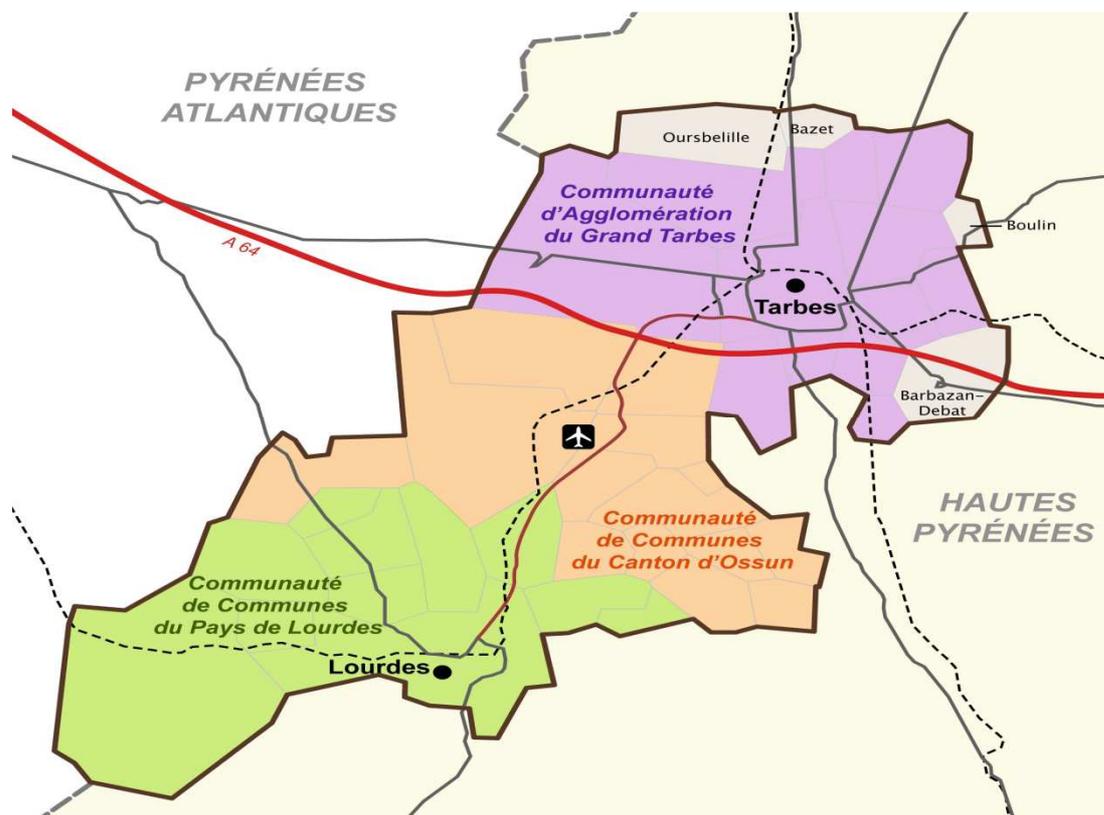


SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

ENQUETE PUBLIQUE

RELATIVE AU PROJET D'ELABORATION DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE TARBES-OSSUN-LOURDES (SCoT-TOL)



RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE (16 Janvier 2011)

Demandeur : Monsieur le Président du Syndicat Mixte du SCoT-TOL
30 Avenue Saint-Exupéry
65000 TARBES

Commission d'enquête :

Président : Jean BARICOS*
Membres Titulaires : Tony LUCANTONIO*
Jacques DEBIEN*

*Membres de la Compagnie des Commissaires Enquêteurs Adour Gascogne

Sommaire

PRESENTATION DU RAPPORT	5
A. RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	7
I CADRE DE L'ENQUETE.....	8
1.1 PROCEDURE	8
1.2 OBJET DE L'ENQUETE.....	10
1.3 IDENTIFICATION DU CADRE JURIDIQUE ET PRESENTATION DU PROJET DE SCOT :	11
1.3.1 Cadre juridique :	11
1.3.2 Présentation du projet de SCoT :	12
1.3.2.1 Historique sommaire :	12
1.3.2.2 Elaboration du Projet de SCoT :	13
1.3.2.3 Présentation du SCoT.....	13
1.3.2.3.1 La Notice de Présentation de l'Enquête.	13
1.3.2.3.2 Le Rapport de Présentation.	13
1.3.2.3.2.1Le Diagnostic :	14
1.3.2.3.2.2 Le résumé actualisé du Diagnostic :	16
1.3.2.3.2.3 L'articulation du SCoT avec les autres documents d'urbanisme.....	16
1.3.2.3.2.4 L'Etat Initial de l'Environnement.....	16
1.3.2.3.2.5 Evaluation environnementale et son résumé non technique.....	17
1.3.2.3.3 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	17
1.3.2.3.4 Le Document d'Orientations Générales (DOG)	21
1.3.2.3.4.1 Structure et mode de représentation du document.....	21
1.3.2.3.4.2 Scenario de développement du territoire.....	21
1.3.2.3.4.3 Orientation générales en matière de structuration de l'espace.	23
1.3.2.3.4.4 Orientations générales.....	23
1.3.2.3.4.5 Annexe.	25
1.4 CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES OU CONSULTEES	26
1.5 CONCERTATION.....	26
1.6 CONSULTATIONS PAR LA COMMISSION D'ENQUETE	28
1.7 COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUETE.....	29
1.7.1 Pièces administratives	29
1.7.2 Consultation des personnes publiques associées ou consultées : PPAC ayant répondu :.....	30
1.7.3 Copie des avis de publicité insérés dans la presse	30
2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	31
2.1 COMMISSION D'ENQUETE :	31
2.2 DUREE DE L'ENQUETE ET FORMALITES :	31
2.3 CONSULTATION DE LA POPULATION :	33
2.4 ACTIVITES PRINCIPALES EXTERIEURES DES COMMISSAIRES ENQUETEURS :	34
2.5 RENCONTRES AVEC LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES OU CONSULTEES.....	35

2.6	CONTACTS AVEC LE DEMANDEUR, VISITES ET RECONNAISSANCES.....	35
3	RELEVÉ DES OBSERVATIONS.....	37
3.1	ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE SCOT.....	37
3.1.1	Dénombrement.....	37
3.1.2	Contenu des observations et analyses.....	38
3.1.2.1	Tableaux des observations des Personnes Publiques Associées ou Consultées.....	39
3.1.2.2	Tableaux des observations des Organismes rencontrés à l'initiative de la commission d'Enquête..	91
3.1.2.3	Réception et Observations du public :.....	112
4	SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET ANALYSES CONCERNANT L'ENQUÊTE.....	144
4.1	PRINCIPES GÉNÉRAUX DU SCOT.....	144
4.2	TERRITOIRE :.....	146
4.3	HABITAT	146
4.4	GENS DU VOYAGE :.....	147
4.5	L'URBANISME.....	148
4.6	HOPITAL :	151
4.7	DEPLACEMENTS.....	152
4.8	DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL.....	154
4.9	ENTRÉES DES VILLES	156
4.10	AGRICULTURE	156
4.11	TRAMES VERTES ET BLEUES :	158
4.12	CONTOURNEMENT EST DE L'AGGLOMÉRATION TARBAISE	159
4.13	L'ASSAINISSEMENT	165
4.14	L'EAU	166
4.15	L'ÉNERGIE	166
4.16	LA BIODIVERSITÉ, LES MILIEUX NATURELS, LES PAYSAGES ET LES CARRIÈRES.	166
4.17	L'ÉDUCATION ET LA CULTURE.....	167
4.18	LA COOPÉRATION AVEC LE GRAND PAU	167
5	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	168
	ANNEXE 1 au rapport : COMPTES RENDUS DES RÉUNIONS MENÉES PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	171
	ANNEXE 2 au rapport : Compte Rendu de la Réunion du 25 Octobre 2011 sur le projet de Contournement Est de l'Agglomération Tarbaise	197
	ANNEXE 3 au rapport : ÉTUDE COMPATIBILITÉ SDAGE et SCOT-TOL.....	202

B.	CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	210
1	RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE ET DES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES. ...	211
2	CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	212
2.1	DOSSIER.....	214
2.2	CONCERTATION.....	216
2.3	PRINCIPES GENERAUX.....	216
2.4	LE TERRITOIRE.....	217
2.5	HABITAT.....	218
2.6	GENS DU VOYAGE.....	219
2.7	URBANISME.....	220
2.7	ENTREES DE VILLES.....	221
2.9	HOPITAL.....	222
2.10	CONTOURNEMENT EST.....	224
2.11	DEPLACEMENTS.....	228
2.12	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET COMMERCIAL.....	228
2.13	AGRICULTURE.....	230
2.14	TRAMES VERTES ET BLEUES.....	231
2.15	ASSAINISSEMENT.....	231
2.16	EAU.....	231
2.17	ENERGIE.....	232
2.18	EDUCATION.....	232
2.19	COOPERATION AVEC LE GRAND PAU.....	232
3.	NOTE IMPORTANTE :.....	233
4.	AVIS DE LE COMMISSION D'ENQUETE.....	235

PRESENTATION DU RAPPORT

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document de planification intercommunale qui a pour objet de mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat des déplacements, des équipements et des activités, dans un environnement préservé et valorisé.

Le Scot se compose à minimum :

- D'un rapport de présentation (RP).
- D'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD).
- D'un document d'orientations générales (DOG).

A la différence du Schéma Directeur auquel il succède, le SCoT une fois approuvé s'imposera par les orientations contenues dans le Document d'Orientations Générales (DOG) aux documents hiérarchiquement inférieurs, entre autres les PLH (Plan Local Habitat) PDU (Plan des Déplacements Urbains), , PLU (urbanisme), et Cartes Communales.

Le SCoT de Tarbes-Ossun-Lourdes, (SCoT-TOL) couvre un territoire de 40 communes qui se dotent ainsi d'un document de stratégies pour le développement.

C'est le Syndicat Mixte du SCoT-TOL qui a en charge l'élaboration, la mise en place et le suivi de ce projet ainsi que son articulation avec les documents d'urbanisme communaux et les projets d'aménagement impulsés par les collectivités membres.

Le projet de SCoT-TOL a été arrêté le 05 janvier 2011, et dépend des dispositions du code de l'urbanisme modifié par la loi Grenelle I.

Ce projet a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 22 septembre au 24 octobre 2011. Cette phase importante de démocratie participative a permis à la commission d'enquête d'écouter ou de recueillir les observations ou propositions du public mais aussi de mener ses propres investigations et analyses du dossier afin de proposer au syndicat mixte des corrections ou évolutions du projet de SCoT-TOL.

Ce rapport est donc le recueil :

- De l'analyse par la CE du dossier
- Des observations émises par le public mais aussi par des personnes publiques ou des organismes
- Des synthèses des observations.

A la suite de ce rapport, la commission d'enquête a formulé et justifié ses propres conclusions et remis son avis sur ce projet de SCoT-TOL.

PARTIE A

RAPPORT

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET
D'ELABORATION DU SCHEMA DE COHERENCE
TERRITORIALE DE TARBES-OSSUN-LOURDES (SCoT-TOL)**

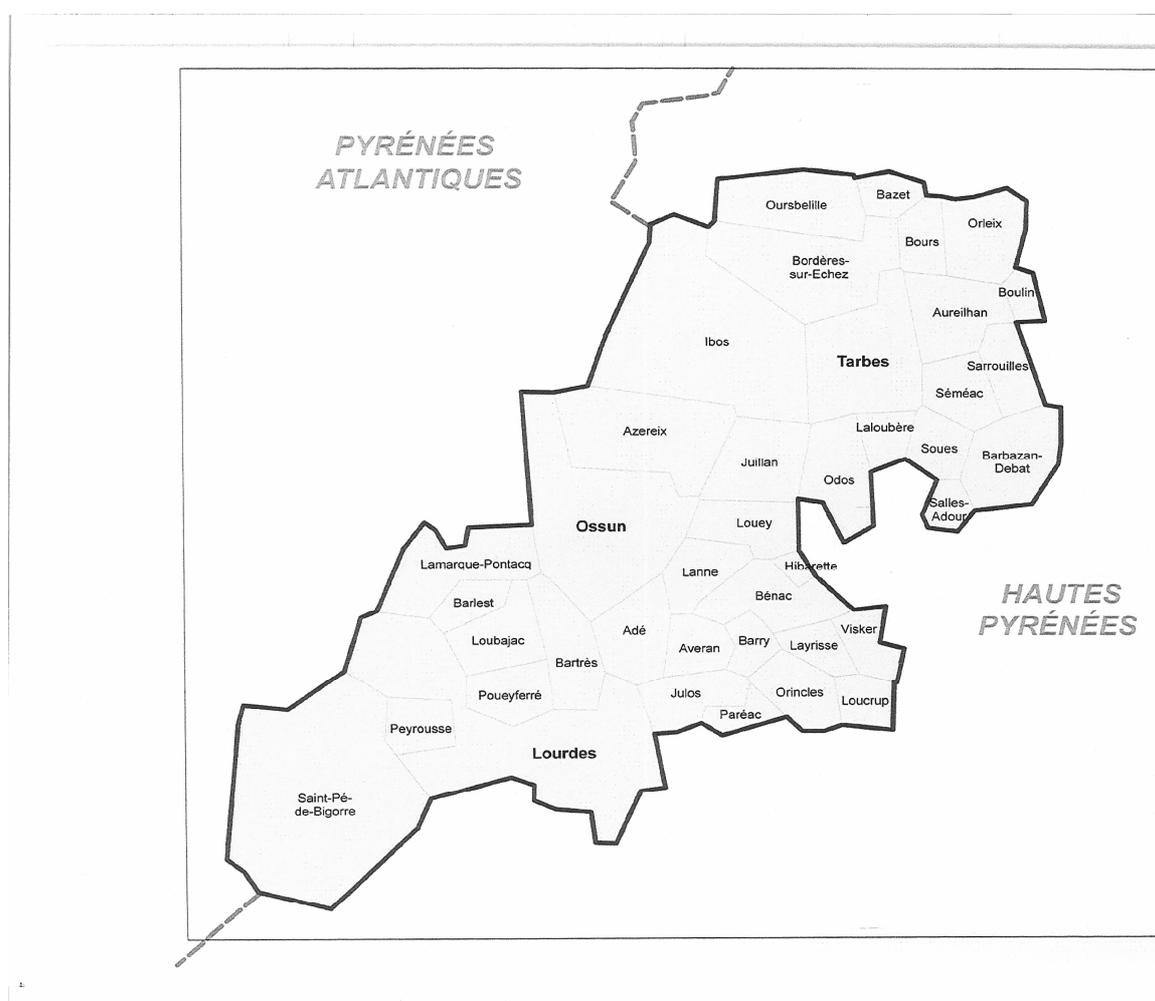
A. RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

I CADRE DE L'ENQUETE

1.1 PROCEDURE

Le schéma de cohérence territoriale (Scot) est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupement de communes, un projet de territoire qui vise à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacement et d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé.

L'arrêté préfectoral N° 2055-363-5 du 29/12/2005 définit le périmètre du Scot-TOL, mais ce périmètre a connu quelques modifications depuis. Le territoire du SCoT-TOL qui, selon la loi, doit être d'un seul tenant et sans enclave, regroupe à ce jour 40 communes. Sa carte est la suivante :



✓ Présentation du territoire:

Le territoire du S.Co.T Tarbes – Ossun – Lourdes est situé au centre ouest du département des Hautes Pyrénées, en limite des Pyrénées Atlantiques.

Il comprend :

- Trois établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre:
 - Communauté d'agglomération du Grand Tarbes (12 communes)
 - Communauté de communes du canton d'Ossun (17 communes dont 3 non concernées par le S.Co.T: enclaves)
 - Communauté de communes du pays de Lourdes (10 communes)
- Quatre communes isolées, dont une, Boulin appartient à la communauté de communes de Riou de Loulès.

Parmi ces 40 communes, Tarbes et Lourdes sont les plus peuplées du département.

La communauté de communes de Lourdes représente la partie nord du pays des vallées des gaves et les autres communes la partie Nord du pays de Tarbes et de la Haute Bigorre.

Il s'agit là d'un changement de logique: dans le cadre des pays, la commune capitale (Tarbes ou Lourdes) était associée à son arrière pays, montagneux, agricole et touristique. Dans la logique du S.Co.T, les deux zones de plaine se sont associées en se détachant de leur arrière pays montagnard.

Par rapport au département, le territoire du SCoT représente:

- 8,44% du nombre de communes (40 / 474)
- 8,28% de la superficie (369 Km² / 4464 Km²).

Mais,

- 49,40 % de la population (113 162 / 229 079. recensement 2008)
- 51,66 % des foyers salariés, auxquels il faut ajouter 11 000 emplois sur place, tenus par des actifs résidant à l'extérieur du territoire.
- 58,05% du total des impôts sur le revenu payés dans le département.

En résumé, sur un petit territoire représentant moins de 10 % des communes et de la superficie, sont concentrés la moitié de la population et plus de la moitié des emplois et des richesses du département des Hautes Pyrénées.

✓ **Présentation du projet de SCoT:**

Un schéma de cohérence territoriale comprend 3 composantes obligatoires :

- ✓ **Le rapport de présentation** : c'est le document explicatif qui permet de comprendre le territoire dans toutes ses composantes. Il comporte notamment un état des lieux du territoire afin d'en saisir les évolutions dans différents domaines (population, habitat, transports, environnement, agriculture, urbanisme...).
- ✓ **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.):** c'est le document stratégique et politique, Il présente le projet partagé des collectivités membres du Syndicat Mixte du SCoT de Tarbes- Ossun- Lourdes pour l'aménagement et la protection de l'environnement. Le PADD a fait l'objet d'un débat obligatoire en comité syndical, entre les délégués issus des intercommunalités et communes membres du SCoT, le 13 décembre 2007.

- ✓ **le Document d'Orientations Générales (DOG.):** c'est le document réglementaire précisant les orientations d'aménagement qui permettront de mettre en œuvre le projet défini dans le PADD, Le DOG, revêt une dimension prescriptive : il définit les orientations et objectifs opposables, qui devront trouver une traduction notamment dans les plans locaux d'urbanisme, les plans d'occupation des sols et cartes communales des communes appartenant au périmètre du SCoT de Tarbes- Ossun-Lourdes.

Il convient de préciser que, dans la mesure où le projet de SCoT de Tarbes-Ossun-Lourdes a été arrêté en comité syndical le 05 janvier 2011, autrement dit avant l'entrée en application de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite aussi « Grenelle II »), il n'est pas considéré comme devant prendre en compte les dispositions de cette dernière. Ce SCoT a été élaboré conformément aux dispositions de la loi solidarité et renouvellement urbains du 13 décembre 2010.

1.2 OBJET DE L'ENQUETE

Le code de l'urbanisme (article R.122-10) dispose qu'un projet de SCoT doit être soumis à enquête publique.

La procédure d'enquête publique a pour objet d'informer le public et de recueillir ses observations, préalablement à certaines décisions, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

Le SCoT-TOL est situé en région Midi-Pyrénées, dans le département des Hautes-Pyrénées, il regroupe 40 communes rassemblées en trois intercommunalités et comprend une population de 113 000 habitants.

Chaque commune du territoire du SCoT a été dépositaire d'un dossier d'enquête complet (voir composition du dossier plus bas) et des registres d'enquêtes ont été mis à disposition du public dans les lieux suivants :

- Au siège de l'enquête publique : syndicat mixte du SCoT-TOL.65000 TARBES.
- A la communauté d'agglomération du Grand Tarbes, 65000 TARBES
- Dans les mairies des communes suivantes :
 - LOURDES
 - JUILLAN
 - OSSUN
 - TARBES
 - SAINT-PE-DE-BIGORRE
 - AUREILHAN
 - BARBAZAN-DEBAT
 - BORDERES-SUR-ECHEZ
 - IBOS
 - SEMEAC

Le dossier d'enquête était également consultable sur le site internet du syndicat mixte du SCoT-TOL à l'adresse <http://tarbes.proscot.fr>

Ce site contient en outre de nombreux renseignements sur les SCoT et le SCoT-TOL ainsi que les éléments de la concertation.

1.3 IDENTIFICATION DU CADRE JURIDIQUE ET PRESENTATION DU PROJET DE SCOT :

1.3.1 Cadre juridique :

Le SCoT a été instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000. Le code de l'urbanisme fixe le régime des SCoT aux articles L.121-1 et suivants.

Le SCoT doit être compatible avec les normes supérieures, DTA, Charte de PNR, SDAGE, SAGE Directive paysagère et le PDU régional.

Il doit prendre en compte les principes définis à l'article L.121-1 du CU, les PIG et les opérations d'intérêt national.

Le document de gestion agricole et forestier doit être consulté durant la phase projet, d'élaboration et de révision en application de l'article L.121-1 du code rural.

La compatibilité avec le SCoT s'impose aux documents hiérarchiquement inférieurs, les PLH, PDU, SDC, PLU, PSMV, et Cartes Communales.

De façon générale, toute opération soumise à étude d'impact et à enquête publique doit être compatible avec le SCoT ainsi que les opérations foncières et d'aménagement (ZAC, Lotissements, PC de plus de 5000 m², remembrement, AFU, réserves foncières de plus de 5 Ha, etc...). Il en est de même pour des décisions ou procédures comme les autorisations commerciales.

Son périmètre est arrêté par le Préfet sur la base d'un projet établi par les conseils municipaux, après avoir pris l'avis du ou des conseils généraux concernés et délimite un territoire d'un seul tenant sans enclave. Celui-ci doit prendre en compte le périmètre déjà définis des autres SCoT.

Le SCoT est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale ou par un syndicat mixte, en association avec les personnes publiques qui assurent par ailleurs le contrôle de légalité et la transmission régulière des « porter à connaissance ».

Un débat sur les orientations générales du PADD doit être organisé, le Préfet est consulté sur l'évaluation environnementale contenue dans le rapport de présentation. Le projet arrêté doit être transmis pour avis aux communes et groupements de communes membres, aux communes et EPCI compétents en matière d'urbanisme, au Préfet, à la Région, au Département et aux organismes mentionnés à l'article L.121-4 du code de l'urbanisme.

La concertation prévue par l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme est obligatoire pour l'élaboration et la révision du SCoT.

Le SCoT doit être révisé tous les 10 ans (ou validé à nouveau) car c'est un document que le législateur a souhaité vivant. Faute de révision ou de revalidation, le SCoT devient caduc.

Dans le cas particulier du SCoT-TOL, arrêté le 05 janvier 2010, soit quelques jours avant l'application des lois du Grenelle II, sa révision est obligatoire dans un délai maximum de 6 ans. Le SCoT-TOL devrait donc voir sa première révision aboutir au plus tard dans l'année 2016.

1.3.2 Présentation du projet de SCoT :

1.3.2.1 *Historique sommaire :*

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain, dite « SRU », du 13 décembre 2000 a mis fin à des documents d'urbanisme jugés inappropriés à l'évolution des territoires tels que les Schémas Directeurs, auxquels se substituent alors les SCoT.

Le Schéma Directeur (SD) de l'agglomération Tarbaise résulte d'une démarche prospective conduite en 1985, il a été approuvé en 1996 par le syndicat intercommunal d'étude et de programmation de l'agglomération Tarbaise et il est en vigueur jusqu'à 2013 ou jusqu'à l'échéance d'approbation du SCoT-TOL ci celle-ci est antérieure

En premier lieu il convient de voir que le SD ne s'adressait qu'à l'agglomération Tarbaise alors que le SCoT qui lui succédera couvre un territoire bien plus important définissant des politiques et des stratégies étendues sur 40 communes et concerne entre autres 3 communautés de communes.

Le SD est organisé en 2 parties :

- ✓ La première traite en premier lieu de la dimension sociale et économique au travers de la démographie, de l'habitat, du développement économique, de la coopération intercommunale, et des grands équipements, en deuxième lieu du patrimoine naturel et de l'environnement et en dernier lieu des réseaux de déplacement.
- ✓ La seconde traite du recentrement de la croissance urbaine, du renouvellement de la ville, de la structuration de l'espace et des accès à fort potentiel de développement économique, de la redéfinition des espaces urbanisables, du tracé des infrastructures projetées et des réservations de terrains correspondantes.

Les axes majeurs du SD sont :

- ✓ La stabilisation de la démographie par une démarche de développement économique et une offre de logements adaptée.
- ✓ La diversification et le recentrage de l'offre d'habitat en mobilisant le parc vacant, en soutenant l'offre privée, en travaillant sur les stratégies d'urbanisme par amélioration des espaces pavillonnaires, en développant des projets pour les hyper centres des villes.
- ✓ Le renforcement des atouts du développement économique par l'amélioration des zones d'activités et les partenariats grands groupes, PME/PMI, et les transferts de technologies depuis les centres de recherche.
- ✓ Des structures de coopération intercommunales dont le Grand Tarbes et la communauté des pays de Lourdes sont des aboutissements.
- ✓ De grands équipements pour accompagner le développement, dont la réalisation d'un pôle universitaire, la mise en place d'un centre de culture scientifique technique et industrielle.
- ✓ La préservation et la valorisation du patrimoine naturel.
- ✓ La ressource en eau, ce qui a permis des avancées dans les réseaux d'assainissement, la gestion de la ressource en eau, mais laisse pour compte le soutien de l'étiage de l'Echez.
- ✓ Les déchets par le plan départemental d'élimination des déchets ménagers.
- ✓ Les autres nuisances, pollution de l'air et bruit.
- ✓ Les déplacements, en mettant l'accent sur les systèmes de transports et le contournement Nord et Est de Tarbes ainsi que la mise à deux fois deux voies de la RN 21 entre Tarbes et Lourdes.

1.3.2.2 *Elaboration du Projet de SCoT :*

En janvier 2006, les élus du syndicat mixte du SCoT-TOL réunis en syndicat, ont lancé la révision du SCoT pour aboutir à un document arrêté le 05 janvier 2011. C'est ce document auquel s'est rajouté l'avis des Personnes Publiques Associées ou Consultées qui a été mis en enquête publique du 22 septembre au 24 Octobre 2011. Il convient de noter que le projet de Scot ayant été arrêté avant le 11 janvier 2011, il n'entre pas dans les dispositions de la loi dite Grenelle II. Par contre cette loi dispose que ce SCoT devra par conséquent être révisé dans les 6 ans suivant son entrée en application. Cette disposition sera largement reprise dans ce qui suit car elle permettra un bilan à courte échéance et permettra de vérifier l'application des orientations du SCoT-TOL mais elle rendra aussi obligatoire l'introduction de documents constitutifs des SCoT sous la loi Grenelle II, tels que le Document d'Analyse Commerciale, qui viendront alors compléter le SCoT.

1.3.2.3 *Présentation du SCoT*

Le dossier de SCoT comporte essentiellement quatre documents :

- ✓ La notice de présentation de l'enquête publique
- ✓ Le rapport de présentation
- ✓ Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable
- ✓ Le Document d'Orientations Générales.

1.3.2.3.1 La Notice de Présentation de l'Enquête.

Elle présente le Territoire du SCoT, son contenu, la concertation conduite tout au long de l'élaboration du projet, la consultation des PPAC, la conduite de l'enquête publique.

1.3.2.3.2 Le Rapport de Présentation.

Document de 338 pages structuré en 6 parties (plus un document liminaire portant la délibération N°2), comportant :

- ✓ Le diagnostic initial (141 pages)
- ✓ Le diagnostic résumé actualisé 2010 (17 pages)
- ✓ L'articulation du SCoT avec les autres documents d'urbanisme (9 pages)
- ✓ L'état initial de l'environnement (120 pages)
- ✓ L'évaluation environnementale et son résumé non technique (37 pages)
- ✓ La justification des choix d'aménagement (11 pages)

Les enjeux sont clairement définis en final du diagnostic initial et du résumé non technique de l'étude environnementale.

Les enjeux cités dans le diagnostic initial sont :

1. Volonté de conduire un développement économique préalable forcé pour entraîner un développement global. Ce développement doit générer une augmentation de l'attractivité des territoires du SCoT-TOL et permettre d'atteindre la masse critique.
2. Amplifier l'effort économique par le renforcement des pôles de compétitivités en développant l'université, en augmentant les capacités de recherche, publique et privée et en

- favorisant entre eux les partenariats, accroître les capacités et la qualité d'accueil des entreprises, favoriser la diversification des activités et aider à leur renforcement
3. Accroître l'attractivité du territoire et préparer une politique dynamique de « gestion d'image » par une politique du logement, une amélioration de l'animation des villes et des communes, une valorisation de l'environnement, une maîtrise de la périurbanisation, une valorisation du paysage et la réussite de l'enjeu des déplacements.
 4. Atteindre la masse critique et capter les flux potentiels par la consolidation, au niveau de la gouvernance, du territoire TOL et en développant les partenariats avec l'agglomération voisine de Pau, dans une perspective de développement du « piémont centre pyrénéen », tout en envisageant des formes de coopérations avec l'autre versant des Pyrénées, tout particulièrement l'Aragon.

Les enjeux résultant de l'évaluation environnementale sont :

1. La préservation de la qualité paysagère.
2. Le maintien de la mise en valeur d'une trame verte et bleue.
3. La protection des espaces naturels remarquables.
4. La préservation de la qualité de l'eau et une gestion équilibrée.
5. La prévention des risques, des personnes et des biens.
6. La maîtrise des consommations d'énergie.
7. La réhabilitation des sites et sols potentiellement pollués.
8. La qualité de l'air.

Ces enjeux doivent être en parfaite cohérence avec le PADD qui constitue les politiques du SCoT et le DOG qui définit les orientations nécessaires pour satisfaire les politiques, ces orientations se traduisant en termes d'application dans les documents dépendant du SCoT, notamment les PLH, PDU, SDC, PLU, Cartes Communales, ZAD, ZAC, Autorisations d'urbanisme commercial.

1.3.2.3.2.1 Le Diagnostic :

Le territoire est ici rappelé, il se distingue du Schéma Directeur (SD) par un territoire plus large (voir ci-dessus).

Le SCoT a été précédé du SD (qui est en vigueur jusqu'en 2013), aussi la réflexion débute par l'analyse de ce document dont le contenu a déjà été évoqué plus haut.

La première partie du diagnostic du SCoT comprenant 141 pages est établie en 1999, aussi une actualisation de 2006 réalisée en 17 pages suit t-elle ce diagnostic. *De ce fait, le diagnostic décliné en deux parties (initiale et actualisée) manque de lisibilité, voire de pertinence, une reprise complète, certes plus lourde, aurait permis de disposer d'un diagnostic plus clair contenant des données récentes et donc plus étayé.*

La population concernée par le territoire du SCoT est de 112 918 habitants sur une population du département de 222 673. Le territoire du SCoT-TOL regroupe la moitié des habitants et plus de la moitié des richesses du département, sur une surface qui représente à peine 8 % de celle du département. Après un constat de dépeuplement durant 20 ans, la stabilisation de la population et l'analyse des flux migratoires permettent de prendre en considération pour ce projet un accroissement de population sur la période 2012-2025 de 12 500 personnes. C'est l'hypothèse sur laquelle est basé le projet de façon à tenter par ses dispositions de réaliser cet objectif essentiellement lié pour la croissance à des flux migratoires positifs subordonnés au développement économique du territoire et à sa nouvelle attractivité. *Il est intéressant de noter*

qu'en 20 ans, la ville de Tarbes est passée d'une population de 56 000 habitants à 46 000. Un des enjeux du SCoT sera effectivement de recréer la ville dans la ville.

Pour les aspects économiques, l'accent est mis sur le renouveau des filières économiques notamment grâce aux trois pôles de compétitivité présents sur le territoire et pour compenser les pertes d'emplois industriels considérables des années 90. Les activités agricoles font partie du paysage du territoire et l'enjeu sera de les préserver voire de développer de nouveaux modes agricoles. Enfin les activités commerciales sont en plein redéploiement, le SCoT devra veiller à l'équilibre des zones commerciales les unes par rapport aux autres et à la juste répartition de leurs influences pour accompagner les flux migratoires attendus. Le tourisme quand à lui est abordé comme un potentiel de développement du territoire et de renforcement de son attractivité.

Le volet consacré au logement et à l'habitat met l'accent sur des flux d'installation à l'extérieur des villes accélérant leur dépeuplement notamment pour la ville de Tarbes qui subit également les pertes des emplois industriels des années 90. Le développement de la construction, essentiellement dans les villes périurbaines ou communes rurales dans les années passées s'explique par le desserrement des ménages et la recherche d'habitats individuels. Ce phénomène, grand consommateur de terres, est pris en compte dans le SCoT pour tenter d'endiguer la consommation d'espaces, voire de proposer une régression des zones à urbaniser. Le besoin en logement pour la période est estimé à 13 185 dont déjà 7 248 pour le desserrement des ménages. La vacance de logements est un phénomène puissant et inquiétant dans les villes de Tarbes et Lourdes à prendre en compte dans le renouvellement urbain sous toutes ses formes de déploiement (habitat, commerces, transport, déplacements doux, équipements, etc...).

Pour le volet transport et déplacements, le SCoT définit un axe principal d'échange Nord/Sud ayant pour colonne vertébrale la RN 21 entre Tarbes et Lourdes. Le contournement de l'agglomération Tarbaise fait aussi partie des axes de développements routiers.

Le projet fait une part importante à l'usage des transports en commun combinaison route/rail avec des lieux d'échange nodaux sur les trois gares de Tarbes, Ossun et Lourdes. Les déplacements doux seront intégrés à tous les projets d'urbanisation.

Le volet équipements constate déjà le bon niveau actuel, met l'accent sur le développement des équipements de communications tel l'internet haut débit, et souligne simplement ensuite la nécessité d'adapter les équipements pour accompagner la croissance de la population suivant l'objectif du SCoT.

Le volet aménagement de l'espace est structurant pour le territoire car il définit les principes d'affectation des sols, les enjeux de protection des terres, d'orientation et de limitation de l'urbanisation.

Cette partie se termine avec la géopolitique du territoire qui prend appui sur les constats au travers des diagnostics thématiques. Il acte l'objectif de croissance volontariste qui sous-tend l'ensemble du projet ; il balaye les facteurs de succès à mettre en place et à suivre pour tendre enfin à atteindre la masse critique dont ce territoire a absolument besoin pour inverser de façon durable une longue période précédente de décroissance et d'appauvrissement.

1.3.2.3.2.2 Le résumé actualisé du Diagnostic :

En 17 pages cette partie du rapport de présentation actualise le diagnostic de 1999 à 2010, tout en restant au niveau de 2006 pour le recensement de la population.

On y constate une hausse importante des emplois depuis 1999 mais avec un déficit d'actifs locaux pour tenir ces emplois qui se creuse par rapport aux actifs extérieurs venant travailler mais ne résidant pas sur le territoire. L'économie y est plutôt tertiaire relevant de postes qualifiés avec un poids important des emplois administratifs.

Un habitat au rythme de développement préoccupant agrandissant sans cesse la tache urbaine avec une vacance encore plus forte dans les villes, ce qui se traduit par une consommation d'espace disproportionnée.

Des équipements à un bon niveau et un réseau de transport qui se renforce tant dans les liaisons routières que dans les services de bus.

Une attractivité du territoire en termes d'habitat à dynamiser le plus vite possible pour attirer les actifs venant travailler sur le territoire.

1.3.2.3.2.3 L'articulation du SCoT avec les autres documents d'urbanisme.

Cette partie décrit les documents qui s'imposent au SCoT et qui seront donc transcrits dans ce dernier.

1.3.2.3.2.4 L'Etat Initial de l'Environnement.

Le territoire du SCoT s'étale du Nord au Sud offrant des espaces de plaines, encadrés de coteaux et au Sud un secteur de pied de montagne. Le massif proche dessine un panorama qui fait l'identité du territoire et dont il conviendra de conserver la vision depuis de nombreux points du territoire.

La montagne au Sud fait barrière à un développement simple dans cette direction. Le réseau hydraulique est abondant mais les étiages sont faibles ce qui milite pour des actions sur les ressources en eau.

Les paysages redessinés par l'agriculture avec moins d'authenticité sont à protéger de même que les coupures vertes du SD se doivent d'être réaffirmées car elles ont déjà souffert.

Les ripisylves, les alignements d'arbres, les haies, les bois situés sur les crêtes constituent des éléments des trames vertes qui reflètent l'identité Bigourdane. L'agriculture qui garantit la sauvegarde des paysages est à protéger notamment dans les zones périurbaines. Actuellement, la consommation de terre autour des agglomérations menace fortement cette agriculture à la protection de laquelle il faut réfléchir.

Les paysages périurbains se caractérisent par une typicité de certains villages, mais le développement de l'urbanisation grignote de plus en plus les parcelles agricoles créant des continuités d'espaces urbanisés. Les coupures vertes apparaissent donc comme une première nécessité.

L'amélioration des entrées de ville est une préoccupation récente, le SCoT veut traiter toutes les entrées dégradées.

Pour les déplacements, le SCoT peut apporter y un cadre de réflexion.

Le patrimoine est à préserver et à intégrer dans les vues.

Sur le territoire, les espaces naturels remarquables ou protégés sont importants par leur superficie, leurs richesses et leurs diversités. Le SCoT vise à leur protection et à leur restauration.

L'eau est un enjeu pour le SCoT car malgré un état des lieux cerné, beaucoup reste à faire dans ce domaine pour assurer l'équilibre.

Concernant la prise en compte des énergies renouvelables, l'énergie bois apparaît être une filière développable sur le territoire.

La prise en compte de la pollution est un phénomène récent mais cette pollution est souvent l'héritage du passé, lié à des pratiques peu respectueuses et/ou à des industries en grande partie

disparues aujourd'hui. L'enjeu consiste à l'identifier et à mettre en place la sensibilisation des acteurs économiques.

La situation de l'assainissement est plutôt satisfaisante.

L'élimination des déchets est en pleine mutation avec la fermeture de 2 décharges et la mise en place de nouveaux procédés de tri valorisation et gestion des décharges.

Les nuisances sonores sont essentiellement celles des circulations routières et aériennes. Pour ces premières la restructuration des voies doit prendre en compte ce phénomène.

1.3.2.3.2.5 Evaluation environnementale et son résumé non technique.

Cette partie du document de présentation rappelle les principaux enjeux pour l'environnement issus du rapport sur l'état initial de l'environnement que le SCoT s'attachera à préserver ou à valoriser dans ses différentes options de développement.

Les axes de développement seront transcrits dans le PADD par des objectifs stratégiques intégrant chacun les dimensions environnementales.

Les finalités de l'évaluation environnementale et les obligations réglementaires sont rappelées.

La méthode d'évaluation des incidences environnementales est précisée.

Le scénario tendanciel et son évaluation sur le périmètre de Tarbes-Ossun-Lourdes en l'absence des orientations du SCoT est déroulé dans les diverses composantes : population, activités économiques et emplois, habitat et logement, transports et déplacements, équipements et services, aménagement de l'espace.

Sont ensuite évaluées les incidences prévisibles du projet et les orientations du SCoT pour aboutir à un bilan environnemental.

Un dernier point est consacré à la présentation des mesures alternatives, d'atténuations ou de compensation.

Le détail des indicateurs de suivi du SCoT termine ce résumé non technique.

1.3.2.3.3 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable « fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacement des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile ».

A partir du diagnostic et de l'état initial de l'environnement, il définit les axes stratégiques à retenir, pour atteindre les buts définis par la structure territoriale compétente en concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire.

