

# CONTOURNEMENT NORD-OUEST DE TARBES

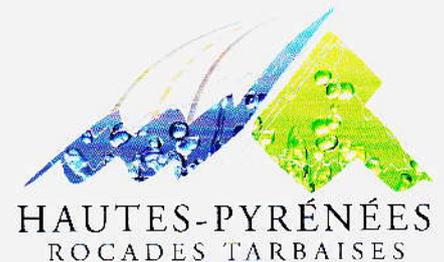
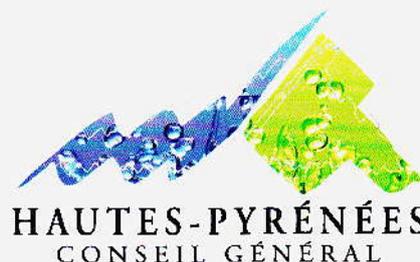
## Pose de la 1<sup>ère</sup> Pierre Jeudi 20 octobre 2011

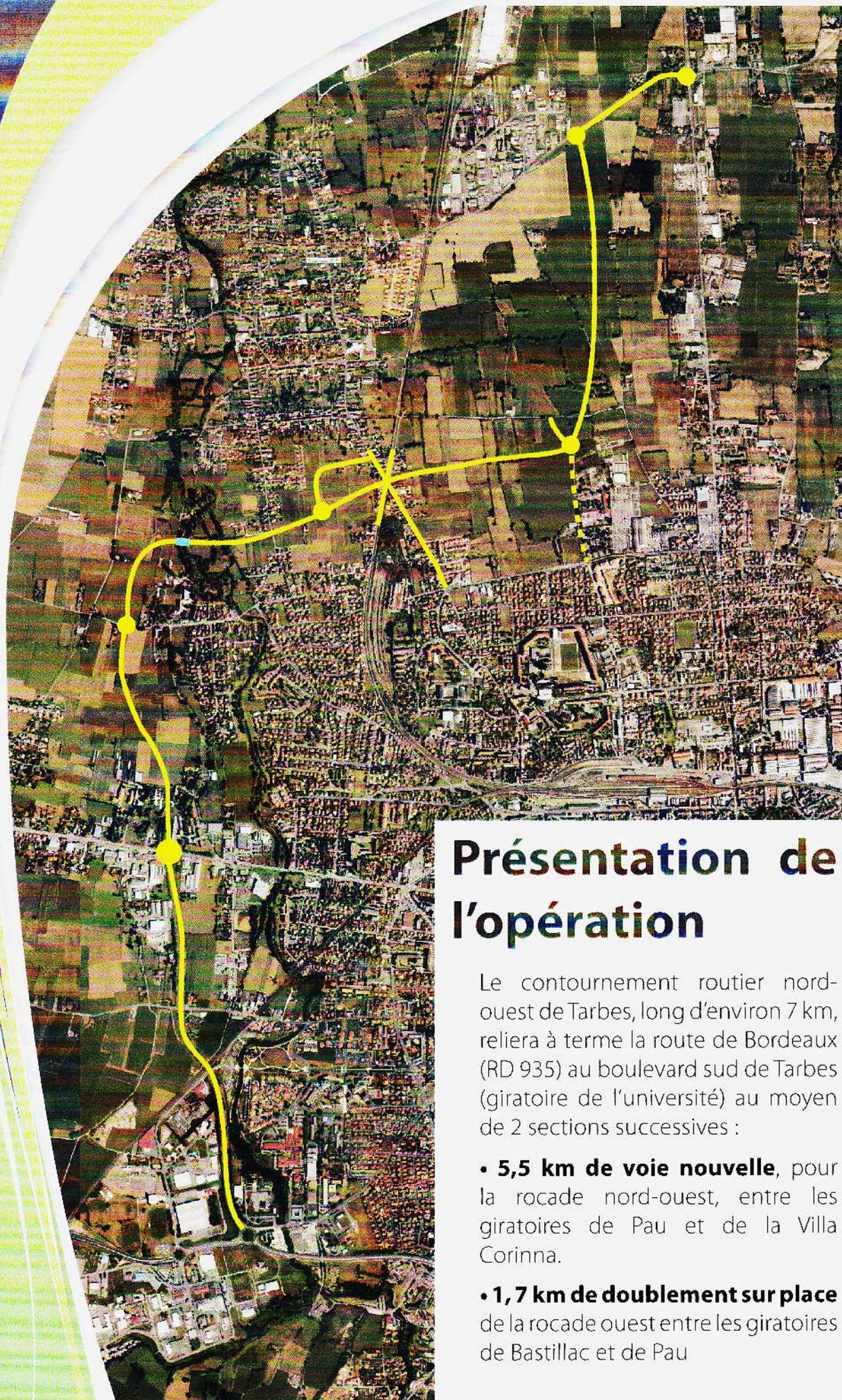
La gestion du réseau routier départemental constitue l'une des compétences principales du Conseil Général. Tout au long de l'année, pour mener à bien cette mission, le Département investit largement pour moderniser, améliorer et développer ce réseau afin de garantir la sécurité des usagers mais aussi, de participer au développement et à l'aménagement du territoire pour les années à venir.

Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées a déjà investi très largement pour l'optimisation de son réseau routier et la mise en relation, hors réseau urbain, des principaux axes de traversée ou de pénétration :

- un axe Est-Ouest, Toulouse – Bayonne, matérialisé par la RD 817 et l'autoroute A64
- un axe Nord-est/Sud-Ouest – Lourdes – Argelès-Gazost par la RN 21 et la RD 821
- un axe Nord-Sud, Bordeaux – Bagnères-de-Bigorre par la RD 935

Avec la construction de la rocade nord-ouest de Tarbes, le Conseil Général poursuit son engagement pour améliorer la liaison de Bordeaux avec Tarbes et les vallées de montagne.





## Présentation de l'opération

Le contournement routier nord-ouest de Tarbes, long d'environ 7 km, reliera à terme la route de Bordeaux (RD 935) au boulevard sud de Tarbes (giratoire de l'université) au moyen de 2 sections successives :

- **5,5 km de voie nouvelle**, pour la rocade nord-ouest, entre les giratoires de Pau et de la Villa Corinna.
- **1,7 km de doublement sur place** de la rocade ouest entre les giratoires de Bastillac et de Pau

## Faciliter le trafic routier, améliorer la qualité de vie et contribuer au développement économique

Les objectifs de ce futur contournement routier sont nombreux.

**Faciliter le trafic routier :** Ce contournement permettra

- d'une part, de diminuer le trafic de transit empruntant les voies internes de l'agglomération, dans la partie Nord,
- d'autre part, de renforcer les liens routiers sud-ouest et nord et contribuer ainsi à améliorer la liaison des vallées de montagne et de Tarbes avec Bordeaux.

Le contournement routier Nord-Ouest de Tarbes s'inscrit dans le dispositif de contournement global de l'agglomération tarbaise, avec pour objectif principal de relier les liaisons Sud-Ouest (RD 817 et RN 21/ Lourdes - Argelès-Gazost) et la RD 935 (Bagnères-de-Bigorre) par une voie évitant les traversées d'agglomérations.

**Aménager le territoire pour les années futures :** En simplifiant et en modernisant ce réseau routier reliant les différents axes du département, le contournement contribuera à améliorer les conditions de circulation et de sécurité, la qualité de vie des habitants et le développement économique et touristique des Hautes-Pyrénées.



# **Le choix du Partenariat Public/Privé (PPP) pour la réalisation de ce projet.**

## **Le 1<sup>er</sup> PPP routier de France**

Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées a décidé de recourir à un Partenariat Public/Privé pour réaliser le contournement routier nord-ouest de Tarbes. Le Conseil Général conserve ainsi la propriété totale des projets qu'il fait construire par ce type de contrat mais confie la responsabilité de la conception, du financement, de la construction et de la maintenance au secteur privé. Il verse en contrepartie un loyer annuel au partenaire privé. Le recours au PPP permet ainsi de mobiliser des capitaux rapidement et de faire du secteur privé un support aux grands investissements stratégiques. Il favorise une meilleure définition des besoins et des réponses mieux adaptées grâce au dialogue compétitif et à l'innovation du secteur privé. Il permet enfin au Conseil Général d'optimiser le coût global (conception, construction, maintenance), de partager les risques financiers, d'accélérer le rythme des investissements par un recours au préfinancement et d'étaler la charge budgétaire sur une période longue.

**Après avoir pris la décision, en octobre 2007, de recourir à un PPP pour la construction de la rocade nord-ouest de Tarbes, le Conseil Général a signé le 8 juillet 2010 le contrat avec la société Hautes-Pyrénées Rocades Tarbaises, composée des entités Malet (Spie Batignolles), CDC Infrastructure, NGE, Demathieu et Bard.** La Société Générale accompagnera le groupement pour la mise en place du financement.

