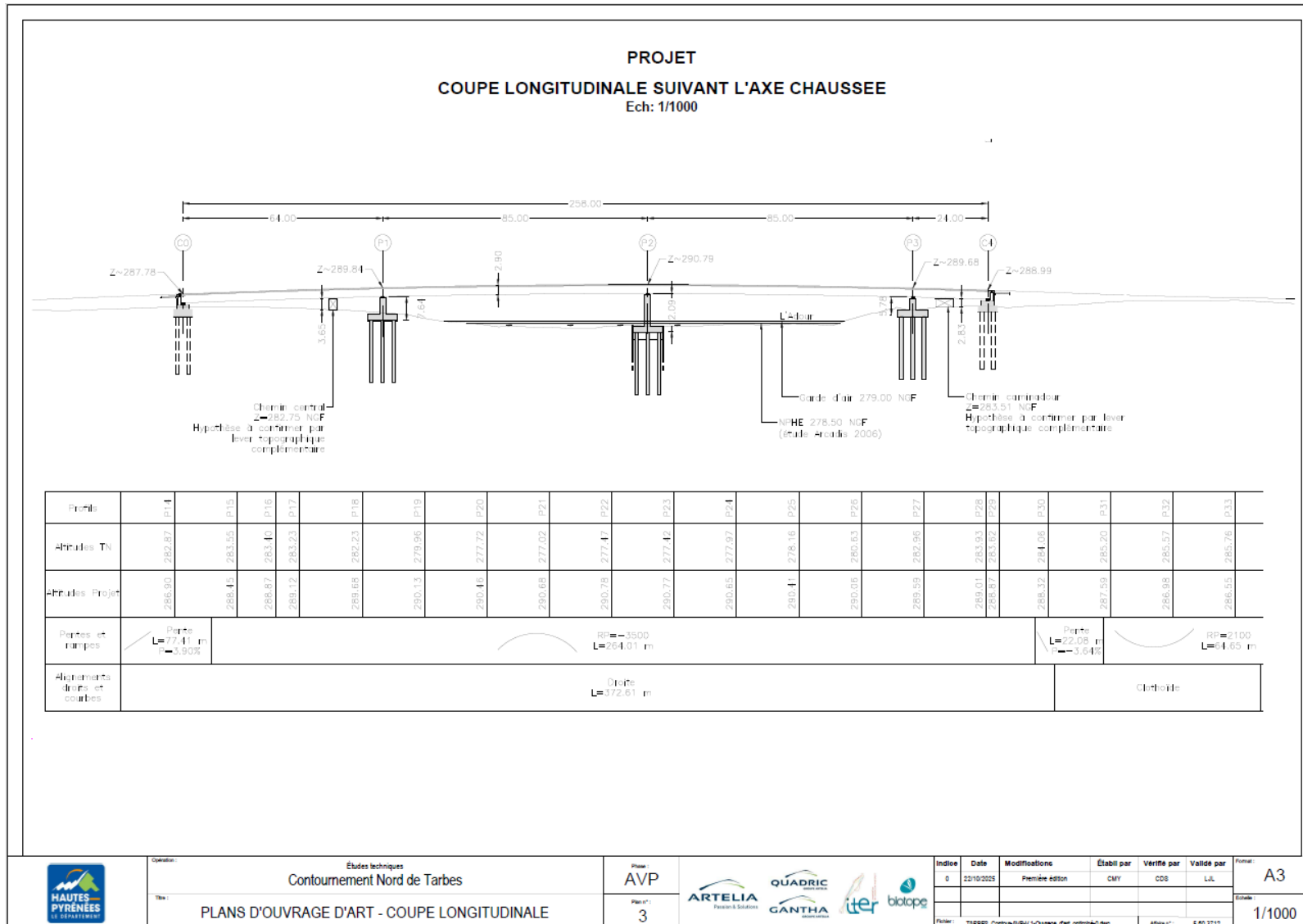


Figure 31 : Coupe longitudinale



Opération: Études techniques
Contournement Nord de Tarbes

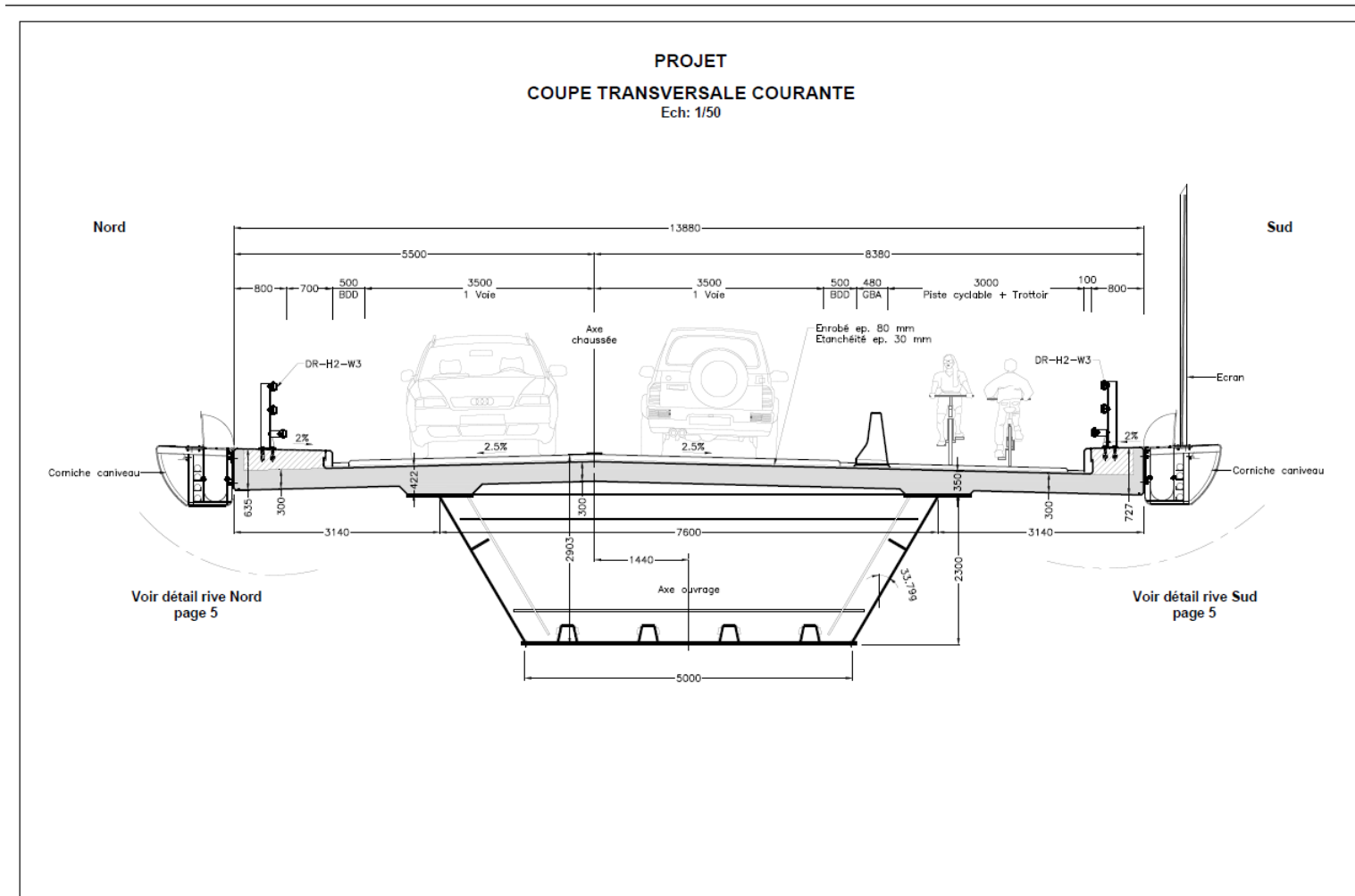
Titre: PLANS D'OUVRAGE D'ART - COUPE LONGITUDINALE

Phase: AVP

Plan n°: 3



Indice	Date	Modifications	Établi par	Vérifié par	Validé par	Format
0	23/10/2025	Première édition	CMY	CDS	LJL	A3
Echelle: 1/1000						
Fichier: TARBS_Courbe-APV-1-Ouvrage_fer_cotnord-0.dwg						Annex n°: 5 00 3712



Opération:	Études techniques Contournement Nord de Tarbes
Plan:	AVP
Plan n°:	4
Titre:	PLANS D'OUVRAGE D'ART - COUPE TRANSVERSALE COURANTE



Indice	Date	Modifications	Établi par	Vérifié par	Validé par	Format
0	28/03/2025	Première édition	CMY	COS	L.L.	A3
						Échelle: 1/50

Fichier: TARBE5_Coupe4V-PV-I-Ouvrage_fonc.dwg
 Affaire n°: 5 80 2712

Figure 32 : Coupe transversale courante de l'ouvrage

1.6.2. Passage inférieur modes doux et passage faune flore

Mis en avant lors de la concertation préalable, le besoin de continuité Nord<>Sud des modes doux entre les communes de Bours et d'Orleix (à l'est du tracé) a abouti à la création d'un passage inférieur, s'appuyant sur le schéma viaire des cheminements ruraux existants et rétablis dans le cadre du projet.

L'ouvrage permettra le franchissement du barreau routier sera à usage exclusif des piétons mais permettra également le passage de la faune locale. Pour cela, le fond de l'ouvrage sera revêtu d'une couche naturelle, de 30cm d'épaisseur afin d'assurer une continuité.