Le syndicat mixte portant le S.Co.T de Tarbes-Ossun-Lourdes a défini deux objectifs majeurs :

- ✓ **Une croissance, certes maîtrisée, mais qui marque une nette rupture avec celle du passé** : la tendance à une légère reprise démographique doit être soutenue et amplifiée pour atteindre 123 000 habitants en 2025 (+ 10 000 h.). Pour y parvenir, le territoire devra réunir deux conditions : Création de 4 700 emplois supplémentaires et mise sur le marché de 12 500 logements à hauteur de 5 200 pour l'augmentation de population et de 7 300 pour le desserrement des ménages.
- ✓ **Une stratégie d'aménagement raisonnable de l'espace, structuré autour de l'axe Tarbes-Ossun-Lourdes**, qui concentre les zones urbaines (Tarbes, Lourdes et leurs périphéries) et les zones économiques, tant commerciales (Ibos, Entrée de Lourdes) qu'industrielles (Ossun, Adé).L'axe Tarbes-Ossun-Lourdes, multifonctionnel, marque

fortement le territoire mais n'a pas vocation à être urbanisé sur tout son parcours ; il doit, au contraire, être séquencé par des espaces de respiration, agricoles ou naturels.

Pour atteindre ces deux objectifs, le syndicat mixte a défini sept axes de réflexion et d'action :

- ✓ Organiser durablement le système de déplacements
- ✓ Maîtriser le développement urbain en assurant une gestion rationnelle de l'espace
- ✓ Permettre un développement économique diversifié
- ✓ Développer une offre qualitative et diversifiée de l'habitat
- ✓ Renforcer les équipements et leur répartition sur le territoire
- ✓ Accroître l'attractivité du territoire
- ✓ Assurer un meilleur positionnement géopolitique du territoire

Axe 1 : Organiser durablement le système de déplacements :

Cet axe s'appuie sur trois idées forces : faciliter les relations des différentes parties composant le territoire entre elles et avec l'extérieur, améliorer les moyens de déplacements internes et externes, et réduire l'utilisation de la voiture individuelle.

Il s'organise autour de trois principes : le développement des moyens alternatifs à la voiture individuelle, la limitation de la circulation motorisée, et la maîtrise des nuisances dues aux déplacements, le tout autour de l'axe Tarbes – Ossun – Lourdes, qui en constituera la colonne vertébrale. Perpendiculairement à cet axe, des transports en commun assureront la desserte des communes rurales

Cette nouvelle organisation devra faire l'objet d'un schéma de déplacements global, cohérent avec l'actuel plan de déplacements urbains du Grand Tarbes, et devra envisager l'optimisation de l'usage de la voie ferrée et le développement de modes de déplacements doux.

Axe 2 : Maîtriser le développement urbain en assurant une gestion rationnelle de l'espace :

L'urbanisation galopante et le mitage concomitant en zones péri urbaines créent de multiples difficultés : consommation excessive de l'espace, coût important des nouveaux réseaux avec un impact négatif sur les finances des collectivités locales, accroissement des déplacements motorisés, rareté croissante du foncier utilisable, qui rendent indispensable de mettre en place une gestion rationnelle de l'espace à partir de :

La maîtrise de l'étalement urbain : par une urbanisation plus compacte et des formes d'habitat plus denses (objectif moyen : 25 logements/ha, modulable selon les secteurs urbains, péri urbains ou ruraux). Le SCoT devra donc privilégier le développement « de la ville sur la ville » et l'habitat collectif en ville.

La reconquête des espaces urbains : par le recensement et l'utilisation prioritaire des friches urbaines.

La reconquête des centres villes : par la lutte contre la vacance des logements, la réhabilitation de l'habitat insalubre, le renouvellement urbain dans les quartiers en crise et la redynamisation des quartiers.

L'organisation d'une veille foncière par la création d'un observatoire foncier et la mise en place d'un tableau de bord qui fera un point régulier des consommations d'espace tant privées que publiques.

Axe 3 : Permettre un développement économique diversifié :

L'objectif démographique fixé par le S.Co.T suppose le choix d'un développement économique durable et soutenu, qui repose sur les objectifs suivants : soutien à une industrie à forte composante technologique, développement d'activités tertiaires, exploitation d'un potentiel de développement

touristique diversifié, développement des activités traditionnelles du territoire et spécialisation de l'aéroport, en synergie avec les aéroports de Pau et de Toulouse.

Ce développement économique diversifié s'appuiera sur :

- Une stratégie économique globale et cohérente, par une offre globale, complète et cohérente des zones d'activités, en relation directe avec les besoins pour éviter les surcapacités et les concurrences inutiles
- La valorisation des zones d'activités pour assurer une offre attractive et diversifiée
- La valorisation du site de l'aéroport par la recherche de nouvelles lignes aériennes et un aménagement de la voie ferrée pour desservir sur le même axe, la gare et l'aéroport de Pau, Lourdes, l'aéroport de Tarbes-Lourdes, Tarbes et l'aéroport et la gare de Toulouse.
- Le développement des activités de formation et de recherche, fondamentale ou appliquée, en liaison étroite avec les universités
- Le soutien à l'agriculture, objectif fort du S.Co.T, qui passe par une filière agro alimentaire puissante, le renforcement de la diversification des activités, l'encouragement aux circuits courts et aux marchés locaux, le regain de la filière bois, le développement des gîtes ruraux et tables d'hôtes. En zones péri urbaines, les espaces ruraux devront être bien délimités pour éviter la spéculation foncière et les conflits d'usage.
- Le développement du tourisme s'appuyant sur Lourdes (deuxième ville hôtelière de France), la présence de la haute montagne et l'existence d'activités thermo-ludiques. Le but recherché est d'augmenter la durée des séjours et d'utiliser sur une plus grande période les potentiels du territoire. Pour ce faire, le SCoT devra explorer les pistes suivantes : Tourisme d'affaires, sports de pleine nature, tourisme de repos et de détente, tourisme culturel, tout en améliorant les conditions d'accueil, les circuits de promenade, la qualification et l'organisation des richesses naturelles et patrimoniales, et l'animation du territoire.

Axe 4 : Développer une offre qualitative et diversifiée de l'habitat :

La réponse aux besoins en expansion doit être à la fois quantitative et qualitative. Elle se doit de prendre en compte les points suivants :

- La construction neuve : sur un besoin estimé à 650 logements par an, 25 devraient provenir de logements vacants et 625 de constructions nouvelles.
- Le parc existant : l'effort en matière de renouvellement urbain devra concerner une moyenne de 65 logements par an, en privilégiant les logements sociaux, la décohabitation, et les logements pour étudiants.
- Les besoins fonciers : le besoin correspondant en foncier est estimé à l'horizon 2025, à 460 ha pour les habitations, 120 ha pour les activités complémentaires, et 170 ha pour les nouveaux réseaux et équipements publics, soit un total de 750 ha, soit une quarantaine d'ha par an (estimation 2006).
- Une urbanisation différenciée, avec trois grands types d'urbanisation : les secteurs de renouvellement et de densification urbaine (Tarbes, Lourdes et couronne urbaine de Tarbes) à la clientèle diversifiée, l'extension périurbaine dans les communes les plus attractives (première couronne ou proximité de T.O.L), la plus attractive pour les jeunes familles compte tenu de la proximité du travail, et les villages ruraux, dont l'urbanisation devra être maîtrisée.
- L'accueil des gens du voyage : Le SCoT a deux objectifs essentiels dans ce domaine, le choix de l'emplacement d'une aire de grand passage et la problématique des « terrains familiaux » qui ne doit pas conduire à un nouveau mitage des espaces agricoles.

Axe 5 : Renforcer les équipements et leur répartition sur le territoire :

Afin d'optimiser les investissements publics, le S.Co.T prévoit de renforcer la présence des équipements et d'en assurer à chacun une accessibilité acceptable à partir de trois priorités:

- Développer les services à la personne, plus particulièrement pour les personnes âgées restant dans leur domicile, mais aussi pour les familles en activité. Le S.Co.T retient la nécessité de prévoir, pour toute sa population, l'accès rapide à une permanence d'urgence et à des services hospitaliers de qualité, ce par des moyens de transports adaptés.
- Assurer un accès aisé au sport et à la culture, éléments forts de l'attractivité du territoire. La concentration des équipements sur Tarbes devra être compensée par la création de tels équipements sur l'ensemble du territoire, notamment en zone rurale.
- Dynamiser l'offre commerciale sur l'ensemble du territoire l'implantation de grandes surfaces commerciales devra être examinée avec prudence mais avec le souci de permettre un rééquilibrage territorial au profit de l'est de l'agglomération Tarbaise ; le deuxième objectif essentiel est de renforcer les commerces en centre ville et les marchés.

Axe 6 : Accroître l'attractivité du territoire :

C'est le meilleur moyen d'attirer de nouveaux habitants et de nouvelles activités, mais aussi de conserver les habitants actuels. Cette attractivité se fera au travers de :

- La préservation et la valorisation du capital naturel du territoire par le biais de la protection des ressources en eau potable, d'un assainissement de qualité, de la préservation des espaces naturels (cours d'eau, forêts, reliefs ...). Par ailleurs, le S.Co.T affiche comme objectif l'intérêt paysager, plus particulièrement en ce qui concerne la vision panoramique de la chaîne des Pyrénées, en préservant un espace ouvert le long des axes de circulation à l'ouest de l'agglomération Tarbaise.
- Le maintien du caractère rural de certaines communes : qui contribue à protéger l'espace et à l'entretenir, met en valeur les paysages, et valorise les richesses du patrimoine architectural.
- La prise en compte des risques et aléas naturels ; Les zones concernées devront prioritairement être aménagées en espaces verts et lieux de détente.

Axe 7 : Assurer un meilleur positionnement géopolitique du territoire :

Le rôle de métropole exercé par la ville de Tarbes devra, progressivement, être pris en charge par l'ensemble du territoire. Le développement de ce rôle devra passer par :

- La recherche d'une stratégie de coopérations pour un territoire pertinent à trois niveaux complémentaires :
 - la définition d'un périmètre optimum, cohérent et pertinent, associant éventuellement les territoires voisins.
 - des relations à établir avec l'ensemble de l'aire urbaine de Pau.
 - des relations transpyrénéennes à établir et à conforter.
- Le développement des réseaux d'influence dans les secteurs de l'industrie, de l'enseignement supérieur, les réseaux logistiques (aéroport), les réseaux touristiques, les réseaux du commerce et les réseaux du sport et de la culture.

1.3.2.3.4 Le Document d'orientations Générales (DOG)

✓ Introduction

Le Document d'Orientation Générale (DOG.), seul document opposable du SCoT, est un document technique qui traduit en orientations précises les objectifs du .ADD, projet stratégique porté par les élus. Les documents d'urbanisme d'un rang inférieur, tels que les P.L.U., les cartes communales, les P.L.H., les P.D.U....doivent lui être compatibles.

Le D.O.G., dont le contenu est précisé à l'article R.122-3 du code de l'urbanisme, comporte 88 pages. Ses dispositions sont succinctement rappelées ci-dessous.

1.3.2.3.4.1 Structure et mode de représentation du document.

Ce document contient :

a) Les orientations générales en matière de structuration de l'espace :

Elles sont opposables au sens du Code de l'Urbanisme et ont la nature de prescriptions qui s'imposent aux documents communaux ou intercommunaux et leurs projets d'aménagement. Elles sont classées ainsi :

Les orientations générales en matière de structuration de l'espace,

- ✓ les orientations générales applicables sur l'ensemble du territoire,
- ✓ les orientations spécifiques applicables à chacun des types d'espaces qui sont représentées sur fond blanc ou coloré en fonction de leur nature.

b) Les recommandations :

Contrairement aux orientations ci-dessus, elles constituent un principe à suivre en matière d'urbanisme ou d'aménagement mais ne sont pas opposables aux documents d'urbanisme ou de planification. Elles sont inscrites dans un cadre à fond gris.

c) **Un glossaire** des principales abréviations utilisées.

d) **Une annexe** reprenant certaines notions ou réglementations, en l'espèce l'accueil des gens du voyage.

1.3.2.3.4.2 Scenario de développement du territoire.

a. La croissance démographique et sa répartition.

Le SCoT, à travers son PADD, s'est fixé comme objectif d'atteindre à l'horizon 2025 une population de 123000 habitants en organisant l'aménagement et le développement du territoire, soit 10000 habitants supplémentaires répartis comme suit :

- ✓ espace de développement urbain 7000 à 8000
- ✓ espace périurbain de développement 1500 à 2000.
- ✓ espace ruraux 650 à 700

b. Les besoins en logements.

Ce scénario qualifié par les porteurs même du projet de volontariste implique, au titre du desserrement des ménages et de l'accroissement de la population, la construction de 625 logements nouveaux et la réhabilitation de 25 logements vacants en moyenne par an.

c. Le développement économique.

Source d'attractivité, le développement économique (commerce et services, zones artisanales, zones d'activités pour PME-PMI, pôle d'intérêt territorial constitué autour de l'aéroport...) est un moyen de maintenir de façon durable les nouveaux habitants sur le territoire.

d. La gestion rationnelle de l'espace.

Afin d'atteindre une densité de 25 logements en moyenne à l'hectare, la maîtrise du développement urbain par le redéploiement de la ville sur la ville, la construction de formes d'habitat plus dense, la réduction de la vacance des logements actuels, est un objectif fondamental du SCoT.

e. La préservation du patrimoine naturel et des paysages.

Dans son évolution, le SCoT devrait rester aussi proche que possible d'une répartition de l'ordre de 80%-20% entre les espaces naturels - ruraux et urbanisés. Il luttera notamment contre la prolifération de l'habitat pavillonnaire, les grandes cultures ? ou les zones commerciales. Les espaces boisés feront l'objet d'une préservation adaptée en fonction de leurs différents rôles dans le territoire, l'exploitation des énergies nouvelles et l'utilisation des transports en commun seront encouragés.

f. La préservation de la ressource en eau et la gestion des risques.

Les orientations d'aménagement devront veiller à la préservation des ressources en eau (superficielles ou souterraines). Les impacts environnementaux liés notamment à l'agriculture et aux eaux usées seront limités. Les abords des cours d'eau seront mis en valeur dans la mesure où les aménagements et les usages ne portent pas atteinte à la prévention des risques et à la qualité des milieux aquatiques.

1.3.2.3.4.3 Orientation générales en matière de structuration de l'espace.

a) Orientation en matière de structuration du territoire.

Le territoire est structuré autour d'un axe nord-sud.

b) Guide pour préciser les grands types d'espaces structurants.

Trois types d'espaces ont été définis avec chacun une vocation dominante (pages 21 et 22) :

- ✓ les espaces ruraux.
- ✓ les espaces périurbains de développement.
- ✓ les espaces de développement urbain.

Chaque partie du territoire communal relèvera de l'un ou de l'autre de ces trois types d'espace.

c) Positionnement des grands équipements structurants du territoire

Ces équipements seront positionnés préférentiellement sur l'axe Tarbes-Ossun-Lourdes.
Le lieu pressenti pour la construction du nouvel hôpital se situe le long de la N 21 sur les communes de Lanne et Louey.

1.3.2.3.4.4 Orientations générales.

a. Orientations en matière d'habitat.

Pour répondre aux besoins de l'objectif général de croissance, 12 000 résidences doivent être produites d'ici 2025, soit 630 logements par an distribués différemment dans les différents espaces définis.

La diversité et la mixité sociale (20% de logements sociaux) concerne les communes de plus de 3000 habitants.

Les aires de grand passage ou de grand rassemblement pour l'accueil des gens du voyage ou pour leur sédentarisation, devront être prises en compte dans les opérations d'urbanisation ou de leur extension.

b. Orientations en matière d'urbanisme.

Ces orientations sont des déclinaisons de l'axe 2 du PADD : « maîtriser le développement urbain en assurant une gestion rationnelle de l'espace ».

Les modalités d'urbanisation sont traduites dans le DOG par la compacité et la continuité du tissu existant, le maillage des voiries, l'intégration des urbanisations nouvelles, les coupures d'urbanisation et les espaces de respiration, l'économie d'espace, la qualité des entrées des villes.

c. Orientation en matière de déplacement.

Elles sont les déclinaisons d'aménagement de l'axe 1 du PADD : « *organiser de façon pérenne le système de déplacements* ».

Ces orientations concernent les nouvelles voies, les projets routiers à long terme (contournement Est de Tarbes), développement du covoiturage, les transports en commun routiers urbains et non urbains, les transports collectifs ferroviaires et les modes doux.

d. Orientations en matière de développement économique et commercial.

Ces orientations sont les déclinaisons de l'axe 3 du PADD : « permettre un développement économique diversifié » et de l'axe 5 : « renforcer les équipements et leur répartition sur le territoire »

Les orientations en matière de zones d'activités sur les différents types d'espaces sont précédées du commentaire suivant: « l'ensemble des projets en cours et des disponibilités sur les zones existantes devrait suffire à couvrir les besoins à l'horizon du SCoT : aussi la création ou l'extension de zones d'activités économiques sera soumise à une étude d'opportunité portant sur l'ensemble du territoire »

Le pôle constitué autour de l'aéroport est à considérer à part, compte tenu de son ampleur économique et de son emprise foncière.

En matière de développement commercial, aucune nouvelle grande zone commerciale n'est envisagée au-delà des zones réalisées ou programmées.

Les orientations en matière de tourisme sont également listées sur l'ensemble du territoire et les espaces ruraux. La création d'une UTN consistant à réaménager l'embarcadère du lac de Lourdes est envisagée.

e. Orientations en matière agricole.

Elles sont déclinées dans les axes 3.5 et 6.2 du PADD et consistent à : « permettre un développement économique diversifié par le soutien à l'agriculture » et à « accroître l'attractivité du territoire par le maintien du caractère rural de certaines communes » par la préservation des espaces agricoles, la gestion du foncier, la gestion de l'interface ville /campagne et la diversification des activités agricoles par la création notamment des filières bois et l'agrotourisme.

f. Orientations en matière environnementale.

Elles sont les déclinaisons des axes 6.1 et 6.2 du PADD : « la préservation et la valorisation du capital naturel du territoire » et « la prise en compte des risques ».

Elles se traduisent par la préservation et la mise en valeur des espaces naturels (ZNIEFF, cours d'eau, les sites du réseau Natura 2000), la création de trames vertes et bleues, la gestion de l'eau, la prévention des pollutions, la gestion des risques (glissement de terrain et érosion, feu de forêts, séismes, inondations)

- ✓ La problématique de l'eau se pose en termes de ressource et en terme de qualité .Le déficit accru de pénurie en période d'étiage sera en partie résolu par le SAGE (création envisagée de deux retenues d'une centaine d'hectares chacune sur le territoire du SCoT).
- ✓ Une action sur la gestion des déchets, sur les sites pollués et sur l'assainissement contribuera à la prévention des pollutions des sols, de l'air et de l'eau.
- ✓ Les risques naturels qui affectent le territoire du SCoT sont d'origines multiples : mouvements de terrains, feux de forêts, séismes et inondations.
- ✓ Les communes soumises à ces risques veilleront à accorder leur document d'urbanisme avec les PPR.

g. Orientations en matière paysagère.

Dans la perspective d'un projet tourné vers un développement durable, la prévention et la mise en valeur des paysages naturels et bâtis sont des enjeux sensibles. Leurs spécificités constituent à la fois un atout pour la qualité de vie, l'attractivité du territoire et le signe d'une diversité naturelle, support de la biodiversité.

A cet effet, les communes devront notamment identifier les paysages les plus significatifs sur leur territoire, afin qu'ils apparaissent dans les documents d'urbanisme et qu'ils bénéficient d'une protection (trame verte et bleue).

1.3.2.3.4.5 Annexe.

La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000, pose le principe selon lequel « les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles »

Le schéma départemental pour l'accueil des gens du voyages élaboré en association avec la commission consultative départementale, conjointement entre l'Etat et le président du Conseil Général est l'outil qui permet de satisfaire cette obligation.

1.4 CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES OU CONSULTEES

Cette consultation des personnes publiques associées ou consultées (PPAC) est une procédure rendue obligatoire par le code de l'urbanisme. Elle a lieu entre l'arrêt du projet de SCoT et l'ouverture de l'enquête publique. Le document intitulé « Recueil des avis des personnes publiques associées » qui fait partie intégrante du dossier soumis à enquête publique relate de manière détaillée la consultation des PPAC.

Ont été consultées :

- ✓ Les communes et intercommunalités appartenant au périmètre du SCoT-TOL.
- ✓ Les communes situées en Hautes-Pyrénées et directement limitrophes au périmètre du SCoT-TOL.
- ✓ Les intercommunalités situées en Hautes-Pyrénées auxquelles une majorité des communes ci-dessus appartiennent.
- ✓ Les communes et intercommunalités situés en Pyrénées Atlantiques et limitrophes du SCoT-TOL.
- ✓ Les institutions (Préfecture, Direction Départementale des Territoires, Conseil Général, Conseil Régional, Commission des Unités Touristiques Nouvelles (UTN), Syndicat Mixte du Grand Pau commissariat de massif).
- ✓ Les Organismes (Chambre d'Agriculture, Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des métiers et de l'Artisanat).

Le projet de SCoT a été adressé à chaque PPAC en courrier LRAR ou remis contre récépissé sous forme de CD contenant les 3 composantes du dossier de SCoT (Rapport de Présentation, PADD, DOG) et les délibérations adoptées en comité syndical le 05 janvier 2011.

Ces envois se sont faits à partir d'un courrier d'envoi en date du 09 mars 2011 dont les envois et dates de réponses éventuelles sont tracés dans le document de recueil des avis des PPAC.

Au total 19 avis ont été reçus, les Personnes Publiques Associées ou Consultées (PPAC) ayant répondu sont listées dans le paragraphe plus bas intitulé « composition du dossier soumis à enquête publique ».

1.5 CONCERTATION

La concertation autour du projet de SCoT est organisée par les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme selon lesquelles l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole.

Les modalités de la concertation sur le projet de SCoT-TOL ont été définies par la délibération du SM/SCoT-TOL du 25 janvier 2006. Il y est dit que « La concertation visera à associer, durant toute la durée de la révision du S.Co.T., les habitants du territoire, les associations locales et l'ensemble des acteurs concernés par le projet.

Elle permettra, en outre:

- ✓ d'informer la population de la révision du S.Co.T. à chaque étape de la démarche,
- ✓ de favoriser l'expression des habitants,
- ✓ de recueillir tous les avis, commentaires et observations susceptibles d'enrichir la réflexion.

Les formes de la concertation ainsi que ses concrétisations sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Modalités de Concertation définies	Réalisation concertation
Des informations seront transmises à la presse locale et publiées dans les différents bulletins municipaux et intercommunaux destinés aux habitants. Une communication dans les bulletins socioprofessionnels ou associatifs pourra se faire sur demande des intéressés.	2 conférences de presse une en 2006, une en 2007. Plusieurs articles rédigés par le syndicat mixte parus dans la presse et dans les bulletins des communes et des intercommunalités.
Des informations seront également mises en ligne sur les sites Internet des collectivités et communes en disposant.	Transmission par le syndicat mixte d'articles à porter sur les sites internet des intercommunalités en disposant. Site Internet dédié au SCoT-TOL.
Des réunions publiques seront organisées, sur chacun des secteurs géographiques ou institutionnels composant le territoire du S.Co.T., pour présenter et débattre du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du S.Co.T.	2007 : 3 réunions publiques (Ossun, Lourdes, Tarbes) 2008 : 3 Réunions Publiques (Ossun, Tarbes, Lourdes)
Un registre sera mis à la disposition du public, pour recueillir les avis et remarques formulés par toute personne souhaitant apporter sa contribution à la démarche de révision. Il y aura un registre au siège du Syndicat Mixte d'Etudes, de Suivi et de Révision du S.Co.T. de l'Agglomération Tarbaise, aux sièges des intercommunalités et dans les mairies des communes isolées. Il sera laissé, en libre consultation au siège du Syndicat Mine d'Etudes, de Suivi et de Révision du S.Co.T. de l'Agglomération Tarbaise, les documents nécessaires à la compréhension de la révision du S.Co.T. de l'Agglomération Tarbaise.	Mise à disposition en décembre 2006 avec mise à jour en 2008; Registres retournés en 2010

Autres Modalités de Concertation	Réalisation concertation
Ateliers de Travail Thématiques	2 sessions en 2006 à Tarbes
Ateliers d'échanges	2 Sessions en 2010 à Ossun et à Tarbes
Réunions avec les élus et les PPAC	4 en 2006, 1 en 2007, 1 en 2008, 1 en 2009, 3 en 2010
Affiches	Réalisation de 5 affiches, 1 en 2006, 2 en 2007, 2 en 2008 toutes dispatchées pour affichage.
Lettre d'Information	3 lettres ont été rédigées

La concertation a fait l'objet d'un document de synthèse rédigé par le syndicat mixte du SCoT-TOL contenant le bilan de la concertation.

Le bilan de la concertation a été arrêté par la délibération du Comité Syndical du 05 janvier 2011.

On notera que le document « Bilan de la Concertation, Dossier d'arrêt » est un relevé des actions de concertation mais ne porte pas d'analyse et de synthèse des discussions ou échanges de cette concertation.

1.6 CONSULTATIONS PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

Au titre de la procédure d'élaboration du projet de SCoT, le Syndicat Mixte a procédé à la consultation des personnes publiques associées ou consultées (PPAC). Les avis émis sont des points importants pour la commission d'enquête aussi ces réponses feront l'objet de transcriptions et d'analyses dans ce rapport. Sur l'ensemble des consultations, 19 organismes ont émis un avis. La commission d'enquête a donc souhaité rencontrer certaines de ces personnes publiques ou services. Ces rencontres ont toutefois été étendues à des PPAC qui n'avaient pas répondu ou à des organismes qui n'avaient pas été consultés ainsi qu'à la présence de membres de la commission d'enquête lors d'une réunion publique d'une association.

Ces réunions ont fait l'objet de compte rendus qui sont reportés en annexe N° 1 de ce rapport. De ces comptes rendus sont tirés les tableaux ci-dessous qui en sont une reprise sous forme d'observations classées par thèmes.

1.7 COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUETE

Le dossier du projet de SCoT soumis à enquête publique est composé comme suit :

1.7.1 Pièces administratives

N° de Pièce		Définition de la pièce
1		Notice de Présentation de l'Enquête Publique
	1.1	Projet de SCoT de Tarbes-Ossun-Lourdes
	1.2	Délibération N° 25 du 29 juin 2011 organisant l'enquête publique
	1.3	Le territoire couvert par le projet de SCoT-TOL
	1.4	Le contenu du SCoT
	1.5	La concertation tout au long de la construction du projet
	1.6	L'avis du Public sur le dossier de SCoT
2		Projet de SCoT de Tarbes-Ossun-Lourdes (arrêté par délibération N° 2 du 05 janvier 2011)
	2.1	Rapport de Présentation
		2.1.1 Délibération N° 2 du 05 janvier 2011
		2.1.2 Diagnostic Initial
		2.1.3 Diagnostic résumé actualisé 2010
		2.1.4 Articulation du SCoT avec les autres documents d'Urbanisme
		2.1.5 Etat Initial de l'Environnement
		2.1.6 Evaluation environnementale et son résumé non technique
		2.1.7 Justification des choix d'aménagement
	2.2	Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)
	2.3	Document d'Orientations Générales (DOG)

1.7.2 Consultation des personnes publiques associées ou consultées : PPAC ayant répondu :

N° de Pièce		Définition de la pièce
3	3.1	Communauté de Communes de Vic-Montaner
	3.2	Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes
	3.3	Mairie de Juillan
	3.4	Mairie d'Orleix
	3.5	Syndicat Mixte du Grand Pau
	3.6	Mairie des Angles
	3.7	Mairie de Visker
	3.8	Mairie de Séméac
	3.9	Chambre de Commerce et d'Industrie
	3.10	Communauté de Communes du Pays de Lourdes
	3.11	Mairie de Tarbes
	3.12	Mairie d'Ibos
	3.13	Chambre d'Agriculture des Hautes-Pyrénées
	3.14	Mairie de Bordères-Sur-Echez
	3.15	Conseil Régional Midi Pyrénées
	3.16	Préfecture des Hautes-Pyrénées au titre de l'Autorité Environnementale
	3.17	Préfecture des Hautes-Pyrénées au titre de représentant de l'Etat
	3.18	Mairie d'Aureilhan

1.7.3 Copie des avis de publicité insérés dans la presse

N° de Pièce		Définition de la pièce
1		Annonce légale « La Dépêche du Midi » vendredi 02 septembre 2011
2		Annonce légale « La Nouvelle République des Pyrénées » vendredi 02 septembre 2011

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 COMMISSION D'ENQUETE :

Par décision N°E10000207/64 du 18/07/2011, Monsieur Le Président du Tribunal Administratif de Pau a désigné la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique relative au projet de SCoT de Tarbes-Ossun-Lourdes :

- ✓ Président : Jean Baricos
- ✓ Membres titulaires : Tony Lucantonio
Jacques Debien

2.2 DUREE DE L'ENQUETE ET FORMALITES :

Par arrêté N° 1-2011 du 03 août 2011, Monsieur le Président du syndicat mixte du SCoT-TOL a prescrit l'ouverture de l'enquête publique du 22 septembre au 24 Octobre 2011 inclus, soit une durée de 33 jours.

Les avis de l'Enquête Publique Conjointe ont fait l'objet d'un affichage dans les lieux suivants :

Désignation du Lieu	Date de Vérification par CE
Syndicat Mixte du SCoT-TOL	09/09/2011
Communauté d'agglomération du Grand Tarbes	09/09/2011
Communauté de communes du Canton d'Ossun	14/09/2011
Communauté de communes du pays de Lourdes	14/09/2011
Mairie d'Aureilhan	08/09/2011
Mairie d'Averan	07/09/2011
Mairie d'Adé	07/09/2011
Mairie d'Azereix	08/09/2011
Mairie de Barbazan Debat	08/09/2011
Mairie de Bordères sur Echez	07/09/2011
Mairie de Barlest	12/09/2011
Mairie de Bazet	08/09/2011
Mairie de Bours	08/09/2011
Mairie de Barry	07/09/2011
Mairie de Bartrès	12/09/2011
Mairie de Boulin	08/09/2011
Mairie d'Ibos	07/09/2011
Mairie de Bénac	08/09/2011
Mairie de Julos	14/09/2011
Mairie de Laloubère	08/09/2011
Mairie d'Hibarette	07/09/2011
Mairie de Loubajac	12/09/2011
Mairie de Juillan	07/09/2011
Mairie de Lourdes	12/09/2011

Désignation du Lieu	Date de Vérification par CE
Mairie de Lamarque Pontacq	12/09/2011
Mairie de Lanne	09/09/2011
Mairie de Layrisse	08/09/2011
Mairie de Loucrup	14/09/2011
Mairie de Louey	08/09/2011
Mairie d'Odos	07/09/2011
Mairie d'Orleix	08/09/2011
Mairie de Paréac	14/09/2011
Mairie de Peyrousse	12/09/2011
Mairie de Pouyferré	12/09/2011
Mairie de Salles Adour	08/09/2011
Mairie de Sarouilles	09/09/2011
Mairie de Séméac	08/09/2011
Mairie de Soues	08/09/2011
Mairie de Tarbes	09/09/2011
Mairie d'Orincles	14/09/2011
Mairie d'Ossun	07/09/2011
Mairie d'Oursbelille	08/09/2011
Mairie de Saint Pé de Bigorre	12/09/2011
Mairie de Visker	14/09/2011

Les certificats d'affichage de chacune des communes ou des communautés de communes ainsi que du syndicat mixte sont disponibles et consultables auprès de ce dernier. Une liste de retour de ces certificats d'affichages après l'enquête publique a été établie par le syndicat mixte.

L'insertion dans la presse a été effective dans les quotidiens locaux.

- ✓ « La Dépêche du Midi » du vendredi 02 septembre et du vendredi 23 septembre 2011
- ✓ « La Nouvelle République des Pyrénées » du vendredi 02 septembre et du vendredi 23 septembre 2011.

L'enquête s'est déroulée, selon les dispositions de l'article 5 de l'Arrêté., du 22 septembre au 24 octobre inclus.

La commission d'enquête a siégé aux jours, heures et lieux indiqués dans le tableau ci après.

Lieux	Dates	Horaires
Mairie de Lourdes	Vendredi 23 sept 2011	9H00-12H00
Mairie d'Ossun	Lundi 26 Sept 2011	9H00-12H00
Mairie de Saint-Pé-de-Bigorre	Lundi 03 Oct 2011	9H00-12H00
Mairie de Tarbes	Mercredi 12 Oct 2011	9H00-12H00
Mairie de Juillan	Lundi 17 Oct 2011	9H00-12H00
Communauté d'agglomérations du Grand Tarbes	Mercredi 19 Oct 2011	9H00-12H00
Syndicat Mixte du SCoT-TOL	Lundi 24 Oct 2011	14H00-17H00

La commission d'enquête n'a pas organisé de réunion publique, et n'a pas estimé nécessaire de prolonger la durée de l'enquête.

2.3 CONSULTATION DE LA POPULATION :

Pendant la durée de l'enquête sur le projet de SCoT-TOL, des registres ont été mis à la disposition du public afin que les personnes désireuses puissent y porter leurs observations ou demandes. Ces registres étaient disposés dans les lieux portés dans le tableau ci-dessous et accessibles aux jours et heures d'ouverture habituels de ces lieux.

Lieux de dépôt des registres
Mairie de Lourdes
Mairie d'Ossun
Mairie de Saint-Pé-de-Bigorre
Mairie de Tarbes
Mairie de Juillan
Communauté d'agglomérations du Grand Tarbes
Syndicat Mixte du SCoT-TOL
Mairie d'Aureilhan
Mairie de Barbazan Debat
Mairie de Bordères sur Echez
Mairie d'Ibos
Mairie de Séméac

Le dossier d'enquête, sans le registre, était également consultable sur le site internet du SCoT-TOL à l'adresse : <http://tarbes.proscot.fr>.

La commission d'enquête s'est tenue à la disposition du public dans les locaux de la Mairie aux jours et heures indiqués dans le tableau porté au paragraphe 2 ci-dessus, pour informer le public sur le projet et recueillir les observations.

Ces registres ont été exploités lors de la rédaction du rapport d'enquête publique. La commission d'enquête y a annexé 53 courriers ou documents reçus ou remis à son attention au siège du syndicat mixte du SCoT-TOL ou dans les différentes permanences..

2.4 ACTIVITES PRINCIPALES EXTERIEURES DES COMMISSAIRES ENQUETEURS :

Dates	Lieu	Interventions
28 Jul 2011	Grand Tarbes	Rencontre avec le chargé de mission du SCoT et un membre du Syndicat Mixte
07 Sept 2011	Territoire	Vérification des affichages
12 Sept 2011	Grand Tarbes	Paraphes et Cotations des dossiers
15 Sept 2011	Grand Tarbes	Rencontre avec le Président du SM du SCoT
22 Septembre 2011	Séméac	Suivie de la réunion publique organisée par l'ADRACE
23 Septembre 2011	Lourdes	Permanence
26 Septembre 2011	Ossun	Permanence
03 Octobre 2011	Saint Pé de Bigorre	Permanence
04 Octobre 2011	Laloubère	Rencontre avec le Maire de Laloubère
05 Octobre 2011	DDT	Rencontre avec des représentants de la Préfecture et de la DDT (9 h 30) Rencontre avec le SMTD (17 h)
12 Octobre 2011	Mairie de Tarbes	Permanence
12 Octobre 2011	Séméac Aureilhan Orleix	Visite terrain de la commission d'enquête pour projet contournement Est (14 h)
12 Octobre 2011	Mairie Ibos	Rencontre avec les élus (17 h)
13 Octobre 2011	Mairie Aureilhan	Rencontre avec le Maire
13 Octobre 2011	Mairie Orleix	Rencontre avec le Maire
17 Octobre 2011	Mairie de Juillan	Permanence
17 Octobre 2011	Mairie Tarbes	Rencontre avec le directeur des services techniques
18 Octobre 2011	CCI	Rencontre avec des représentants de la CCI
18 Octobre 2011	Mairie de Séméac	Rencontre avec le Maire
19 Octobre 2011	Grand Tarbes	Permanence
19 Octobre 2011	Chambre d'Agriculture	Rencontre avec des représentants de la Chambre d'Agriculture(14 h)
19 Octobre 2011	ADRACE	Visite terrain sur projet contournement Est et réunion de synthèse avec association ADRACE
20 Octobre 2011	Mairie de Lourdes	Rencontre avec le maire de Lourdes
21 Octobre 2011	Layrisse	Rencontre maire et conseillers
24 Octobre 2011	Grand Tarbes	Permanence au Syndicat Mixte du SCoT-TOL
25 Octobre 2011	Grand Tarbes	Réunion sur Contournement Est avec les principaux acteurs
26 Octobre 2011	Grand Tarbes	Recensement des Observations registres et courriers
27 Octobre 2011	Grand Tarbes	Conférence téléphonique avec bureau d'études

Dates	Lieu	Interventions
07 Décembre 2011	Grand Tarbes	Echange avec la chargée de mission du Syndicat Mixte sur les observations du public.
06 Janvier 2012	DDT	Rencontre avec des représentants de la DDT et de la Préfecture
16 Janvier 2012	Grand Tarbes	Remise du rapport d'enquête publique au Syndicat Mixte SCoT-TOL

2.5 RENCONTRES AVEC LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES OU CONSULTEES.

La commission d'enquête, après avoir pris connaissance des observations formulées par les Personnes Publiques Associées ou Consultées a souhaité approfondir les courriers figurant au dossier lors d'entretiens directs. Elle a classé et analysé ces observations à l'aide des tableaux figurant plus bas dans la partie observations du rapport.

Des réunions se sont donc tenues avec des représentants des organismes ou les Maires suivants :

- ✓ Préfecture
- ✓ Direction Départementale du Territoire
- ✓ Chambre d'Agriculture
- ✓ Chambre de Commerce et d'Industrie
- ✓ Maire de Séméac
- ✓ Maire d'Orleix
- ✓ Maire d'Aureilhan
- ✓ Mairie de Tarbes
- ✓ Maire de Lourdes
- ✓ Maire d'Ibos

Le résultat de ces entretiens est porté dans les comptes rendus en annexe N° 1 de ce rapport ainsi que dans les tableaux portés plus bas dans le chapitre observations, ces tableaux étant organisés en classement par thème et contenant les propos recueillis et les analyses de la commission d'enquête.

2.6 CONTACTS AVEC LE DEMANDEUR, VISITES ET RECONNAISSANCES

La commission d'enquête a eu plusieurs contacts avec des élus du syndicat mixte et avec la chargée de mission. D'abord une présentation générale du SCoT-TOL par le président, un élu et la chargée de mission, puis un entretien avec M. le Président du SCoT-TOL, un entretien avec le premier vice président du SCoT-TOL, puis plusieurs entretiens avec la chargée de mission au fil de l'enquête..

La commission d'enquête a procédé seule à des visites de terrain, notamment :

- ✓ Sur les lieux du projet de contournement Est de l'agglomération Tarbaise.
- ✓ Sur la zone commerciale d'Ibos
- ✓ Sur la zone commerciale d'Orleix
- ✓ Sur les accès à l'autoroute A64
- ✓ Sur les entrées de ville
- ✓ Sur la commune de Laloubère

Elle a complété ces visites de terrain par des prises de vue aériennes dont certaines illustrent les propos de ce rapport. Ces vues datent d'octobre 2011.