Le Conseil Général confie, par ce contrat, à son partenaire privé "Hautes-Pyrénées Rocades-Tarbaises" le financement, la conception, la réalisation et une partie de l'entretien et de la maintenance, à l'exception de l'exploitation courante qu'il conserve. Le contournement va être construit et géré par les entreprises du groupement HPRT pendant une durée de 23 ans. En contrepartie, le Conseil Général versera à HPRT un loyer pendant 20 ans. On peut recourir à ce genre de partenariat sous certaines conditions. Il faut au préalable démontrer soit la complexité du projet, soit son caractère d'urgence, soit son efficacité économique. Dans le cas du contournement routier nord ouest de Tarbes, l'efficacité économique a été démontrée et la complexité du projet a été retenue pour justifier le recours au PPP.

### **Engagements complémentaires au titre du Partenariat :**

#### **• Petites et moyennes entreprises PME.**

Au titre du Partenariat, le partenaire privé devra confier 15 % des travaux de l'opération de construction à des PME, soit un montant d'environ 5 M€ HT.

A ce jour 40% de ce montant a déjà fait l'objet d'engagement auprès de PME

#### **• Promotion de l'emploi des personnes en insertion.**

De même que pour les PME, le partenaire privé réservera 5% en volume horaire du total des heures consacrées à la construction de l'infrastructure à des personnes en insertion. Depuis le lancement des travaux préparatoires, en date de juillet 2011, l'équivalent d'une personne, à temps plein, a bénéficié de cet engagement.

## Un investissement de 36 M€

Le contrat de PPP avec la société Hautes-Pyrénées Rocades Tarbaises est signé pour une durée totale de 23 ans, comprenant 3 ans d'études et de travaux (investissement initial du partenaire privé de 36 M€ HT), puis 20 ans d'entretien et de maintenance.

Au cours de ces 20 années d'entretien, le Conseil Général assumera en moyenne annuelle le paiement de loyers à HPRT :

- **loyer d'investissement : 3,25 M€ HT**
- **loyer entretien et maintenance : 0,35 M€ HT**

**L'utilisation de cette rocade sera donc gratuite pour les usagers.**

## Le déroulement de la procédure et des travaux

**Avant le lancement des travaux, plusieurs procédures administratives ont dû être respectées :**

- **du 20 avril au 24 mai 2011** : enquête publique relative à la loi Bouchardeau pour la rocade ouest et enquête publique préalable à l'autorisation au titre de la loi sur l'eau (les 2 arrêtés préfectoraux ont été signés le 25 juillet 2011).
- **demande de dérogation au titre du Conseil National de Protection de la Nature** (arrêté du préfet de région le 2 août 2011 et arrêté du ministre le 8 août 2011).
- **10 octobre 2011** : réalisation des études de projet, avec intégration des prescriptions environnementales et des objectifs contractuels
- **travaux préparatoires** : déplacements de réseaux (ErDF, France Télécom, eaux usées..), mise en place de voiries provisoires
- **20 octobre** : démarrage des travaux avec une fin prévisionnelle prévue pour le printemps 2013

**Le chantier se déroulera en 2 étapes essentielles :**

- réalisation des ouvrages d'art, d'octobre 2011 au printemps 2012
- réalisation des terrassements et des chaussées, du printemps 2012 au printemps 2013

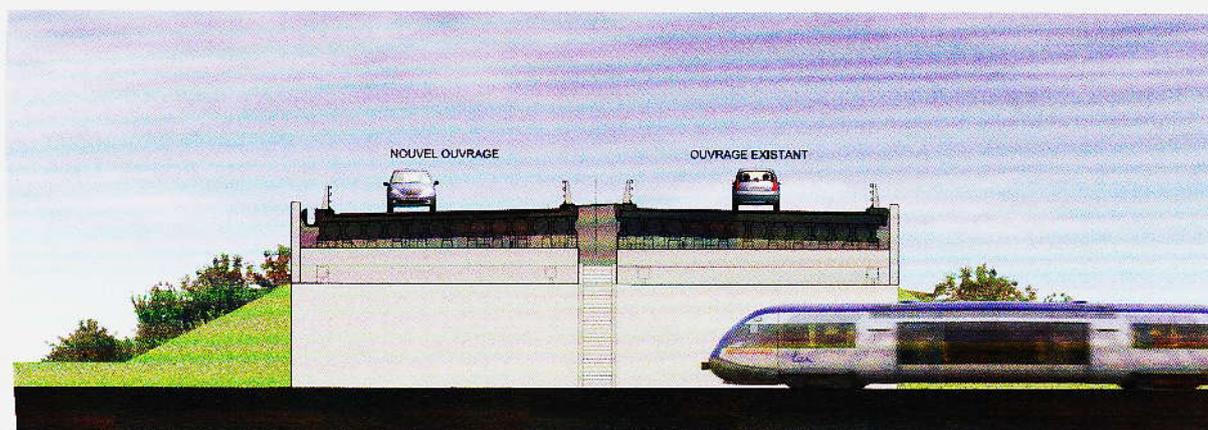
**Peu de perturbations durant le chantier** : la réalisation des trémies sous les rues Anatole France et Pierre Sémard se fera sans interruption de trafic, celui-ci étant dévié localement au moyen de voies provisoires. Le doublement de la rocade ouest se fera sous circulation et l'approvisionnement du chantier pour la phase des terrassements empruntera au maximum l'emprise du chantier.