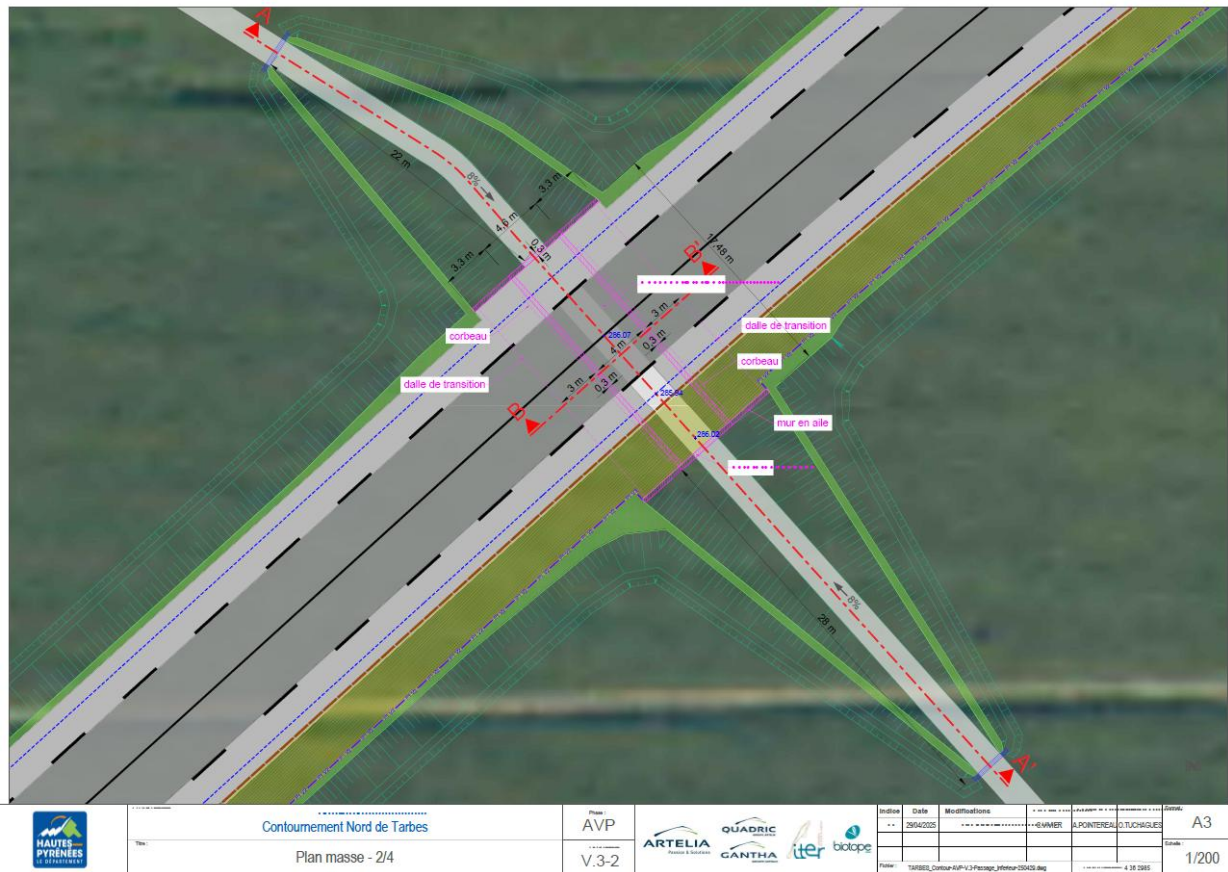
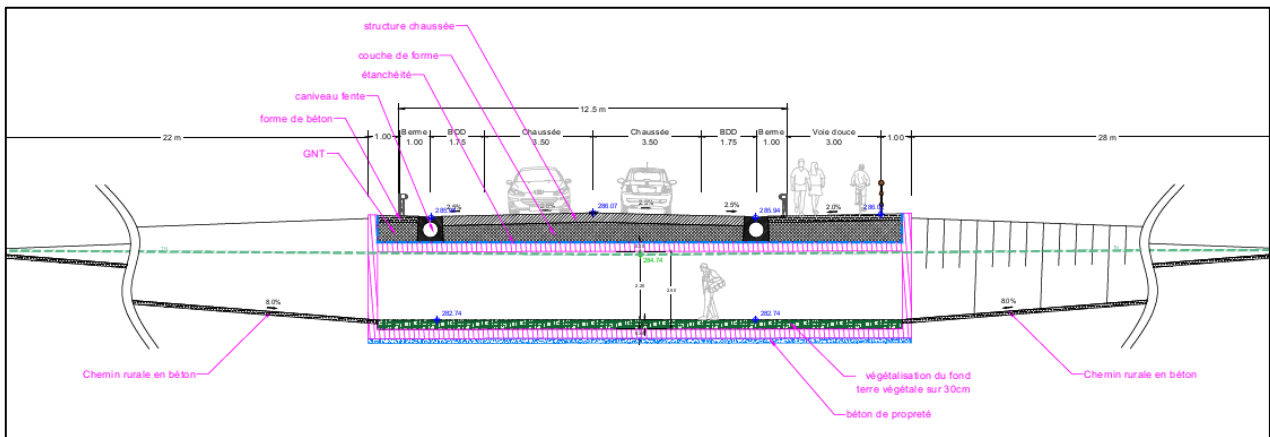


Figure 33 : Localisation du passage inférieur (Source : Artelia)



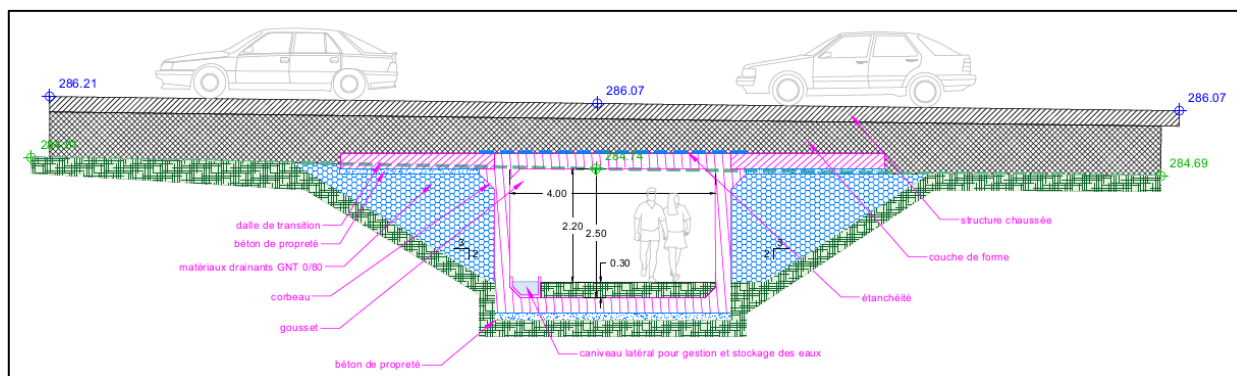


Figure 34 : Coupes A-A' du passage inférieur

1.6.3. Synthèse

Les caractéristiques des ouvrages de franchissement prévus dans le cadre du projet sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 6 : Caractéristiques des ouvrages d'art nécessaires à la réalisation du projet (Source : CD64)

Obstacles	Type O. A	Hauteur libre	Ouverture	Largeur utile
Adour	Passage supérieur Non courant	Minimum 2,8m au droit du Caminadour	258 m	13,80 m
Contournement Nord	Passage inférieur	2,20 m intérieur	17,50 m	4,00 m intérieur

1.7. INTEGRATION PAYSAGERE

Une attention particulière à l'insertion paysagère de la future voirie a été donnée lors de la conception du projet. Dans une volonté de recomposer le paysage rural traversé, un certain nombre d'éléments végétalisés viendront accompagner le linéaire de la future voirie :

- Le choix des essences végétales sera exclusivement limité à une palette végétale locale afin de rester résolument dans une démarche de cicatrisation du paysage ;
- La création de corridor pour lier des entités paysagères existantes ;
- Les talus des rampes nécessaires à la création de l'ouvrage d'art non courant du franchissement de l'Adour seront systématiquement plantés ;
- L'utilisation du paysage pour la mise en retrait sonore et visuelle du projet vis-à-vis des constructions existantes à proximité.