Enfin elle a également fait une visite des lieux du projet de contournement Est de l'agglomération Tarbaise avec des représentants de l'association ADRACE.

3 RELEVÉ DES OBSERVATIONS

3.1 ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE SCOT

3.1.1 Dénombrement

Observations formulées par les personnes publiques associées ou consultées en préalable à l'enquête publique conjointe :

- Sous forme de courrier.....19 courriers

Ces observations sont répertoriées dans les tableaux d'analyse ci-dessous regroupés en 18 thèmes et faisant l'objet d'analyses et de synthèses par la commission d'enquête.

Observations formulées sur les registres ou par lettre par le public durant l'enquête publique:

LIEU	Observations ou mentions sur Registre	Courriers
Aureilhan	2	8
Barbazan Débat	0	0
Bordères Sur Echez	0	0
Ibos	0	0
Jullian	1	0
Lourdes	0	0
Ossun	0	0
Saint Pé de Bigorre	1	0
Séméac	73	47
Tarbes (Commune)	3	7
Grand Tarbes /Syndicat Mixte SCoT	20	53*

*dont une pétition ADRACE recueillant 552 signatures, à laquelle la commission d'enquête a joint le dossier que lui a remis cette association le 19/10/2011, dossier intitulé « Argumentation contre le contournement Est de l'agglomération Tarbaise » daté du 13/10/2011 (comportant un document de 25 pages et 13 annexes).

Courriers reçus hors délai d'enquête publique :

Les courriers reçus après la clôture du 24 octobre 2011 de l'enquête publique n'ont pas été ouverts par la commission d'enquête et joints au registre d'enquête commun du syndicat mixte et Grand Tarbes.

Dénombrement :.....5

3.1.2 Contenu des observations et analyses

Les tableaux ci-dessous sont des synthèses des observations du public déposées sur les registres d'enquête, observations regroupées par thèmes.

- ✓ Par les personnes publiques associées ou consultées

- ✓ Par les élus ou organismes rencontrés par la commission d'enquête

- ✓ Par le public lors des permanences ou par dépôt de courriers

3.1.2.1 Tableaux des observations des Personnes Publiques Associées ou Consultées

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Principes généraux classification des espaces	Préfet	La classification en trois grands types d'espaces est trop imprécise pour permettre la définition de règles d'urbanisme. Elle ne définit pas de choix quant à l'armature urbaine (hiérarchisation des voies et réseaux et des services urbains)	? Le DOG (p. 24) liste les communes à intégrer dans chacun des espaces et définit (P. 22) des principes d'urbanisation, de densité, de développement économique et de voirie à appliquer sur chaque territoire	Il est vrai que, sans entrer dans le détail : <ul style="list-style-type: none"> il aurait été intéressant de préciser que, aux trois zones rappelées en permanence, il faut en rajouter une quatrième, le pôle économique de Pyrène aéroport, qui est un des éléments essentiels de ce SCoT que la finalité du S.CoT est de voir sa transcription dans les PLU locaux et que, à ce titre, il est essentiel de déterminer avec plus de précision les limites des zones urbaines, périurbaines et rurales plus particulièrement lorsque ces zones sont appelées à se chevaucher au sein d'une même commune.
Principes Généraux classification des espaces	CCI	Préciser, dans le DOG : -les caractéristiques du « Pôle de développement urbain » page 13. -les notions de: « petite et moyenne taille, grande et moyenne taille, » pour les Zones d'Activités Economiques (page 22); « possibilités limitées à de nouvelles Zones Commerciales », pour les espaces périurbains de développement (page 22); « faible dimension » et « grande taille » (pages 63, 64 et 66)	Le DOG définit 3 types d'espaces : -les espaces ruraux, -les espaces périurbains de développement, -les espaces de développement urbain, Chacun avec une vocation dominante (page 11). Sur la cartographie figurant page 13 du même document 4 espaces sont matérialisés par des taches de couleur : les 3 énumérés ci-dessus et un espace appelé « Pôle de développement urbain » dont la vocation dominante n'a pas été définie.	Comme le fait remarquer la CCI, l'apparition de ce 4ème type d'espace ne peut s'envisager sans que ses caractéristiques, sa vocation dominante, ne soient clairement définies dans le DOG. Ceci permettrait de limiter les interprétations, source de contentieux, qui pourraient être faites lors de l'élaboration de documents d'urbanisme par les communes. Il en est de même pour les expressions utilisées pour qualifier les différentes zones ainsi que les différents espaces cités ci-contre. Il faut cependant souligner que le découpage proposé dans le DOG n'a pas un caractère obligatoire. Ainsi, compte tenu du fait que les orientations ayant valeur de prescription, sont détaillées espace par espace, l'application des dispositions du DOG ne sera pas aisée. Aussi les conditions nécessaires à un développement économique maîtrisé et équilibré ne seront pas réunies. La carte page 13 du DOG détermine un pôle de développement urbain. La page 65 du DOG nous donne la définition d'un pôle de développement économique. Il faut revoir la page 13 en intitulant « les quatre grands types d'espaces du territoire » le quatrième devant être ré-intitulé « pôle de développement économique ».

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Principes Généraux Diagnostique	Préfet	Le diagnostic, présenté sous la forme d'inventaire, rend difficile une approche stratégique. Il procède à une analyse verticale, thème par thème, qui ne permet pas de dégager leur caractère transversal et les interactions des enjeux	Vrai	Une construction du document sur les principes d'une analyse de mix marketing aurait été sans doute plus pertinente, plus lisible, permettant des croisements de données et des conclusions par synthèses.
Principes Généraux Diagnostique	Préfet	Les quelques orientations (répartition de la population, de la construction de logements, densités) sont insuffisamment précises pour être opératoires faute d'avoir été déclinées aux échelles pertinentes de la commune ou du quartier	Le SCoT doit définir une vision globale d'un territoire pour déterminer de grandes lignes d'actions.	Le fait de multiplier et de détailler à l'extrême les études pourrait conduire à une confusion préjudiciable à une bonne compréhension du dossier. Malgré une ré-actualisation ,de certains chiffres (remontant le plus souvent à 2006), les données paraissent parfois périmées et les projections sont quelquefois subjectives.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Principes Généraux Equipements	Préfet	Le parti d'aménagement retenu privilégie l'axe Tarbes-Lourdes et ne porte pas sur l'ensemble du territoire. En matière d'équipements structurants, seuls sont repris les projets en cours (hôpital, équipements routiers) connus à ce jour. Leur impact aurait mérité d'être appréhendé.	<p>Le DOG n'envisage la construction du nouvel hôpital que sur le secteur Lanne – Louey, et impose les réservations correspondantes (P. 25).</p> <p>Le contournement complet de l'agglomération Tarbaise est rappelé en P. 58 du DOG avec obligation, pour les communes traversées (Orleix, Aureilhan et Séméac) d'inscrire, dans leurs documents d'urbanisme, les réservations nécessaires.</p> <p>Aucun autre grand équipement structurant n'est prévu dans le SCoT</p>	<p>Sans remettre en cause la pertinence de ce choix, il eut été intéressant d'examiner d'autres possibilités:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur le foncier de l'hôpital actuel. • Sur le site de Laloubère. <p>Le SCoT devrait examiner les conséquences de ces grands projets structurants, plus particulièrement en ce qui concerne les voiries d'accès et l'intégration de ces sites dans l'environnement.</p> <p>Une étude de faisabilité a été réalisée par la C.A. du Grand Tarbes ; à ce jour, aucune collectivité ne s'est engagée à assumer la maîtrise d'ouvrage de ce projet.</p>
Principes Généraux Population	Conseil Général	Le SCoT part d'une hypothèse d'évolution qui paraît surestimée au regard des dernières estimations de l'I.N.S.E.E. À l'horizon 2040	Les dernières projections de l'INSEE pour l'ensemble du département des Hautes Pyrénées font état, en hypothèse centrale, d'une population passant de 229 273 h. en 2008 à 247 718 h. en 2040, soit + 8 %. Ce même pourcentage d'augmentation sur la population du territoire du SCoT donnerait une population de 122265 habitants, soit + 9000 habitants en 2040. La projection du SCoT à 123000 h. à l'horizon 2025, alors que l'INSEE donnerait environ +8000 h, qualifiée de volontariste par les auteurs du rapport (p. 33 du diagnostic, p. 5 du PADD et p.7 du DOG), est certes très optimiste, mais pas déraisonnable.	L'évolution de la population dans le territoire du SCoT dépendra non seulement de l'évolution départementale mais aussi de l'attractivité du territoire SCoT par rapport au reste du département, tant au niveau des créations d'emplois que de ses atouts et contraintes en matière d'urbanisme (concurrence des secteurs périphériques et de l'arrière pays montagnard).
Principes Généraux Suivi	Commune de Visker	Y aura-t-il des sanctions en cas de non atteinte des objectifs ?	Le SCoT donne des orientations que certains documents devront respecter. C'est donc en amont que se traitent les objectifs et leurs réussites.	C'est au niveau des documents mis en place par les communes et les communautés de communes qu'il conviendra de vérifier l'application des orientations du SCoT et d'y être particulièrement vigilant. Le contrôle de légalité devrait juger la conformité des PLU et cartes communales avec le SCoT.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Principes Généraux, Axe Nord Sud	Conseil Général	La remise en valeur de la RD 921 (2x2 voies) entre Tarbes et Lourdes sera précédée d'une analyse concertée et complète	Le DOG n'a pas vocation à s'imposer au domaine routier du département. En revanche, (cf. p. 57 du D.O.G) il peut inciter les communes traversées à compléter le travail du Conseil Général	Compte tenu de l'importance de cet équipement et de son incidence sur les communes traversées, un accompagnement des collectivités traversées, concernant la réalisation d'équipements périphériques (voies piétonnes, cyclables ...) paraît extrêmement souhaitable.
SCoT	Mairie des Angles	Donne un avis favorable au projet de SCoT		
SCoT	Chambre d'Agriculture	Cartographies du projet pauvres et excessivement floues ne permettant pas de visualiser le projet sur le territoire et en particulier sur les problématiques environnementales et naturelles (réseau hydraulique, parcellaire exploité, ZNIEFF, Natura 2000, etc..)		Des cartographies à plus grande échelle, avec un support dessiné du territoire et définissant en termes de tracé des projets clairs concernant : <ul style="list-style-type: none"> • Les zones agricoles et les ZAP • Les coulées vertes • Les trames vertes et bleues • Les captages et leurs servitudes • Les risques sont nécessaires
Risque sismique	Préfet	Les nouvelles normes parasismiques s'appliquent indépendamment des PLU en vigueur.	Vrai	Le SCoT n'est pas concerné

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Territoire	Région Midi Pyrénées	La Région souhaite souligner que le périmètre du SCoT ne recouvre que partiellement l'aire urbaine de Tarbes et le territoire du pays de Tarbes et de la Haute Bigorre.	Le SCoT couvre trois communautés de communes, dont l'une amputée de 3 communes (enclaves) et 4 communes isolées dont 1 appartient à 1 autre communauté de communes. Il englobe la partie nord du « Pays des vallées des gaves » et la partie nord ouest du « pays de Tarbes et de la Haute Bigorre ».	Bel enchevêtrement de structures. Espérons que le nouveau Schéma Départemental de Coopération Intercommunale clarifiera quelque peu la situation.
Territoire	Conseil Général	Ce SCoT est à cheval sur deux pays. Peut-on envisager une seule intercommunalité couvrant le périmètre du SCoT-TOL ?	Elle existe déjà sous la forme d'un syndicat, mais il est vrai que sa compétence se limite à porter le projet de SCoT	Il faut souhaiter que ce syndicat perdurera tout au moins pour suivre les applications du S.Co.T dans les documents d'urbanisme locaux et gérer l'observatoire foncier, quitte, si nécessaire, à modifier et à compléter ses statuts (mise en place de moyens de suivi, de contrôle et de prospective)..
Territoire	Commu nauté de communes Vic- Montaner	Veiller à une bonne coordination et un bon dialogue entre le SCoT TOL et le futur SCoT rural du Val d'Adour	Le président de la communauté de communes Vic-Montaner souligne que leur territoire est « tourné » vers le bassin Tarbais sur le plan des emplois et des services. Il souhaite par conséquent une harmonisation du SCoT TOL avec le futur SCoT rural du Val d'Adour.	Alors que le SCoT mis à l'enquête publique évoque la coopération pour « la gestion des projets communs ou la mise en réseau des équipements » (aéroports, santé, enseignement supérieur et recherche, infrastructures de liaison...) avec le Syndicat Mixte du Grand Pau (SMGP), les différents documents composant le dossier ne semblent pas faire état du futur SCoT rural du Val d'Adour. S'il ne nous appartient pas de rechercher les causes de cet état de fait, on peut souligner que les différents SCoT d'un territoire ayant des frontières communes ne sauraient être arrêtés sans rechercher une harmonisation des différentes orientations retenues sur des projets communs. La révision du SCoT-TOL dans le cadre du GII (dans un délai de 6 ans) sera un bon lieu pour enclencher une coopération entre les divers SCoT voisins en construction.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Territoire	CCI	La CCI fait remarquer que le périmètre du SCoT est appelé à évoluer du fait des prescriptions émises dans le cadre du Schéma Départemental de Coopération Intercommunale.	<p>L'examen du périmètre du SCoT confirme en partie cette remarque. En effet plusieurs communes faisant partie du périmètre sont des communes non membres d'un groupement membre. Il s'agit des communes d'Oursbellile, Bazet, Barbazan-Debat, et Boulin.</p> <p>Les communes d'Horgues et de Momères ont été retirées du Périmètre car elles n'ont pas souhaité intégrer La Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes .</p>	<p>L'avis de la CCI semble ne pas avoir tenu compte du nouveau découpage figurant dans le Diagnostic résumé et actualisé, comportant 17 pages, faisant partie intégrante du Rapport de présentation.</p> <p>Il est vrai que ce dernier ne propose aucune légende générale identifiant les différents chapitres.</p> <p>Le périmètre du SCoT tel que défini est légal mais n'est pas figé en fonction des besoins et des volontés communales.</p>
Tourisme	Préfet	Orientations trop générales par rapport aux enjeux (entre autres adaptation du parc hôtelier). Pas de prise en compte des problèmes liés à l'évolution des pèlerinages (accès, circulation, stationnements ...) Les éléments concernant l'UTN lac de Lourdes sont insuffisants	<p>Le DOG (p. 67) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande une adaptation du parc hôtelier, • Préconise une diversification de l'offre mettant en valeur les ressources naturelles, patrimoniales et culturelles • Impose, en milieu rural, un hébergement touristique intégré 	<p>Les pèlerinages sont des événements touristiquement très importants, mais fortement localisés et ne relevant que du PLU de la ville de Lourdes et éventuellement des communes voisines.</p> <p>Il en va de même de l'UTN lac de Lourdes.</p>

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Coopération Grand Pau	SM Grand Pau	Création d'un pôle métropolitain Béarn-Bigorre	<p>La coopération avec le territoire du Grand Pau est évoquée dans le SCoT sur plusieurs thèmes, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coopération aéroportuaire • Filières d'enseignement Supérieur • Connexion des réseaux d'alimentation en eau 	<p>Les discussions autour d'un aéroport commun n'ont jamais abouti et les deux aéroports sont aujourd'hui plus en concurrence qu'en coopération, concurrence plutôt en faveur de Pau pour l'accueil de liaisons régulières par diverses compagnies. Il faudrait envisager la notion d'un seul aéroport Tarbes Lourdes Pau avec deux sites et des jonctions aisées. A noter que l'aéroport de Toulouse vient de réaliser sa dernière extension possible et sa saturation pourrait être une piste pour l'activité vers cette plateforme commune, aéroports les plus proches, possédant une grande piste sur Ossun. Quelques structures communes existent dans l'enseignement supérieur, une coopération est effectivement souhaitable.</p>
Coopération Grand Pau	SM Grand Pau	Cohérence et complémentarité des actions politiques publiques menées sur les 2 territoires	<p>Les deux SCoT ne sont pas au même niveau d'avancement, la coopération pourrait peut être se faire à l'occasion de l'incontournable révision du SCoT-TOL dans les 6 ans suivant son approbation pour se mettre en conformité avec le Grenelle II.</p>	<p>Une commission de recherche de coopération entre les deux syndicats de SCoT avec pour mission d'aboutir à des avancées lors de la révision du SCoT paraît souhaitable.</p>
Coopération Grand Pau	SM Grand Pau	<p>Propose d'établir des relations de partenariat entre les 2 SCOT pour des coopérations dans :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formation universitaire • Recherche • Fonction hospitalière • Aéroports • LGV 	<p>Une rencontre est proposée avec les élus, il faudra sans doute attendre maintenant l'approbation du SCoT qui renforcera la légitimité des discussions.</p>	<p>Voir remarques ci-dessus. Inclure cette démarche dans la révision du SCoT qui pourrait démarrer dès son approbation dans la mesure où les thèmes rentrent dans les champs de compétence du SCoT.</p>

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Education	Commune de Visker	Manque d'orientations en matière d'organisation du système éducatif (équipements tels que garderies, transport, cantines, etc..)		Ces points sont à traiter dans les communes ou intercommunalités.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Urbanisation axe Nord Sud	Préfet Autorité Environnementale	La stratégie d'aménagement reposant sur une structuration autour de la RN 21 présente un risque de densification entre Tarbes et Lanne		Le DOG (p 20) prévoit 2 coupures d'urbanisation. Il faut les rendre significatives en taille et les préciser sur une cartographie plus précise. Trois espaces de respiration complètent ces coupures, il faut aussi les préciser.
Urbanisation classement des communes	C.C.P.L	Certaines communes, comme Julos et Ibos, sont à cheval sur deux types d'urbanisation. La commune de Poueyferré, classée en zone urbaine, devrait être classée partiellement en zone urbaine et pour le reste en zone péri-urbaine..	Le D.O.G (p. 24) classe les communes en trois catégories (urbain, péri urbain et rural) sans définir de critères de classement.	<p>Sur le principe: compte tenu de l'impact de ce classement tant sur la constructibilité que sur l'accès aux services publics, le DOG devrait affiner son analyse en définissant de manière précise les critères de répartition.</p> <p>En ce qui concerne la commune de Poueyferré : sa population de 800 habitants inciterait à la classer plutôt en secteur rural ou, à la rigueur, pour son cœur de village, en péri-urbain. A titre de comparaison, les communes de Bazet (1528 habitants), Ibos (2746 h.) Juillan (3868 h) Orleix (1729 h), Oursbelille (1205 h) ou St Pé de Bigorre (1265 h), plus peuplées, sont toutes classées en secteur péri urbain.</p> <p>En conclusion, le SCoT doit définir des critères précis de classement des communes et transformer en orientation le classement des communes pour éviter la porosité d'une simple recommandation de classement.</p>

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Urbanisation classement des communes	Préfet	La structuration de l'espace en trois espaces (urbain, péri urbain et rural) n'est pas suffisante dans ses modalités de transcription à l'échelle communale. Elle sera difficile à imposer et à suivre	Cette classification est une simple recommandation du DOG	La finalité du SCoT est de voir sa transcription dans les P.L.U locaux et, à ce titre, il est essentiel de déterminer avec plus de précision les limites des zones urbaines, périurbaines et rurales plus particulièrement lorsque ces zones sont appelées à se chevaucher au sein d'une même commune.
Urbanisation classement des communes	Préfet	Le tableau de répartition dans ces trois espaces n'est qu'indicatif et devra être ajusté et mis en cohérence avec le schéma	Le DOG (p. 24) recommande un classement des communes dans les trois grandes zones (rurale, péri urbaine et urbaine) et précise : chaque commune conduira son développement en fonction de son propre projet, en tenant compte des orientations décrites dans ce document.	Le DOG aurait gagné à être plus directif. Dans le cas contraire, il perdra son efficacité et son rôle.
Urbanisation classement des communes	Commune d'Orleix	La commune d'Orleix demande à être définie comme un Espace de Développement Urbain afin de gérer et de décider de la gestion foncière sur l'ensemble de son territoire.	<p>Cette demande est fondée sur les critères suivants :-</p> <ul style="list-style-type: none"> • développement dynamique récent, • future commune d'arrivée de la rocade Nord Est, • continuité urbaine avec Tarbes. <p>Les caractéristiques principales retenues dans le DOG pour classer les communes dans les différents espaces ne reprennent pas ces différents critères.</p> <p>S'agissant des espaces périurbains, les caractéristiques principales sont listées page 16 de ce document.</p>	<p>Les conséquences de cette classification sont clairement définies dans le DOG et se révèlent plus contraignantes s'agissant notamment des principes d'urbanisation, de densité moyenne de l'urbanisation nouvelle et de développement commercial.</p> <p>Il faut souligner que cette classification figurant dans le guide du DOG n'est qu'une simple recommandation n'ayant qu'une valeur indicative (voir page 14).</p> <p>Si, compte tenu des caractéristiques rappelées ci-contre, on peut considérer que la commune d'Orleix fait bien partie d'un espace périurbain de développement, on peut s'interroger sur la pertinence du classement de certaines communes ayant les mêmes caractéristiques, dans « l'espace de développement urbain ».</p> <p>S'agissant du développement de la zone commerciale actuelle les dispositions du DOG page 66 interdisent quasiment l'extension de cette zone jusqu'à sa prochaine révision. Le classement en zone urbaine n'est pas de nature à permettre l'extension de cette zone. Le classement en zone périurbaine est logique dans les définitions du SCoT (page 21 DOG)</p>

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Urbanisation consommation espace	Préfet Autorité Environnementale	Diagnostic Initial :Les zones urbanisables sont très importantes, mais la proportion des terrains non construits dans ces zones n'est pas précisée.	Les chiffres donnés en p 124 du diagnostic sont anciens (2004) et il est fort probable que la situation a bien évolué depuis.	Une réactualisation des données serait la bienvenue et permettrait une bonne efficacité du futur observatoire foncier
Urbanisation consommation espace	Préfet autorité environnementale	Le SCoT veut favoriser une économie d'espace, mais ses orientations, positives, sont insuffisamment affirmées	Voir Observation dans chapitre Territoire	Déjà traité dans chapitre « territoire »
Urbanisation coupures	Préfet	Les espaces de nature en ville ne sont pas référencés ou représentés	Le DOG se borne à définir un objectif de « trame verte et bleue marquant des ruptures d'aménagement à l'intérieur des espaces urbanisés » (P. 18) et à permettre le maintien de l'agriculture résiduelle et interstitielle tant que les conditions d'exploitation y sont viables	<p>Les obligations du D.O.G (P. 21) se limitent à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • préserver des espaces de respiration (quelle définition ?) • fixer et marquer les limites de l'extension urbaine (quels critères, qui les fixe, SCoT ou PLU ?) • Déterminer des coupures d'urbanisation entre les communes de l'agglomération Tarbaise (lesquelles ?) La carte jointe en page 20 aurait mérité d'être plus précise et plus directive, d'autant plus que, en contradiction avec les caractéristiques définies en page 21 elle indique aussi des coupures d'urbanisation au nord de l'agglomération Lourdaise. <p>Point d'autant plus important que cette cartographie semble mettre en coupures d'urbanisation les terrains au sud de Tarbes situés près de la clinique et qui pourraient être utilisés soit pour son extension soit pour la création d'un hôpital public en complément.</p>
Urbanisation densification	Préfet	La consommation d'espaces sera limitée par le biais de densités variables selon les secteurs. Comment le transcrire et l'appliquer dans les documents d'urbanisme communaux?	Le PADD (page 19) fixe bien des densités moyennes de logements à l'hectare de 30 à 45 en urbain dense, de 20 à 30 en péri urbain et de 15 ou plus en milieu rural, mais le D.O.G traduit ces orientations en se bornant à limiter la production annuelle de résidences principales à 440-500 en milieu urbain (11 communes), 100-120 en zone péri urbaine (17 communes) et 40-50 en espaces ruraux (12 communes). Aucune disposition ne permet de répartir cet objectif de production entre les communes membres (page 27)	<p>Le SCoT n'aborde pas le problème des résidences secondaires qui peuvent exercer une pression foncière certaine, plus particulièrement dans le sud du territoire (proximité de Lourdes, de la montagne, et des stations de sports d'hiver)</p> <p>La limitation de la constructivité dans les communes rurales ou périurbaines ne conviendra pas forcément aux besoins des populations et risque de provoquer un flux migratoire négatif vers les territoires voisins en particulier si ceux-ci ne mettent pas en place des SCoT avec des contraintes similaires ou à minimum en conformité du GII</p>

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Urbanisation densification	Préfet	Le diagnostic estime que les surfaces urbanisées et urbanisables sont surdimensionnées par rapport aux besoins et aux densités prescrites mais le DOG n'envisage pas de réduction de ces zones	<p>La comparaison surfaces urbanisables/ besoins-densités prescrites montre en effet un surdimensionnement actuel des possibilités de construire mais ne prend en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ni les effets de rétention de l'offre • Ni la pression des résidences secondaires • Ni la nécessité de préserver l'avenir car le classement en zones agricoles permet la construction de bâtiments d'exploitation ce qui pourrait ensuite créer des conflits d'usage en cas de réouverture de ces terrains à l'urbanisation. 	<p>Voir la décision du conseil d'Etat n°245711 du 10 novembre 2004, accordant une indemnité à une plaignante ayant perdu temporairement la constructibilité de son terrain.</p> <p>Sans vouloir généraliser à tous les cas de figure, il convient d'inviter à la plus grande prudence en ce qui concerne toutes les mesures visant à supprimer la constructibilité de certains terrains qui pourraient entraîner la responsabilité pécuniaire de la – ou des- autorité ayant provoqué cette inconstructibilité.</p> <p>Sur ce dernier point, il conviendra de préserver le long terme en conservant un volant suffisant de terres qui, tout en gardant leur caractère agricole actuel, seront consacrées à l'urbanisation future (zones Na).</p>
Urbanisation densification	Commune d'Ibos	Le paragraphe :« La création ou l'extension de zones urbanisées ou à urbaniser devra être systématiquement accompagnée d'une réduction au moins équivalente des zones à urbaniser des précédents documents d'urbanisme » doit être retiré.	(Page 35 du DOG)	Le foncier disponible actuellement dans les PLU et Cartes communales est sans doute excédentaire de 500 Ha pour un besoin identifié sur 19 ans de 500 Ha, soit une surface obérée double du besoin ! Une réduction du foncier disponible est une opération délicate car cela reviendra à déclasser des terrains actuellement ou potentiellement constructibles, les propriétaires pourraient alors se sentir lésés et tenter d'entamer des recours (voir décision du Conseil d'Etat du 10 novembre 2004 N° 245711). Il convient donc à minima de bloquer l'ensemble des surfaces à urbaniser du territoire au niveau où elles sont à ce jour. Toutefois si le classement de nouvelles surfaces en AU ou U était envisagé, afin de rendre ce genre d'opération difficile pour limiter de nouvelles consommations de foncier, le déclassement de surfaces équivalentes AU sera maintenu suivant la recommandation page 35 du DOG en recherchant dans des surfaces AU non ouvertes afin d'éviter les conflits.
Urbanisation densification	Conseil Général	Les chiffres donnés dans l'étude (460 ha pour les logements et 120 ha pour les zones d'activités nouvelles à l'horizon 2025) sont-ils des besoins nouveaux ?	Ces chiffres concernent la totalité des besoins, et les études concluent que ceux ci peuvent être largement satisfaits par les zones constructibles existantes.	Ces chiffres sont à rapprocher des disponibilités existantes, à savoir 1230 Ha de surfaces constructibles pour l'habitat et 730 Ha pour les zones d'activités (cf. p. 124 du diagnostic). Pour le DOG, il n'y a aucune ambiguïté : les disponibilités sont largement suffisantes pour couvrir les besoins jusqu'en 2025

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Urbanisation densification	Conseil Général	Une charte foncière est en cours d'élaboration entre l'Etat, la chambre d'agriculture et l'association des maires de France.	Il serait intéressant d'en connaître les résultats dans la mesure où ceux ci seront publiés avant la mise en application de ce SCoT	Signée en décembre 2011. voir plus bas dans rapport
Urbanisation densification	Commune de Bordères sur l'Echez	Les ratios de logement à l'hectare paraissent bien élevés (page 47 du DOG).	La commune de Bordères est classée (page 24 du DOG) comme commune urbaine sous forme d'une recommandation. Il est vrai que la densification des parcelles y est plus élevée mais le secteur urbain se voit attribuer les trois quart des logements nouveaux (page 7 du DOG)	Il sera utile que le SCoT soit plus directif en passant ce classement en orientation.
Urbanisation développement urbain	Région Midi Pyrénées	Le SCoT pourrait mettre davantage l'accent sur l'importance de privilégier le développement urbain plutôt que l'ouverture de nouvelles zones à urbaniser.	Le SCoT impose déjà que 75 % des logements soient réalisés en milieu urbain, 17,5 % en milieu péri urbain et 7,5% en milieu rural	Aller au delà conduirait à stériliser le milieu rural en y interdisant tout développement démographique
Urbanisme assainissement	Commune de Visker	Limitation des constructions à assainissement non collectif		Il faut regarder les solutions de mini assainissements collectifs que l'on peut imposer dans les programmes de lotissements.
Urbanisme densification	Commune de Visker	Comment concilier la densification des logements avec les contraintes des assainissements individuels ?		Il existe des solutions d'assainissement individuel peu consommatrices d'espace. Il faut donc sortir des solutions techniques habituelles.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Urbanisme densification	CCPL	Compte tenu de la topographie de son territoire, la CCPL demande de supprimer la limitation-interdiction de construction sur les sites à forte pente	Pour des raisons écologiques et hydrauliques, le DOG impose (p.37) la forte limitation, voire l'interdiction, des constructions sur les sites à forte pente (15 %).	<p>La préservation des terres agricoles, point fort de ce SCoT, ne doit pas être seulement quantitative mais aussi qualitative. Dans cette logique, les meilleures terres de plaine doivent être prioritairement réservées à l'exploitation agricole et les coteaux non mécanisables ouverts à l'urbanisation.</p> <p>Imposer la non constructibilité systématique des pentes irait à l'encontre du but recherché, des études devant ensuite être menées au cas par cas.</p>
Urbanisme densification	CCPL	Le nombre moyen de constructions en péri urbain est fixé à 100 – 120 par an, soit, en moyenne, 7 par commune. Demande de porter ce chiffre à 10.	<p>Le D.O.G (p. 27 et 28) fixe un objectif global pour le secteur péri urbain (100 à 120 par an).</p> <p>L'observatoire foncier établira un bilan régulier de la production de logements. En fonction des résultats, l'objectif de production par commune pourra être réajusté.</p>	<p>Sur le principe, l'objectif majeur de ce SCoT est de préserver l'espace en recentrant la population prioritairement vers le secteur urbain (75 %) et accessoirement vers les secteurs périurbain (17,5%) et rural (7,5 %) La demande de la CCPL va à l'encontre de cette logique.</p> <p>Le DOG est muet sur la répartition de ces quotas entre les communes: par population, par disponibilités foncières, par l'existence des réseaux, ou premier arrivé – premier servi ?</p> <p>Le DOG devra préciser si sa logique se décline globalement ou par commune et, dans le deuxième cas, fixer les critères de répartition entre les communes.</p> <p>Quelles règles doit on inclure dans le DOG qui s'appliqueront aux documents d'urbanisme pour atteindre ces objectifs ?</p>
Urbanisme densification	Chambre d'Agriculture	Comment endiguer les zones U et AU actuellement surdimensionnées		<p>Le besoin en logement sur le territoire et jusqu'à horizon 2025 est de 12500 logements neufs. Compte tenu d'une densification moyenne de 25 logements/Ha, le besoin en surfaces U et AU est de 500 Ha. Peut-on recenser les surfaces U et AU des PLU et des Cartes communales actuelles et comparer ?</p> <p>Dans le document de présentation, il est précisé que dans les documents de planification en 2006 les zones réservées à l'habitat représentent 1230 Ha dont 170 consommés entre 2001 et 2006 sans connaître toutefois les zones constructibles créés dans la même période .Pour les activités il y avait en 2006 730 Ha disponibles. Ceci signifie qu'il y a à minimum un excédent de 500 Ha pour l'Habitat et 500 pour les activités. Ceci a deux conséquences :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Préconiser un gel des zones constructibles actuelles • Entériner l'orientation en termes d'échange de surface lors de déclassement de zones N et A. (page 35 du DOG).

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Urbanisme densification	Commune de Séméac	Demande une exception en matière de reconversion d'équipements sportifs à la règle de réduction des zones à urbaniser en contrepartie de création ou d'extension de zones	Les surfaces à urbaniser disponibles semblent largement excédentaires par rapport à aux besoins définis dans le SCoT qui sont déjà assis sur des hypothèses de croissance plutôt optimistes. Accepter cette demande déséquilibrerait encore plus la répartition des espaces.	Appliquer ici comme pour tous les nouveaux projets de reclassement d'espaces N ou A en zone à urbaniser l'orientation qui préconise le déclassement équivalent de zones AU en recherchant pour éviter les conflits des zones AU non ouvertes (c'est-à-dire soumises à révision de PLU pour ouverture à l'urbanisation).
Urbanisme densification	Commune de Séméac	Demande que l'objectif de densification soit présenté comme une recommandation et non une orientation	Ces orientations de densification sont dans l'esprit de la loi SRU et de l'article L.110 du code de l'urbanisme	L'application de cette orientation se fait à l'échelle de la commune et non programme par programme.
Urbanisme densification	Grand Tarbes	Retirer l'orientation demandant la réduction des zones à urbaniser en fonction de la création de nouvelles zones U ou AU.	Cette disposition remet en cause les PLU ou cartes communales lors de révisions. Néanmoins, les capacités de zones U et AU sont plutôt globalement excédentaires et cette disposition permet d'éviter une surconsommation des terres afin de répondre au code de l'urbanisme et à la loi SRU	Voir réponse ci-dessous.
Urbanisme densification	Chambre d'Agriculture	Réduire les anciennes zones à Urbaniser en cas de création de nouvelles zones à urbaniser.	Cette demande est exactement l'inverse du Grand Tarbes qui demande la suppression de cette disposition qui se trouve page 35 du DOG	Le foncier disponible actuellement dans les PLU et Cartes communales est sans doute excédentaire de 500 ha pour un besoin identifié sur 19 ans de 500 ha, soit une surface obérée double du besoin ! Une réduction du foncier disponible est une opération délicate car cela reviendra à déclasser des terrains actuellement ou potentiellement constructibles, les propriétaires pourraient alors se sentir lésés et tenter d'entamer des recours (voir décision du Conseil d'Etat du 10 novembre 2004 N° 245711). Il convient donc à minima de bloquer l'ensemble des surfaces à urbaniser du territoire au niveau où elles sont à ce jour. Toutefois si le classement de nouvelles surfaces en AU ou U était envisagé, afin de rendre ce genre d'opération difficile pour limiter de nouvelles consommations de foncier, le déclassement de surfaces équivalentes AU sera maintenu suivant la recommandation page 35 du DOG en recherchant dans des surfaces AU non ouvertes afin d'éviter les conflits.
Urbanisme densification	Commune de Tarbes	Idem ci-dessus, vis-à-vis des propriétaires fonciers actuels	La commune de Tarbes dispose d'un PLU Quelles sont les zones non U ou AU à Tarbes ?	