## Zoom sur les ouvrages d'art

Dans le chantier de la future rocade, 7 ouvrages d'art verront le jour, dont 4 particuliers :

- **le doublement d'un ouvrage au-dessus de la ligne TGV Toulouse-Bayonne à Bastillac, celle-ci étant maintenue en service pendant les travaux :**

- réalisation des fondations au moyen de trois pieux de 1 m de diamètre par appui, à une profondeur moyenne de 12 m, soit 12 pieux au total
- réalisation des piédroits et des appuis en béton armé, le long de la voie ferrée
- pose sur ces appuis de poutres préfabriquées de 14 à 22 m de longueur et de 0,75 à 1 m d'épaisseur, au moyen de grues, au-dessus de la ligne TGV et au-dessous de la ligne haute tension (63 kV)



- **un viaduc long de 60 mètres au-dessus de l'Echez**

- Cet ouvrage d'art permet à la rocade de franchir le Canal du Moulin, l'Echez ainsi que deux chemins.
- Il est constitué de 2 travées de portée 29 m chacune. La pile est implantée entre les deux cours d'eau franchis.



- L'ouvrage est de type bi-poutre à ossature mixte.

- Le tablier est constitué de deux poutres principales métalliques espacées de 6,50 m, coiffées par un hourdis en béton armé constitué de prédalles préfabriquées d'épaisseur 12,5 cm ; le béton coulé en place porte ainsi l'épaisseur totale à 25 cm.

• **une trémie (tunnel court permettant à une voie de circulation de passer en dessous d'une autre) sous la rue Anatole France :**

- La trémie Anatole France permet le rétablissement de la rue Anatole France au-dessus de la rocade.
- Le pont route permettant le rétablissement de la rue Anatole France est de type cadre fermé en béton armé.
- Afin d'éviter au maximum l'effet d'encaissement, cette trémie se veut la plus ouverte possible sur le paysage.
- Les merlons accompagnant la trémie sont soutenus par des murs de soubassement latéraux de hauteur variable.





• **une trémie appelée « point triple », sous les rues Pierre Sémard, Paul Langevin et la voie ferrée Tarbes/Mont-de-Marsan :**

- La Trémie Point Triple s'inscrit dans le cadre de la construction de la rocade Nord-Ouest de Tarbes. Elle permet le rétablissement de la voie ferrée Tarbes-Morcenx et des rues Pierre Sémard et Paul Langevin au-dessus de la rocade.
- La trémie est un cuvelage en forme de « U » qui permet d'assurer une étanchéité jusqu'à la cote 287,60 m NGF.
- La structure est de type cadre fermé en béton armé, avec une traverse unique de largeur 35 m.
- La traverse présente quant à elle une épaisseur de 95 cm au droit de la voie ferrée et 55 cm au droit des rétablissements routiers.
- Le mur traité en gabion, se déroule en escalier le long de la trémie pour accompagner le franchissement de l'ouvrage.
- En rappel constant au matériau local « le galet » ici, est utilisé sous forme de gabion en mur vertical le long de la trémie. En plus du référent au matériau local, le mur de soutènement aura une fonction d'écran acoustique.

## Les chiffres clés

### Un investissement de 36 M€

- loyer d'investissement : 3, 25 M€ HT
- loyer entretien et maintenance : 0, 35 M€ HT

### Longueur de l'ouvrage :

- 5, 5 km de voies nouvelles (rocade nord-ouest)
- 1, 7 km de doublement sur place de la rocade ouest

### Les principales quantités

- 11 000 mètres cubes de béton
- 180 000 mètres cubes de terrassements
- 45 000 tonnes d'enrobés