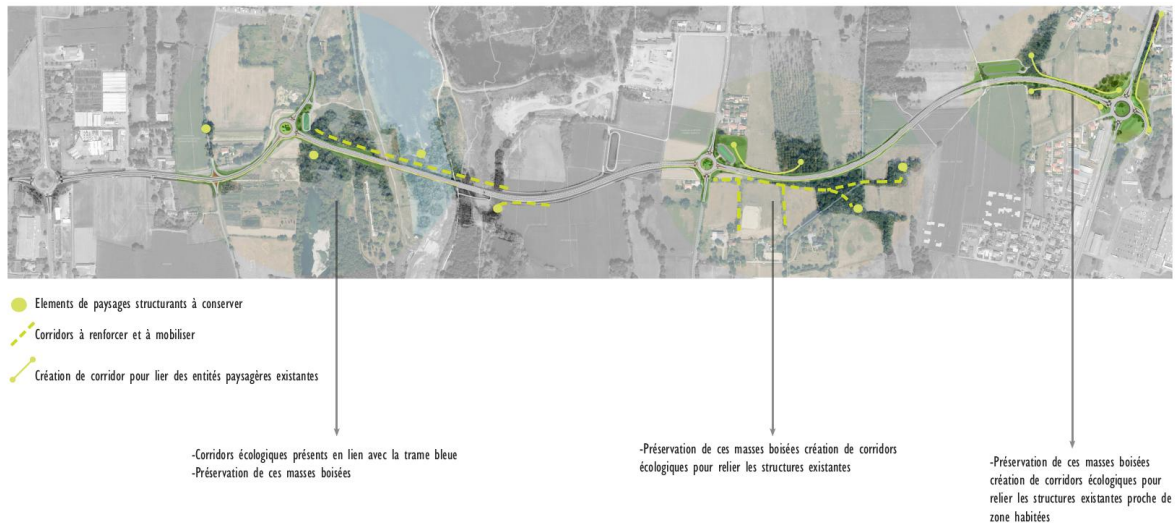


Figure 35 : Composition paysagère projetée le long du linéaire



Figure 36 : Essences pouvant être utilisées

1.8. CONDITIONS D'EXPLOITATION DU CONTOURNEMENT

Le contournement Nord de Tarbes est une route à 2 x1 voies.

Son statut correspond à une déviation d'agglomération.

Ce barreau routier sera accessible à tous les types de véhicules.

La vitesse sera limitée à 70 km/h en section courante.

Le stationnement sera interdit sur l'infrastructure. Toutefois, cette interdiction de stationnement ne s'applique pas aux personnels et aux matériels des administrations publiques, des organismes concessionnaires ou permissionnaires autorisés à occuper temporairement le domaine public de la route, et des entreprises appelées à y travailler, lorsque leur mission nécessite la présence de ces personnes ou de ces matériels.

La publicité visible de la voie sera réglementée par le décret n° 76-148 du 11 février 1976 relatif à la publicité et aux enseignes visibles des voies ouvertes à la circulation publique.

2. LA CONCERTATION PREALABLE DES EVOLUTIONS DES DOCUMENTS D'URBANISME (PLU) : MODALITES DE LA CONCERTATION

2.1. LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU : POURQUOI ?

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) dans le cadre d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est encadrée par des articles spécifiques du Code de l'urbanisme et du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le PLU, qui définit les règles d'utilisation des sols au niveau intercommunal, peut être modifié pour permettre la réalisation de projets déclarés d'utilité publique.

La procédure de déclaration d'utilité publique, régie par les articles L.11-1 à L.11-5 du Code de l'expropriation, vise à justifier l'intérêt général d'un projet, en évaluant ses impacts et en recueillant les avis des parties prenantes. Une fois la DUP prononcée, le Code de l'urbanisme permet de lancer la mise en compatibilité du PLU, facilitant, ainsi, la réalisation du projet, dans le respect des Lois en vigueur. L'article L.153-54 précise les conditions dans lesquelles un PLU peut être mis en compatibilité avec un projet de DUP.

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU, dans le cadre d'une Déclaration d'Utilité Publique, assure que les projets d'intérêt général puissent se réaliser tout en respectant les procédures légales et en intégrant les préoccupations des citoyens et des parties concernées.



Figure 37: mise en œuvre de la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme

L'intérêt général

L'appréciation de l'utilité publique d'un projet est réalisée sur la base de trois critères qui s'articulent autour des motifs de l'expropriation et du but poursuivi par la personne morale expropriante :

- Le recours à la théorie dite "du bilan" qui vise à s'assurer que les avantages de l'opération l'emportent sur ses inconvénients, en tenant compte de l'ensemble des intérêts publics et privés en jeu ;
- L'opportunité du projet ;
- Le caractère nécessaire de l'expropriation, à travers la démonstration de l'absence de solutions alternatives.

La procédure de MECDU

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet de l'échangeur routier et de ses aménagements connexes.

Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec l'ensemble des composantes du projet soumis à enquête publique, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.

Conformément au 1° de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est une procédure régie par le Code de l'urbanisme conformément aux articles :

- L. 143-44 à 50 et R.143-10 pour le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) ;
- L. 153-54 à 153-59, R.153-13 et R.153-14 pour le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

La mise en compatibilité se fait avec le PLU (qui se doit d'être compatible avec le SCoT).

Les dispositions actuelles du **PLU de Bordères-sur-L'échez** (*approuvé le 20 juin 2007, dernière révision allégée le 18 février 2026*), du **PLU de Bours** (*approuvé le 30 juin 2021*) et du **PLU d'Orleix** (*approuvé le 11 juillet 2005, dernière mise à jour au 18 février 2026*) font obstacle à la réalisation du projet de **Contournement nord de Tarbes** et de ses aménagements. Le projet de contournement, qui implique une nouvelle liaison routière entre la RN 21 et la RD 935 en traversant les communes de Bordères-sur-L'échez, Bours, Orleix dans le cadre de la concertation préalable, nécessite donc une **mise en compatibilité des PLU**.