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Urbanisme foncier	Commune de Visker	Comment une commune peut-elle gérer la densité de l'urbanisation alors que le foncier appartient généralement à des particuliers ?		En imposant un COS plafond sur les parcelles constructibles, ce qui obligera souvent à détacher des parcelles pour créer des lots constructibles de faible ampleur.
Urbanisme Monuments classés	CE	Patrimoine bâti page 111 du DOG		Il appartient au SCoT de prendre en compte les édifices classés à l'inventaire des monuments historiques et protégés par des mesures réglementaires du code du patrimoine. (page 9 de l'articulation du SCoT avec les autres documents d'urbanisme). Déclaré monument historique en 1875, la présence de la collégiale d'Ibos est sans doute un obstacle à l'utilisation de ces modes de construction. Les remarques de l'ABF répondent au souci de protection de cette collégiale en application des règles rappelées ci-dessus. Ainsi, même si le DOG, dans le cadre de ses orientations, préconise que les documents communaux « encouragent les techniques écologiques en évitant d'instituer des règlements trop stricts qui excluent de fait l'utilisation de matériaux nouveaux » ne visant pas particulièrement la commune d'Ibos, resteront un vœu pieux tant que les textes d'une portée supérieure aux documents d'urbanisme ne seront pas assouplis. Il appartient aux politiques de faire les choix qui permettront d'atteindre un équilibre acceptable.
Urbanisme voiries	Grand Tarbes	Nuancer l'orientation qui précise que les quartiers et lotissements à une seule issue sont proscrits	Orientation très contraignante qui limitera la création de petits lotissements.	Le DOG organise les plans de circulation des lotissements et quartiers afin que la circulation y soit aisée et sécuritaire en proposant des schémas de plans de voiries intéressants. Il paraît toutefois concevable d'adoucir cette disposition pour de petits lotissements en fonction de la configuration des lieux, mais de manière exceptionnelle et justifiée.
Urbanisme voiries	Commune de Tarbes	Idem ci-dessus		
Urbanisme voiries	Commune de Séméac	Laisser à la charge de l'aménageur la garantie de l'ouverture des voies à la circulation publique	Cette remarque est faite par rapport à l'orientation qui précise qu'un lotissement doit être desservi au moins par deux voies.	Remarque peu claire

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Urbanisme : Recommandation en termes d'observatoire Foncier	Chambre d'Agriculture	Outil de pilotage jugé nécessaire non pas pour l'aménagement mais pour l'équilibre des projets devant respecter l'équilibre agricole		Mission de l'observatoire foncier à définir de même que les types de projets pour lesquels cet observatoire devra être consulté.
Urbanisme : Recommandation en termes d'observatoire Foncier	Commune de Séméac	S'oppose à la transmission systématique des déclarations d'achèvement de logements pour raison de travail et de coût		Des orientations doivent être vérifiées et mesurées. Adhérer au SCoT c'est participer à la construction des indicateurs.
Urbanisme : Recommandation en termes d'observatoire Foncier	Grand Tarbes	S'inscrit tout à fait dans cette démarche	Les objectifs en matière de constructions neuves sont quantifiés en fonction de la classification des espaces. Les documents d'urbanisme devront être revus en fonction des critères du SCoT.	L'organisme de suivi n'est pas clairement désigné (Syndicat Mixte SCoT ou autre. A définir.
Urbanisme : Recommandation en termes d'observatoire Foncier	Chambre d'Agriculture	Propose que sa mission soit étendue au compteur de la consommation du foncier, au respect des densités de logement, à la préservation des espaces agricoles.		Ceci répond au moins en partie aux interrogations ci-dessus.
Urbanisme : Renouvellement Urbain	Grand Tarbes	Ne pas appliquer de façon systématique à la réhabilitation l'orientation demandant d'intégrer les principes du SCoT en matière de mixité sociale et fonctionnelle et définir une taille de référence des friches pour son application	La ville de Tarbes concentre sur le territoire le plus de logements sociaux avec un taux de 27%.	Il faut privilégier dans le SCoT la réhabilitation des logements vacants, ce qui limite par ailleurs la consommation d'espace dans les villes périurbaines et rurales et permet aussi de reconstruire la ville dans la ville.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Urbanisme : Structuration de l'Espace	Commune de Séméac	Ne pas rendre obligatoire la concertation intercommunale	Le projet de SCoT et son DOG ne peuvent pas s'entendre à l'échelle communale mais intercommunale sur le territoire	Cette demande est contraire au principe d'un SCoT
UTN	Préfet autorité environne mentale	Loi montagne: aucune liaison avec les UTN.	cf. art L 145-12 du code de l'urbanisme: lors de l'autorisation d'une UTN et si ce projet ne figure pas dans le SCoT, le préfet peut demander la modification de ce dernier	Pour les UTN déjà approuvées, la protection mise en place est forte et s'impose aux P.L.U
Urbanisation Coupures	Commune d'Ibos	Le cône de vue doit être ramené à ce qu'il était sur le SDAU de 1995. Il ne doit pas être incompatible avec le développement économique		Les pièces présentes dans le dossier ne permettent pas de faire une comparaison entre les cônes de vue tracés sur chaque document. Voir analyse ci-dessus
Urbanisation Coupures et Espaces Respiration	Grand Tarbes	Rajouter la pertinence d'un cône au niveau de la ZAC du Parc de l'Adour	Y a-t-il dans le document la définition d'un cône de vue ? Quelles sont les contraintes en termes d'urbanisation dans un cône de vue ?	La présence de cônes de vue est effectivement une notion importante pour la qualité perçue de l'urbanisation pour ce qui est de son inscription dans le territoire. Définir les contraintes urbanistiques et autres liées à un cône de vue.
Urbanisation Coupures	Région Midi Pyrénées	Il est indispensable d'éviter une conurbation entre Tarbes, Ossun et Lourdes.	Le DOG impose (p. 43) l'obligation de coupures d'urbanisations à identifier dans les PLU., précisées dans la carte en P. 44	Les espaces de respiration, cités dans la même carte, ont eux aussi leur importance, plus particulièrement au sud et à l'ouest de Tarbes , où ils représentent les derniers espaces verts dans un milieu très densifié. Les coupures d'urbanisation sont mal précisées, une cartographie précise est à mettre en place.
Urbanisation coupures	Préfet	Les coupures d'urbanisation et les espaces de respiration doivent concerner la totalité du territoire et être beaucoup plus précis. Les documents ne prennent que partiellement en compte les critères qui les définissent.	Voir « orientations générales »	Le DOG aurait gagné à être plus directif. Dans le cas contraire, il perdra son efficacité et son rôle. Une cartographie précise aurait été nécessaire.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Urbanisation coupures	Aureilhan	La vocation urbaine de tout le territoire de la vallée alluviale de l'Adour n'est pas judicieuse	Une coupure d'Urbanisation au nord de la commune entre Aureilhan et Bours puis entre Aureilhan et Orleix est souhaitable.	Il paraît effectivement souhaitable de détacher par des coupures vertes Orleix et Bours qui sont des communes de développement périurbain d'Aureilhan qui se trouve en limite de la zone Urbaine de Tarbes. La cartographie de ces coupures vertes devrait être reprise avec beaucoup plus de précision.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Assainissement	Préfet	<p>Réactualiser les informations concernant les STEP.</p> <p>Pas de détails sur les filières d'élimination des boues.</p> <p>Pas de bilan ni de diagnostic en ce qui concerne l'assainissement non collectif.</p>	<p>Informations effectivement périmées</p> <p>Le DOG conditionne la création de zones d'activité de plus d'un Ha à l'existence de réseaux d'assainissement collectif (page 79).</p> <p>Vrai</p> <p>Vrai</p>	<p>Les objectifs de qualité des rivières définis en ...1999, ont-ils été atteints ?</p> <p>Disposition trop contraignante ; les rejets ne sont pas fonction de la superficie du terrain mais du nombre de personnes employées et du type d'activité. Mesure à revoir dans le DOG en fonction des critères énoncés.</p> <p>Problème d'autant plus crucial que la plupart des labels « agriculture biologique » interdisent sur les territoires concernés l'épandage des boues des stations d'épuration. Il existe d'autres filières (par exemple compostage) qui auraient nécessité une étude en vue de la création d'éventuelles réserves foncières pour leur mise en place. Le SCoT devrait donner des orientations pour développer cette filière ou toute autre filière de valorisation.</p> <p>L'avis des SPANC aurait pu être recherché</p>
Assainissement	Conseil général	Les dispositifs d'assainissement collectif ne constituent pas la seule et unique réponse à la problématique du rejet des effluents	Le DOG (P 10, 14 et 78) conditionne les urbanisations à l'existence de réseaux d'assainissement collectifs	La commission d'enquête partage l'avis du Conseil Général. Le SCoT ne pourra conditionner la constructibilité des terrains qu'à l'existence de systèmes d'assainissement conformes.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Assainissement	Préfet autorité environne mentale	Données anciennes Quelle filière d'élimination des boues ? Assainissement non collectif. aucune donnée	A mettre à jour (données remontant à 2003) déjà traité Considéré comme marginal par le SCoT qui ne promeut que la solution « assainissement collectif »	Solution indispensable en milieu rural, compte tenu du coût, parfois prohibitif, de l'assainissement collectif) Un bilan pourrait utilement être fourni par les SPA.C

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Contournement	Préfet	Contournement Est de l'agglomération Tarbaise: aurait mérité un classement du couloir pressenti en zone N des PLU concernés	Le contournement complet de l'agglomération Tarbaise est rappelé en P. 58 du DOG avec obligation, pour les communes traversées (Orleix, Aureilhan et Séméac) d'inscrire, dans leurs documents d'urbanisme, les réservations nécessaires.	Une étude de faisabilité a été réalisée par la C.A. du Grand Tarbes, à ce jour, aucune collectivité ne s'est engagée à assumer la maîtrise d'ouvrage de ce projet. Toutes les solutions possibles sont à examiner en fonction des flux mais la préservation d'un couloir est à priori nécessaire pour préserver le futur.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Contournement	Conseil Général	Le contournement Est de Tarbes est conditionné par les résultats des enquêtes de flux et de trafics sur l'ensemble du département. Le Conseil Général se positionnera à partir de ces éléments.	Le DOG (p. 58 et 60) considère que ce contournement est un objectif à long terme; il impose que les trois communes concernées (Séméac, Aureilhan et Orleix) inscrivent, dans leurs documents d'urbanisme, un faisceau continu non constructible permettant sa réalisation.	C'est un problème très important, concernant un équipement structurant qui permettrait d'achever le contournement de l'ensemble de l'agglomération tarbaise, et paraît donc, au premier abord, nécessaire. Cet équipement pénalise foncièrement trois communes ; il est donc éminemment souhaitable que les études qui conditionnent la décision du Conseil Général soient réalisées dans les meilleurs délais afin de ne pas geler indéfiniment les terrains classés dans ces faisceaux. Les services du Conseil Général, s'estimant non saisis par ce problème n'ont pas souhaité rencontrer la commission d'enquête.
Contournement	Commune de Séméac	S'oppose expressément à l'insertion du projet de contournement Est	Il existe actuellement deux tracés pressentis pour ce contournement Est.	Le SCoT ne peut régler la question de l'intérêt général du contournement Est. Ce débat aura lieu ultérieurement. Mais il est prudent en attente de solution de préserver ces tracés sur les communes concernées quitte à libérer ensuite ces réserves suivant les projets retenus.(Cf page 58 du DOG)

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Contournement	Commune d'Aureilhan	<p>S'étonne du sens de la phrase : « en l'état actuel, un tracé précis est arrêté sans que les faisabilités technique et politiques ne soient arrêtées »</p> <p>Aucun maître d'ouvrage n'a pris de position alors que le problème du trafic élevé sur la RN 21 en particulier Poids Lourds a atteint un niveau insupportable. Les possibilités de frets ferroviaires sont très insuffisamment utilisées. Après une campagne pour l'accompagnement des isolations phonique des riverains de la RN 21 des travaux importants ont été entrepris par la municipalité dans les 2 écoles .Les élus demandent des orientations ou des solutions efficaces (suite à rocade Nord Ouest, engager sans délai barreau Nord) ou in fine le contournement Est.</p>	<p>La municipalité d'Aureilhan demande que le principe du contournement Est soit acté dans le DOG en terme d'orientation d'aménagement : un point de départ et un point d'arrivée rejoins par une flèche sans localisation précise. L'étude des flux sur la RN 21 fait état d'environ 12000 véhicules/ jour dont 1100 à 1200 poids lourds. Sur les 1200 poids lourds, le transit est estimé à 60 %. Restera donc le problème des 30% de poids lourds en desserte locale et le nombre de véhicules légers eux même en desserte locale dont on ne peut estimer le nombre.</p>	<p>La problématique d'Aureilhan concernant la traversée de la commune par plus de 10000 véhicules/jours dont au moins 1000 poids lourds est un phénomène ressenti comme insupportable par les riverains de la RN 21 et par la municipalité pour laquelle s'ajoute la dimension du risque permanent d'accident grave voire mortel sur cette traversée de ville. L'orientation du DOG qui peut effectivement porter en elle une solution d'échange de nuisances en déplaçant ces dernières et en réduisant très sensiblement à la fois le nombre de personnes concernées et le niveau de risque ne prend pas en compte la dimension temporelle du problème. Cette orientation est donc loin d'être suffisante par rapport à la résolution de la problématique. Il est souhaitable que la commission d'enquête puisse dégager des recommandations applicables à court, moyen et long terme.</p>

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Contournement	Grand Tarbes	Compte tenu de l'Urbanisation déjà réalisée, un projet en pied de coteaux est-il réalisable ?	Ce projet de contournement Est est un des axes forts du ScoT. Les communes d'Orleix et de Séméac subissent de grands désagréments en raison du trafic routier y compris poids lourds les traversant	Le contournement de Tarbes ne peut se concevoir sans cette rocade Est. Il existe deux projets de tracé de ce contournement Est. Sans privilégier l'un ou l'autre, le projet en pied de coteaux semble moins impacter l'habitat existant. Il paraît important d'inclure ces projets dans le ScoT notamment au travers du DOG afin que les documents d'urbanisme protègent les projets de tracés de toute nouvelle urbanisation dans le respect des règles de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme définissant les reculs à respecter par rapport à l'axe du tracé.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Logement	Région Midi Pyrénées	Le SCoT devrait davantage mettre l'accent sur la qualité environnementale et énergétique des nouvelles opérations de logements.	Le DOG. impose (p 33) l'utilisation de modes de construction écologiques et économes en énergie	Les nouvelles normes de construction en matière de développement durable s'imposeront sur l'ensemble du territoire national.
Logement	Région Midi Pyrénées	Le SCoT ne donne pas d'orientations concernant la réhabilitation énergétique performante des logements anciens		Problème important qui relève moins d'un document d'urbanisme que d'une réglementation nationale. En d'autres termes, ce problème relève du code de la construction et de l'habitation et non du code de l'urbanisme.
Logement	Préfet	Le document recommande, sans les imposer, des principes d'aménagement durable des nouveaux quartiers, mais ne cite aucun projet d'éco-lotissement ou d'éco-quartier	Le DOG (p. 33) fixe les critères environnementaux à appliquer aux nouvelles opérations, à savoir, intégration urbaine et paysagère, diversité des formes urbaines et utilisation des modes de construction écologiques, économes en énergie tels les éco-quartiers	Le DOG doit fixer les grandes orientations, mais il ne lui appartient pas, au niveau d'un lotissement ou d'un quartier, de rentrer dans le détail.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Logement	Commune d'Ibos.	Oui à l'utilisation des « techniques écologiques » pour la construction si elles sont compatibles avec les remarques de l'Architecte des Bâtiments de France.	Selon les orientations du DOG page 33 les nouvelles opérations de logements devront répondre à certains critères environnementaux, notamment: « -l'utilisation de modes de construction écologiques et économes en énergie (logements HQE, éco-quartiers maisons en bois, toitures végétalisées, panneaux solaires) ».	La présence de la collégiale d'Ibos, établissement classé, est sans nul doute, un obstacle à l'utilisation de ces modes de construction. Les remarques de l'Architecte des Bâtiments de France répondent au souci de protection de l'environnement de l'établissement classé en application des règles légales concernant ce cas d'espèce. Même si, dans le cadre de ses orientations, le DOG préconise que les documents communaux « encourageront les techniques écologiques en évitant d'instituer des règlements trop stricts qui excluent de fait l'utilisation de matériaux nouveaux », ces dernières resteront un vœu pieux, tant que les textes de portée supérieure aux documents rappelés ci-dessus ne seront pas assouplis. Il appartient aux politiques de faire les choix qui permettront d'atteindre un équilibre acceptable.
Logement	Préfet	Il est indispensable que le SCOT donne un éclairage sur les conséquences du vieillissement de la population (+ 7800 personnes âgées en 2025)	Le DOG se borne à rappeler (page 30) : que l'accueil des personnes âgées ou à mobilité réduite devra faire l'objet d'une réflexion spécifique à l'échelle communale ou intercommunale dans le cadre de la mixité intergénérationnelle que des équipements spécifiques aux personnes âgées devront être programmés et répartis à proximité des villes et bourgs	Il serait bon d'articuler ce besoin : avec les réhabilitations des multiples logements vacants en centre ville, avec la réhabilitation du bâtiment de l'hôpital Lourdes dont la fermeture pourrait être programmée dans le cadre de sa réunion éventuelle dans un établissement unique et nouveau.
Logement		Le traitement des besoins en logements des travailleurs saisonniers est confié au milieu associatif	Le DOG (page 30) prévoit une offre en logements destinés aux saisonniers, dont les besoins seront définis en liaison avec le milieu associatif.	Le DOG ne précise ni la maîtrise d'œuvre, ni la gestion, ni l'organisme chargé d'assumer le surcoût financier lié à une fréquentation saisonnière
Logement		Le SCoT devrait définir des éléments de cadrage pour coordonner les P.L.H en cours ou inciter à la mise en place d'un PLH sur l'ensemble du territoire du SCoT.	Le DOG (P. 30) impose des seuils : maintien du taux de 20 % pour les communes qui l'ont déjà atteint Au moins 15 % pour les autres communes plus particulièrement pour celles de la couronne tarbaise.	Ce seuil devrait ne pas être applicable aux communes rurales compte tenu du nombre très faible de nouveaux logements autorisés par commune. La recherche de solutions intercommunales paraît souhaitable.
Logement	Préfet	La résorption des logements vacants est insuffisante.	Le DOG prévoit (p.8) une réduction des logements vacants, pour l'ensemble du territoire, de 25 par an, ce qui paraît dérisoire par rapport à un parc total de logements vacants estimé à 5 000.	L'économie d'espaces passe par la reconquête de la ville, elle-même fortement liée à la rénovation et à la remise sur le marché des logements vacants. Comment la collectivité peut-elle influencer la réhabilitation des logements anciens ? , peut être en profitant du flux migratoire inverse des personnes vieillissantes.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Logement	Préfet	Le renouvellement urbain des friches urbaines et péri urbaines n'est pas suffisamment programmé	<p>Le DOG (p. 46) impose :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans les documents d'urbanisme le recensement des parcelles, ilots, et sites concernés et la redéfinition de leur vocation afin de faciliter leur intégration. • la compacité et la continuité. 	Ces nouvelles normes conduiront à une certaine raréfaction des terrains constructibles, ce qui devrait induire une utilisation rapide des friches urbaines.
Logement	Commune de Tarbes	La ville de Tarbes concentrant une grande part des logements sociaux, demande que le DOG donne des orientations en matière de déconcentration.		A rechercher en termes de coopération inter communale.
Logement	Commune de Tarbes	Les disponibilités foncières étant faibles sur Tarbes, demande la suppression de l'orientation visant, pour atteindre un objectif de diversité, que les nouveaux logements soient réalisés sous forme d'opérations d'ensemble (page 29 du DOG)	Y a-t-il un état des disponibilités foncières ou des opérations de rénovations de quartier ?	Cette remarque est compréhensible en milieu urbain, il convient sans doute de fixer un seuil pour l'application de l'orientation du DOG.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Hôpital	Commune de Tarbes	Signale qu'il existe du foncier sur la ville de Tarbes à proximité des équipements existants (l'hôpital actuel ?) pour une nouvelle structure et demande que le projet de SCoT prenne Tarbes comme lieu possible d'implantation	Quel est le foncier disponible ? Mais il y a un deuxième point important, les accès. Qu'en est-il ?	Cette demande est trop floue, la ville de Tarbes doit apporter des précisions en matière de foncier et d'accès.
Hôpital	Grand Tarbes	Le SCoT prend en compte 2 sites : Lanne et Louey Projet non arrêté, d'autres hypothèses sont possibles	Le journal Tarbes-Info.com en date du 12 sept 2011 relaie une interview du Maire de Tarbes dans laquelle il indique que le choix d'implantation pour le projet de nouvel hôpital est le terrain de l'aérodrome de Laloubère.	Cette implantation remet en cause l'existence d'une coulée verte au sud de l'agglomération Tarbaise et demande à minima que les études environnementales soient reprises. Par ailleurs le DOG indique clairement les souhaits d'accès routier de ce nouvel hôpital à partir de la RN21, ce qui est compréhensible dans la communauté Tarbes-Lourdes de cet hôpital. Les études d'accès doivent donc être faites pour ce nouveau projet et leur résultat conditionnera sans doute la viabilité d'un tel projet. Les accès actuels, boulevard périphérique et route de Bagnères étant fréquemment saturés, il est possible que la recherche de nouveaux accès vienne fortement impacter l'intégrité du golf de Tarbes. Cet équipement de loisir, le seul dans le territoire, contribue à son attractivité pour favoriser un flux positif de population et satisfaire ainsi une des hypothèses de base. De plus, au niveau environnemental, ce projet est contraire à la notion de coulée verte en supprimant la continuité. (page 20 du DOG et page 44). Le choix de ce lieu est donc en totale contradiction avec les orientations du DOG. Ce dernier précise en effet, dans ses orientations en matière d'urbanisme (page 43 du DOG), que les secteurs d'extension préserveront les espaces de respiration existants au sein du tissu urbain ou à leur entrée.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Développement économique et commercial ZA	CCPL	Les zones d'activité du Monge et de Saux ne figurent pas sur les cartes	cf. p.68 du D.O.G où ces zones semblent avoir été oubliées	Ces zones sont existantes et disposent d'un foncier disponible suffisamment important pour permettre leur développement. Oubli à réparer. Une cartographie plus précise et plus détaillée serait la solution.
Développement économique et commercial ZA	Région Midi Pyrénées	Le S.Co.T pourrait insister sur l'importance de privilégier la requalification, la densification et l'extension des zones existantes par rapport à la création de nouvelles zones.	Le DOG rappelle (p.63): « L'ensemble des projets en cours et les disponibilités sur les zones existantes devrait suffire à couvrir les besoins à l'horizon du S.Co.T.; la création ou l'extension des zones économiques existantes sera soumise à une étude d'opportunité portant sur l'ensemble du territoire.	Le S.Co.T privilégie bien les zones existantes tout en se gardant une marge de manœuvre pour l'avenir
Développement économique et commercial ZA	Préfet	La coordination de l'action économique sur le territoire est évoquée, mais le cadre et les objectifs ne sont pas précisés. Aucun élément d'évaluation permettant d'apprécier l'opportunité de création de nouvelles zones d'activité ni aucun cahier des charges commun. aucune identification des surfaces disponibles	Le PADD considère que l'offre de zones d'activités devra être globale, complète, cohérente et ne pas présenter de concurrence interne au territoire. Le DOG (p.63) estime que l'ensemble des disponibilités et des projets en cours devrait suffire à couvrir les besoins à l'horizon du SCoT) et prévoit la création de petites zones artisanales en milieux rural et péri urbain dans la mesure où elles seront intégrées dans le tissu urbain et répondront aux besoins locaux.	Les surfaces disponibles sont précisées dans le diagnostic (p.124) et estimées à 730 Ha pour les activités économiques. Elles semblent suffisantes pour couvrir les besoins jusqu'à la prochaine révision du SCoT (6 ans).

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Développement économique et commercial ZA	CCI	Alors que l'objectif de croissance démographique de 10000 habitants à l'horizon 2025 est basé essentiellement sur la création nette de 4700 emplois le volet lié au développement économique et commercial désigné comme élément fondamental de la croissance future du territoire, reste en grande partie à compléter.	Le PADD définit la politique relative au développement économique durable et soutenu en cohérence avec l'objectif de croissance fixé par le SCoT. Il en énumère les différents axes (pages 22 à 26 du PADD). Le DOG définit les orientations en matière de développement économique et commercial ainsi que dans le domaine des équipements (santé, école, culture, sport et commerces).	Le document d'Orientation Générale définit les prescriptions réglementaires permettant la mise en œuvre du PADD. L'objectif de ce document est de donner un contenu précis aux orientations déclinées par le PADD en fixant le cadre d'intervention du SCoT sur les documents d'urbanisme. Aussi, sauf à considérer que le DOG présenté à l'enquête n'est pas précis et complet sur le fond, il semble être complet sur la forme. Pour le pôle de développement aéronautique, désigné comme la zone phare du SCoT, la Chambre Consulaire souligne qu'elle peut accueillir d'autres domaines d'activités dont l'émergence « serait la résultante d'une action d'envergure de marketing territorial à entreprendre par les collectivités ». Cette action pourrait être menée par la CCI. Ce développement économique doit plutôt se faire sur l'ensemble du territoire du SCoT-TOL en recherchant un rééquilibrage des zones d'activités, mais le pôle aéroport doit garder sa spécificité actuelle pour un développement cohérent et pérenne. Les orientations du DOG devraient reprendre cette spécificité pour le pôle aéronautique en privilégiant son extension à des activités aéronautiques et connexes.
Développement économique et commercial ZA	Grand Tarbes	Conteste l'orientation sur les projets de zones d'activités visant à limiter aux projets et disponibilités existants ces zones	Le DOG ne bloque pas de nouveaux projets sous réserve que ceux-ci soient examinés en termes d'intérêt au niveau du territoire.	Cette disposition du DOG semble cohérente dans un projet de SCoT. Par contre il faut introduire dans les orientations générales page 63 en termes d'orientation la phrase « la création ou l'extension de zones d'activités économiques sera soumise à partir d'un certain seuil à définir dans le DOG soumise à une étude d'opportunité portant sur l'ensemble du territoire.
Développement économique et commercial ZA	Commune de Tarbes	Idem ci-dessus		
Développement économique et commercial ZA	Grand Tarbes	Retirer orientation interdisant toute nouvelle zone d'activité économique sur le territoire au-delà des projets en cours	Certains avis des PPAC s'inquiètent déjà des conséquences des projets en cours sur les zones existantes par phénomène de concurrence	Le déblocage de cette orientation reste possible par concertation suite à étude, cette souplesse semble suffisante
Développement économique et commercial ZA	Chambre d'Agriculture	Trop d'ouverture pour la création de ZA ce qui peut consommer un foncier inutile	Le DOG rappelle d'éviter une offre surabondante	Comment gérer et harmoniser l'offre des ZA ? Voir ci-dessus pour la création des ZA

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Développement économique et commercial ZA	Chambre d'Agriculture	La consommation du foncier est à redouter par un très faible encadrement des équipements. Des contraintes d'existences entre zones devraient être mises.	Même soucis que ci-dessus, non encadrement des zones d'activités	L'encadrement de la création des ZA est déjà fait dans le DOG dans les orientations des pages 63 et suivantes.
Développement économique et commercial ZA	Chambre d'Agriculture	Pôle d'intérêt territorial et compensation 180 ha ????		
Développement économique et commercial ZA	Chambre d'Agriculture	Sur le document graphique, les noms des ZAE et ZA seraient bienvenus		La aussi une cartographie précise des zones seraient intéressante.
Développement économique et commercial ZA	Commune d'Ibos	Comme pour l'aéroport, nécessité de rajouter un paragraphe indiquant le rôle structurant de la zone commerciale d'Ibos tant sur le plan commercial que sur le plan culturel. Accès difficile par la RD 817. Le schéma de modification de cet accès figurant dans le futur PLU, en accord avec le Conseil Général, devrait être intégré au SCoT	Effectivement, le DOG fait état (page 65) des orientations applicables sur le pôle de développement aéronautique.	<p>La zone aéroportuaire est sensiblement différente de la zone commerciale Méridien sur plusieurs points et notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'espace foncier neutralisé pour les infrastructures de l'aéroport est très important comparé aux surfaces des structures bâties nécessaires à son fonctionnement ; mais il est en accord par rapport au pôle de développement industriel soutenu par le pôle de compétitivité Aéronautique Espace et Systèmes embarqués. • les activités qui s'y sont développées sont portées par des entreprises industrielles, technologiques, tertiaires ou logistiques , • cette zone fait l'objet d'un traitement particulier car elle se situe sur l'axe structurant Nord-Sud qui sous-tend le projet de SCoT. <p>La proposition concernant le rôle structurant de la zone commerciale d'Ibos dans le DOG est contraire aux objectifs de rééquilibrage des pôles commerciaux Est-Ouest. Il faut noter cependant que le « Pôle commercial » d'Ibos est matérialisé sur la cartographie relative aux grands espaces d'activités (page 68 du DOG)</p> <p>Par ailleurs il paraît souhaitable de mieux définir sur le SCoT le contour du pôle commercial d'Ibos afin de matérialiser ses possibilités d'extension et ses accès.</p>

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Développement économique et commercial Zones commerciales	Préfet	Les zones commerciales existantes ou programmées sont mal identifiées. Le rééquilibrage à l'est des grandes surfaces Tarbaises n'est pas quantifié; la situation du territoire par rapport aux pôles Palois et Toulousain n'est pas définie.	Les grands pôles commerciaux sont connus et ont déjà obtenu l'agrément de la commission départementale d'aménagement commercial. Le rééquilibrage à l'Est est quantifié avec 2 pôles, l'un, existant, à Orleix (17000 m ² de surface de vente) et l'autre sur Séméac-Soues avec 35000 m ² autorisés.	Absence regrettable de D.A.C. mais légal. Le rééquilibrage des zones commerciales à l'est de l'agglomération Tarbaise est lié non seulement à la création ou au maintien de surfaces de vente, mais aussi à la mise en place de dessertes routières suffisantes, qui passera probablement par la création du contournement Est de cette agglomération par une voie express. Compte tenu de sa proximité, le pôle Séméac Soues peut contribuer à l'attractivité du territoire et au réinvestissement de la ville par une partie de la population, sa position près de la ville est propice aux déplacements doux. Une recommandation dans ce sens sera explicitée.
Développement économique et commercial Zones commerciales	Commune d'Orleix	Le pôle d'Orleix doit être clairement identifié et défini dans tous les documents du SCoT comme une Zone d'Activité Structurante de son territoire. Il est demandé que soit modifié le texte relatif aux orientations complémentaires pour les espaces de développement urbain (page 66 du DOG).	L'étude démographique basée sur un « scénario volontariste », 123000 habitants en 2025, constitue le fondement du SCoT. Le développement commercial qui doit accompagner la croissance de l'habitat étroitement liée à la croissance prévue de la population doit, selon le DOG, résorber le déficit de l'offre dans la partie Est de l'agglomération Tarbaise. Il sera limité à un simple rééquilibrage de l'offre au sein de l'agglomération.	La commune d'Orleix ne faisant pas partie de l'agglomération Tarbaise, son centre commercial n'est pas pris en compte dans le calcul du déficit de l'offre commerciale dans la partie Est de l'agglomération. Ce constat semble en contradiction avec les préconisations du PADD. Ce dernier préconise que « l'implantation de grandes surfaces commerciales devra être examinée avec prudence, de manière à ne pas bousculer des équilibres économiques parfois fragiles... » La construction d'un centre commercial de 35000 m ² , sur les communes de Séméac et Soues, représentant seulement 50 % de l'assise foncière disponible pouvant être portée à 70000 m ² aura certainement une incidence sur le chiffre d'affaire du centre commercial d'Orleix. Il faut souligner que le SDAU actuellement applicable, dont les dispositions sont rappelées page 21 du diagnostic, « demande de contenir le développement commercial sur l'Agglomération Tarbaise : prioriser le développement du centre ville et de Méridien ; renforcement du pôle d'Orleix, gestion des alignements commerciaux... ». La commission regrette qu'aucun document d'analyse commerciale n'ait été réalisé pour ce projet de SCoT, toutefois il n'y a pas d'obligation. Son absence ne permet pas à la commission de formuler un avis. Le DOG prévoit des zones d'activités économiques et commerciales, il ne faut sans doute pas focaliser sur la seule activité commerciale.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Développement économique et commercial Zones commerciales	Commune d'Orleix	La commune envisage de créer une réserve foncière de 17 Ha de part et d'autre du centre commercial. Elle demande que cette réserve foncière soit actée dans le SCoT dans les principes et les cartes.	Cette demande se fonde sur les dispositions des orientations applicables sur l'ensemble du territoire en matière de gestion du foncier agricole (page 71 du DOG). Elle est destinée à permettre le renforcement du pôle commercial.	Le PADD souligne que le problème foncier constitue une des problématiques majeures du territoire du SCoT TOL. La définition et la mise en œuvre d'une stratégie foncière sur l'ensemble du territoire et déclinée par commune, est fortement recommandée par le SCoT. La demande de la commune s'inscrit parfaitement dans les orientations du PADD et du DOG (page 22). Le PLU pourra donc prévoir cette réserve foncière.
Développement économique et commercial Zones commerciales	CCI	Suite au vote de la loi OLLIER par le Sénat le 31 mars 2011, nécessité d'entamer une réflexion sur le volet commerce du SCoT Mise en place d'un observatoire de l'équipement commercial	L'obligation projetée d'adjoindre un Document d'Aménagement Commercial (DAC) ne concerne pas ce SCoT qui a été arrêté le 5 janvier 2011.	Même si ce document n'est pas obligatoire dans le cas d'espèce, une réflexion à caractère informel aurait pu être conduite afin d'éviter certains problèmes futurs notamment ceux liés à la sémantique évoqués ci dessous. Il faut souligner toutefois que selon le PADD, le Syndicat Mixte du SCoT devra s'engager « dans la réalisation d'un document d'aménagement commercial dès que les nouveaux textes réglementant l'aménagement et l'urbanisme commercial seront arrêtés » (page 24 du PADD). La question se posera alors de savoir si ce document pourra être intégré au SCoT sans enquête publique. Il est certainement difficile aux élus, préoccupés par la défense des intérêts de leur commune, d'avoir une vision globale de l'appareil commercial présenté dans le SCoT. La proposition de la CCI pour la mise en place d'un observatoire de l'équipement commercial n'est pas dénuée d'intérêt. La commission s'est déjà interrogée sur l'absence d'un document d'analyse commercial privant le projet d'une dimension importante, la création de cet observatoire permettrait de compenser en partie cette absence et serait très utile pour la révision obligatoire du SCoT dans les 6 ans en conformité avec le GII.
Développement économique et commercial Zones commerciales	Commune d'Ibos	Classement en zone urbaine pour le quartier du Pouey, la ZAC du parc des Pyrénées et de la zone Méridien. Classement péri-urbain pour le reste du territoire.	Ce type de classement est prévu dans le DOG (page 24) sous forme de recommandation.	Le corolaire de cette possibilité réside dans le fait que les deux secteurs de la commune devront suivre les orientations relatives au grand type d'espace les concernant. Ce classement interdirait donc la création de toute nouvelle Zone d'Activités Economiques dans le quartier du Pouey, la ZAC du parc des Pyrénées et de la zone Méridien.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Développement économique et commercial Zones commerciales	Commune d'Ibos	Prévoir une réserve foncière de 11 Ha pour le Méridien	Cette disposition se fonde sur les dispositions applicables sur l'ensemble du territoire en matière de gestion du foncier agricole (page 71 du DOG). Elle est destinée à renforcer le pôle commercial.	Mêmes observations que pour la commune d'Orleix ci-dessus. Il faudrait traiter ce point en regard du PLU d'Ibos, de la zone d'exclusion des 500 m et de la préservation des cônes de vues.
Développement économique et commercial Zones commerciales	Commune d'Ibos	La phrase « Possibilité de Zone d'Activités Economiques grandes ou moyennes » ne doit pas conduire à interdire toute possibilité d'extension de la Zone du Méridien.	Cette disposition, est une des caractéristiques relatives au développement économique des espaces périurbains de développement mais ne s'applique pas à une zone commerciale.	Cette disposition page 63 du DOG n'interdit pas les projets de développement des zones commerciales moyennes ou grandes, elle les soumet simplement à une étude d'opportunité à conduire sur l'ensemble du territoire. Une analyse commerciale dans le DOG aurait pu clarifier ces aspects, ce sera le rôle du DAC dans la révision du SCoT sous 6 ans. Toutefois l'article qui s'applique pour la zone Méridien se trouve en page 22 du DOG, qui dit « possibilités limitées de nouvelles zones commerciales ».
Développement économique et commercial Zones commerciales	Commune d'Ibos	La phrase : -« Aucune extension ou nouvelle implantation commerciale ne sera réalisée de part et d'autre de la RD 817 ...sur une profondeur d'au moins 500 mètres afin d'une part d'assurer les continuités paysagères et agricoles et d'autre part de préserver le cône de vue sur la plaine d'Ibos et les Pyrénées » est à supprimer	Selon la municipalité d'Ibos, ces deux orientations (page 66 du DOG) semblent devoir entraîner « un gel total et définitif de tout projet sur la commune »	Ce sujet est redondant et a déjà été traité plus haut

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Développement économique et commercial Zones commerciales	Commune d'Ibos	La phrase : -« ainsi le cône de vue sur les Pyrénées à partir de la RD 817 sera préservé, les constructions en hauteur seront interdites » ne doit pas avoir pour vocation de détruire tous projets, le cône de vue doit reprendre sa taille existant dans le SD (page 84 du DOG).	(Page 84 du DOG)	Même commentaire que ci-dessus
Développement économique et commercial Zones commerciales	Commune d'Ibos	L'accroissement des surfaces commerciales à l'Est ne doit pas avoir pour effet de créer un déséquilibre en faveur de l'Est de l'agglomération sous peine de voir apparaître des friches.	Les orientations du DOG concernent seulement un accroissement des surfaces commerciales dans la partie Est de l'agglomération pour résorber un déficit de l'offre. La règle étant : « ainsi, aucune nouvelle grande zone commerciale n'est envisagée au-delà des zones réalisées ou programmées ».	La construction du centre commercial de Séméac, déjà programmée, est incluse dans ce rééquilibrage. En attendant le futur Document d'Aménagement Commercial (DAC), faut-il, comme le suggère la Chambre de Commerce, « mettre en place un observatoire de l'équipement commercial » ? Oui avec comme objectif de déboucher sur un projet de DAC qui sera intégré dans la révision du SCoT.
Développement économique et commercial Zones commerciales	Commune de Bordères sur l'Echez	La zone commerciale route de Bordeaux avant le rond point de la villa « Corina » doit être clairement identifiée, page 68 : l'ECOPARC apparaît sur le plan mais la zone commerciale « Carrefour » située sur le Chemin de la Grize est absente.	Le DOG en page 66 précise : « aucune nouvelle grande zone commerciale n'est envisagée au delà des zones réalisées ou programmées ».	Le DAC définira les perspectives commerciales sur le territoire donc dans cette zone.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Développement économique et commercial Zones commerciales	Grand Tarbes	Retirer l'orientation interdisant toute extension de part de d'autre de la RN 817 sur une profondeur de 500m	Cette orientation vise d'après le DOG à assurer les continuités agricoles et à préserver les cônes de vue.	La notion de recul de 500 m pour préserver les continuités agricoles est surprenante, les cônes de vue ne sont pas définis. Il faudrait définir un contour d'extension de zone commerciale possible infranchissable sur la durée du SCoT
Développement économique et commercial Zones commerciales	Commune de Tarbes	S'oppose aux blocages de toute nature concernant l'implantation commerciale le long de la RD817		Idem ci-dessus

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Entrée de Ville	Communa- uté de communes Vic- Montaner	Alors que tout le monde s'accorde sur l'importance de l'esthétique de l'entrée des villes, le SCoT ne le souligne pas suffisamment. Cet aspect, compte tenu de son importance, notamment sur le plan touristique, doit être renforcé et appuyé	Le SDAU., actuellement applicable, suggère la mise en place de règlements sur la prolifération des panneaux publicitaires (page 20 du diagnostic) Dans le document de présentation, (page24 de l'état initial de l'environnement), l'aspect esthétique des abords des entrées des villes considéré comme participant fortement à leur image, constitués principalement de panneaux publicitaires, de zones commerciales sans unité ni qualité architecturale... est également souligné.	Le Document d'Orientations Générales (DOG), a identifié sur son territoire cinq entrées de villes concernées par ce problème et fixe des orientations susceptibles d'y remédier. Il résulte de ces orientations que les règles permettant la mise en valeur de l'entrée des villes (qualité architecturale, urbanistique, gestion des enseignes commerciales et panneaux publicitaires ...).seront traitées dans le cadre de leurs documents d'urbanisme. La ville de Tarbes a déjà aménagé la rue Alsace Lorraine, un des liens avec le nord du département. Le DOG ne fixe pas de règles précises, ses orientations devraient être reprises pour encadrer les PLU par des règles plus contraignantes.
Entrées de ville	Région Midi Pyrénées	Le syndicat mixte pourrait coordonner un travail commun sur les entrées de ville		A étudier par le syndicat
Entrées de Ville	Grand Tarbes	Modifier qu'aucun aménagement ne pourra réduire le cône de vue sur la plaine d'Ibos et les Pyrénées depuis la RD 817	Même remarque que pour la ZAC du Val d'Adour, il faudrait définir précisément les contraintes liées à un cône de vue	La création de la ZAC du Val d'Adour va créer une concurrence forte avec les pôles commerciaux préexistants à Ibos, Laloubère, Orleix. Plutôt que de tenter d'endiguer par des artifices de cônes de vue le développement de la zone d'Ibos, ne faudrait-il pas mieux en définir un contour, ce qui permettrait de répondre aussi à la préservation de la plaine agricole importante pour cette activité.
Entrées de villes	Commune d'Ibos	La phrase : « Aucun aménagement ne pourra réduire le cône de vue sur la plaine d'Ibos et les Pyrénées depuis la RD 817 » est à supprimer car elle revient à mettre en cause l'existence même du pôle commercial du Méridien actuellement en cours de restructuration.	L'imprécision graphique (page 44 du DOG) est certainement à l'origine de cette remarque.	Voir analyse ci-dessus

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Déplacements transport en Commun	Commune de Tarbes	Indiquer un seuil de fréquentation prévisible pour l'orientation soumettant à une desserte toute opération de plus de 50 logements		Effectivement, un seuil semble cohérent, à définir avec les réseaux de transport.
Déplacements Transports en commun	Grand Tarbes	Demande la modification de l'orientation qui précise que la desserte en transports publics sera accrue sur l'ensemble du territoire en pondérant par « les collectivités locales feront le maximum sous réserve de leurs capacité financières ».	Le SCoT doit organiser de façon cohérente le développement du territoire, et notamment faire que l'urbanisation se développe dans le respect des stratégies de PADD. L'axe N° 1 demande d'organiser de manière pérenne les déplacements en développant les moyens en commun et les déplacements doux.	La desserte en transports publics peut prendre diverses formes et diverses intensités, du transport à la demande à des navettes régulières et nombreuses. Il serait par contre dommageable pour le SCoT que l'on annule par le terme « feront le Maximum », qui n'engage à rien, le caractère obligatoire d'une observation en cohérence avec la stratégie.
Déplacements Ferroviaires	Grand Tarbes	La création des pôles d'échanges multimodaux fer-route doit être une simple recommandation	Le grand Tarbes justifie sa demande par le coût très élevé de l'opération d'aménagement d'un espace d'échange autour de la gare de Tarbes. Toutefois le DOG ne précise pas l'ampleur de l'aménagement de l'espace, on ne sait donc pas à quoi se réfèrent les coûts estimés.	Il semble nécessaire de maintenir cette orientation en précisant qu'une étude préalable de dimensionnement du projet par rapport aux attentes devra être menée et que le projet sera un compromis entre dimensionnement souhaitable et coûts. Mais l'orientation demeure et engage à un aménagement minimum.
Déplacements Aériens	Préfet	Transport aérien : Aucune estimation de l'impact du développement touristique et industriel de l'aéroport.		Ce point aurait mérité d'être abordé. Le pôle de l'aéroport est particulièrement visé comme pôle de développement dans le SCoT.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Déplacements covoiturage	Préfet	Covoiturage : Le principe est cité, mais il n'y a ni objectifs quantifiés ni évaluation des besoins générés	Orientations définies par le DOG (p. 58) : des parcs de stationnements seront adaptés à cette pratique sur les points de rendez vous (échangeurs autoroutiers, gares, parcs de supermarchés ...)	Le DOG pourrait imposer des règles plus contraignantes telles que la création d'un pourcentage de places supplémentaires, réservées au co-voiturage, pour tout projet de parking dépassant un seuil à définir.
Déplacements covoiturage	Commune de Bordères sur l'Echez	L'incitation au covoiturage qui va à l'encontre des intérêts de l'ASF est judicieuse mais le SCoT peut-il avoir une influence sur leur politique (page 58 du DOG).		L'incitation au covoiturage est de la compétence des collectivités locales en coopération éventuelle avec les sociétés d'autoroute. Le DOG devrait prévoir une analyse des besoins, de la propriété du foncier et la constitution de réserves foncières.
Déplacements doux	Préfet autorité environne mentale	La limitation des transports et leur orientation vers des modes doux est une bonne chose, mais la volonté de créer un pôle structurant autour de l'aéroport va à l'encontre de ce choix		Il faut desservir cette zone aéroportuaire par le fil vert dans un premier temps, plus tard voir le ferroviaire.
Déplacements doux	Préfet	Aucune référence à l'ensemble des démarches initiées concernant les vélos routes et les voies vertes	Le PADD développe, en p.13, une stratégie de déplacements doux par la réalisation d'aménagements favorables aux piétons et aux deux roues, stratégie reprise par le D.O.G en p. 62, qui impose de rechercher la création d'un réseau cyclable cohérent et aussi continu que possible. En zones urbaines, et périurbaines, l'installation de bandes cyclables et piétonnières sera incluse dans les nouvelles voiries et dans la restructuration des voies existantes.	Les pistes piétonnières semblent quelque peu oubliées en milieu rural. Il serait opportun de provoquer, autant que faire se peut, leur jumelage avec les pistes cyclables. Une recommandation sera donnée dans ce sens.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Déplacements doux	Commune de Séméac	Propose pour des raisons techniques d'aménagement que la création de bandes réservées aux cyclistes et piétons soit limitée aux seules voiries le permettant et que ceci soit plutôt conçu en site propre.(p 62 DOG)	L'aménagement de circulation douce ne peut porter ses fruits que si ces voies forment un réseau continu. Lorsque on restructure des voiries existantes il y a toujours la possibilité de revoir les plans de circulation pour aménager les voiries si nécessaire en sens unique.	Les orientations du DOG ne peuvent pas être remises en cause.
Déplacements ferroviaires	Région Midi Pyrénées	La région accompagnera le territoire dans le développement de projets ferroviaires compatibles avec les ambitions régionales et locales. Le ScoT pourrait insister sur la densité de population le long des axes de transport et aux abords des gares	Cette ligne ferroviaire supporte déjà deux grandes dessertes nationales: Tarbes – Paris et Hendaye –Toulouse-Vintimille. A elles deux, elles dépassent les 20 allers retours par jour	Avant de décider de favoriser l'urbanisation à proximité des gares, il conviendrait de s'assurer que cette ligne pourra supporter un trafic local important. L'axe ferroviaire semble un projet délicat pour répondre massivement au trafic local.
Déplacements ferroviaires	Préfet	Transport ferroviaire : Les objectifs souhaités et les résultats attendus ne sont pas précisés. Les aires de stationnement, qui présupposent la création de réserves foncières, ne sont pas définies.	Orientations du DOG (p. 62) : les espaces autour des gares de Tarbes , Ossun et Lourdes seront aménagés afin d'accroître l'accès et l'usage du train. Il s'agira notamment de créer des pôles d'échanges multi modaux. Des réserves foncières à cette fin seront précisées dans les documents d'urbanisme.	Il appartiendra à chaque commune de définir, en fonction des contextes locaux, les modalités d'application des orientations du DOG. Il faut rappeler que la voie Tarbes Lourdes supporte déjà deux grandes lignes à forte fréquentation : Tarbes Paris et Hendaye-Vintimille. Les possibilités d'extension des liaisons ferroviaires locales seront donc limitées. Insérer des navettes régionales dans le trafic des grandes lignes méritera une étude préalable..

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Déplacements routiers	Préfet	Les enjeux de sécurité routière ne sont pas traités	<p>Le DOG impose de prévoir et d'intégrer (p.57 et 59) les différents modes de déplacements (piétons, vélos, voitures, engins agricoles) afin de séparer les flux et d'accroître la sécurité.</p> <p>Il préconise la mise en 2X2 voies de la traversée de Lourdes sous la forme d'un boulevard urbain avec terre plein central.</p>	Le SCoT n'a pas compétence à aller au-delà en matière de sécurité routière.
Déplacements transport en commun	Grand Tarbes	Le principe d'une desserte à partir d'un programme de 50 logements doit rester une simple recommandation (p 61 DOG)	Le SCoT met l'accent sur les déplacements visant à limiter les véhicules individuels qui représentent 70% des moyens de transport.	En milieu urbain les réseaux de transport en commun sont essentiels, de plus un arrêt peut être situé jusqu'à 400 m . Pas de modification du DOG.
Déplacements : Transport en Commun	Grand Tarbes	Il faudrait préciser le sens de « la création d'un nouveau quartier ou de toute opération significative devra être accompagné de desserte en transport public ».	La mise en place des transports publics est une stratégie du SCoT, ce qui signifie que tout projet de développement doit intégrer cette dimension.	On peut penser que si la desserte n'est pas forcément assurée au début d'un programme d'aménagement, elle doit être prévue dès l'origine et mise en place suivant des conditions définies dès le projet.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Agriculture bâtiments	Chambre d'Agriculture	Identifier tous les bâtiments d'élevage pour éviter les conflits (p 70 DOG)		Identifier tous les bâtiments agricoles à usage d'étable ou de silo pour en dresser sur le territoire une cartographie exhaustive. En périphérie des agglomérations prévoir le classement des terres en AUo (constructible sous révision de PLU) afin d'éviter les conflits d'usage ultérieurs dont la profondeur sera déterminé par les besoins futurs de développements.
Agriculture Commercialisation	Région Midi Pyrénées	La région recommande de favoriser les circuits courts de commercialisation	Ne concerne pas les règles d'urbanisme	Tout au plus pourrait on envisager de favoriser les marchés locaux.
Agriculture diagnostic	Chambre d'Agriculture	Souligne que malgré la concertation prévue p 70 du DOG, il manque un diagnostic agricole. Demande que ce diagnostic soit un élément incontournable des études pour des projets d'aménagement ou des documents d'urbanisme.	Le SCoT établit clairement le principe d'une consommation excessive dans les PLU et les cartes communale. Il prévoit de figer les surfaces constructibles lorsque les PLU et cartes communales seront révisés pour mise en conformité au SCoT.	Préconiser à minimum le gel des surfaces U et AU telles que dans les documents d'urbanisme à la date du SCoT

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Agriculture surfaces	Chambre d'Agriculture	Propose de mettre en œuvre une stratégie foncière basée sur : <ul style="list-style-type: none"> • Ne consommer que le strict nécessaire. • Dessiner un zonage agricole et s'engager dans la durée à le conserver • Ne pas avoir à justifier l'importance pour l'agriculture de surfaces qui ont une connotation agricole de base 		Le gel des surfaces U et AU devrait répondre à l'inquiétude de limiter la consommation de terres agricoles. La concertation est par ailleurs prévue lors des PLU.
Agriculture surfaces	Commune de Séméac	La notion d'espace agricole n'est pas définie, est-ce un espace cultivé, une zone A et/ou N. ? Manque les critères pour définir le caractère viable d'un espace agricole		La notion d'espace agricole correspond à un classement A dans les PLU. Lors de la mise en place des PLU demander une étude de la chambre d'agriculture qui éclairera au cas par cas.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Agriculture zones d'exploitation	Commune d'Ibos	Suppression de la phrase : -« accueillir des espaces de développement sans grignotage des espaces agricoles ».	Cette disposition fait partie des enjeux et objectifs du DOG.	Si on ne grignote pas les espaces agricoles, l'accueil des espaces de développement ne pourra se faire que sur des friches industrielles ou commerciales ce qui limiterait les projets d'extension dans les zones périurbaines. La première demande est elle abandonnée ? Idem remarque ci-dessus
Agriculture zones d'exploitation	Chambre d'Agriculture	La consultation de la profession agricole pour l'urbanisation des terres prévue pour les espaces urbains (P 37 et 38 du DOG) doit être étendue à tous les types d'espaces (Urbain, Périurbains, Ruraux).		L'activité agricole doit être protégée dans les trois milieux, urbain, péri-urbains et ruraux. La consultation de la profession se doit dans ces trois espaces dans la mesure où elle est consultée dans les PLU et les cartes communales.
Agriculture zones d'exploitation	CE	Instauration de corridors agricoles	Il est demandé de les identifier sur les documents d'urbanisme.	Ceci ne peut se faire qu'à l'échelle intercommunale et un document graphique d'orientation et de recommandation devrait se trouver dans le DOG.
Agriculture zones d'exploitation	Chambre d'Agriculture	Demande la suppression de l'orientation p 69 du DOG sur les espaces agricoles en zones inondables car ces zones ne sont pas identifiées dans le SCoT et que, s'agissant de zones bénéficiant d'une protection à caractère réglementaire, les gestionnaires des sites communiqueront sur les pratiques attendues.		Cette orientation peut paraître superfétatoire.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Agriculture zones d'exploitation	Chambre d'Agriculture	Demande le retrait de l'orientation en page 69 du DOG qui précise que les documents d'urbanisme communaux préciseront, en accord avec la profession, les espaces agricoles inconstructibles, qui, si nécessaire, pourront faire l'objet d'un classement en ZAP		<p>Les orientations page 69 doivent être modifiées en changeant « en accord avec la profession » par « après avis de la profession ».</p> <p>Cette orientation du DOG est effectivement contraire à l'article R.123-7 du code de l'urbanisme qui autorise en zone A les constructions liées à l'activité agricole. Le classement en ZAP interdit-il les constructions ?</p>
Agriculture zones d'exploitation	Chambre d'Agriculture	Regrette une vision trop réductrice en p 73 du DOG sur les activités agricoles. Manque de soulever les besoins comme accès aux pâturages, clôtures, irrigation, impact des bruits, des épandages, et aussi les questions foncières notamment morcellement parcellaire et faibles aménagements fonciers car l'agrandissement reste un des leviers de pérennité.		<p>Le SCoT ne mentionne pas de volonté d'aménagements fonciers notamment à l'occasion d'ouvrages telles que les voies de communications. Une orientation dans ce sens est souhaitable.</p>
Agriculture zones d'exploitation	Commune de Bordères sur l'Echez	Concernant la zone agricole et la zone urbaine, la zone tampon de 50 m sera matérialisée mais n'empêchera pas la culture des terres et pourra permettre la création d'espaces naturels dédiés aux loisirs (trait vert)		

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Agriculture zones exploitation	Préfet	L'agriculture a sa place sur l'ensemble du territoire. Y compris sur l'espace de développement urbain. L'ouverture à l'urbanisation de ces espaces devra obéir à des critères plus stricts que le seul accord de la profession agricole.	<p>Le DOG définit les espaces de développement urbain comme « des espaces regroupant la majorité de l'habitat et des services, espace majeur d'activités économiques et commerciales, dans lequel subsistent des activités agricoles interstitielles participant à la trame verte urbaine. »</p> <p>Le critère agricole y devient donc marginal et l'aspect environnemental primordial.</p> <p>En zone péri urbaine, l'activité agricole est qualifiée d'importante et l'objectif du DOG est de favoriser les grandes étendues agricoles sans enclave ni mixité (P. 16 et 21) en accueillant des espaces de développement sans grignotage des espaces agricoles</p>	<p>En zone urbaine, on pourrait presque parler de « mitage agricole dans la cité » avec des terrains qui sont en voie de perdre leur spécificité agricole pour prendre de plus en plus une vocation de « poumon vert de la ville ». Il serait bon que le SCoT incite les communes urbaines à instaurer au minimum un droit de préemption sur ces terrains afin de leur conserver leur caractère de trame verte ou, tout au moins, de les classer dès à présent en zones inconstructibles.</p> <p>Objectif ambitieux, qui aurait mérité de tracer des limites plus précises entre l'implantation d'activités nouvelles et la perte concomitante de terrains agricoles. La déclassification de zones à urbaniser lorsque l'on transforme des zones N ou A en zone à urbaniser peut éviter ce grignotage. Afin de coordonner ces opérations délicates d'échanges de surfaces AU, il faudrait sans doute qu'intervienne ici l'observatoire du foncier.</p>

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Accueil des gens du voyage	Préfet	L'aire de grand passage, dont le schéma départemental des gens du voyage prévoyait la localisation entre Tarbes et Lourdes, n'est pas localisée.	Le DOG (p. 32) fixe les règles d'aménagement et d'équipement d'une aire de grand passage, et en estime les besoins à 1 ha pour 50 caravanes, soit une aire d'environ 15 à 20 Ha, sans en préciser le lieu, mais en le localisant entre Tarbes et Lourdes	<p>Il y a ici deux problématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aire de grand passage (pèlerinage des gens du voyage) • Aire de Rassemblement (organisation de grands événements annuels tels que les évangélistes). <p>(cf. définition p.88 du DOG)</p> <p>Pour ce qui concerne l'aire de grand passage, et compte tenu de l'importance des besoins fonciers (de l'ordre de 30 Ha) et de la difficulté d'une part de trouver des terrains suffisamment vastes et d'autre part de gérer des ensembles aussi importants, il semblerait plus judicieux de créer plusieurs zones de grand passage, de taille plus raisonnable.</p>
Accueil des gens du voyage	Conseil Général	A l'issue de la rencontre organisée par l'Etat le 10/11/2010, aucun consensus ne s'est dégagé	Le DOG (p.32) propose une aire de grand passage entre Tarbes et Lourdes prenant en compte le schéma départemental d'accueil et d'insertion des gens du voyage.	Bien distinguer aires de grand passage et aires de grands rassemblements.
Accueil des gens du voyage	Commune d'Ibos	- éviter les sédentarisation sauvages, -régularisation des terrains familiaux existants.	La problématique de l'accueil des gens du voyage est évoquée page 32 du PADD ainsi que pages 31,32 et 88 du DOG. Conformément aux dispositions de la loi du 5 juillet 2000, un schéma départemental d'accueil des gens du voyage a été élaboré dans le département des Hautes Pyrénées et sa révision vient d'être approuvée pour la période 2010 à 2015.	<p>Cette observation de la commune d'Ibos concerne uniquement la sédentarisation des gens du voyage sur des terrains privés ou familiaux, généralement situés en zone agricole. Les aires de « grands passages » ou de « grands rassemblements » dont la destination est différente, qui ne sont pas ouverts et gérés en permanence, ne possédant pas d'équipements spécifiques et dont l'implantation peut se situer hors des zones urbanisées et constructibles des documents d'urbanisme communaux, ne sont pas visées.</p> <p>Le DOG (page 31), donne les orientations susceptibles d'apporter une réponse à l'observation ci-contre :</p> <ul style="list-style-type: none"> -application du schéma départemental d'accueil et d'insertion, -application des règles d'urbanisme adéquates à chaque type d'opération. <p>Les sédentarisation sur des terrains familiaux non constructibles sont illégales et ne sauraient être régularisées.</p> <p>Ces orientations, si elles sont appliquées, éviteront de nouveaux mitages des espaces agricoles. Elles ont un caractère impératif et sont de nature à répondre à la préoccupation de la commune.</p>

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Accueil des gens du voyage	Grand Tarbes	Souhaite que l'on évite la sédentarisation sauvage le long des axes de communication et la régularisation de l'existant	Le PADD est silencieux sur ce thème, faut-il en déduire qu'il n'ya pas de stratégie au niveau du SCoT ?	Aucune indication dans le SCoT en termes de solutions. Ce problème est posé mais non résolu. Que faut-il proposer ? Application de la loi pour la construction et le caravanning. Prévoir une orientation sur ce point dans le DOG.
Accueil des gens du voyage	Grand Tarbes	Demande de retirer l'objectif de la création d'une aire de grand passage le long de la RN 21.	Il existe un schéma départemental d'accueil des gens du voyage.. Cette aire représente une surface de 30 Ha. Si elle est stérilisée toute l'année, on a là une consommation d'espace agricole importante.	Si on veut retirer la localisation le long de la RN 21, il faudrait proposer une autre localisation, sinon le SCoT sera vide sur ce point et l'étude de cette aire repoussée au-delà de la prochaine révision. Compte tenu du problème du risque de sédentarisation et de la consommation d'espace agricole cette aire ne doit être ouverte que sur des périodes définies.
Accueil des gens du voyage	Grand Tarbes	Aire de Grand Passage Précise qu'une seule aire suffit mais que son implantation doit être à l'extérieur de la ville de Tarbes	Le fait de limiter à une aire demande une surface importante de l'ordre de 30 Ha. Cette emprise est effectivement difficile à trouver dans la ville de Tarbes	La question se pose en fait d'une seule aire ou de plusieurs aires à répartir

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Eau	Préfet autorité environne mentale	SDAGE Adour Garonne: pas d'examen des incidences du SCoT	Le rapport de présentation le cite (articulation p.5). Le DOG n'en tire des conséquences qu'en matière d'irrigation (2 réserves d'environ 100 ha), d'eaux usées, en préconisant l'assainissement collectif, et quelque peu de l'eau potable (captage stratégique d'Oursbelille).	Déjà traité, voir utilisation à titre touristique
Eau	Préfet autorité environne mentale	Les données sont trop anciennes	Même remarque sur de multiples points	
Eau	Préfet autorité environne mentale	La compatibilité du projet avec le SDAGE est affirmée et répétée mais n'est jamais réellement démontrée ni étayée		Le SDAGE s'impose au SCoT. Voir analyse compatibilité SDAGE-SCoT en annexe 3
Eau	Préfet	Pas d'éléments définissant les besoins en eau et la protection de la ressource sur moyen et long terme. Les interconnexions de réseaux sont évoquées, sans préciser leur nombre ni les communes concernées.	En ce qui concerne les besoins agricoles, le DOG (p. 78) est très évasif : « la réalisation éventuelle d'une à deux retenues d'une centaine d'hectares chacune sera soumise à une large concertation » En ce qui concerne la ressource en eau potable : le SCoT « poursuivra la mise en place des périmètres de protection »	Notoirement insuffisant. De tels ouvrages auraient mérité que l'on étudie leur intérêt, leur localisation et la possibilité de solutions alternatives ; en cas de besoins avérés, il aurait fallu envisager des réserves foncières. La sécurité de la ressource en eau potable relève de la compétence des communes et du pouvoir de police des maires ; le SCoT n'a aucun pouvoir en la matière. Il est dommage que les constatations établies dans l'état initial de l'environnement (p. 48) concernant le puits d'Oursbelille, considéré comme un captage stratégique menacé, n'aient pas été reprises dans le DOG sous forme de réserve foncière.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Eau	Conseil Général	Le SAGE en cours d'élaboration envisage l'aménagement prioritaire d'une ou deux retenues d'une centaine d'ha chacune, qui pourraient être sur le territoire du S.Co.T	La commission d'enquête prend acte de ce que le Conseil Général doit engager un débat sur ce sujet dans les prochains mois.	Voir la remarque sur les réserves foncières à prévoir pour ces deux retenues.
Eau	Chambre d'Agriculture	Les projets de retenues ne sont pas repérés, le besoin pour l'Echez n'est pas repris dans le SCoT. Le projet n'évoque pas au delà de la préservation le besoin d'augmentation de la ressource en eau. Les périmètres des protections des captages d'eau ne sont pas portés dans le SCoT ainsi que leurs servitudes		En page 78 du DOG, le SAGE en cours d'élaboration envisage l'aménagement prioritaire d'une ou deux retenues d'environ 100 Hh chacune. Si ces retenues sont prévues sur le territoire il serait bon de prévoir les réserves foncières nécessaires à ces réalisations. Compléter le SCoT avec les plans des PPR et PPE des captages ainsi que leurs servitudes.
Eau	Chambre d'Agriculture	Manquent les périmètres de captages, couloirs aériens, zones d'activités existantes.		Documents graphiques souhaités avec rappel des principales servitudes.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Energie	Préfet Autorité Environne mentale	Données trop anciennes	Même remarque	

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Biodiversité	Préfet Autorité Environne mentale	Depuis la Loi du 12 juillet 2010, la préservation des continuités écologiques constitue une obligation et une responsabilité pour le S.Co.T, sans attendre la réalisation du schéma régional de cohérence écologique.		Le SCoT est hors GII, la révision le prendra en compte.
Environnement	Préfet Autorité Environne mentale	Le rapport sur l'évaluation environnementale du projet est complet, à l'exception du résumé non technique.		La commission d'enquête en prend acte, toutefois le SCoT est un document d'orientations générales dont le détail doit être repris dans les documents locaux.
Environnement	Préfet Autorité Environne mentale	Diagnostic Initial : L'actualisation des données a été complétée par un résumé actualisé distinct. Ensemble peu lisible	Cette présentation nuit en effet à la clarté du diagnostic, mais n'empêche pas de définir une stratégie. En revanche, et malgré l'actualisation, les chiffres donnés sont relativement anciens (2006)	L'étude aurait utilement pu être complétée par la liste des unités foncières publiée par l'I.N.S.E.E au 1er janvier 2009 .Elle aurait ainsi évité d'inscrire en espaces de développement urbain des communes comme Adé ou Poueyferré qui n'y figuraient pas.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Nuisances sonores	Préfet	Aucune action proposée par rapport au plan départemental de résorption des points noirs du bruit. Les nuisances sonores liées aux infrastructures ferroviaires ne sont pas abordées.	Le DOG est muet sur ce sujet.	Le D.O.G favorise l'usage du train dans les transports inter-cités, ce qui provoquera l'accroissement d'un trafic déjà dense (plus de 20 allers retours sur les lignes Tarbes-Paris et Hendaye-Vintimille), d'où l'intérêt d'étudier les impacts sonores de cet axe ferroviaire. La question se pose aussi pour les axes routiers importants que sont les traverses de zones urbanisées. Une étude sonore poussée sur le territoire est nécessaire.
Paysage	Préfet Autorité Environnementale	Les études sur les paysages urbains et ruraux ont un caractère trop général	Le DOG impose (p.83 à 86) des règles en matière de paysages: soigner les transitions, respecter les cônes de vues, intégrer les éléments naturels dans l'espace urbain.	Le D.O.G reporte sur les communes la définition du détail de ces opérations de protection des paysages. Il gagnerait probablement à être plus précis, notamment avec des cartographies plus détaillées.
Paysages	Région Midi Pyrénées	Maintenir la capacité de Midi Pyrénées à demeurer attractif en préservant et en valorisant la qualité de ses paysages.	Le DOG en précise les règles en p.84	Souligne l'importance des cônes de vue dont la définition doit être précisée.
Paysages	Préfet Autorité Environnementale	L'apport du SCoT aurait dû consister à caractériser, à une échelle intercommunale plus vaste, les grands ensembles paysagers et les perspectives majeures.		Voir observation sur la cartographie.
Paysages	Préfet Autorité Environnementale	Le SCoT nécessite d'être approfondi sur l'identification et la caractérisation des entités paysagères de son territoire et les perspectives majeures qu'il entend préserver.		

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Paysages	Préfet	Thème traité d'une manière trop générale, dont le traitement est renvoyé sur la commune (échelle non pertinente). Nécessité de dégager des orientations et des axes d'intervention. Une charte paysagère sur l'ensemble du territoire serait pertinente.	Le DOG dégage des orientations qui s'appliqueront aux communes, à savoir : <ul style="list-style-type: none"> - identifier et préserver les paysages les plus significatifs (relief, végétation, agriculture, hydrographie) - soigner les transitions entre ces paysages et les constructions nouvelles - préserver les cônes de vue, particulièrement dans le secteur de la R.D 817 	La commune, bien encadrée par le SCoT, pourrait être l'échelle pertinente, dans la mesure où les prescriptions seraient (ce qui n'est pas le cas) suffisamment précisées et développées, plus particulièrement en ce qui concerne le cône de vue.
Paysages	Grand Tarbes	Retirer la préservation des cônes de vue le long de la RD 817	Même remarque que ci dessus	Définir un contour de la zone commerciale
Paysages	Chambre d'Agriculture	L'espace rural est défini comme espace agricole et forestier. Comment prendre en compte les besoins de chaque activité ?		Hors de compétence du SCoT.
Carrières	Préfet Autorité Environnementale	Aucune indication sur le schéma départemental des carrières.	A la connaissance de la commission d'enquête, il n'existe ni exploitation ni projet de carrières sur le territoire du SCoT	
Carrières	Préfet Autorité Environnementale	Les carrières et gravières ne sont pas abordées dans ce document	Non étudié	Compte tenu du nombre de logements à construire, (12000 à l'horizon 2025), il aurait été utile de rappeler que les sites du territoire sont peu propices aux carrières et que les gravières dans le lit des rivières sont interdites. La solution la plus probable sera l'« importation » de matériaux pondéreux avec des incidences sur les transports.

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Trames Vertes et Bleues	Commune de Séméac	Demande la révision de l'espace de transition entre espaces urbanisés et naturels qui se traduisent dans le SCoT par une bande inconstructible de 25 m de part et d'autre	Souligne le caractère inapplicable à des zones déjà construites et le renforcement des zones déjà inconstructibles car inondables le long du canal de l'Alaric	En ce qui concerne les constructions préexistantes, il est entendu qu'elles ne peuvent être remises en causes. Toutefois cela bloque-t-il les extensions ? Pour ce qui est du canal de l'Alaric, 25 mètres ne paraît pas une distance trop préjudiciable compte tenu déjà des zones inondables..
Trames Vertes et Bleues	Commune d'Aureilhac	Les exigences du SCoT paraissent très en retrait concernant les trames bleues et vertes par rapport au Grenelle II.	La « grenellisation » du SCoT demandera un investissement important sur ce point au syndicat mixte qui pourrait dès ce projet anticiper ces futures obligations.	Le SCoT n'est effectivement pas établi sous le Grenelle II.
Trames vertes et bleues	Région Midi Pyrénées	Les orientations du S.Co.T en matière environnementale (trames vertes et bleues, gestion de l'eau, prévention des pollutions ...) pourraient être identifiées sur une cartographie opposable. Il est important que les corridors des trames vertes et bleues ne soient pas urbanisés; ils doivent être maintenus, voire restaurés.	Le PADD et le DOG s'appuient sur des cartes manquant totalement de précision. Ici aussi, la volonté du SCoT est manifeste, mais elle ne s'appuie que sur des cartes imprécises et de simples recommandations	Avis à prendre en considération. La volonté du SCoT doit s'appuyer sur des instruments efficaces

THEME	PPAC	AVIS PPAC	PRECISIONS	ANALYSES
Trames vertes et bleues	Préfet	La définition de ces espaces est renvoyée sur les PLU qui, au demeurant, ne couvrent pas la totalité du territoire	Le D.O.G (p. 76) donne une définition des trames vertes et bleues « :... assurent des continuités territoriales entre espaces d'intérêt écologique et permettent un maillage vert du territoire » et impose, en zones urbaines, un espace de transition inconstructible, d'au moins 50 m de large, entre les espaces urbanisés et les espaces naturels. De même, les cours d'eau seront protégés par une zone inconstructible de 25 m de part et d'autre de leur cours.	<p>Les communes non dotées d'un P.U sont sous le régime de la constructibilité limitée et leurs autorisations d'urbanisme relèvent de la compétence de l'Etat. Ce dernier n'aura donc aucune difficulté à faire appliquer les prescriptions du SCoT.</p> <p>Il faudrait dans les trames bleues définir les cours d'eau concernés.</p>

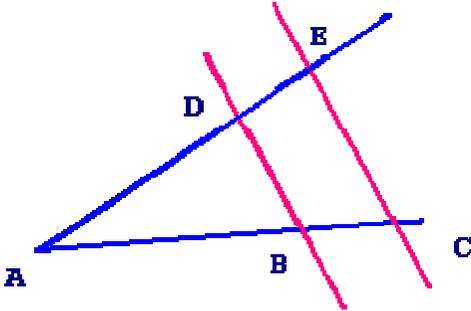
3.1.2.2 Tableaux des observations des Organismes rencontrés à l'initiative de la commission d'Enquête

Les tableaux ci-dessous contiennent, classées et regroupées par thèmes, les observations recueillies par la commission d'enquête lors des divers entretiens.

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Analyse Commerciale	CCI	18/10/2011	Remarques de la CCI sur le SCoT Selon la Chambre de Commerce et d'Industrie, le SCoT présenté à l'enquête est un SCoT à minima, notamment sur le volet Commerce. Elle souligne le fait que c'est l'économie qui crée des emplois et non l'inverse.	Le document d'analyse commerciale n'est pas obligatoire et n'a pas été rédigé au titre de ce SCoT. Néanmoins sa présence aurait été très appréciée et aurait levé certaines ambiguïtés concernant l'aménagement commercial du territoire. Le SCoT basé sur une croissance de population devrait porter, dans le PADD, des stratégies de développement économique.
Assainissement	Mairie de Layrisse	22/10/2011	Le SCoT privilégie l'assainissement collectif; or, l'assainissement individuel, lorsqu'il est bien suivi (et les SPANC sont là pour ça) peut très bien fonctionner. L'interdire conduirait à condamner l'urbanisation dans les communes rurales qui, comme Layrisse, sont trop étendues pour pouvoir, avec leurs moyens financiers limités, s' "offrir" l'assainissement collectif. Même réflexion pour les zones artisanales pour lesquelles le SCoT impose l'assainissement collectif au delà de 1 ha.	Cette observation va dans le sens du SDAGE. Le DOG est en contradiction avec celui-ci. La seule vraie réponse est un assainissement adapté et qui fonctionne. Toutefois, le SDAGE souligne que l'assainissement collectif favorise l'économie de l'espace et contribue ainsi au regroupement urbain.
Attractivité du territoire	Maire d'Ibos	12/10/2011	M. le Maire rappelle l'importance et le rayonnement du centre culturel d'Ibos non seulement sur l'ensemble des Hautes Pyrénées, mais aussi sur l'agglomération Paloise.	L'attractivité du territoire est un point important pour son développement notamment vis-à-vis des flux de population.
Cartographie	Chambre d'Agriculture	19/11/2011	Elle note aussi une imprécision cartographique regrettable	La Commission d'Enquête (CE) avait déjà soulevé le problème de la cartographie beaucoup

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Cartographie	Préfecture et DDT	05/10/2011	Renvoie aux avis émis par la préfecture et la DDT lors de la consultation des PPAC. Cartographie du SCoT trop floue, plus le SCoT sera précis, plus les PLU et Cartes Communales seront faciles a mettre en place.	trop imprécise notamment compte tenu de l'échelle. Mais l'échelle n'est pas la seule cause de l'imprécision. Ces espaces de respiration, dans une agglomération de près de 80000 personnes, sont une nécessité et doivent d'autant plus impérativement être protégés qu'ils sont rares. Ils font d'ailleurs l'objet d'une orientation du DOG (p 43) qui impose leur préservation.
Cartographie	Bureau Etudes PROSCOT	27/10/2011	<u>Pourquoi une cartographie aussi peu précise ?</u> Il est vrai que la cartographie n'est pas à une échelle permettant d'apprécier d'une manière précise la limite des zones qu'elle représente reconnaît M. MICHE du Bureau d'Etudes PROSCOT. Les limites de la zone de respiration du Sud de Tarbes sont effectivement un peu floues. Ceci procède d'une part de la volonté des élus qui souhaitent laisser aux maires la liberté d'en fixer les limites dans leurs documents d'urbanisme mais d'autre part du fait que le SCoT est un document d'orientation.	
Classement Communes	Mairie de Laloubère	04/10/2011	Le SCoT est ressenti comme un document prospectif nécessaire à la gestion mais lourd et introduisant des disparités fortes entre communes. Souhaite que les villes périphériques de Tarbes soient privilégiées pour l'urbanisation.	Les communes urbaines dont fait partie Laloubère bénéficieront par le SCoT de 75 % des possibilités de construction. La commune de Laloubère vient d'engager la révision de son PLU consistant à augmenter les surfaces U et AU pour permettre l'extension de la clinique Pyrénées Ormeau sur son territoire, et créer un lotissement par ailleurs. Aucune réduction de surface AU n'est envisagée. Laloubère semble rester sur le schéma du SDAU de 1977 qui prévoyait une extension à 20 000 habitants.
Classement Communes	Bureau Etudes PROSCOT	27/10/2011	<u>Classement des communes en 3 groupes</u> M. MICHEL confirme ce que la commission d'enquête avait déjà relevé à savoir que ce classement était donné à titre indicatif. Le classement de la commune de Poueyferré notamment, en zone de développement urbain, alors qu'elle se trouve selon la Commission d'Enquête en zone rurale, est quelque peu curieux ! L'imprécision du tracé de ces zones sur la cartographie page 13 du DOG est à l'origine de cette erreur selon PROSCOT.	Des anomalies de classements sont constatées par la CE.

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Classement des communes	Maire d'Ibos	12/10/2011	Le quartier du Pouey est contigu à l'agglomération Tarbaise; la Z.A.C du Parc des Pyrénées et le secteur commercial autour du Méridien sont fortement densifiés. Les élus d'Ibos demandent donc que ces trois zones soient classées en secteur urbain, le reste de la commune pouvant être classé en périurbain.	S'agissant de la remarque du Maire d'Ibos la demande est fondée mais les zones classées urbaines doivent être bien délimités pour protéger les terres agricoles présentes sur cette commune.
Concertation	Chambre d'Agriculture	19/11/2011	Sur la réalisation du SCoT et sur les documents produits : La chambre d'agriculture regrette que, bien qu'il y ait eu de longues concertations avec les bureaux d'études et les services du syndicat, il n'y a jamais eu de rapports avec les élus responsables de ce dossier.	Ce manque d'implication des élus a été remarqué par la CE durant l'enquête publique du SCoT-TOL.
Cône de Vue	Maire d'Ibos	12/10/2011	Cette orientation du DOG, qui reviendrait à interdire toute construction et toute plantation perturbant la vue sur les Pyrénées est bonne dans son principe mais très difficilement applicable car trop imprécise et subjective. En effet, ne sont définis ni le point de départ, ni l'angle d'ouverture, ni la hauteur de ce cône. M. le Maire propose de définir plutôt des zones qui, selon ce principe, seraient déclarées inconstructibles ou à constructibilité limitée (hauteur des bâtiments par exemple).	Le cas d'Ibos le long de la RD 817 peut être traité plus simplement en définissant des limites aux zones d'activités. Par contre la protection de vues identitaires pour le territoire ne saurait être exclusive à la RD 817. D'autres axes auraient mérité des protections par des cônes de vue. Mais celui-ci doit au préalable recevoir une définition dans ses 3 dimensions.
Cône de vue	Bureau Etudes PROSCOT	27/10/2011	<u>1-Cône de vue et bande de 500 m de part et d'autre de la RD 817 ?</u> L'idée de base était de conserver le cône de vue qui était déjà prévu dans le SDAU et qui n'avait posé aucun problème. Il devait permettre de voir la chaîne des Pyrénées et la plaine d'Ibos depuis la RD 817 à partir des segments qui ne comportent aucune construction. La bande de 500 m évoquée dans le SCoT ne résulte pas d'une faute de frappe. Sa largeur a	

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
			<p>été déterminée par application du théorème de THALES permettant à une personne d'apercevoir les Pyrénées à partir de la RD 817 dans l'hypothèse où un immeuble d'une hauteur de 12 m était construit à 500 m de l'axe de la RD.</p>  <p>Le cône de vue et la bande de 500 m ne sont pas deux dispositifs différents. La confusion résulte du fait que le document a fait l'objet de trois écritures.</p> <p><u>2-Pourquoi ne pas avoir prévu le même dispositif sur d'autres voies comme la RD 935 qui est à vocation touristique et pourquoi seule la RD 817 serait digne d'être protégée selon les Elus?</u></p> <p>La route de Tarbes à Bagnères (RD 935) est selon le cabinet PROSCOT une desserte locale et c'est pour cette raison qu'elle n'a pas fait l'objet du même traitement. M. MICHEL reconnaît cependant que ce dispositif aurait contribué à protéger la coulée verte située de part et d'autre de la RD 935 constituée de l'Aérodrome et du Golf de Laloubère. Il précise que le projet de construction du nouvel hôpital de Tarbes sur ce site n'était pas prévu à l'époque de la réalisation du SCoT.</p>	

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Contournement Est	ADRACE	22/09/2011	Réunion publique organisée par l'association à Séméac, présentation des objectifs et actions de l'ADRACE	L'objet de cette association est l'opposition à toute forme de contournement Est et à toute rétention foncière liée à ce contournement. Forte de 200 membres et d'environ 150 participants à la réunion du 22 septembre, elle entend déposer une observation rédigée par une commission juridique interne à cette association ainsi qu'une pétition signée par les adhérents et déposer un maximum de courriers individuels. La solution que préconise l'ADRACE est une déviation des Poids Lourds à hauteur de Rabastens vers Vic en Bigorre pour les sortir de la RN 21 et éviter ainsi les traversées d'Orleix, d'Aureilhan et Séméac, ou par un barreau Nord rejoignant depuis Orleix le contournement Ouest. Dans l'attente de la réalisation de ce contournement, l'ADRACE propose de faire passer cette circulation par les boulevards intérieurs de Tarbes.
Contournement Est	Mairie d'Aureilhan	13/10/2011	Pour le contournement Est, par un courrier de 2009, Monsieur Trémège Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes, demande au Syndicat Mixte du SCoT-TOL la mise en place d'un groupe de travail, demande restée lettre morte à ce jour. La commune d'Aureilhan subit la circulation sur la RN 21 dont le trajet intra muros est de 2 kms et concerne de 9 à 12500 véhicules par jour dont au moins 800 poids lourds. La vie le long de cette RN 21 n'est plus possible en l'état. Pour le trafic poids lourds, la rocade Nord est un élément	Le contournement Est a fait l'objet d'un large traitement par ailleurs dans ce rapport.