2.2. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PREALABLE

Une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) doit faire l'objet d'une évaluation environnementale lorsqu'elle emporte les mêmes effets qu'une révision (R.104-13-2° du code de l'urbanisme).

Une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui est soumise à évaluation environnementale doit faire l'objet d'une concertation. (L.103-2-1°-c du code de l'urbanisme).

Dès lors, la procédure de mise en compatibilité des Plan Locaux d'Urbanisme de Bordères-sur-l'Echez, Bours et Orleix nécessite une évaluation environnementale.

Par voie de conséquence, ces trois procédures de mise en compatibilité des PLU sont soumises à une procédure de concertation préalable.

La présente concertation, en application de l'article L.103-4 du Code de l'urbanisme, a pour objectifs de :

- Présenter le projet de contournement nord de Tarbes et l'analyse des modifications nécessaires pour les mises en compatibilité des documents d'urbanisme actuels,
- Assurer l'information et la participation du public,

- Recueillir les remarques, observations et propositions du public sur les dispositions proposées, et apporter des réponses pour assurer la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme avec le projet.

2.3. MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

Il apparaît important de souligner que cette concertation pour les mises en compatibilité des documents d'urbanisme n'a pas pour vocation de discuter de l'opportunité du projet de contournement nord de Tarbes, qui a déjà fait l'objet d'une concertation réglementaire du 20 janvier 2025 au 23 février 2025.

Par délibération du 3 avril 2026, les modalités de concertation suivantes ont été définies dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- L'information de la population par voie de presse et affichage, expliquant la procédure, son organisation et ses différentes échéances sera réalisée au moins 15 jours avant le démarrage de la concertation préalable.
- La mise en place d'un dossier explicatif assorti d'un registre papier dans les trois mairies concernées ainsi qu'aux accueils de la Communauté d'Agglomération Tarbes Lourdes Pyrénées (CATLP) et du Département aux heures et jours habituels d'ouverture au public.
- La disponibilité d'un dossier explicatif dématérialisé sur le site internet de la CATLP et du Département avec une adresse mail unique dédiée sur laquelle le public pourra consigner toutes ses contributions.

La concertation aura lieu du 04 mai au 04 juin 2026.

La présente concertation a pour vocation de répondre aux exigences de l'article L.103-2-1°-c du code de l'urbanisme.

Une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet sera organisée en 2026, conformément aux dispositions des articles L.123-3 et suivants et R.123-2 à R.123-27 du code de l'environnement.

2.4. COMMENT S'INFORMER ET DONNER SON AVIS ?

- En consultant le présent dossier de concertation ;
- En se rendant sur les sites internet chargés de mettre à la disposition du public ces informations, à savoir :
 - Site internet de la CATLP : <https://www.agglo-tlp.fr>
 - Site internet du Département 65 : <https://www.hautespyrenees.fr/>

2.5. COMMENT DONNER SON AVIS ?

- **Par mail, via l'adresse mail exclusivement dédiée à cette concertation MECDU :**
contournementnorddetarbes@ha-py.fr
- **Sur les registres papier** dans les trois mairies concernées ainsi qu'aux accueils de la Communauté d'Agglomération Tarbes Lourdes Pyrénées (CATLP) et du Département aux heures et jours habituels d'ouverture au public.

3. MISE EN COMPATIBILITE : PRINPALES EVOLUTIONS DU PLU DE BORDERES-SUR-L'ECHEZ

3.1. IMPACTS SUR LE RAPPORT DE PRESENTATION ET PADD

S'agissant du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), aucune modification n'a été rendue nécessaire dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU. En effet, le PADD mentionne déjà la rocade / le contournement nord comme un élément structurant du projet communal. Le projet d'infrastructure s'inscrit ainsi pleinement dans les orientations stratégiques existantes, sans remise en cause des objectifs généraux portés par le document, notamment en matière d'organisation des déplacements et de structuration du territoire.

Dès lors, le PADD est considéré comme compatible avec le projet, sans ajustement complémentaire.

3.2. IMPACTS SUR LE REGLEMENT GRAPHIQUE

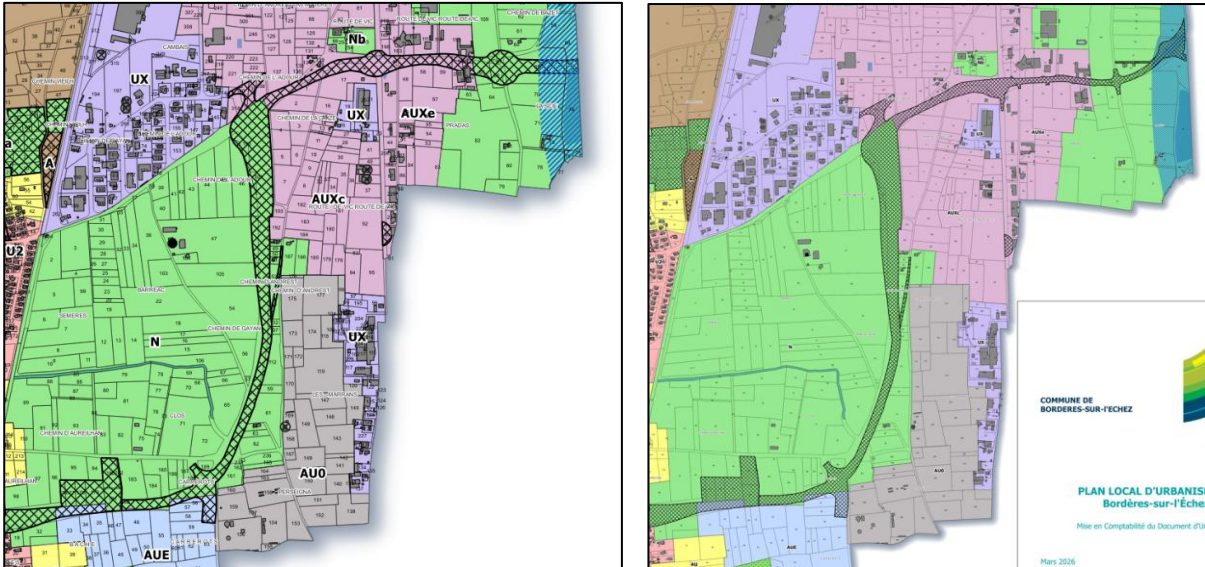
L'analyse du règlement graphique du PLU de Bordères-sur-l'Échez a mis en évidence un décalage entre l'emprise de l'emplacement réservé ER16, destiné au prolongement de la rocade Nord-Ouest de Tarbes, et le tracé actualisé du projet tel qu'il résulte des études de conception les plus récentes. Afin d'assurer la cohérence entre le document d'urbanisme et le projet d'infrastructure, l'emprise de cet emplacement réservé a été actualisée dans le cadre de la présente mise en compatibilité.