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
			<p>important, à condition de l'associer à une gratuité du parcours autoroutier Tarbes Est/Ouest, qui devrait alléger ces passages. La pression sur la réalisation de ce barreau Nord doit être mise. Néanmoins, il restera environ 1/3 des Poids lourds qui continueront de transiter par Aureilhan et la rocade Nord ne changera pas grand-chose au trafic des véhicules légers. La mise en place de ces dispositions permettra de faire le point et de définir si le contournement Est est nécessaire.</p> <p>A cette fin, la mairie d'Aureilhan va prendre en octobre une délibération pour demander au Préfet la mise en place d'un groupe de travail (projet de délibération remis à la CE).</p> <p>La mairie d'Aureilhan considère que la rocade Est est la dernière solution à envisager mais est tout à fait favorable à un gel des terrains sur l'enveloppe des tracés possibles réalisés par le Grand Tarbes. De toute façon, la zone bordant l'Alaric apparaît à protéger pour son intérêt paysager et environnemental, le PLU à l'étude prendra en compte ces dispositions.</p> <p>La Mairie d'Aureilhan est d'accord pour participer à une réunion sur ce sujet organisée par la Commission d'Enquête.</p>	
<p>Contournement Est</p>	<p>Mairie de Séméac</p>	<p>18/10/2011</p>	<p>Madame ISSON, Maire de Séméac, approuve la démarche SCoT afin de contrer le développement anarchique et prendre mieux en compte l'environnement.</p> <p><u>Contournement Est :</u></p> <p>L'orientation du Scot revient quasiment à bloquer tous les projets de développement sur Séméac. En effet, d'après Madame Isson, , il reste très peu de foncier disponible d'une part et, d'autre part, elle voudrait réaliser des aménagements de promenade le long de l'Alaric dit « Sentier des Moulins ».</p> <p>Elle est donc fermement opposée aux réserves foncières que</p>	

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
			<p>prévoit l'orientation du DOG pour le contournement Est, et au projet de contournement lui-même. Elle préconise la recherche de solutions alternatives par le Nord et l'Ouest et pense que les déplacements en voitures sont à proscrire à l'avenir.</p> <p>Synthèse : Madame Isson demande vis-à-vis du SCoT le retrait du contournement Est.</p>	
Contournement Est	Mairie d'Orleix	13/10/2011	<p><u>Contournement EST</u> Monsieur HABAS, Maire d'Orleix, se dit favorable à ce contournement mais souligne que son tracé va impacter la réserve foncière définie ci-dessus et que, dans ce cas, il demande à ce que la réserve de 17 ha soit reportée sur la parcelle cadastrée 461 située en zone N (bois Sibat), au sud du centre LECLERC, pour une surface identique.</p> <p><u>Réunion avec l'ADRACE</u> Après avoir entendu la décision motivée de la commission d'enquête d'organiser une réunion restreinte sur la problématique du contournement EST, Monsieur HABAS a déclaré y être favorable et qu'il serait présent.</p>	La remarque de Monsieur Habas sur le déplacement de la réserve foncière pour l'extension de la zone commerciale paraît justifiée à la commission d'enquête.
Contournement Ouest	Préfecture et DDT	05/10/2011	<p>Le contournement Ouest peut apporter une solution pour la circulation en le combinant avec une gratuité de la section autoroute Tarbes Est/Ouest, voire avec une sortie au niveau du futur Hôpital de Laloubère.</p>	<p>Les problèmes d'accès du futur hôpital, si celui-ci était située sur la coulée verte de Laloubère, entraîneraient la disparition du Golf, qui après celle de l'aérodrome pour l'hôpital contribueraient à la destruction d'éléments d'attractivité du territoire.</p> <p>Les normes autoroutières autorisent-t-elles trois sorties sur environ 5 kms ?</p>

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Déchets	SMTD	05/10/2011	<p>Le territoire du S.Co.T est concerné par deux décharges Lourdes – Mourles fermée au 31/12/2011 et Bénac, « fermable au 31 juillet 2013, sauf éventuelle dérogation préfectorale.</p> <p>Le syndicat envisage la diminution des transports par compactage et regroupement des ordures ménagères sur des quais de transfert et la diminution des volumes à enfouir par méthanisation des matières fermentescibles. Cette méthanisation aurait très probablement lieu sur la zone industrielle de Bordères et serait couplée avec d'autres projets privés de méthanisation (déchets industriels).</p> <p>L'enfouissement des déchets ultimes se fera sur un site à définir qui se situera, très probablement, dans l'est du département.</p>	<p><u>Impacts pour le S.Co.T Tarbes – Ossun – Lourdes:</u></p> <p>Le site de Toulicou à Adé a été retenu pour créer un quai de transfert. S'agissant d'un lotissement industriel géré par la communauté de communes du Pays de Lourdes, il n'y a aucune incidence foncière supplémentaire, donc aucune influence sur le SCoT</p> <p>Les deux décharges à fermer ici n'auront aucun impact sur le SCoT, sauf à prévoir la reconversion de leur site (zones naturelles, production d'énergie photovoltaïque, etc. ...).</p> <p>Le SCoT devra traiter le problème de la création d'une usine de méthanisation sur la zone industrielle de Bordères sur l'Echez sur le plan d'éventuelles nuisances ou de risques industriels. Cette installation aura, très probablement, le statut d'installation classée pour l'environnement (ICPE).</p> <p>Il y aura un impact sur les transports et la circulation autour de cette usine. Avec 70 000T entrantes et 35 000T sortantes, c'est plus de 100 000T qui circuleront dans ce secteur, soit, sur la base de 22T par camion, près de 5 000 camions/an ou une moyenne de 20 camions/jour.</p>
Déchets	Mairie de Layrisse	22/10/2011	<p>La décharge de Bénac est en train de devenir la seule du département et le trafic de poids lourds sur les petites routes, plus particulièrement du côté d'Hibarette, devient franchement envahissant.</p>	

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Déplacement Ferroviaire	Mairie de Layrisse	22/10/2011	Le SCoT prévoit des liaisons régulières par voie ferrée entre St Pé de Bigorre et Tarbes, via Lourdes, Ossun et Juillan. C'est une aberration car les extensions urbaines de ces communes se sont faites loin des gares et celles ci n'ont pas de parkings suffisants à proximité. Par ailleurs, la desserte routière concurrencerait trop facilement les liaisons ferrées.	Argument réaliste, le projet de SCoT doit aussi permettre de revenir à des réalités.
Déplacements	Mairie de Lourdes	20/10/2011	L'axe Tarbes – Lourdes a le tort de vivre en circuit fermé alors qu'il aurait tout à gagner en travaillant en synergie avec l'agglomération Paloise que ce soit pour les axes routiers ou pour les liaisons aériennes. Une mutualisation des aéroports de Tarbes et de Pau, passant par une gestion commune ou, tout au moins, par une forte imbrication et une spécialisation de chaque site, serait très productive.	Les aéroports de Tarbes-Lourdes et Pau sont en concurrence avec Bordeaux et Toulouse. Une gestion commune des deux pistes pourrait redynamiser les transports aériens ou les industries aéronautiques. C'est un facteur important du développement du territoire et un sujet de coopération accessible entre Pau et Tarbes.
Développement	Bureau Etudes PROSCOT	27/10/2011	<u>Hypothèse sur la croissance de la population</u> Le DOG. est un document qui donne des solutions pour faire face, notamment, aux problèmes liés à l'augmentation de la population. Le dimensionnement n'a pas d'importance. Peu importe que le seuil du nombre d'habitants retenu dans l'hypothèse ne soit atteint qu'en 2030 ou 2040.	Le SCoT est basé sur l'hypothèse d'un accroissement de population de 12 000 personnes sur la période 2012/2025. Si cette hypothèse ne se confirmait pas il serait alors nécessaire de diminuer dans les documents d'urbanisme des communes les surfaces constructibles déjà surdimensionnées. Le DOG devrait donc intégrer des orientations dans ce sens.
Dossier	Mairie d'Aureilhan	13/10/2011	Le SCoT TOL n'a pas, depuis 2008, vraiment fait l'objet d'échanges au sein du Grand Tarbes, sujet peu évoqué depuis le changement de présidence. Le Grand Tarbes semble manquer de vision stratégique.	Pour l'élaboration du SCoT, au cours des réunions mobilisant les élus, il a été cherché un compromis à minima plus qu'un projet stratégique. Le SCoT est donc plutôt vécu comme une contrainte administrative et il semblerait que certains élus n'avaient même pas perçu qu'il serait obligatoire de l'appliquer une
Dossier	SM SCoT-TTOL	28/07/2011	Présentation du dossier d'enquête	

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Dossier	Mairie de Lourdes	20/10/2011	<p>Le S.Co.T est un document complexe, nécessaire, qui projette des perspectives ; il aurait pu être la maquette préliminaire d'un grand regroupement qui ne se fera pas car il appauvrirait le département d'une grande partie de sa substance et, de ce fait, est mal supporté par les autorités.</p> <p>C'est aussi un document mal vécu par les maires ruraux car il encadre strictement leurs possibilités d'urbanisations.</p>	<p>fois approuvé.</p> <p>Le Projet de SCoT a été arrêté le 5 janvier 2011, par conséquent il est hors Loi Grenelle II et il ne supporte pas l'obligation de comporter un document d'aménagement commercial.</p>
Eau	Mairie d'Aureilhan	13/10/2011	<p>Barrage de l'Ousse : La commune s'oppose au Barrage de l'Ousse, car il viendrait consommer la moitié de ses terres agricoles, remettant en cause cette activité. De plus la zone prévue ne présente pas des caractéristiques adhoc en terme de réceptacle des eaux, pas de cavité suffisante ce qui entraînerait des retraits importants des berges lors de l'utilisation des eaux rendant cette retenue impropre à la promenade ou aux activités de loisirs</p>	
Eau	Mairie d'Orleix		<p><u>Barrage de l'OUSSE</u></p> <p>Ce projet de barrage, porté par la chambre d'agriculture du Gers, constituerait une réserve destinée à l'arrosage du maïs. L'étude a été confiée à la Compagnie d'Aménagement des Coteaux de Gascogne.</p> <p>La commune d'Orleix serait fortement impactée par la réalisation de ce barrage dont les eaux immergeraient de nombreuses parcelles. Aussi, Monsieur HABAS, Maire d'Orleix, a exprimé son opposition à ce projet car le lieu choisi est, selon lui, inadapté pour trois raisons majeures :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ zone trop plate, ○ terres de bonne qualité agricole, ○ nécessité d'une pompe de relevage pour alimenter le barrage avec les eaux de l'Alaric. 	<p>Le SCoT est quasiment muet sur les emplacements et les réserves foncières à prévoir. Il se borne à définir des besoins (une à deux réserves d'une centaine d'hectares) et impose, dans son DOG (p.78) une étude d'aménagement d'ensemble. La crainte des mairies est donc, pour l'instant, non justifiée. Mais ne faut t-il pas reprendre le problème à l'inverse, c'est-à-dire quelle agriculture serait susceptible de se passer des besoins en retenues d'eau ?</p>

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Eau	Bureau Etudes PROSCOT	27/10/2011	<p><u>Aménagement de deux retenues de 100 ha chacune :</u> Ce type d'aménagement est de la compétence du SAGE. en cours d'élaboration.</p>	
Eau	Chambre d'Agriculture	19/11/2011	<p><u>Les besoins en eau d'irrigation :</u> Le déficit hydraulique est plus particulièrement fort pour l'Echez, qui n'a pas d'origine en montagne. Le SCoT prévoit la création de retenues mais sans préciser lesquelles ni leur lieu d'implantation, ni la nécessité de créer des réserves foncières. Il est très incomplet sur ce point.</p> <p><u>Les besoins en eau potable :</u> En dehors du captage d'Oursbelille, qualifié de stratégique, le SCoT ne prévoit aucun périmètre de protection, aucune contrainte pour les exploitants agricoles, mais il est probable que des terres ne pourront plus être exploitées. Ici aussi, le DOG ne donne aucune information.</p>	
Elaboration Projet	Président SM SCoT-TOL	15/09/2011	<p>Commentaire du projet de SCoT avec vision des priorités pour le territoire. Concertation longue et large sur le projet, mais participation limitée des élus et quasi nulle du public.</p>	Bilan de la concertation existant sur la forme mais sans portée sur le fond.
Gens du voyage	Maire d'Ibos	12/10/2011	<p>La commune d'Ibos subit une pression foncière forte, plus particulièrement de la part de gens du voyage qui achètent des terrains agricoles pour y implanter des caravanes ou des constructions en dur sans permis. La commune lutte contre ce phénomène en préemptant, avec l'aide de la SAFER, sur tous les terrains concernés.</p>	

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Gens du voyage	Mairie de Lourdes	20/10/2011	<p><u>Aires de grand passage :</u> Elles ont été surévaluées par le SCoT. Compte tenu des efforts que fait la ville de Lourdes lors des pèlerinages annuels des gitans, une aire de grand passage d'environ 200 caravanes serait suffisante et pourrait s'obtenir facilement par l'agrandissement de l'aire existant à l'entrée de Lourdes. Même solution pour l'aire de grands rassemblements.</p>	Cette observation pourrait être prise en compte pour faciliter la recherche d'une solution tant attendue.
Hôpital	Mairie de Layrisse	22/10/2011	<p>M. le Maire de Layrisse considère que le projet d'hôpital à Louey – Lanne, qui s'installerait dans un site vierge, nécessiterait la création d'infrastructures d'un coût trop élevé. Il pense aussi que le projet de Laloubère, situé en site urbain, poserait des problèmes d'accès car les réseaux routiers qui desservent ce lieu sont déjà fortement utilisés et saturés aux heures de pointe. Le seul secteur qui permettrait un accès facile pour l'ensemble du département est celui du rond point de la sortie ouest de l'autoroute. Il permettrait aussi des synergies par accès direct vers les hôpitaux de Pau et Toulouse et des liaisons très rapides avec les hôpitaux de Lourdes, Vic, Bagnères et Lannemezan.</p>	Observation très pertinente, d'autant plus que le foncier est abondant à cet endroit.
Hôpital	Mairie de Lourdes	20/10/2011	<p><u>Hôpital départemental :</u> L'hôpital de Tarbes va vers la faillite car son déficit est de l'ordre de 8 à 10 millions € par an. Il doit néanmoins garder son rôle d'établissement pivot, en se restructurant. L'hôpital de Lourdes accuse un déficit de l'ordre de 300 000 € par an mais son seul service maternité a un déficit de 900 000 € / an. Par ailleurs, ce service maternité ne réalise que 180 naissances par an et n'a plus qu'un seul médecin accoucheur. Il est au dessous du seuil de sécurité, faute d'activité et de moyens.</p>	Si cette hypothèse était prise en compte elle renforcerait le positionnement du nouvel hôpital au rond point Ouest de l'A64.

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
			L'hôpital de Lourdes serait donc mieux sécurisé et financièrement plus solide s'il perdait le service maternité. En revanche, il est hors de question d'abandonner les autres activités médicales et de fermer l'hôpital de Lourdes. Le nouvel hôpital départemental devra donc prendre en compte les besoins et les moyens locaux lorsqu'il se réorganisera.	
Logement	Préfecture et DDT	05/10/2011	La vacance du logement sur Tarbes est à traiter	
Logement	Mairie de Lourdes	20/10/2011	<u>Concurrence Urbain – Rural :</u> Les collectivités locales n'auront plus les moyens de gérer des services nombreux et très disséminés (écoles, réseaux, sécurité ...) et il faudra, à moyen terme, reconcentrer les populations vers les villes. Par ailleurs, les villages ruraux « écrèment » la population en attirant les accédants à la propriété individuelle, en moyenne plus jeunes et plus fortunés que la moyenne de la population, laissant aux villes les logements sociaux (obligation légale de plus de 20% des logements pour toutes les communes de plus de 3 500 h.). La ville se retrouve donc avec de plus en plus de charges et de moins en moins de moyens.	Le SCoT manque vraiment de volonté sur le traitement de la vacance des logements et sans doute sur le redimensionnement de la ville par la préemption et la réaffectation ou l'aménagement de l'espace par destruction d'immeubles vétustes. Utiliser le SCoT pour repenser la ville en l'adaptant à sa population et en augmentant son attractivité semble nécessaire.
Population	CCI	18/10/2011	Sur la population et l'habitat Le phénomène de migration des populations du centre vers la périphérie a tendance à s'inverser. Pour l'habitat et la vacance, il faut noter l'attraction des bénéficiaires sociaux pour les logements neufs, et pour les autres catégories du désir de l'habitat rural.	Ce qui pousse à la réhabilitation des logements.
Trames vertes et bleues	Chambre d'Agriculture	19/11/2011	La problématique environnementale : Aucun schéma de cohérence écologique n'apparaît dans les	Définition des cours d'eau à préciser dans le SCoT.

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
			documents présentés. Les trames bleues ne seront efficaces que si le DOG donne une définition plus précise des cours d'eau	
Urbanisation	Mairie d'Orleix		<u>Terrains ouverts à la construction</u> La demande pour de nouvelles constructions est forte sur la commune selon la déclaration du Maire. Toutefois la surface des terrains ouverts à la construction dans le PLU actuellement applicable est suffisante (la photocopie du zonage qui nous a été remise concerne l'ancien PLU). Le maire d'Orleix a déclaré vouloir préserver les terres agricoles.	
Urbanisation Agriculture	Chambre d'Agriculture	19/11/2011	<u>Les cultures en zones périurbaines :</u> Ces terrains agricoles en « dents creuses » dans les tissus péri urbains ont, pour l'instant, une vocation agricole forte (maraîchage entre autres). Leur disparition devrait être compensée par une très forte limitation des emprises non agricoles en périphérie des zones urbaines et péri urbaines.	
Urbanisation Déclassification	Chambre d'Agriculture	19/11/2011	<u>La consommation excessive de terres :</u> L'activité agricole se fait avec un outil non renouvelable, consommé de manière définitive par d'autres activités. L'observatoire foncier sera indispensable pour mesurer et limiter cette consommation excessive. Cet observatoire peut soit être créé par le syndicat mixte du SCoT-TOL, soit être une filiale de la Commission Départementale d'Utilisation des Terres Agricoles. Il sera d'autant plus indispensable que, lorsque le SCoT sera approuvé, la commission départementale perdra sa compétence sur l'ensemble du périmètre du SCoT. La Chambre d'Agriculture souhaite fortement que toute	L'observatoire du foncier sera un outil à mettre impérativement en place dès l'approbation du SCoT et de bien définir ses missions.

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
			augmentation de surface constructible dans un secteur soit compensée par une diminution équivalente de terrains constructibles dans d'autres secteurs.	
Urbanisation Déclassification	Préfecture et DDT	05/10/2011	La maîtrise de l'extension du foncier est un élément primordial suivant orientations du SCoT avec un organisme de contrôle.	
Urbanisation Densification	Chambre d'Agriculture	19/11/2011	<u>L'évolution des constructions :</u> Cet observatoire foncier pourra aussi servir à identifier les zones constructibles vides et vérifier si la densification des terrains respecte les directives du DOG.	
Urbanisme déclassement	Mairie de Laloubère	04/10/2011	La limitation des surfaces à urbaniser apparaît comme une règle impossible à tenir surtout pour Laloubère qui compte sur le nouvel hôpital arrêté en implantation le 12 juillet dernier pour accroître son attractivité foncière.	Les excédents de terrains constructibles sur le territoire justifient des mesures de déclassification de zones AU lors de la transformation de terrains N ou A en terrains constructibles. La colonne vertébrale du SCoT est la préservation des terres agricoles.
Urbanisme Déclassement	Maire d'Ibos	12/10/2011	Création de zones à urbaniser compensée par le retrait de la constructibilité sur d'autres zones: Cette disposition ne semble pas applicable car elle pénaliserait trop la commune.	Au niveau rural, la densification est plus lâche, mais l'objectif de préservation des terres agricoles doit par vocation y être encore plus fort.
Urbanisme déclassement	Bureau Etudes PROSCOT	27/10/2011	<u>Création de nouvelles zones U ou AU et compensation</u> M.MICHEL rappelle que seules les orientations du DOG. sont opposables. La mention selon laquelle « <i>la création ou l'extension de zones U ou AU seront accompagnées de réductions au moins équivalentes des anciennes zone NA</i> » est située dans le préambule du point 2.2.5. Elle ne constitue pas une orientation et ne s'impose donc pas aux municipalités.	D'après cet entretien, la commune de Séméac entend poursuivre l'urbanisation jusqu'à la berge Ouest du canal de l'Alaric et aménager en espace naturel la berge Est au pied de coteaux. Toutefois nombre de dents creuses existent sur la

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Urbanisme déclassement	Mairie de Séméac	18/10/2011	<p>Révision PLU : Démarrage révision PLU suivant les modalités :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Zone Ouest (proche de Tarbes) : densification y compris dans les lotissements tout en recherchant à ne pas charger en circulation l'avenue F. Mitterrand par recherche de sorties sur d'autres voies. ○ Zone urbanisée : garnissage des dents creuses. ○ Zone Est : recherche d'une urbanisation plus cohérente avec un habitat groupé et des petits collectifs afin de garder des espaces d'ouverture et création d'un éco quartier. ○ Canal Alaric : création du sentier des moulins avec mise en valeur des techniques qui sont le patrimoine de Séméac. ○ Pas de nouvelles ouvertures de foncier dans cette révision de PLU, seulement une volonté de déclassifier le Stade Jules Soulé actuellement N en zone U Le SCoT pose ici le problème de compensation en déclassant des zones ouvertes à l'urbanisation car Séméac ne dispose quasiment pas de réserves foncières. ○ Le nombre de permis de construire annuel est d'environ 20. <p>Synthèse : Madame Isson, Maire de Séméac, demande vis-à-vis du SCoT l'assouplissement voire la disparition des compensations lorsqu'on déclasse des zones N.</p>	commune de Séméac.
Urbanisme déclassement	Mairie d'Aureilhan	13/10/2011	Urbanisme : la densification se comprend mais il faut que l'orientation du DOG soit ferme car dire « tendre vers » laisse la porte ouverte à des réalités de densifications éloignées des objectifs	

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Urbanisme déclassement	Mairie de Layrisse	22/10/2011	Le SCoT prévoit des densifications identiques sur l'ensemble du territoire; il devrait prendre en compte les contraintes plus fortes dans les petites communes de la zone montagne, comme Layrisse, plus particulièrement les constructions sur les terrains en pente et les assainissements individuels.	
Voiries	Maire d'Ibos	12/10/2011	Compte tenu de l'attractivité commerciale et culturelle du centre méridien, la commune d'Ibos et le Conseil Général amélioreront l'accès du site par la D 817 en créant 2 giratoires. M. Le maire demande que cet équipement important soit pris en compte par le SCoT	Hors domaine du SCoT, compétence locale et départementale.
Urbanisme Construction/ pentes	Mairie de Layrisse	22/10/2011	Le DOG, page 80, limite la pente des terrains constructibles à 15 %, ce qui va à l'encontre des buts annoncés qui visent à préserver les terres agricoles. En effet, cette préservation doit être non seulement quantitative mais aussi qualitative en réservant les bonnes terres plates et mécanisables à l'agriculture et en construisant sur les coteaux	Remarque à prendre en compte.
Zone Activités	Mairie de Layrisse	22/10/2011	<u>Zone industrielle de Pyrène aérople:</u> Cette zone s'étend sur plus de 180 ha mais cette surface, sauf très heureuse surprise, correspond à une utilisation sur les 50 prochaines années. Dans un premier temps, 50 ha devraient suffire pour satisfaire les besoins des industriels qui gravitent autour du secteur aéronautique, le reste pouvant, à titre temporaire, être maintenu en terres agricoles.	Les zones d'activités doivent être construites seulement au fur et à mesure des besoins. Bonne remarque qui va dans la logique du SCoT.
Zones Activités	Préfecture et DDT	05/10/2011	Les ZA actuelles sont suffisantes voire surabondantes.	

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Zones Activités	Chambre d'Agriculture	19/11/2011	<p><u>Pôle de développement urbain Pyrénia :</u> Son impact est très fort sur l'agriculture : plus de 180 ha d'excellentes terres agricoles consommées. Que se passera t-il si cette zone industrielle ne se fait pas ou progresse très lentement ?</p>	
Zones Activités	Mairie de Lourdes	20/10/2011	<p><u>Zone industrielle Pyrénia :</u> C'est l'élément moteur pour construire l'avenir, mais il devra être perçu non comme une unité indépendante, mais plutôt comme le pivot central d'une grande zone multi activités s'étendant de Tarbes (Zone industrielle de Bastillac) à Adé (Zone industrielle de Toulicou).</p>	A réfléchir ainsi dans le SCoT.
Zones Activités	CCI	18/10/2011	<p>Zone d'activités (ZAC Pyrénia) La CCI rappelle qu'elle n'est plus en charge de la gestion de l'aéroport. Elle souligne que la zone d'activité a un caractère Aéronautique mais qu'elle devrait être ouverte à d'autres activités. Cette zone possède beaucoup de foncier disponible mais elle est victime d'un déficit de Marketing territorial, notamment vers les entreprises ou institutions de Midi Pyrénées à Toulouse. La CCI souligne également le fait que, pour servir l'outil SCoT, il faudrait en premier développer l'aspect économique du territoire. L'augmentation de l'activité de déconstruction des avions en fin de vie, par la société TARMAC, est incertaine compte tenu du coût de la main d'œuvre par rapport à d'autres pays. Actuellement cette société a également une activité de stockage d'avions en extérieur.</p>	<p>Est ici posé la problématique essentielle du développement industriel de la région., L'aéroport est un outil économique trop important, à ne pas galvauder et à valoriser par des activités cohérentes autour de l'aéronautique.</p>

THEME	ORGANIS ME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
Zones Commerciales	Mairie de Laloubère	04/10/2011	La zone commerciale de Séméac inquiète, il faudrait définir les contours exacts des zones commerciales.	On ne peut que regretter l'absence d'un document d'analyse commerciale.
Zones Commerciales	Préfecture et DDT	05/10/2011	Pour les zones commerciales, des limites infranchissables semblent être la solution.	Des préconisations strictes seront nécessaires pour les zones commerciales dans l'attente d'un document d'analyse commerciale qui arrivera lors la révision du SCoT, sous Grenelle II, dans les 6 ans à venir
Zones Commerciales	Maire d'Ibos	12/10/2011	Le DOG impose une zone d'inconstructibilité de 500 m de part et d'autre de la D 817. La vue aérienne de la commune et les plans du POS présentés par M. Frossard, Maire d'Ibos, montrent que la quasi totalité de la zone commerciale est située dans cette zone. Cette prescription est d'autant plus incompréhensible que la commune entend préserver au maximum ses terrains agricoles situés au delà de la zone de 500 m et réserver les créations de commerces dans la zone commerciale existante.	Appliquer cette prescription conduirait à interdire les nouveaux commerces dans une zone qui est déjà prévue à cet effet et à implanter ces commerces dans la zone que la commune souhaite garder agricole.
Zones Commerciales	Mairie d'Aureilhan	13/10/2011	Développement commercial : la mairie d'Aureilhan ressent positivement la création de la zone commerciale du Val d'Adour pour desservir l'Est. La multiplicité des zones d'activités apparaît comme gênante car il n'y a pas de demande pléthorique, la commune souhaite ici une limitation.	Problématique récurrente de l'absence de DAC
Zones Commerciales	Mairie d'Orleix		Réserve foncière Monsieur Habas, Maire d'Orleix, rappelle la nécessité de créer une réserve foncière de 17 ha au nord du Centre LECLERC afin d'étoffer cette zone commerciale. Un projet privé,	En absence d'un DAC, il est difficile de se prononcer sur la pertinence de réserves d'extension. Préserver les réserves foncières mais attendre un DAC pour la décision.

THEME	ORGANISME	DATE	POINTS ABORDES	COMMENTAIRES CE
			<p>regroupant 6 lots à vocation commerciale, y serait réalisé. Ce projet renforcerait le pôle commercial existant menacé par le projet de construction d'un nouveau pôle de 35000 m2 à l'est de Tarbes.</p> <p>Pour mémoire, le centre LECLERC d'Orleix, dont les murs sont la propriété de la commune, d'une surface de vente de 14000 m2, réalise un CA de l'ordre de 55 millions d'euros par an.</p> <p>Cette réserve engloberait les parcelles cadastrées 49, 50, 54, 55, 56, 57 et 60 situées en zone AUI du plan de zonage.</p>	
Zones Commerciales	CCI	18/10/2011	<p><u>Observatoire de l'équipement commercial</u> Afin de planifier le développement commercial, la CCI souligne la nécessité d'entamer une réflexion sur le volet commerce du SCoT et suggère la création d'un Observatoire de l'équipement commercial qu'elle gèrerait conjointement avec la Chambre des Métiers. Cet observatoire pourrait servir de fondement au futur Document d'Aménagement Commercial (DAC.) prévu par le Grenelle II. L'élaboration du DAC. pourra se faire lors de la révision du SCoT qui doit intervenir 6 ans après sa validation pour se mettre en conformité avec le Grenelle II.</p> <p><u>Equipement commercial</u> Selon la CCI, l'équipement commercial est vieillissant et devrait être renouvelé. Il s'agit ici essentiellement des bâtiments existants situés aux entrées des villes. S'agissant du centre commercial LECLERC d'Orleix, la CCI soutient que, même lorsque le centre commercial de Séméac sera construit, le flux de population sur l'axe Rabastens-Aureilhan permettra sa survie.</p>	

3.1.2.3 Réception et Observations du public :

Les tableaux ci-dessous contiennent la reprise de la totalité des observations du public, observations portées sur les registres, courriers remis à la commission d'enquête et annexés aux registres. Les observations sont classées par thèmes comme pour les tableaux précédents des observations des PPAC et des organismes rencontrés.

<p>Contournement Est</p>	<p>SENDOU Emile MONIER Robert EVEILLE Michelle DABT Albert COUBERIS Josette MOUROU-ROUX Famille ELHANAFI Marie ORUS René, Président de la société de Chasse « Diane de Séméac » CATALA Jean Paul MOREAU Raymond CAZAUBON Monique MOUROU Michel-Yves, Dr BEGUE Christian LOMBARD Véronique HAMELIN Christian SARTHOUET Jean-Paul SARTHOUET Maria JOUANOLOU Michel JOUANOLOU Aline BARRAUD Christine AZEM Jean-Pierre MUR Pierre CAZAYOUL Robert DHUGUES Sylvie DULOUT Serge LARRONY Antoinette CATALA Lucette DANFLOUS Henri ABEILHE Jeanne DUFAURE A LAGRASSE Joël NADALIN M et Mme</p>	<p>De manière assez générique, les observations du public demandent le retrait du projet routier de contournement Tarbes/Est, car inutile compte tenu des infrastructures préexistantes, très coûteux, atteignant des zones naturelles et agricoles et portant atteinte au cadre de vie des riverains de l'Alaric en transférant les nuisances de la RN21.</p> <p>Il est souvent noté que les projets de tracés détruisent totalement ou partiellement certaines propriétés familiales. De plus des constructions récentes(2010) sont bâties près (60 m par exemple) des futurs tracés. Les personnes concernées insistent sur l'absence de ce projet au moment où elles ont déposé un permis de construire.</p> <p>De plus la zone entre la rive Est de l'Alaric et les coteaux est un lieu naturel de promenade et de loisirs expliquant l'attractivité des communes limitrophes, notamment grâce au bois de la Barthe.</p> <p>Est également soulignée dans certaines observations la présence d'une ZNIEFF de type I.</p> <p>Elle est aussi lieu d'agriculture.</p> <p>Cette zone sert de bassin d'extension des crues de l'Alaric.</p> <p>Le projet de rocade est souvent requalifié de voie pénétrante en raison des urbanisations existantes dans certains secteurs.</p>	<p>Ce projet de contournement routier par l'Est de l'agglomération Tarbaise figurait dans le SDAU de 1977. Dans le SD de 1996, ce projet de rocade avait effectivement disparu par considération de l'urbanisation non maîtrisée dans la zone projetée en particulier sur les communes d'Aureilhan et de Séméac.</p> <p>Toutefois l'Agenda 21 mis en place par le Grand Tarbes en mars 2007 reprend la possibilité d'étude de ce projet de contournement Est. De même, le Schéma de Référence des Voiries Structurantes de l'Agglomération Tarbaise de novembre 2009 intègre un projet de contournement Est réduit à un point de départ et un point d'arrivée et une flèche joignant ces deux points.</p> <p>Au titre de son Agenda 21 le Grand Tarbes réalise une étude de faisabilité complète de ce projet de contournement en janvier 2009. Cette étude comporte tous les volets, y compris environnementaux. Elle compare les deux tracés, le long de l'Alaric et en pied de coteaux, y compris en termes de coûts.</p> <p>Toutes les observations, sauf une, déposées par le public montrent la non acceptation sociale de ce projet de contournement par les habitants des zones concernées par l'enveloppe des tracés. Les observations concernant des constructions récentes (2010 et 2011) sont</p>
--------------------------	--	--	---

<p>BAQUE Amélie BAZIARD Thierry et Lydia GULIEU Maurice et Josette CLERC-GIRARD Jean OCKAIN Arnaud LANUSSE Marie-Aline PERE Bernard et Christiane ABADIE Alain FOURCADE Didier NORLANS Guillaume DELHOM Guy BAUBAY Philippe VALLET Sophie PARMENTIER Pascal DALLIER Nicole BILLE Line SOLAÏNI Patrick BARROUQUERE-THEIL Erick DUCOR Bernard LAFFAILLE M et Mme VIGNONET Gabrielle LADEVEZE Guy LADEVEZE David ARNOUL R DIDES marc et Sylvie ESQUERRE Michel LAGARDE Yvette BIARNES Geneviève BIARNES Didier BEGUE Christian ARMANELLI Michel MAGNAUT Céline MASSET Mathieu</p>	<p>Certaines observations demandent l'étude du contournement de l'agglomération de Tarbes par le Nord Ouest et son bilan avant toute autre option.</p>	<p>mal fondées car elles démontrent simplement la méconnaissance de ce projet au sein de l'Agenda 21, du Schéma des voiries de l'agglomération Tarbaise et de l'étude de faisabilité du Grand Tarbes. C'est donc en toute connaissance de ce projet par les élus que des permis de construire dans les zones concernées ont été délivrés depuis mars 2007 par les autorités compétentes en la matière, les demandeurs étant censés connaître les projets.</p> <p>Entre la rive Ouest du canal de l'Alaric et les pieds de coteaux, il s'agit d'une zone agricole et naturelle, à la fois par endroit bassin de crues de l'Alaric, zone naturelle de promenade, contenant une ZNIEFF de type 1 et présentant des aménagements de loisirs. L'étude de faisabilité du Grand Tarbes recense effectivement tout ce patrimoine.</p> <p>L'impact d'un projet de rocade doit être regardé de façon approfondie par rapport à ces éléments, c'est ce que fait l'étude de faisabilité. Il est par contre dommage que les communes qui, depuis 20 ans, développent l'urbanisation dans ces zones n'aient pas fait les mêmes analyses, ce qui aurait rendu plus crédibles les démarches de ce jour vis à vis de la protection des ces milieux.</p> <p>Force est de constater qu'il existe au moins</p>
---	--	--

	<p>BORDENAVE Maurice MAURETTE A, M et Mme PEREZ Antoine LE CAM Benoit LURDOS Frédéric OCHOA Carmen ABEILHE Jean-Claude VALLET M et Mme VARIN Etienne ESTRADE Alain et Anne LECLERCQ Didier, M et Mme SPINOSI Patrick, M et Mme BRINGUE André DUBARRY Marie FOUREL Pierre WAGNER-FOUREL Diane FOUREL Estelle FELICES Jean-Noël, M et Mme NICOLET Mme VILLEMUR André ROUSSELY Pierre DEVALOIS Mireille LE BOUQUIN Madame LE BOUQUIN Hélène LE BOUQUIN yannick GEZ Frédéric MONIER Robert et Jacqueline DUBARRY Robert XX (pas de nom) CLERC_GIRARD Jean</p>		<p>trois points délicats vis-à-vis de l'urbanisation existante pour le passage des projets de tracé. On constate même sur le territoire de la commune d'Aureilhan une construction qui vient de démarrer et qui se situe exactement sur un des projets de tracé !(voir photos plus loin).</p> <p>L'ouverture de la Rocade Ouest en 2013 permettra sans doute une diminution de la circulation des poids lourds sur la RN 21 au sein des communes d'Aureilhan et de Séméac. Mais une déviation du trafic en transit devra s'accompagner d'autres aménagements tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Amélioration de la liaison Vic Rabastens avec création d'une rocade à Rabastens ○ Barreau Nord entre RN 21 et RD 935 ○ Blocage de l'échangeur Est de l'A64 pour les poids lourds. <p>Ces solutions, certes envisageables et souhaitables ne résoudront pas la totalité du problème pour Aureilhan et Séméac compte tenu que la desserte locale représente environ 30% du trafic poids lourds et un pourcentage non connu mais sans doute très important pour les véhicules légers.</p>
--	--	--	--

<p>Contournement Est</p>	<p>DUBARRY Michel et Maryse LE BOUQUIN Marcel DE PRADA Gérard</p>	<p>En sus font état d'un manque d'informations accessibles sur ce projet, notamment n'ont pas eu connaissance des réunions de la concertation. S'étonnent que ce projet ne s'appuie pas sur des données démographiques et environnementales. Craignent que le projet consiste à transférer la nuisance du trafic de la RN 21 vers une autre zone urbanisée le long du canal de l'Alaric. Demandent de regarder des solutions mieux adaptées, notamment au travers des infrastructures existantes. Demandent s'il existe une étude de faisabilité et économique. Soulèvent les problèmes d'impact sur l'environnement, notamment des zones naturelles et agricoles. Demandent le panel des mesures compensatoires qui pourrait être mis en place tant pour compenser la dévaluation financière que pour les protections contre le bruit. En conclusion, demandent le retrait définitif du projet de contournement Est</p>	<p>Le SCoT a fait l'objet de nombreuses communications par des affiches, par des articles, par son site internet, par les réunions publiques tenues (voir chapitre concertation dans ce rapport). Il est indéniable que tous les élus du territoire avaient connaissance de la mise en place de ce projet de SCoT, peut être les municipalités n'ont-elles pas correctement relayé l'information ? Le projet de contournement Est s'appuie sur l'étude de faisabilité menée par le Grand Tarbes dans le cadre de son Agenda 21. Ce projet contient toutes les données. Il est vrai que dans le SCoT cette étude n'est pas reprise, mais le SCoT n'a pas dans ses objectifs, en raison de son échéance à 2025 et de ses compétences, la réalisation de ce contournement. Le DOG se contente de porter une orientation qui impose aux communes d'Orleix, d'Aureilhan et de Séméac, de préserver dans leurs documents d'urbanisme la zone de l'enveloppe des tracés des projets de contournement. En ce qui concerne le transfert de trafic entre RN 21 et contournement Est, c'est effectivement le but de ce projet de rocade. Il s'agit d'un bilan de nuisance entre le nombre de personnes impactées par la RN 21 et le nombre qui le serait par la rocade en tenant compte de l'évaluation des conséquences sur l'environnement de ce projet. Seule une étude complète peut</p>
--------------------------	---	--	---

			répondre à cette problématique. L'étude du Grand Tarbes réactualisée pour prendre en compte les évolutions, depuis 2009, en matière d'habitat, de circulation, de voiries (contournement Ouest par exemple) ainsi que les directives résultant du Grenelle II, pourraient servir de base.
Contournement Est	DE PRADA Francine	Idem observations ci-dessus sur ce thème avec en sus : Madame De Prada a construit en 2010 à environ 60 mètres d'un des tracés de faisabilité. Elle craint donc de fortes nuisances sonores amplifiées par la présence des coteaux ainsi qu'une forte pollution atmosphérique alors qu'elle avait récemment obtenu le permis de construire. Demande en conséquence si des études sur le bruit et la pollution atmosphérique sont prévues. Elle demande que des mesures compensatoires soient prises et qu'un suivi de la faune soit mis en place.	Voir ci-dessus. En 2010 le projet de contournement Est était connu tant dans le schéma de voiries de l'agglomération Tarbaise que dans l'étude de 2009 suite à l'agenda 21 de 2007. Ce permis a donc été délivré en connaissance de cause. Les études demandées existent dans l'étude de faisabilité de 2009, à réactualiser sans doute comme déjà indiqué.
Contournement Est	SEVILLA Christiane et Guy	Idem ci-dessus avec en sus : Soulignent que le projet conduirait à détruire le bois de la Barthe et ne respecte pas les zones naturelles dont une ZNIEFF. Le projet conduirait à geler 75% des terres agricoles. Amplifierait les emprises routières sur Séméac qui est déjà largement pourvu. Demandent le classement de ce lieu en zone protégée avec cône de vue sur les Pyrénées.	Il est exact que la ZNIEFF des bois de Reblisclou et de Souyeaux serait impactée légèrement surtout par le tracé le plus à l'Est en pied de coteaux. Il en est de même des espaces boisés classés. Les zones agricoles seraient aussi impactées, mais il ne s'agit plus que d'une agriculture résiduelle en milieu urbain (classement de la commune de Séméac page 24 du DOG). C'est donc plutôt la politique urbanistique de la commune de Séméac qui est à l'origine de la disparition de l'agriculture dans la commune. De même on peut s'interroger sur

			<p>l'urbanisation le long des rives de l'Alaric tant à l'Ouest qu'à l'Est qui ne prend pas en compte le respect ni des berges de l'Alaric, ni des zones naturelles en pied de coteaux.</p> <p>Certes l'emprise routière sur Séméac verrait, par ce contournement Est, une nouvelle voie structurante, mais Séméac est d'une part en secteur Urbain, et d'autre part il faut trouver des solutions pour les habitants qui subissent des nuisances quasiment insupportables le long de la RN 21.</p> <p>Un classement en zone protégée de ce lieu est sans doute souhaitable pour le préserver mais cela aurait dû être fait avant que l'urbanisation ne le détruise déjà en grande partie. Un tel classement aurait au moins le mérite d'arrêter l'urbanisation actuelle et pourrait préserver les tracés d'un futur contournement si toutes les autres solutions à examiner en priorité ne s'avéraient pas suffisantes.</p>
Contournement Est	ELKAIM-VILLATE M et Mme	Dans leur cas, le projet pourrait mettre en difficulté financière le foyer, Madame étant assistante maternelle à domicile et craint que la perte d'attractivité de son domicile ne soit préjudiciable à la pérennité de son activité.	Même remarque pour les habitants le long de la RN 21 dans les communes d'Aureilhan et de Séméac.
Contournement Est	SYNDICAT DE L'ALARIC 1° Section	Le projet de contournement Est est projeté sur les espaces bordant le canal de l'Alaric sur environ 6.5 Kms. En regard du SDAGE de 2009, relève que deux de ses orientations devraient figurer parmi les objectifs du SCoT, à savoir :	En page 5 du chapitre traitant de l'articulation du SCoT avec les autres documents d'urbanisme, il est rappelé la compatibilité du SCoT avec le SDAGE du Bassin de l'Adour adopté le 16 décembre 2009. Le SDAGE comporte 6 orientations

		<p>Réduire l'impact des activités sur les milieux aquatiques</p> <p>Privilégier une approche territoriale et placer l'eau au cœur de l'aménagement du territoire.</p> <p>Déclare que la consultation du dossier de SCoT ne permet pas de mettre en évidence ces deux aspects.</p> <p>LE PPRI affecte le canal de l'Alaric et définit des zones d'expansion de crues dont le règlement interdit l'édification de toute élévation pouvant s'opposer au débordement des eaux de l'Alaric.</p> <p>Le dossier de SCoT n'exprime pas la compatibilité du DOG avec les PPRI et les dispositions du SDAGE.</p> <p>Opposition au projet.</p>	<p>fondamentales dont les deux rappelées ci-contre. Le document de présentation dit que le SCoT doit être compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE.</p> <p>Dans le chapitre « l'état initial de l'environnement » du rapport de présentation du SCoT, le sujet de l'eau est traité de la page 46 à la page 60. Le rôle et le devenir des canaux dont l'Alaric sont décrits pages 58 à 60. Les risques naturels sont traités pages 92 et suivantes du rapport de présentation, page 39 du PADD, pages 80 et suivantes du DOG. Quand à la compatibilité du SCoT avec le SDAGE, ce point a fait l'objet d'une analyse particulière par la CE qui se trouve dans les annexes du présent rapport.</p> <p>Pour ce qui est de l'étude d'impact sur le régime des crues de l'Alaric et de la qualité des eaux, vis-à-vis du contournement Est, cet aspect est traité page 63 et suivantes de l'étude de faisabilité du Grand Tarbes. Les tracés ne pouvant éviter des zones d'expansions de crues, les principes d'aménagement décrits prévoient un ouvrage en niveau de terrain qui ne s'opposera pas à ces crues. Pour ce qui concerne la qualité des eaux, des mesures de protection sont prévues.</p>
Contournement Est	PARMENTIER Christian	Idem ci-dessus, mais précise que ce projet de contournement Est faisait partie de l'Agenda 21 du Grand Tarbes.	Effectivement ce projet de contournement Est, initialement porté dans le SDAU de 1977, n'a pas été repris dans le SD de 1996 mais dans l'Agenda 21 de l'agglomération Tarbaise rédigé en Mars 2007.

Contournement Est	ISSON François	<p>Précise de manière détaillée les conséquences de la création du contournement Est sur la commune de Séméac :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Création d'ouvrages d'art : <ul style="list-style-type: none"> Passage sur l'Alaric Passage sur l'A64 Passage sur la voie ferrée Passage ou giratoire sur la rue de la République, rue du Bourg-d'Oiseaux, Avenue des Sports ○ Incidences sur les Habitations : <ul style="list-style-type: none"> Démolition d'une entreprise de carrosserie Démolition de maisons rue du Bourg-d'Oiseaux et rue des Mésanges ○ Incidences sur l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> Abattage d'arbres Bois de la Barthe Suppression de zones agricoles Nuisances acoustiques et pollution de l'air lotissement Orée du Bois, de Chantelle et quartiers proches de l'Alaric. <p>Précise que cette voie aurait été réalisable dans le cadre du SDAU.</p>	<p>Voir ci-dessus pour ce qui est du SDAU et de l'Agenda 21.</p> <p>La Commission d'enquête prend effectivement note des précisions ci-contre, mais pense qu'il faudrait les opposer aux problèmes rencontrés dans les traversées d'Aureilhan et de Séméac par la RN 21 et aux solutions à mettre en place autre que le contournement Est. Seul un bilan comparatif entre conséquences et mesures compensatoires vis à vis de la traversée de la RN 21 et Contournement Est peut apporter un éclairage objectif ce qui fera l'objet d'une enquête publique obligatoire lorsque le maître d'ouvrage et le dossier définitif seront connus.</p> <p>La remarque relative à la réalisation de cette voie dans le cadre du SDAU, met en évidence s'il en était besoin, que si des mesures conservatoires ne sont pas prises à l'occasion du SCoT-TOL, la réalisation éventuelle de cette voie de contournement Est sera impossible à l'horizon 2025.</p>
Contournement Est	VERT Charles	<p>Favorable au contournement des 3 communes par le tracé le plus à l'Est qui n'affecterait que très peu de maisons (environ une douzaine à moins de 80 m de la future voie) alors que plus de 160 habitations subissent le désagrément d'un trafic intense le long de la RN 21 à Aureilhan.</p>	<p>Cette approche qui tient enfin compte du caractère social du problème est uniquement urbanistique, mais il faut aussi comparer les deux projets de tracé au travers des conséquences sur l'environnement, le bilan n'étant alors pas forcément le même.</p>

Contournement Est	LADEVEZE Guy	<p>Habite rue des Rossignols, au lotissement Chantèle, composé de 50 maisons construites entre l'Alaric et le pied de coteau.</p> <p>Problème de nuisances sonores par rapport au tracé Ouest.</p> <p>Demande d'envisager un tracé plus à l'Est, de l'autre côté de la colline.</p> <p>Idem observations contre projet de contournement Est.</p>	<p>On peut d'abord s'interroger sur un tel choix d'urbanisation entre la rive Est de l'Alaric et les pieds de coteaux. Les défenseurs de l'environnement sur ces zones ont-ils au moment de ces choix soulevé ces problèmes ?</p> <p>Un tracé au-delà des coteaux impacte aussi des zones urbanisées, l'environnement ainsi que l'agriculture. Le bilan carbone sera en outre plus négatif.</p>
Contournement Est	HAYE Florence et Jean-Marc	<p>Idem sur ce qui précède, mais met nettement en opposition les rocades Nord Ouest et Nord en réalisation (projetée à moyen terme) et la rocade Est simplement envisagée sans porteur de projet et entravée par l'urbanisation non maîtrisée sur l'enveloppe de son tracé malgré l'intention déjà portée par le SDAU.</p> <p>Souligne que le développement urbain de Séméac des 30 dernières années revient à rejeter les nuisances le long de la RN 21 vers les nouveaux lotissements de l'Est de l'agglomération.</p> <p>Tracés incohérents par rapport aux notions de trames vertes et bleues du SCoT.</p>	<p>La priorité des rocades Ouest puis Nord sur un éventuel contournement Est est une évidence. Un bilan devra être fait lorsque le contournement Nord Ouest complet existera et que, sans doute, d'autres mesures auront été mises en place pour détourner le trafic de la RN 21 dans les communes d'Aureilhan et de Séméac.</p> <p>Pour le développement à l'Est de Séméac, l'impact vis-à-vis des populations serait moindre que le long de la RN21.</p> <p>Les tracés perturbent les trames vertes et bleues dont la définition reste floue dans le SCoT en absence d'une cartographie lisible. Mais on peut aussi noter que, sur les communes d'Aureilhan et plus particulièrement de Séméac, le plus grand prédateur des trames vertes et bleues est l'urbanisation existante et décidée.</p> <p>La notion de trames vertes et bleues a été renforcée par le Grenelle II et s'imposera donc lors de la révision sous 6 ans du SCoT, bien avant toute décision et</p>

			nouvelle étude sur ce contournement Est. Dans l'immédiat l'urbanisation doit être stoppée immédiatement sur ces secteurs afin de ne pas créer des conditions irréversibles qui empêcheraient tout projet futur.
Contournement Est	Association ADRACE	<p>Décrit le SCoT comme un projet non abouti et le DOG comme un document trop superficiel pour être opérationnel.</p> <p>Le projet de SCoT qui a été élaboré en 2006 traduit un décalage considérable avec le contexte économique dégradé qui prévaut aujourd'hui, par la faible croissance de population (??% des prévisions du SCoT), en raison des défaillances d'entreprises, de la chute de la construction, du taux de chômage et de la baisse de fréquentation touristique. L'ADRACE demande que le SCoT soit révisé afin de corriger les données statistiques et d'intégrer le cadre actuel de référence économique.</p> <p>Souligne que ce projet de contournement Est ne s'inscrit pas dans une perspective de maîtrise des dépenses publiques.</p> <p>Demande sur ce projet routier des éléments de diagnostics.</p> <p>S'appuyant sur la loi SRU, dit que le SCoT aurait dû :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Evaluer les conséquences prévisibles des orientations sur l'environnement ○ Exposer la prise en compte du souci de préservation, et de mise en valeur de l'environnement. <p>Que la loi Grenelle I dit que, pour les décisions</p>	<p>Le document élaboré par l'association ADRACE synthétise les observations ci-dessus. On ne reviendra pas ici sur les points déjà évoqués, mais sur les points complémentaires que ce document soulève.</p> <p>Le projet de SCoT a été actualisé en 2010 avec les chiffres et statistiques disponibles à ce moment là. Il est évident que, dès l'instant où un document est arrêté, il ne comporte plus que des analyses du passé, aussi récent soit-il.</p> <p>Le projet de SCoT est fondé sur des analyses, c'est la révision à intervenir sous 6 ans dans le cadre du Grenelle II qui sera chargée d'infléchir les objectifs de ce SCoT en fonction des événements et des perceptions des 6 années à venir.</p> <p>Le SCoT ne comporte pas d'analyse financière, ce n'est pas sa vocation, les orientations du DOG ne peuvent pas comprendre d'éléments de coût.</p> <p>L'orientation du DOG ne préconise pas la réalisation du contournement Est. Elle demande simplement que l'enveloppe du tracé soit gelée à tout type d'aménagement durable. En conséquence le SCoT ne</p>

		<p>publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable est impossible à un coût raisonnable.</p> <p>Conteste la prise en compte par le SCoT du schéma des voiries structurantes de l'agglomération Tarbaise et regrette l'absence dans le SCoT de présence de tracé projeté pour ce contournement ce qui conduit à un faisceau à protéger dans les documents d'urbanisme extrêmement important, jusqu'à une largeur de 400m.</p> <p>Pointe un manque de concertation sur ce point du SCoT, et souligne un choix délibéré de ne pas développer ce sujet. Pas de réunions publiques sur les 3 communes concernées par ce projet.</p> <p>Le SCoT ne réalise aucune appropriation de ce projet routier. Le scénario tendanciel ne fait pas ressortir l'impact de ce projet ni sur l'environnement ni sur la consommation des espaces agricoles.</p> <p>Pas d'évaluation environnementale de ce projet dans le SCoT.</p> <p>Au point de vue des surfaces agricoles de Séméac, ce projet en consommerait 75%.</p> <p>Ce projet devrait porter atteinte au patrimoine naturel et paysager, ce que ne traduit pas le SCoT de même que le maintien des trames bleues et vertes. Les compensations ne sont pas non plus définies.</p> <p>Pour ce qui concerne la préservation au bruit de</p>	<p>rejette aucune autre solution pour régler les nuisances et les besoins en matière de trafic routier.</p> <p>Le projet de SCoT n'est pas le lieu pour une concertation sur la réalisation d'un contournement Est, c'est au moment où un maître d'ouvrage sera désigné que ces concertations devront avoir lieu. Ce sont les études que mènera ce maître d'ouvrage qui évalueront l'impact sur les divers domaines tels que par exemple l'environnement, l'agriculture, etc...de même que pour les trames vertes et bleues.</p> <p>Il est évident, comme le demande l'ADRACE que toutes les solutions alternatives à ce contournement Est doivent être envisagées en priorité. La situation des habitants d'Aureilhan et de Séméac le long de la RN 21 plaide pour des solutions rapides de délestage du trafic, or le contournement Est est un projet à long terme. Seul un bilan à moyen terme, après mise en place de plans de circulation empruntant la nouvelle rocade Nord/Ouest, le détournement du trafic poids lourds entre Vic et Rabastens, la mise en place éventuelle d'un barreau Nord, l'intégration si possible de la section Tarbes Est/Ouest de l'A 64 aux voiries de l'agglomération Tarbaise, des restrictions aux véhicules légers pour la desserte locale au sein des deux communes concernées permettra de déterminer si un contournement Est continue de s'imposer</p>
--	--	--	---

		<p>L'urbanisation existante dans le secteur projeté, rien n'est prévu. Pas non plus d'étude hydraulique alors que les tracés se situent au moins en partie dans des zones d'extensions des crues de l'Alaric. Ce projet de contournement apparait inopportun en raison :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Du fait que la saturation de la RN 21 notamment dans sa traversée d'Aureilhan ne trouverait ici qu'une solution de déplacement des nuisances vers une nouvelle infrastructure dont l'implantation dans des zones urbanisées ne fera que déplacer le problème. ○ De ce qu'il ne s'agit pas d'un véritable contournement mais plutôt d'une pénétrante dans d'autres zones urbanisées. <p>Les propositions de l'ADRACE sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ De faire le bilan après la mise en service du contournement Nord-Ouest. ○ De considérer le contournement Nord de Rabastens comme une perspective porteuse. ○ De réaliser un test sur 3 mois en orientant les poids lourds venant du Nord sur la D 935 à partir de Vic, de même qu'à l'inverse à partir du pont Sant Frai détourner sur la même D 935, inciter les poids lourds à quitter l'A64 en sortie Ouest, faire du tronçon A64 Tarbes Est/Ouest un itinéraire Poids Lourds. <p>L'association France, Nature, Environnement du</p>	<p>dans l'intérêt général. Mais pour permettre sereinement la conduite à moyen terme de ce bilan, l'enveloppe du tracé du contournement Est sur les trois communes d'Orleix, Aureilhan et Séméac devra être maintenue. Si l'urbanisation sous toutes ses formes (construction, extensions, bâtiments agricoles ou industriels ou commerciaux, etc...) doit être bloquée dans toute la zone concernée, le classement sans doute en zone naturelle N de ces espaces doit permettre des aménagements paysagers de découverte ou de promenade ainsi que de mise en valeur du patrimoine. Ceci aurait pour effet de préserver la biodiversité et d'utiliser la vocation naturelle ou agricole de ces espaces au bénéfice des populations et des exploitants, en gardant à l'esprit que la construction d'un contournement Est, si elle ne peut être abandonnée, sera la dernière solution envisagée.</p>
--	--	--	--

		<p>65 à écrit en proposant, sans attendre la fin des travaux de la rocade Nord/Ouest, un contrôle de la répartition du flux des poids lourds à partir de la fermeture de la RN21 très au Nord de Tarbes pour éviter la traversée des communes d'Aureilhan et de Séméac, avec mise en place de compteurs sur les D 934 et 935 et sur les boulevards périphériques Nord et Sud. De même serait compté le trafic résiduel dans Aureilhan et Séméac.</p> <p>En conclusion, reprenant l'ensemble des arguments, il est demandé que le projet de contournement Est soit retiré définitivement du SCoT-TOL et que la zone identifiée en pied de coteaux soit définie comme un corridor écologique à préserver avec cône de vue sur les Pyrénées.</p>	
Contournement Est	LASHERAS Daniel	Courrier résumant le document de l'ADRACE faisant l'objet de l'observation ci-dessus.	Voir réponses ci-dessus.
Contournement Est	Association de défense des riverains de l'Alaric et des coteaux Est (ADRACE) Remise d'une pétition	<p><u>Texte de la pétition comportant 564 signatures</u></p> <p><i>« Avec l'ADRACE, je demande le retrait du projet actuellement inclus dans le document SCoT Tarbes-Ossun-Lourdes.</i></p> <p><i>Ce projet est coûteux. Il est inutile au regard des réalités économiques et démographiques du Territoire. Sa mise en œuvre serait une véritable catastrophe :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Les espaces naturels et terres agricoles seraient saccagés.</i> ○ <i>Des centaines de familles d'Aureilhan, d'Orleix et de Séméac vivraient l'enfer au</i> 	

		<p><i>quotidien en étant otages du bruit et de la pollution. Leur cadre de vie serait dévasté et la valeur de leur habitation fortement réduite.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Ce projet ne ferait que déplacer les nuisances en les enlevant d'une zone pour les implanter vers une autre».</i> 	
Contournement Est	<p>M. Robert MONIER, équipe de communication de l'association ADRACE</p> <p>Mme et M.Patrice SANMIGUEL 19 chemin du Mouniquet-Aureilhan</p>	<p>Note qu'il a déposé un courrier dans le registre d'enquête adressé au président de la Commission d'Enquête dont l'objet est la demande de la tenue d'une réunion publique concernant le projet de contournement Est de Tarbes ainsi que la demande de visite du terrain pour recevoir les explications des responsables de l'ADRACE.</p> <p>Note qu'il n'a pas eu accès au futur tracé de la voie de contournement et demande une réunion publique afin de visualiser le projet et faire les remarques s'y rapportant</p>	<p>La commission d'Enquête a refusé l'organisation d'une réunion publique dont l'objet serait limité au seul contournement Est de Tarbes, car l'objet ne pouvait être que le projet de SCoT dans sa totalité. Elle a toutefois accepté le principe d'une réunion restreinte sur ce point qui s'est tenue dans les locaux du Grand Tarbes le 25 octobre 2011 et dont le compte rendu figure dans ce rapport.</p> <p>La commission d'Enquête a toutefois adhéré à la proposition de l'ADRACE relative à la visite guidée et commentée des lieux.</p> <p>Le document relatif au tracé du contournement Est ne faisait pas partie du dossier. Ce projet routier à long terme est inscrit dans le DOG. page 58 mais uniquement en tant que réserves foncières dans la mesure et la logique où il n'existe pas actuellement de maîtrise d'ouvrage de ce projet.</p>
Contournement Est	M. Robert MONIER 24 rue Aubert Salles Séméac	<p>Demande le retrait du projet routier de contournement Tarbes Est « <i>au motif que ce projet est inutile, coûteux de façon exorbitante, nuisible à l'environnement et à des centaines de familles.</i> »</p>	Idem réponses ci-dessus.

	<p>M. René GOULLIER 6 rue des Fauvettes Orleix</p> <p>M. XXXXX(nom illisible)</p> <p>Mme Annie CABARROU 85 rue de l'Eglantine Aureilhan. M. André VIGNEAU 2 rue de Gonnès Aureilhan.</p>	<p>« Un projet qui détruit le cadre de vie de plusieurs habitants d'Orleix, d'Aureilhan et Séméac qui déplace de fortes nuisances et inutile compte tenu des infrastructures routières en cours de réalisation et en projet. Les réalités économiques ne sont également pas prises en compte »</p> <p>« Ce projet est inutile, coûteux en période de crise, destructif au point de vue de l'environnement avec pollution et nuisances multiples. »</p> <p>S'expriment contre le contournement Est de l'agglomération Tarbaise</p>	
Contournement Est	<p>M. Louis LEROY 25 rue de l'églantine Aureilhan.</p> <p>Messieurs ESTRADÉ Alain, LADEVEZE Guy, DUBARRY Michel, ESTRADÉ Alain, LASHERAS Daniel</p>	<p>N'est pas opposé au principe de contournement mais propose qu'il soit réalisé à l'est des coteaux pour éviter les nuisances, la démolition du bâti et l'indemnisation des propriétaires.</p> <p>Rappellent que la commission d'enquête a donné son accord pour une visite du terrain organisée par l'ADRACE sur les lieux impactés par le tracé du contournement Est et pour une réunion de travail avec les acteurs du projet SCoT-TOL</p>	Réponses déjà donné ci-dessus.
Contournement Est	M. LAPALISSE Jacques, Conseiller Municipal Aureilhan	Rocade est : fort impact environnemental et agricole. Coût exorbitant. Ne constitue pas une alternative au flux routier sur la R.N 21.	Déjà traité ci-dessus

Contournement Est	SAEZ Alain et Mme VASQUEZ Alexandre RENON Patrick et Vivianne DIDIER Alain CABARROU Annie FERREIRA Michel CALOU Claude	Projet de rocade inutile, coûteux, non respectueux de l'environnement et préjudiciable à la vie quotidienne.	Déjà traité ci-dessus
Contournement Est	Comité directeur du S.O d'Aureilhan	Rocade Est : il faut respecter les espaces verts et les terrains d'activités sportives.	A rappeler lors d'une éventuelle enquête sur ce projet de contournement.
Contournement Est	ABADIE Yves	le contournement de Tarbes Est détruirait des sites qui accueillent régulièrement des activités sportives, scolaires, culturelles et de promenade. Aucune mesure compensatoire prévue.	A rappeler lors d'une éventuelle enquête sur ce projet de contournement.
Contournement Est	ADRACE	Demande d'informations sur le schéma des voiries structurantes du Grand Tarbes. Demande de réunion publique et proposition de visite de terrain. Propose des solutions alternatives (cf. lettre à M. le Préfet du 21 septembre 2011) voir ci-dessous.	Le Grand Tarbes a fourni le schéma de voiries structurantes à l'ADRACE.
Contournement Est	ADRACE (Lettre au Préfet)	Lettre ADRACE à M. le Préfet (20 sept 2011) : L'objectif de l'ADRACE est le retrait du projet de contournement de Tarbes Est. Elle propose, sous forme d'un test de trois mois, pour les poids lourds, les solutions alternatives suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>En</i> provenance d'Agen et Auch : interdire leur circulation de Rabastens à Tarbes et les dévier, par la D 934, vers Vic et Tarbes ○ <i>Dans</i> le sens Tarbes – Rabastens : détourner leur circulation sur la D 935, 	Cette action proposée par l'ADRACE ne concerne pas directement le SCoT, mais pourrait éventuellement être reprise dans une étude des flux de circulation.

		<p>vers Vic</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ De <i>Séméac</i> à Aureilhan : inciter les poids lourds circulant sur l'autoroute à sortir à Tarbes Ouest plutôt qu'à Tarbes Est <p>En provenance de Toulouse par la D 817 : Prendre l'autoroute à Barbazan Debat et sortir à Tarbes Ouest au lieu de Tarbes Est</p> <p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ne s'appliquant pas aux dessertes locales ○ dont l'efficacité serait contrôlée par des compteurs. 	
Contournement Est	MEDINA Alain	Cette zone est le poumon du village de Séméac. Il faut interdire la traversée de Séméac et d'Aureilhan aux poids lourds	Déjà traité ci-dessus
Contournement Est	LOOTEN Xavier	On laisse construire dans la zone où sera implanté le contournement Est sans en informer les bénéficiaires des permis de construire	Déjà traité ci-dessus
Contournement Est	SARRAT Nicolas	Remplacer les camions par le ferroutage	Ceci ne peut concerner que le transit poids lourds, problème à l'échelle nationale.
Contournement Est	DARIES Jean Luc	Un contournement Est oui, mais au-delà des coteaux de Sarrouilles	Déjà traité ci-dessus.
Contournement Est	GALIBERT Pierre	C'est un des rares lieux où le citoyen peut faire des promenades dominicales sans devoir prendre sa voiture.	Déjà traité ci-dessus
Contournement Est	LAGRASSE Louis et Mme AUGUSTO FERNANDES Mario AUGUSTO FERNANDES Alicna	Reprennent exactement les termes portés sur la pétition managée par l'Association ADRACE	Voir réponse à observations de l'ADRACE

DUFAU Frédéric ESGALLADO LOPES Mme LLANES M. et Mme GODINHO Samuel MARQUES Mme ROUGE Stéphane ROUGE Marcel COMBOT Catherine SAN MIGUEL M. et Mme ARTIGUES Michel CAMBRIELS Jean PRUNET Béatrice PRUNET Novella PRADO Marie Carmen PLAA Jacques FONTAN Henri BUQUET David et Mme CARMOUSE Pierre et Mme DARIES Bernard SARRAT Pierre SARRAT Danièle FOURCADE Christian BRAU Laurence LEITE José SAGNES Michel et Mme PEREIRA Manuel PUPPO Franck DASTE Audrey PANAMA Ringue		
--	--	--

<p>Contournement Est</p>	<p>M.DUFAURE Guy, -Conseiller municipal et ancien maire de Séméac, -Conseiller Général canton de Séméac depuis 1988, -3° vice président du Conseil Général en charge de l'environnement, -siège à la commission départementale « Routes et Infrastructures » du Conseil Général, -Ancien Vice-Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes (CAGT)</p>	<p>M. DUFAURE développe ses observations en 3 points : 1°) - Il est étonnant que l'on ne connaisse pas le Maître d'ouvrage d'un tel projet... -ce ne sera pas l'Etat qui n'a pas en charge la RN 21 - Ce ne sera pas le Conseil Général car ce projet ne figure pas dans le plan à moyen et long terme des créations nouvelles de routes structurantes très importantes qui devrait mobiliser des financements bien au-delà des possibilités actuelles et futures, - Ce ne sera pas le Grand Tarbes qui n'a pas la capacité financière d'un tel projet, Alors qui peut porter ce projet ?...Personne. 2°) les riverains des avenues Jean Jaurès à Aureilhan et François Mitterrand à Séméac subissent à longueurs d'années les nuisances du trafic routier : -14700 véhicules/jour dont 1200 poids lourds et 8200 véhicules légers en desserte urbaine. La problématique actuelle est le trafic poids lourds. Elle ne peut pas être réglée par l'hypothétique contournement Est à long terme (20 ans au moins). Il existe des solutions moins onéreuses à court et moyen termes : -la réalisation du contournement de Bordères/Echez qui sera mis en service en 2013, - le renforcement de la D 934 entre Vic Bigorre et Rabastens, permettront aux poids lourds de contourner Tarbes par l'ouest, -la réalisation du barreau Nord entre la villa</p>	<p>Il est de la compétence du SCoT, document prospectif, de prévoir, notamment en matière d'infrastructures routières, des orientations qui sont de nature à permettre, même à long terme, l'éventuelle réalisation d'un projet comme le contournement Est de Tarbes. L'absence de maître d'ouvrage, susceptible de porter ce projet, ne doit pas être le seul motif opposable à cette disposition du SCoT-TOL qui procède de la simple application du principe de précaution. Le débat organisé par la Commission d'Enquête, dans les locaux du Grand Tarbes en présence de Mme Isson, Maire de Séméac, de M. Boubée, Maire d'Aureilhan, de M.Dufaure, représentant le Conseil Général, de M Caillot, représentant M.Trémège, Président du Grand Tarbes et des membres de l'association ADRACE (M. Habas, maire d'Orleix qui s'était déclaré favorable à une telle réunion ne s'est pas présenté) a permis d'échanger sur cette problématique et de jeter les bases d'un consensus : -ne pas retirer la mention relative au projet à long terme du contournement Est du SCoT-TOL, -classer en zone N les terrains impactés par cet hypothétique projet afin de permettre à la commune de Séméac de réaliser les aménagements paysagers du « chemin des moulins » ainsi que l'aménagement de bassins « écrêteurs », sur les communes</p>
--------------------------	--	--	---

		<p>Corina et Orleix sera de nature à moyen terme (10 ans au moins) à compléter les possibilités de trafic au Nord-est de Tarbes,</p> <p>-la réalisation du contournement de Soues par le futur CD 8 (dans 3 ou 4 ans) permettra de partager le flux entre la D 817 et la future liaison depuis l'échangeur Est vers le contournement Sud de Tarbes (RN 21) par le pont d'Alstom.</p> <p>3°) Le futur projet inclus dans la zone d'expansion des crues du PPR de la ville de Séméac, classée en zone naturelle, nécessitera la surélévation de la chaussée, ce qui en augmenterait le coût et la rendrait encore plus présente dans le paysage. Par ailleurs, le très important aménagement paysager du « chemin des moulins » prenant en charge la problématique de la réalisation de bassins écrêteurs de crues sur les communes d'Allier, de Séméac et d'Orleix ainsi que la reconstruction de ponts ne pourraient pas se réaliser.</p> <p>Il conclut en rappelant les conséquences catastrophiques des nuisances visuelles, sonores et patrimoniales sur les riverains de cette zone. Il suggère que l'on renonce à inclure cette nouvelle voie dans le SCoT en précisant que les aménagements paysagers prévus ne compromettront pas les nécessités qui pourraient voir le jour dans le futur.</p>	<p>d'Allier, de Séméac et d'Orleix.</p> <p>Sont reprises ici les propositions d'aménagements de circulation faites par l'ADRACE.</p> <p>La gratuité de l'A 64 entre Tarbes Est et Tarbes Ouest permettrait d'inclure cette portion autoroutière dans les voies de contournement de l'agglomération Tarbaise.</p> <p>Il sera intéressant de connaître le projet du chemin des moulins pour voir son imbrication dans cette zone.</p>
Contournement Nord	GAROBY Daniel, maire adjoint de Bours	La rocade nord (Bordères-Orleix) est d'une nécessité absolue pour le dégagement d'Aureilhan et surtout de Bours	Voir les propositions alternatives pour le contournement Est.

Culture	RIOU Claire, Directrice du Parvis PUSCIAN Sophie, administratrice du Parvis	Le Parvis est un établissement d'envergure nationale avec une programmation exemplaire pour tous les publics. Au niveau national, c'est la 10 ^{ème} scène nationale par sa fréquentation. C'est un projet économique original, avec un financement public fortement complété par un financement privé (18 %). C'est un projet culturel emblématique entre deux villes, Tarbes et Pau, deux bassins de vie, et même deux régions Il est dommage que le SCoT en fasse si peu état.	C'est un des éléments d'attractivité du territoire, au même titre que les équipements sportifs ou culturels, et l'attractivité du territoire contribue à son développement et à favoriser des flux migratoires positifs. Le PADD pourrait effectivement être plus ambitieux dans les facteurs d'attractivité et de développement du territoire auxquels contribue entre autres Le Parvis.
Déplacements	ROLAND Jean Pierre	<u>Maitrise des déplacements</u> : La nécessité de circulations douces est un objectif utile ; pourquoi prévoir en même temps des voies rapides qui provoqueront une augmentation du trafic ? Le principe de précaution serait non pas de prévoir ces infrastructures mais plutôt d'éviter de les réaliser par la réflexion sur d'autres solutions. Il serait aussi utile de promouvoir les urbanisations le long de lignes de transport à forte fréquence comme les voies ferrées Tarbes – Lourdes mais aussi Tarbes – Bagnères. <u>En conclusion</u> : le SCOT devrait être modifié en reprenant les études de déplacements dans l'hypothèse d'une régression de l'automobile, en privilégiant les transports massifs (voies ferrées) et les circulations douces (pistes cyclables).	Les infrastructures font partie des dispositifs nécessaires au développement du territoire. Une étude des moyens alternatifs à l'automobile comme le ferroviaire ou les transports routiers en commun, mais aussi les déplacements doux devrait pouvoir étayer les orientations du DOG.
Diversité et Mixité Urbaine	ROLAND Jean Pierre	<u>Diversité et mixité urbaine</u> : Le SCoT a pour objet de densifier les zones qui sont déjà les plus denses, perpétuant ainsi notre urbanisme polarisé. Il faudrait recréer des espaces aux fonctions multiples imbriquant l'habitat, les activités et les services sur le modèle des éco	Si la densité de l'urbanisation devait rester de compétence communale, il serait sans doute impossible de contrôler et de limiter les consommations d'espace agricole. Quand à la densification des agglomérations urbaines elle est le

		<p>quartiers. Par ailleurs, le SCoT devrait se limiter au maintien des coupures agricoles ou naturelles sans limiter la densité, qui doit rester de compétence communale.</p> <p><u>En conclusion</u> : le SCoT devrait être modifié en permettant une diffusion des activités non nuisantes dans des secteurs autres que les grandes zones définies par le SCoT</p>	<p>corollaire de la raréfaction du foncier disponible.</p>
<p>Environnement Prévention des pollutions</p>	<p>M. Michel BARROUQUERE, maire de Layrisse au nom du conseil municipal.</p>	<p><u>-1) La gestion des déchets</u> La question des déchets n'étant que brièvement abordée, faut-il comprendre que le stockage des déchets ultimes du département est hors périmètre du SCoT-TOL ?</p> <p><u>-2) L'assainissement (page 79 du DOG.)</u> Les orientations applicables sur l'ensemble du territoire indiquent « les projets d'aménagements de zones d'activités supérieures à 1 Ha seront contraints à l'existence ou au raccordement aux réseaux d'assainissement collectifs »</p>	<p>Voir PV réunion de la commission d'enquête avec le Syndicat Mixte de Traitement des Déchets.</p> <p>Les dispositions du DOG sont non concordantes avec celles du SDAGE qui incite à l'assainissement individuel.</p>
<p>Espaces Naturels et Agricoles</p>	<p>ROLAND Jean Pierre</p>	<p><u>Préservation des espaces naturels et agricoles</u> : Le SDAU et le S.D donnaient des représentations cartographiées des espaces à préserver. Le SCoT-TOL ne fait qu'émettre des objectifs généraux sur de grandes coupures et des espaces de respiration. Il serait d'intérêt général que le S.Co.T délimite précisément l'ensemble des espaces à préserver, y compris un cadre agricole protégé dans les secteurs urbains et périurbains, pour maintenir une agriculture de proximité (maraichage, circuits courts de distribution ...)</p> <p><u>En conclusion</u> : le SCoT devrait être modifié en définissant les espaces naturels et agricoles</p>	<p>La cartographie est insuffisamment précise. Le SCoT renvoie sur les documents d'urbanisme communaux la préservation des espaces agricoles ce qui est sans doute critiquable car la stratégie relève de la compétence du SCoT et se doit de plus d'être suffisamment précise pour éviter les contentieux.</p>

		qu'il faudra préserver sur le long terme dans les espaces urbains et péri urbains	
Fiscalité	DELUIT Frédéric	Halte à l'augmentation des impôts locaux	Sans objet au niveau du SCoT.
Méthodologie	LAPALISSE Jacques, Conseil Municipal Aureilhan	La méthode d'élaboration du SCoT n'est pas satisfaisante : pas de bilans d'étapes, pas de réflexions collectives, pas de prise en compte des attentes communales.	Pour la commune d'Aureilhan, le SCoT a été élaboré avec les représentants de la communauté de communes du Grand Tarbes, charge aux élus locaux d'aller puiser les renseignements auprès de leurs représentants au sein de cet organisme.
Territoire	ROLAND Jean Pierre	<u>Périmètre SCoT</u> : Il prolonge le SD de 1995, qui a remplacé le SDAU de 1988. Le périmètre n'a pas changé depuis le SD et reprend l'essentiel de ses objectifs de développement et d'aménagement. Il aurait été opportun de prendre en compte l'ensemble de l'aire d'attraction de Tarbes, y compris l'axe Tarbes – Bagnères, ce qui aurait permis de rééquilibrer vers l'est l'urbanisation, concentrée sur l'axe Tarbes – Lourdes. Les élus n'ont pas pu étudier cette alternative. <u>En conclusion</u> : le S.C.O.T devrait être modifié en étendant le périmètre sur l'axe Sud Est (Tarbes – Bagnères)	A voir lors de la révision du SCoT qui interviendra sous 6 ans. Peut aussi prendre la forme d'une imbrication poussée entre le futur SCoT-TOL et le futur SCoT de Bagnères.
Urbanisation	LAPALISSE Jacques, C.M Aureilhan	Potentiel d'urbanisation : urbaniser Aureilhan jusqu'au canal de l'Alaric est une aberration.	Les trames bleues dans le SCoT imposent à minima un recul de 25 m par rapport aux cours d'eau. Reste donc à préciser la notion de cours d'eau non définie dans le SCoT et savoir de ce fait si l'Alaric en fait partie.