Cette évolution permet d'adapter les limites de l'emplacement réservé au tracé définitif du projet et entraîne, par conséquent, un ajustement des surfaces des zones concernées, notamment les zones AU et N traversées par l'emprise du projet. Les superficies actualisées sont précisées ci-après.

La mise en compatibilité du règlement graphique permet ainsi de mettre en cohérence le PLU avec le tracé du projet. La carte présentée ci-après illustre l'évolution de l'emplacement réservé en comparant la situation avant et après mise en compatibilité.

Avant

Après



Le tableau ci-dessous présente la répartition des surfaces concernées par le projet selon les différentes zones du PLU.

Zones impactées par le contournement	Surface de la zone impactées (ha)
N	1,81
AUX	0,003
AUXd	0,045
AUXe	1,3

3.3. IMPACTS SUR LE REGLEMENT ECRIT

Afin d'autoriser les affouillements et exhaussements liés au projet, les zones N, AUXe et AUXc sont complétées ainsi.

Zone N

L'article N1 (occupations et utilisation du sol interdites) est complété **ainsi (mots en rouge)** :

« Les affouillements et les exhaussements de sols à l'exception de ceux nécessités par la réalisation des constructions et travaux autorisés **et notamment les travaux d'intérêt général ou collectif** ».

Zones AUX

L'article AUX1 (occupations et utilisation du sol interdites) est complété **ainsi (mots en rouge)** :

« Les affouillements et les exhaussements de sol autres que ceux nécessités par l'intégration des bâtiments et installations admis dans la zone, les espaces de stationnement **et les travaux d'intérêt général ou collectif** ».

Zone U1

L'article U1.2 est complété par la **phrase suivante** :

« Sont autorisés les affouillements et exhaussements de sol nécessaires aux travaux d'intérêt général ou collectif ».

Zone U2

L'article U2.2 est complété par la **phrase suivante** :

« Sont autorisés les affouillements et exhaussements de sol nécessaires aux travaux d'intérêt général ou collectif ».

4. MISE EN COMPATIBILITE : PRINPALES EVOLUTIONS DU PLU DE BOURS

4.1. COMPATIBILITE DES EVOLUTIONS AVEC LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

S'agissant du **Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)**, celui-ci mentionne explicitement, au sein de son **Axe 4**, le soutien à la réalisation de la rocade et du contournement nord, en cohérence avec les objectifs de structuration des déplacements et d'amélioration de l'accessibilité du territoire.

Par ailleurs, le PADD affirme de manière transversale la nécessité de préserver les espaces naturels et les continuités écologiques, notamment la **Trame Verte et Bleue**, les **ripisylves** et les milieux associés. Le projet de déviation s'inscrit dans cette orientation générale, aucun ajustement du PADD n'ayant été requis. La prise en compte des enjeux environnementaux est assurée à l'échelle du projet par des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation, garantissant ainsi le respect des principes de préservation des milieux naturels énoncés dans le PADD.

Dès lors, le PADD est considéré comme compatible avec le projet, sans nécessité de modification de ses orientations.

4.2. IMPACTS SUR LE REGLEMENT GRAPHIQUE

L'analyse du règlement graphique du PLU de Bours a mis en évidence un décalage entre l'emprise de l'emplacement réservé ER4, destiné au prolongement de la rocade Nord-Ouest de Tarbes, et le tracé actualisé du projet tel qu'il résulte des études de conception les plus récentes. Afin d'assurer la cohérence entre le document d'urbanisme et le projet d'infrastructure, l'emprise de cet emplacement réservé a été actualisée dans le cadre de la présente mise en compatibilité.

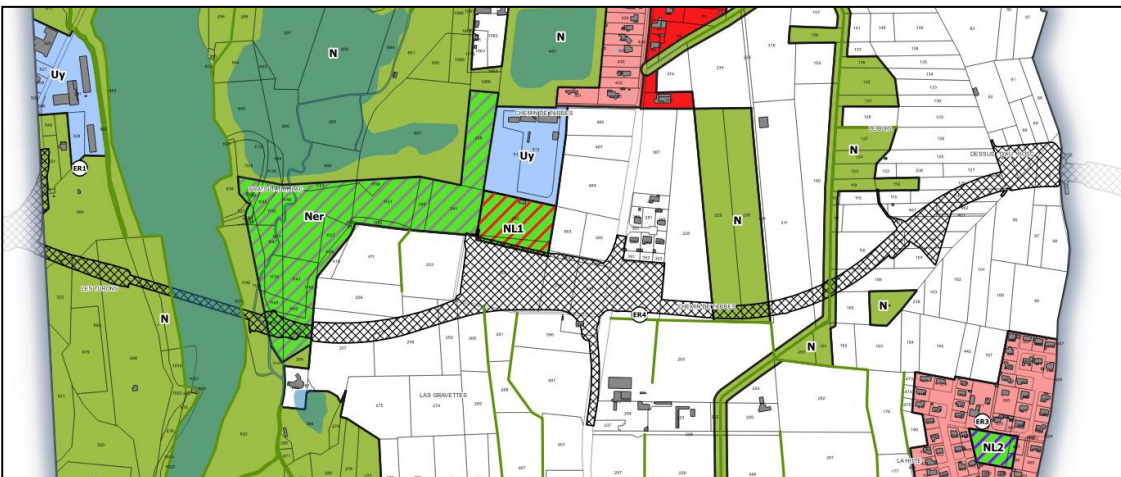
Cette évolution permet d'adapter les limites de l'emplacement réservé au tracé définitif du projet et entraîne, par conséquent, un ajustement des surfaces des zones concernées, notamment les zones A, NI, Ner et N traversées par l'emprise du projet. Les superficies actualisées sont précisées ci-après.

La mise en compatibilité du règlement graphique permet ainsi de mettre en cohérence le PLU avec le tracé du projet, sans modifier l'économie générale du document d'urbanisme. La carte présentée ci-après illustre l'évolution de l'emplacement réservé en comparant la situation avant et après mise en compatibilité.

Avant



Après



Le tableau ci-dessous présente la répartition des surfaces concernées par le projet selon les différentes zones du PLU.

Zones impactées par le contournement	Surface de la zone impactées (ha)
NL1	0,08
Ner	0,28
N	1,37
A	8,39

4.3. IMPACTS SUR LE REGLEMENT ECRIT

Règlement applicable en zone A

ZONES AGRICOLES A

Les zones agricoles correspondent à des secteurs à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres.

Les constructions et installations envisagées dans un secteur identifié par le Plan de Prévention des Risques technologiques doivent donc être conformes au règlement de ce dernier.

A 1 USAGE DES SOLS ET DESTINATION DES CONSTRUCTIONS

D'une manière générale, les usages du sol et destinations des constructions autorisées selon les modalités ci-après sont autorisées uniquement sous réserve de ne pas être incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et de ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

Afin de permettre la réalisation du projet de contournement, l'article A1 - Usage des sols et destinations des constructions est complété par la phrase suivante :

Par dérogation, sont autorisés les ouvrages, installations et aménagements nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, et notamment les infrastructures routières liées au projet de contournement, sous réserve de ne pas compromettre durablement l'activité agricole ou forestière et de préserver les continuités écologiques et paysagères. Sont autorisés les affouillements et exhaussements de sol nécessaires aux travaux d'intérêt général ou collectif.

2. Règlement applicable en zone N

N 1 - USAGE DES SOLS ET DESTINATION DES CONSTRUCTIONS

D'une manière générale, les usages du sol et destinations des constructions autorisées selon les modalités ci-après sont autorisées uniquement sous réserve de ne pas être incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et de ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

Le changement de destination des bâtiments n'est autorisé que pour les bâtiments identifiés sur le plan de zonage, sous réserve que ce changement de destination ne compromette pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site. La destination finale doit correspondre à une des destinations suivantes : bureau, autre équipement recevant du public et entrepôt.

Afin de permettre la réalisation du projet de contournement, l'article N1- Usage des sols et destinations des constructions est complété par la phrase suivante :

Par dérogation, sont autorisés les ouvrages, installations et aménagements nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, et notamment les infrastructures routières liées au projet de contournement, sous réserve de ne pas compromettre durablement l'activité agricole ou forestière et de préserver les continuités écologiques et paysagères. Sont autorisés les affouillements et exhaussements de sol nécessaires aux travaux d'intérêt général ou collectif.

N 2.3 TRAITEMENT ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER DES ESPACES NON BATIS ET ABORDS DES CONSTRUCTIONS

N 2.3.1 Protection de sites, paysage ou secteurs pour des motifs écologiques

Pour les éléments de paysage de type « haies » identifiés sur le plan de zonage, la structure de la plantation doit être préservée : la suppression ou la modification des éléments constitutifs sont soumises à déclaration préalable sauf en cas d'enlèvement des arbres dangereux et des bois morts.

Elle est autorisée après déclaration préalable pour les motifs suivants :

- Exploitation et gestion agricoles ou environnementales,
- Contrainte technique à la réalisation d'équipements publics ou d'intérêt général.

En cas de suppression d'un ou plusieurs arbres, ces derniers doivent être remplacés par des essences équivalentes ou cohérentes avec le site et le caractère linéaire des plantations doit être préservé.

L'utilisation d'espèces identifiées comme envahissantes pour la région est à proscrire.

Afin de permettre la réalisation du projet de contournement, l'article N1-2-3 – Usage des sols et destinations des constructions est complété **ainsi (mots en rouge)** :

« Pour les éléments de paysage de type « haies » identifiés sur le plan de zonage, la structure de la plantation doit être préservée : la suppression ou la modification des éléments constitutifs sont soumises à déclaration préalable sauf en cas d'enlèvement des arbres dangereux et des bois morts.

Elle est autorisée après déclaration préalable pour les motifs suivants :

- *Exploitation et gestion agricoles ou environnementales,*
- *Contrainte technique à la réalisation d'équipements publics ou d'intérêt général, **d'infrastructures d'intérêt général ou collectif.***
- *En cas de suppression d'un ou plusieurs arbres, ces derniers doivent être remplacés par des essences équivalentes ou cohérentes avec le site et le caractère linéaire des plantations doit être préservé, **sauf dans le cas d'infrastructures d'intérêt général ou collectif.** »*

3. Dispositions générales

Le chapitre « *Éléments de paysage, sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique ou pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural* » est complété **ainsi (mots en rouge)** :

« Les ripisylves et haies à préserver en « éléments paysagers remarquables

*Pour ces éléments, la diversité des espèces végétales doit être préservée. La suppression ou la modification des éléments constitutifs de la haie et du boisement est soumise à déclaration préalable sauf en cas d'enlèvement des arbres dangereux et des bois morts. Elle est autorisée après déclaration préalable pour les motifs suivants : exploitation et gestion agricoles ou environnementales, contrainte technique à la réalisation d'équipement publics ou d'intérêt général, **d'infrastructures d'intérêt général ou collectif.** En cas de suppression des arbres et/ou arbustes, ces derniers doivent être remplacés par des essences équivalentes ou cohérentes avec le milieu naturel, **sauf dans le cas d'infrastructures d'intérêt général ou collectif.** »*

5. MISE EN COMPATIBILITE : PRINPALES EVOLUTIONS DU PLU D'ORLEIX

5.1. IMPACTS SUR LE RAPPORT DE PRESENTATION ET PADD

L'analyse du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et du rapport de présentation du PLU de Orleix montre que le projet de contournement nord s'inscrit pleinement dans les orientations et objectifs déjà définis par le document d'urbanisme. Le PADD identifie en effet explicitement le projet de déviation au titre de l'axe 4, tout en affirmant de manière concomitante la nécessité de préserver les espaces naturels, les continuités écologiques de la trame verte et bleue, les ripisylves et les milieux associés. Ces principes sont compatibles avec le projet, dès lors que celui-ci intègre des mesures visant à limiter ses impacts et à maintenir les fonctionnalités écologiques des secteurs traversés.

De la même manière, le rapport de présentation rappelle les enjeux forts de protection des espaces de biodiversité (ZNIEFF, sites Natura 2000, zones humides, ripisylves, haies et bocage), la lutte contre le mitage des espaces naturels et agricoles, ainsi que le respect des contraintes réglementaires existantes, notamment l'inconstructibilité en zone rouge du PPR. Le projet de contournement est d'ores et déjà mentionné et cartographié dans le document, sans qu'un emplacement réservé spécifique ne soit identifié, et son tracé a été conçu de manière à prendre en compte ces enjeux, notamment en évitant autant que possible les secteurs les plus sensibles.

Ainsi, le PADD comme le rapport de présentation apparaissent compatibles avec le projet de contournement nord et ne nécessitent aucune modification dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité, les adaptations portant exclusivement sur certaines dispositions du règlement écrit.

5.2. IMPACTS SUR LE REGLEMENT GRAPHIQUE

L'analyse du règlement graphique du PLU de la commune a mis en évidence l'absence d'emplacement réservé permettant de traduire réglementairement le projet de contournement au sein du document d'urbanisme. Afin d'assurer la cohérence entre le PLU et le projet d'infrastructure tel qu'il résulte des études de conception les plus récentes, un nouvel emplacement réservé a été créé dans le cadre de la présente mise en compatibilité, suivant le tracé du contournement.

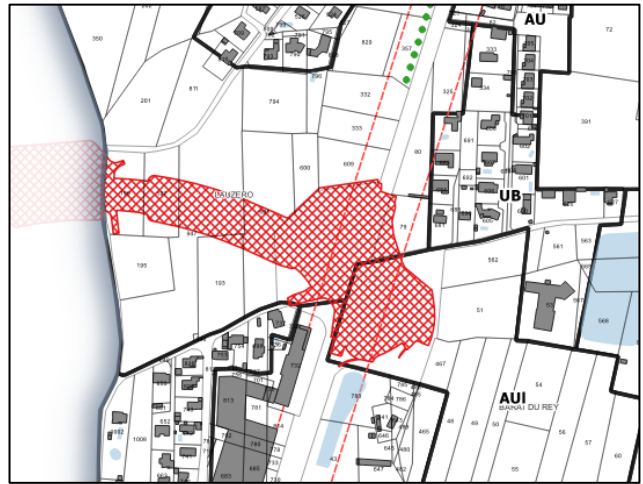
La création de cet emplacement réservé permet d'inscrire réglementairement l'emprise du projet au sein du document graphique et d'en garantir la faisabilité foncière. Le tracé concerné par cet emplacement réservé traverse principalement des secteurs classés en zone A ainsi qu'une zone AUI, ce qui entraîne une identification précise des surfaces concernées par ces zonages.

La mise en compatibilité du règlement graphique permet ainsi de traduire le projet de contournement dans le PLU et d'assurer la cohérence entre le document d'urbanisme et le projet d'aménagement, sans remettre en cause l'économie générale du document. La carte présentée ci-après illustre la création de cet emplacement réservé et sa localisation au regard des zonages du PLU.

Avant



Après



Le tableau ci-dessous présente la répartition des surfaces concernées par le projet selon les différentes zones du PLU.

Zones impactées par le contournement	Surface de la zone impactées (ha)
UI	0,03
AUI	0,8
A	1,92

5.3. IMPACTS SUR LE REGLEMENT ECRIT

Les articles 2 des zones A, AUI et UI sont complétés par la **phrase suivante** :

« Sont autorisés les affouillements et exhaussements de sol nécessaires aux travaux d'intérêt général ou collectif ».

6. LES PROCHAINES ETAPES APRES LA CONCERTATION

6.1. A L'ISSUE DE LA CONCERTATION AU TITRE DES MISES EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

L'ensemble des éléments recueillis lors de la présente concertation fera l'objet d'un bilan. Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de contournement nord de Tarbes.

6.2. DURANT L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET CONJOINTE A L'ENQUETE PARCELLAIRE

C'est lors de cette enquête publique que seront présentés au public le dossier d'autorisation environnementale concernant les différents aménagements pour le contournement nord de Tarbes.

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme préciseront les évolutions du Plan Local d'Urbanisme de Bordères-sur-l'Echez, Bours et Orleix, et pourront faire l'objet de remarques sur le projet. Ces dossiers seront également examinés par les personnes publiques associées.

6.3. À COMPTER DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE CONTOURNEMENT NORD DE TARBES

La Déclaration d'Utilité Publique du projet de contournement nord de Tarbes entraînera automatiquement la mise en compatibilité des documents d'urbanisme intégrés dans le dossier d'enquête publique susvisée. Les modifications du Plan Local d'Urbanisme de Bordères-sur-l'Echez, Bours et Orleix seront alors applicables par chacune de ces communes.

Les autorisations administratives nécessitées pour la réalisation du projet pourront alors être sollicitées et délivrées sur la base de règles qui auront été adaptées et mises en cohérence à cet effet.