Urbanisation	ROLAND Jean Pierre	<p><u>Développement urbain</u> : il s'appuie sur un volontarisme affiché en matière de démographie, soit + 20 000 h de plus sur le département en 20 ans. C'est le même taux de croissance que celui défini par l'INSEE pour la région Midi-Pyrénées, mais Toulouse risque d'en absorber une grande part. Il faudra un volontarisme affiché de développement d'activités dans tout le territoire pour diminuer les déplacements et maintenir les services publics et privés sans ségrégations ou concentrations inutiles. Il faudra aussi veiller à ne pas aspirer le développement sur le seul territoire du S.Co.T et laisser diffuser les activités économiques et les populations sur l'ensemble du département.</p>	Le SCoT n'a pas vocation à interdire le développement économique sur une partie ou sur l'ensemble du département.
Urbanisme RD 817 Ibos	Commune d'IBOS Délibération 2011/071 du 19/10/2011	<p>1) Maintien des demandes faites par la commune dans la délibération 2011/035 du 31/05/2011, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Classement en zone urbaine pour le quartier du Pouey, la ZAC du parc des Pyrénées et de la zone Méridien. - Classement péri-urbain pour le reste du territoire. - Prévoir une réserve foncière de 11 Ha pour le Méridien <p style="text-align: center;">Suppression de la phrase : « accueillir des espaces de développement sans grignotage des espaces agricoles ».</p> <p>La phrase « Possibilité de Zone d'Activités</p>	<p>Déjà traitée dans l'analyse des PPAC.</p> <p>Cette recommandation du DOG est destinée à la préservation des terres agricoles et est de ce fait un élément important.</p> <p>A l'aide de photographies accompagnant l'observation ci-contre, la commune d'Ibos fait un constat très détaillé des aménagements déjà réalisés de part et d'autre de la RD 817, notamment en mettant en évidence les coupures vertes, les zones urbanisées ainsi que les ZA. L'absence de définition des cônes de vues, la bande inconstructible de 500 m de part et d'autre de la RD 817 mis en évidence par l'enquête publique sur SCoT-TOL ont,</p>

		<p><i>Economiques grandes ou moyennes</i> » ne doit pas conduire à interdire toute possibilité d'extension de la Zone du Méridien</p> <p style="text-align: center;"><i>-éviter les sédentarisation sauvages, -régularisation des terrains familiaux existants.</i></p> <p>Oui à l'utilisation des « <i>techniques écologiques</i> » pour la construction si compatibles avec les remarques de l'architecte des bâtiments de France</p> <p>Le paragraphe : « <i>La création ou l'extension de zones urbanisées ou à urbaniser devra être systématiquement accompagnée d'une réduction au moins équivalente des zones à urbaniser des précédents documents d'urbanisme</i> » doit être retiré.</p> <p style="text-align: center;">Le cône de vue doit être ramené à ce qu'il était sur le SDAU de 1995. <i>Il ne doit pas être incompatible avec le développement économique</i></p> <p style="text-align: center;">La phrase : « <i>Aucun aménagement ne pourra réduire le cône de vue sur la plaine d'Ibos et les Pyrénées depuis la RD 817</i> » est à supprimer car elle revient à mettre en cause l'existence même du pôle commercial du Méridien actuellement en cours de restructuration</p> <p>Comme pour l'aéroport, nécessité de rajouter un paragraphe indiquant le rôle structurant de la zone commerciale d'Ibos tant sur le plan commercial</p>	<p>semble-t-il, incité le conseil municipal d'Ibos à faire ce constat et à mener une série de réflexions sur le futur aménagement de cette zone, en tenant compte des coupures vertes et en proposant des limites pour les futurs projets (habitat, ZA, réserves foncières, voies de circulation...).</p> <p>La commission d'enquête pense que les esquisses de solutions d'aménagements résultant de ces réflexions présentent un grand intérêt car :</p> <ul style="list-style-type: none"> - elles sont de nature à ne pas occulter la vue sur les Pyrénées et à favoriser la préservation des espaces agricoles de la plaine d'Ibos, - semblent conformes aux orientations du DOG. même si elles ne reprennent pas les termes du SCoT(<i>coupure verte, cône de vue ?</i>), - elles pourraient être mises en application dans le cadre de la révision du PLU même si les dispositions du DOG. ne sont pas encore opposables.
--	--	--	---

		<p>que sur le plan culturel. Accès difficile par la RD 817. Le schéma de modification de cet accès figurant dans le futur PLU, en accord avec le Conseil Général, devrait être intégré au SCOT.</p> <p>La phrase : <i>« Aucune extension ou nouvelle implantation commerciale ne sera réalisée de part et d'autre de la RD 817 ...sur une profondeur d'au moins 500 mètres afin d'une part d'assurer les continuités paysagères et agricoles et d'autre part de préserver' le cône de vue sur la plaine d'Ibos et les Pyrénées »</i> est à supprimer</p> <p>La phrase : <i>« ainsi le cône de vue sur les Pyrénées à partir de la RD 817 sera préservé, les constructions en hauteur seront interdites »</i> ne doit pas avoir pour vocation de détruire tous projets, le cône de vue doit reprendre sa taille existant dans le SDAU (page 84 du DOG).</p> <p>L'accroissement des surfaces commerciales à l'Est ne doit pas avoir pour effet de créer un déséquilibre en faveur de l'Est de l'agglomération sous peine de voir apparaître des friches.</p> <p>2)-<i>«La réflexion sur le cône de vue doit se poursuivre ; les élus indiquent fortement leur attachement à la préservation de la trouée verte, mais rappellent que cette dernière ne doit pas avoir comme conséquence d'empêcher tout nouveau projet, ou transformation de bâtiment sur</i></p>	<p>Le SCoT n'a pas vocation à descendre à ce niveau de détail d'aménagement des voiries.</p>
--	--	--	--

		<p><i>la zone commerciale. »</i></p> <p>3)-«<i>La réserve foncière de 10,6 Ha telle qu'indiquée dans la photo jointe en annexe de la délibération doit pouvoir se mettre en place. »</i></p>	
<p>Urbanisme Orientations en matière de développement commercial et en matière paysagère</p>	<p>Le conseil d'administration de l'Association des riverains de la RD 817</p>	<p>1. Souligne le caractère restrictif, voire discriminatoire vis-à-vis de l'ensemble du territoire du SCoT, de l'orientation du DOG visant à ce que les nouveaux grands équipements qui participeront à la structuration du territoire se situent préférentiellement sur l'axe Tarbes-Ossun-Lourdes en termes de développement économique pour le territoire.</p> <p>2. Incrédulité devant l'orientation précisant qu'aucune extension ou nouvelle implantation ne sera réalisée de part et d'autre de la RD 817 en dehors de celles existantes sur une profondeur d'au moins 500 m afin d'assurer les continuités paysagères et agricoles et de préserver les cônes de vue. Cette orientation bloque tout développement de la zone économique et commerciale actuelle et ne se retrouve pas sur l'ensemble du territoire.</p> <p>3. Conteste la mise en place de cônes de vues de part et d'autres de la RD 817 dont l'ampleur, fixée par rapport à l'existant des aménagements, interdit à priori toute nouvelle construction le long de cette voie, le SD qui reprenait des dispositions de même principe n'avait pas de caractère opposable.</p>	<p>Le fait de porter un axe préférentiel de développement économique dans le SCoT n'interdit pas des structures sur d'autres zones. S'agissant de la zone d'activités du Méridien, largement préexistante au SCoT, celle-ci est prise en compte dans l'observation du conseil municipal d'Ibos ci-dessus. Ni son existence ni son extension ne doivent être remises en cause par le SCoT, mais son développement doit se faire dans le respect paysager de la route RD 817. A ce titre ni la bande inconstructible de 500 m de part et d'autre de l'axe de la RD 817, ni les cônes de vues n'apportent de réponses satisfaisantes pour comprendre et permettre le développement harmonieux de cette zone.</p>
<p>Urbanisme Urbanisation en milieu rural</p>	<p>M. Michel BARROUQUERE, maire de Layrisse au nom du conseil municipal.</p>	<p>Y a-t-il des critères précis pour définir l'espace rural, l'espace périurbain et l'espace urbain ?</p> <p><u>-1) Densité moyenne de construction (pages 47,48 et 49 du DOG.)</u></p> <p>Le DOG. prévoit une surface moyenne de 830 m² par logement individuel. La municipalité propose</p>	<p>Les critères définissant les trois grands types d'espace figurent dans le DOG. pages 14 à 22. Ils sont matérialisés sur une carte page 13 du même document.</p> <p>La commission rappelle que le classement des communes figurant dans le DOG. page</p>

		<p>en milieu rural entre 1000 et 1500 m² lorsque :</p> <ul style="list-style-type: none"> -l'assainissement collectif n'est pas envisageable pour la commune, -les constructions se situent sur un terrain en pente. <p>En milieu rural, les habitants cherchent à disposer de suffisamment d'espace pour créer un jardin potager.</p> <p><u>2) Orientations complémentaires pour les espaces ruraux (page 37 du DOG.).</u></p> <p>L'interdiction de construire sur des terrains à forte pente ne doit concerner que ceux qui présentent des risques dans le but d'économiser les espaces agricoles.</p>	<p>24 est une simple recommandation non opposable.</p> <p>Aussi, comme le scénario de développement du territoire (point 1), les orientations générales en matière de structuration de l'espace (point 2) et les orientations générales (point 3) sont déclinées dans le DOG. en tenant compte de ces trois grands types d'espaces. La Commission d'Enquête, dans ses conclusions, reviendra sur ce classement des communes.</p>
Urbanisme Nuisances des zones d'activités ou artisanales	M. Michel BARROQUERE, maire de Layrisse au nom du conseil municipal.	<p>Afin de prévenir les nuisances des zones d'activités ou artisanales sur les habitations, prévoir un cordon vert suffisant.</p> <p>Ces zones ne risquent-elles pas dans vingt ans de se retrouver enserrées dans les zones d'habitat ?</p>	<p>Cette observation se nourrit des orientations applicables sur l'ensemble du territoire en matière de développement économique et commercial (page 63 du D.O.G.) ainsi que des orientations complémentaires pour les espaces ruraux selon lesquelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> -les nouvelles zones d'activités seront intégrées au tissu urbain ou situées en extension continue de l'urbanisation existante, -dans les espaces ruraux, leur aménagement sera défini pour, notamment : -limiter l'impact paysager et préserver l'identité des villages, -maîtriser les nuisances et pollutions, en

			<p>particulier les déchets et les effluents devront être collectés et traités.</p> <p>Selon la Commission d'Enquête, le risque de nuisances et de pollution existe pour les habitations voisines malgré les efforts qui seront déployés pour les maîtriser. Il appartiendra aux documents d'urbanismes communaux de régler ce problème.</p>
<p>Urbanisme</p> <p>Equipements structurants (construction nouvel hôpital)</p>	<p>M. Michel BARROUQUERE, maire de Layrisse au nom du conseil municipal.</p>	<p>Il est surprenant qu'on ne trouve pas de solutions plus économiques telles que la restructuration de l'hôpital sur son site actuel (des espaces existent et un certain nombre d'équipements sont disponibles).</p> <p>S'il doit être déplacé, ne serait-il pas plus logique de l'implanter à la sortie ouest de l'A 64? Ce choix permettrait d'en faciliter l'accès à toute la population du département en évitant des problèmes de circulation sur un périphérique déjà largement saturé, s'il était implanté à Laloubère.</p>	<p>Dans sa rédaction déjà ancienne, le DOG rappelle que deux sites sont pressentis par les initiateurs de ce projet, le long de la RN 21, sur les communes de Lannes et Louey. Des études spécialisées devaient permettre de préciser l'opportunité et la faisabilité de ce projet. Or, à la lecture de nombreux articles de la presse locale, il semble que ces sites ont été abandonnés et que les porteurs de ce projet privilégient son implantation sur la commune de Laloubère près de la clinique Ormeau- Pyrénées. Au-delà des problèmes d'accès mis en exergue dans l'observation ci-contre, la Commission d'Enquête relève que la construction de cet hôpital va impacter la coulée verte Est-Ouest, matérialisée par le Golf et l'Aérodrome de Laloubère. Cette coulée verte qualifiée d'espace inaltérable dans le SD, est susceptible de disparaître à terme, lors d'une éventuelle extension de cet hôpital ou de la création de nouvelles voies d'accès à partir de l'A 64.</p>

<p>Urbanisme</p> <p>Production de logements neuf en milieu rural</p>	<p>M. Michel BARROUQUERE, maire de Layrisse au nom du conseil municipal.</p>	<p>La demande de logements en milieu rural est supérieure à l'offre et il n'existe que peu de logements vacants contrairement aux villes. Les orientations en matière de logements neufs, préconisées par le SCoT en milieu rural, pourraient avoir un effet contraire à ces objectifs : les résidents potentiels s'installeront dans les communes périphériques à la limite du SCoT.</p>	<p>Cette observation est fondée sur les orientations applicables sur l'ensemble du territoire en matière de constructions neuves par grand type d'espace (page 27 du DOG.).</p> <p>Sur 12000 résidences principales nouvelles prévues sur le périmètre du SCoT-TOL, pour la période 2006/2025, 900 sont attribuées aux espaces ruraux, soit 40 à 50 logements nouveaux par année, à répartir entre toutes les communes rurales.</p> <p>La commission d'enquête, après analyse de cette orientation, est arrivée à la même conclusion. Cependant, elle rappelle que tout le territoire national doit être couvert à l'horizon 2017 par des SCoT et que, dans le cadre de leur élaboration, les élus seront tenus d'appliquer les principes servant de cadre aux politiques nationales d'aménagement et d'urbanisme édictés par les articles L.110 et L.121-1 du code de l'urbanisme.</p> <p>Aussi, eu égard à la consommation excessive de l'espace-170 ha entre 2001 et 2006 pour un accroissement de la population de 586 habitants (soit, 3,4 habitants /Ha), cette mesure paraît pertinente. Toutefois, afin d'éviter un déplacement des populations vers des zones « dortoir » extérieures au territoire du SCoT, la Commission d'Enquête recommande aux acteurs de ces documents de rechercher une certaine cohérence entre les orientations portant sur des thèmes</p>
--	--	---	--

			identiques, en l'occurrence : la gestion économe de l'espace.
Urbanisme	M. LAPALISSE Jacques, C.M Aureilhan	Le SCoT est contradictoire avec la démarche PLU élaborée par la commune d'Aureilhan. Ce projet de SCoT n'est pas recevable.	Le SCoT s'applique au PLU et non l'inverse, c'est-à-dire que les dispositions du SCoT s'imposent au PLU, document d'un rang inférieur.
Urbanisme, lotissement	GAROBY Daniel, maire adjoint de Bours	La règle d'accès aux lotissements ne peut pas s'appliquer de la même façon à tous les ensembles	Cette règle devrait être modulée en fonction de la taille du lotissement

4 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET ANALYSES CONCERNANT L'ENQUÊTE.

Les synthèses ci-après ont été élaborées par croisement des tableaux contenant:

- les éléments recueillis lors des entretiens réalisés avec les élus et les organismes,
- les avis des PPAC,
- les observations du Public.
- Les commentaires ou analyses de la commission d'enquête.

Les synthèses de cette enquête sont rédigées par thèmes.

Nota : La commission d'enquête, par courrier du 08 novembre 2011, a transmis à Monsieur le Président du syndicat mixte du SCoT-TOL, les synthèses des dépouillements des observations du public recueillies au sein des registres d'enquête et par les courriers adressées durant l'enquête. Il n'a pas été répondu à ce courrier. Seule la chargée de mission s'est exprimée sur ces observations lors d'un entretien avec les membres de la commission.

4.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX DU SCoT

1. Le DOG (page 24) liste les communes à intégrer dans chacun des espaces et définit (page 22) des principes d'urbanisation, de densité, de développement économique et de voirie à appliquer sur chaque territoire. Il apparaît essentiel que, dans le DOG, soient déterminés avec plus de précisions le classement des communes dans ces espaces et les limites des zones des communes dans ces trois espaces.
2. Mal connu des élus n'ayant pas participé directement à son élaboration, le SCoT est ressenti comme une contrainte et le caractère obligatoire des orientations contenues dans le DOG n'est pas perçu. Aussi, bon nombre d'entre eux semble penser s'en affranchir comme il en a été précédemment du SDAU et du SD
3. La commission d'enquête note que le quatrième pôle constitué sur la zone d'activité aéroportuaire devrait voir sa vocation clairement définie dans le DOG et que soit bien identifiée sa spécificité par rapport aux trois autres espaces urbains, périurbains et ruraux, de manière à ce que les objectifs de développement de ce pôle soient suffisamment démarqués pour lui conférer une identité particulière contribuant à la création de l'axe structurant Nord/Sud et que les dispositions à prendre le protègent d'une disparité et d'une multiplicité d'activités qui nuirait à terme à son développement.

4. Malgré une réactualisation pour partie en 2010 du rapport de présentation, les projections de croissance de population restent subjectives et ne doivent pas conduire à inverser les facteurs d’actions, ce qui signifie que ce sont l’attractivité économique, éducative, urbanistique, et sociale qui peuvent créer la croissance de population et non l’inverse. Le projet de SCoT, construit sur une hypothèse arrêtée de croissance, serait à revoir dans le cas d’une variation importante des chiffres de celle-ci et il devrait de ce fait intégrer des dispositions visant à adapter certaines orientations comme les surfaces constructibles par exemple.

Les dernières statistiques de population, que vient de publier l’ INSEE le 27 Décembre 2011, montrent que la population municipale du SCoT, entre 2008 et 2009, poursuit sa décroissance (- 249 habitants) due essentiellement à une forte baisse du cœur urbain (Tarbes : -487 h, Séméac : -136 h, Lourdes : -283 h soit, au total, -906 h) partiellement compensée par une faible croissance de l’urbain périphérique (Aureilhan : +80 h, Barbazan : +51h, Bordères : +73h) ou le péri urbain (Bazet :+73h, Jullian : +63h), Orleix : +52 h...). Ces chiffres ne viennent malheureusement pas confirmer les hypothèses du DOG, tout au moins sur la période 2009, et confortent les doutes de la commission d’enquête sur la solidité des hypothèses de croissance de population non étayées sur des perspectives de développement économique.

5. Au travers de l’exemple de la construction d’un nouvel hôpital, le DOG démontre que ses orientations peuvent être dépassées ou que les groupes de travail y ayant contribué n’ont pas pris en compte des orientations récentes relatives à des équipements structurants et fondamentaux.
6. C’est au niveau des documents mis en place par les communes qu’il conviendra de vérifier l’application des orientations du DOG. Un moyen spécifique pour ces vérifications pourrait être l’observatoire du foncier au sein du syndicat mixte.
7. Beaucoup d’observations font état d’une cartographie trop imprécise ou illisible. Des cartographies à plus grande échelle (1/50 000, par exemple), sur un support dessiné du territoire et définissant en termes de tracé des projets clairs, seraient sans doute une solution notamment pour :
 - i. Les zones agricoles et les ZAP
 - ii. Les zones d’activités économiques et commerciales
 - iii. Les coulées vertes
 - iv. Les trames vertes et bleues
 - v. Les corridors agricoles
 - vi. Les espaces ruraux à protéger.
 - vii. Les captages stratégiques et leurs servitudes
 - viii. Les risques

4.2 TERRITOIRE :

Le SCoT a une logique de territoire propre, qui n'est pas en résonance avec d'autres structures intercommunales qu'il s'agisse des communautés de communes ou des pays.

La Région, d'ailleurs, regrette que son périmètre ne recouvre que partiellement l'aire urbaine de Tarbes et le territoire du pays de la Haute-Bigorre et le Conseil Général souhaite une seule intercommunalité couvrant le périmètre du SCoT -TOL.

Une telle structure sera indispensable pour assurer le suivi du SCoT, porter l'observatoire foncier, être l'organe de régulation des demandes d'autorisations d'urbanisme entre les 40 communes composant ce territoire. La commission d'enquête émettra un avis dans ce sens.

Les territoires voisins (Bagnères de Bigorre, Argelès-Gazost, Vic en Bigorre, Lannemezan,...) sont totalement ignorés. Il est pourtant indispensable de coordonner les politiques des différents territoires, ne serait ce que pour éviter des rapports de concurrence en matière d'urbanisme en milieu rural (fortement limité dans le SCoT, pratiquement libre en dehors).

4.3 HABITAT

1. Plusieurs avis relèvent que le DOG n'émet pas d'orientation sur la qualité environnementale et énergétique tant des logements nouveaux que des logements réhabilités. Le DOG (page 33) se contente d'imposer l'utilisation de modes de construction écologiques et économes d'énergie.
2. En matière de logements sociaux, le DOG recommande que les communes ayant atteint ou dépassé les 20% se maintiennent à ce taux. Pour les autres non soumises à cette obligation légale, un taux de 15% est demandé. La commission d'enquête estime que ce taux de 15 % est difficilement applicable aux communes rurales compte tenu de la faible croissance en logements qui y est autorisée.
3. Des logements pour emplois saisonniers sont évoqués mais confiés à des associations. Pourquoi ne pas envisager ici des coopérations entre villes et associations pour réhabiliter des logements peu prisés même après rénovation ?
4. Le DOG page 29 fixe une orientation visant, pour atteindre un objectif de diversité, à réaliser les nouveaux logements sous forme d'opérations d'ensemble. La commission pense que les opérations d'ensemble peuvent être un dispositif trop lourd. Cette orientation doit être revue afin de ne pas entraver la réhabilitation des logements vacants ou des friches.
5. L'accueil dans les logements des personnes âgées ou à mobilité réduite rappelé dans le DOG peut être une réponse à la question de la réhabilitation des logements vacants dans les centres villes. L'économie d'espace passe nécessairement par la reconquête des villes

où le taux de vacance est très important (3000 logements à Tarbes pour une population de 46 000 personnes avec un taux d'occupation d'environ 2 personnes par logement).

6. L'équipement et l'attractivité sont des facteurs à considérer pour fixer ou ramener les populations dans les villes. La densification des logements ne doit pas conduire qu'à la réalisation de programmes d'immeubles collectifs afin de limiter les flux migratoires vers les communes rurales avec un habitat alors très consommateur d'espace.

7. La vacance du logement sur Tarbes, conséquence de la perte des emplois industriels au sein de l'agglomération et de la préférence d'une partie des ménages pour un habitat individuel, apparaît comme un phénomène inquiétant et à prendre en considération avec la plus grande attention, mais, sur ce sujet, le SCoT manque vraiment de volonté.

4.4 GENS DU VOYAGE :

Il faut tout d'abord ne pas confondre les aires de grand passage, plus particulièrement utilisées comme aires tampons avant les pèlerinages de Lourdes, et l'aire de grand rassemblement qui sert presque exclusivement aux rassemblements évangélistes annuels.

Le SCoT fixe le besoin à 30 Ha, sans préciser la localisation ni, encore moins, imposer des réserves foncières.

La Chambre d'Agriculture s'interroge fortement sur l'éventuelle utilisation agricole de ces terrains, qui lui paraît difficile.

Différents entretiens montrent une certaine réticence à bloquer un terrain de cette importance, impliquant une forte concentration de gens du voyage. En revanche, l'éclatement de l'aire de grand passage sur plusieurs sites paraît plus acceptable.

L'attention de la commission d'enquête a été attirée par les problèmes posés par la sédentarisation anarchique de certaines familles sur des terrains non ouverts à l'urbanisation. Au-delà du problème juridique que posent les constructions édifiées de manière illégale, le DOG qui ne propose aucune solution pour résoudre les cas existants devrait rappeler aux communes que les gens du voyage qui souhaitent se sédentariser doivent le faire dans le respect du droit commun.

4.5 L'URBANISME

1. Le DOG prévoit deux coupures d'urbanisation sur l'axe Nord/Sud et des espaces de respirations. La commission relève que ces zones sont difficilement transcriposables sur des PLU ou sur les cartes communales par l'imprécision des cartographies du DOG et que de nouvelles coupures vertes seraient nécessaires pour marquer les ruptures d'urbanisations sur le territoire.
2. Des espaces dit « de respirations » sont portées dans le DOG (page 44), mais là aussi, l'imprécision de la cartographie de ce document rend difficile la préservation de ces espaces. Pourtant ils apparaissent comme indispensables pour conserver des zones de promenade ou de loisirs et ils participent ainsi à l'attractivité du territoire notamment au sein de l'agglomération Tarbaise. Comme pour le point précédent, une cartographie précise s'impose pour assurer la transcription correcte de ces espaces à protéger dans les documents locaux d'urbanisme.
3. Le DOG classe les communes en 3 catégories : urbaines, périurbaines et rurales. Compte tenu de l'impact de ce classement pour l'élaboration des documents d'urbanisme, une simple recommandation comme celle portée dans le DOG paraît laisser place au reclassement des communes par les municipalités en fonction de leurs propres objectifs et volontés et non en fonction de la stratégie globale et cohérente du SCoT pour le territoire.
4. Les zones urbanisables sont très importantes, avec un foncier disponible en 2006 de 1230 ha pour l'habitat et 730 ha pour les activités, soit un foncier presque 3 fois plus important que nécessaire pour la période allant jusqu'en 2025. D'après les informations transmises à la commission d'enquête par la DDT, ces surfaces constructibles ont augmenté entre 2005 et 2011, pour l'ensemble habitations – zones d'activités – Z.A.C, de près de 450 Ha. Les surfaces à urbaniser non ouvertes représentent en 2011, 71 Ha.

Le tableau ci-dessous est établi à partir des statistiques de la DDT portant sur les communes dotées d'un PLU ou d'un POS, ou d'une CC.

Sur les 40 communes du SCoT, les 9 communes (dont 7 en zone rurale et 2 en zone péri urbaine) non dotées d'un document d'urbanisme ne sont pas prises en compte. Les 8 communes (dont 5 en zone rurale et 3 en zone péri urbaine) dotées d'une carte communale ne sont prises en compte que pour leurs zones constructibles.

EVOLUTION DE L'UTILISATION DES TERRES SUR PERIODE 2005-2011							
Type Secteur	Nombre Communes Concernées	Zones Constructibles Habitat	Zones Constructibles Activités	ZAC	Total Constructible	Zones Agricole	Zones Naturelles
Urbain	11	94,44	32,25	96,68	223,37	-509,55	336,81
Péri Urbain	17	7,59	-117,53	212,22	102,28	-271,69	141,59
Rural	12	118,82	0		118,82	0	0
Total		220,85	-85,28	308,9	444,47	-781,24	478,4

N.B: Les 220,85 ha constructibles habitat supplémentaires sont issus:

- d'une augmentation de 151,52 ha pour les communes dotées d'un P.L.U, d'un P.O.S ou d'une carte communale avant 2005.
- d'une augmentation de 145,25 ha pour les 4 communes dotées d'une carte communale après 2005 (Barlest, Bénac, Layrisse et Loucrup)
- d'une diminution de 76,93 Ha des zones à urbaniser (probablement au profit des Zones U et des ZAC)

Les zones constructibles activités diminuent de 85,28 ha (dont 66,08ha pour la commune d'Ossun) au profit des ZAC (+ 308,9 ha dont +146,80ha pour la seule commune d'Ossun).

Cette évolution récente augmente le total des terres urbanisées et urbanisables de 444 ha.

Elle est en totale contradiction avec la volonté majeure du SCoT dont l'objectif essentiel est d'éviter le gaspillage des terres agricoles en figeant la surface des terres constructibles

La commission d'enquête considère qu'un gel du foncier ouvert parait s'imposer et que de ce fait l'orientation définie par le DOG en page 35 (compensation d'ouvertures à l'urbanisation par une réduction au moins équivalente des zones à urbaniser des précédents documents d'urbanisme) est impérative et que l'échange de surfaces lors du déclassement de zones classées N et/ou A avec des zones constructibles AU se doit d'être maintenu.

A titre d'exemple, la commune de Laloubère conduit actuellement une révision simplifiée de son PLU. Au titre de ce projet de révision, elle propose, entre autres, le déclassement :

- a) D'un terrain de 13 ares actuellement en zone agricole en zone urbanisée Ux.
- b) D'une zone naturelle N en zone urbanisée Ux d'un terrain d'environ 6 ha 04 a.

Cette révision est proposée sans modification par ailleurs des zones U et AU de son PLU. Or les seules zones AU représentent sur cette commune environ 145 Ha dont 44 Ha non ouverts à l'urbanisation. Selon ces chiffres, cette seule commune possède en zones constructibles plus de 10 % des besoins du territoire à l'horizon 2025.

De plus, le déclassement de la zone N se fait sur un espace de respiration et d'attractivité du territoire que le SCoT a inscrit en coupures d'urbanisation (cf. p 20 du DOG) et que la commission d'enquête recommande de qualifier par ailleurs de « coulée verte ».

La commission d'enquête a pris connaissance du dossier de révision soumis à l'enquête publique et du rapport du commissaire enquêteur du 15 novembre 2011. Elle relève dans ce rapport que le syndicat mixte du SCoT-TOL n'a pas pris de délibération pour ce déclassement d'une zone naturelle pourtant identifiée au niveau du DOG (page 44) dans les espaces de respiration et que la dérogation nécessaire pour de telles évolutions urbanistiques n'a été accordée que par simple lettre du président. La commission considère indispensable qu'une telle délibération, dont le caractère est rendu obligatoire par l'article L.122-2 du code de l'environnement, statue sur ce déclassement et en cas d'accord motivé malgré la zone de respiration(ou coulée verte) initialement prévue, impose à cette zone déclassée les orientations du DOG et notamment en matière de transition d'espace (page 76) par le biais de cette délibération afin de protéger à minima le résiduel en zone N.

Cette nécessité de délibération apparaît comme un élément fondamental dans la période restant à courir jusqu'à l'approbation du SCoT, car un certain nombre de PLU sont en cours de révision (par exemple Aureilhan et Séméac) et viennent impacter des points sensibles développés dans ce rapport. Bien que cette disposition ne concerne pas directement le projet de SCoT dans son contenu, la commission émettra une réserve afin d'appliquer par anticipation les orientations du DOG aux révisions de PLU dans les zones sensibles. Cette disposition permettrait de garder au SCoT sa cohérence en veillant à ce que les applications sur le terrain ne soient pas en désaccord avec ses grands principes.

5. Tout au long des consultations est soulevée la nécessité d'un organisme de gestion et de contrôle du foncier (observatoire du foncier) visant à gérer les ouvertures de zones constructibles et le maintien ou le transfert des zones Agricoles et Naturelles.
6. La limitation de la constructivité dans les communes rurales (7.5% des logements avec une densification de 15 logements à l'Ha (ce qui limite la parcelle moyenne à 666 m²) ou périurbaines ne conviendra pas forcément aux populations et risque de provoquer un flux migratoire négatif vers les territoires voisins du SCoT-TOL Il faudra réfléchir au moyen de ne pas défavoriser le territoire.
7. Le DOG recommande la limitation voire l'inconstructibilité sur les sites à pente forte (> 15%). Imposer cette inconstructibilité va à l'encontre de la préservation des terres agricoles les plus mécanisables.
8. Les règles de lotissement sont comprises mais leur application ne doit pas revêtir un caractère excessif. Le DOG organise les plans des lotissements afin que la circulation y soit aisée. L'adoucissement des dispositions peut être envisagé de manière exceptionnelle et justifiée mais l'organisation de circulation sécuritaire combinant ou incluant les modes doux doit être la règle de base, même dans les voies déjà existantes.
9. La notion de cônes de vues pose de lourds problèmes d'interprétations, et ils devraient donc être définis de manière géométrique. De même leur incorporation au sein du SCoT

doit être réfléchi sur l'ensemble du territoire et non de façon très parcellaire après qu'ait été précisée leur vocation. Ainsi il faut repenser les protections à l'urbanisation le long des voies privilégiant des vues sur les Pyrénées forgeant ainsi l'identité du territoire.

10. Certaines zones comme le long de la RD 817 doivent pouvoir être protégées de façon plus efficace qu'avec des cônes de vue ou des bandes inconstructibles dont la portée est mal comprise.

4.6 HOPITAL :

Le projet Louey-Lanne, le seul indiqué dans le SCoT, semble totalement dépassé, probablement par le fait qu'installer un tel équipement en site vierge entraînerait des coûts d'aménagements et de réseaux considérables et sa localisation décalée ne permettrait pas une déserte par transports en commun.

Dans la mesure où il sera confirmé que l'hôpital actuel n'est récupérable ni pour ses bâtiments ni pour son foncier, (ce qui reste à démontrer), les autorités nationales et locales seront confrontées à un double choix :

1. Un établissement unique ou des établissements en réseau ?

La première solution aurait l'avantage de concentrer les moyens, et la deuxième de maintenir sur place des personnels, des locaux et des investissements qui, une fois restructurés, pourraient s'avérer performants. Selon M. le maire de Lourdes, son hôpital, à l'exception du service maternité, est à la fois efficace et rentable et il est hors de question de fermer ce service de proximité indispensable (sauf la maternité).

Ce choix conditionnera l'importance du foncier nécessaire au nouveau projet d'hôpital.

2. Quels critères de choix pour le site ?

Rappelons que le DOG (en page 25) impose, en tant qu'orientation : « *Cet établissement étant destiné à couvrir les besoins d'un territoire plus vaste que celui du SCoT, il convient d'assurer au public concerné un accès rapide facilement identifiable dans le département ; ainsi, cet hôpital sera préférentiellement situé à proximité d'un échangeur d'une voie à grande circulation telle que la RN 21 à 2x2 voies en cours de construction, ou l'autoroute A64* »

Les différents entretiens avec les administrations et les élus concernés et les observations du public laissent apparaître deux possibilités :

- A proximité de la clinique d'Ormeau-Pyrénées (Maire de Laloubère, articles de presse).
- A proximité de l'échangeur ouest de l'autoroute (Maire de Layrisse) ou de l'un des échangeurs de l'autoroute (M. Jarrot).

Le premier site offre l'avantage de créer des synergies avec le secteur privé (clinique de Ormeau-Pyrénées), situé à proximité immédiate. En revanche, il n'est pour l'instant desservi que par le boulevard périphérique de Tarbes, régulièrement saturé aux heures de pointe. Si cet emplacement est choisi, de nouvelles voies devront être créées et la plus probable possibilité de relier directement ce site à l'autoroute est de passer au travers du golf de Laloubère (car la trouée existante par ailleurs au sein de la zone d'activités commerciale hébergeant « le Géant Casino » et bientôt un magasin de bricolage et une jardinerie est en train d'être comblée et cette solution paraît donc lourdement compromise). Ce choix entraînerait la perte de deux équipements structurants, d'attractivité forte, du territoire : l'aérodrome de Laloubère sur lequel serait construit l'hôpital, et le golf, dont la traversée pourrait être nécessaire au niveau des dessertes. Mais il détruirait (totalement lors de l'extension déjà envisagée du futur hôpital) la coulée verte séparant les communes de Tarbes et de Laloubère, conduisant alors à une urbanisation continue contraire aux principes d'urbanisations actuels et à ceux contenus dans le SCoT qui prévoit des coupures d'urbanisations entre les communes afin de marquer l'identité du territoire.

Le deuxième site (entrée Ouest A64) est distant d'environ (et seulement de) 4 Km de la clinique Ormeau-Pyrénées. Il présente plusieurs avantages forts :

- Foncier important disponible.
- Pour les usagers : accès très facile depuis l'ensemble du département, y compris du nord, lorsque les contournements nord ouest et nord de Tarbes seront achevés,
- Pour un hôpital en réseaux : accès rapide depuis les hôpitaux de Lourdes, Bagnères, Lannemezan et Vic en Bigorre.
- Pour les synergies avec le niveau supérieur : excellentes liaisons, directement par l'autoroute, avec les hôpitaux de Toulouse, Bordeaux et Pau.

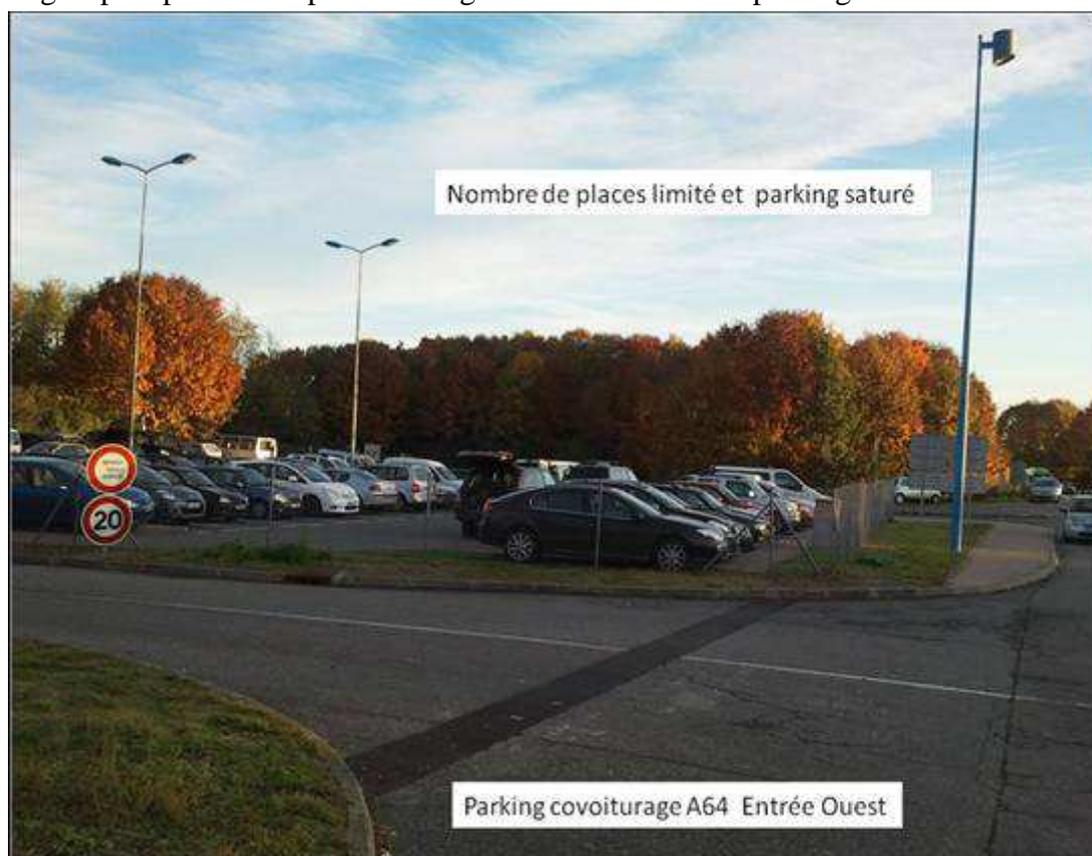
4.7 DEPLACEMENTS

- 1) Transports en commun : Les orientations relatives à l'organisation des transports en commun interurbains et intra urbains sont de la compétence du SCoT-TOL. Elles répondent à la stratégie du PADD, dont l'axe n°1 vise à organiser de manière pérenne les déplacements en développant les moyens en commun ainsi que les déplacements doux. Ces orientations tendant à imposer des solutions pour atteindre les objectifs fixés doivent être maintenues en l'état selon la Commission d'Enquête.
- 2) Transports ou déplacements ferroviaires : Les transports ferroviaires sont une alternative douce aux transports utilisant des énergies fossiles. L'efficacité de ce mode de transport peut être renforcée, à l'avenir, en privilégiant l'urbanisation le long des lignes de transport à forte fréquence alors que les extensions urbaines se font actuellement loin des gares qui ne disposent pas de parkings de proximité suffisants. Dans l'immédiat, les orientations du DOG, qui visent à favoriser l'accroissement à l'accès et à l'usage du train, notamment pour permettre les déplacements domicile-travail, au-delà de

l'obligation pour les communes concernées de prévoir des réserves foncières pour la création de pôles d'échange multimodaux, devraient faire l'objet, en collaboration avec la SNCF, d'une étude de faisabilité. Mais le maillage des lignes ferroviaires reste assez limité...

- 3) Transports ou déplacements aériens : Le transport aérien sur l'aérodrome de Tarbes a, sans nul doute, un impact important sur le plan touristique, industriel et commercial. Cet impact aurait dû faire l'objet d'une étude en liaison, notamment, avec les gestionnaires des aéroports de Pau et de Toulouse permettant d'enrichir et de compléter les orientations retenues, le site de l'aéroport est particulièrement visé comme pôle de développement par le SCoT-TOL (voir coopération Grand Pau). Un « management » commun des aéroports de Tarbes et de Pau contribuerait au développement du territoire du SCoT-TOL.
- 4) Covoiturage : Ce mode de déplacement est déjà utilisé par les automobilistes dans le cadre des liaisons domicile- travail, dans un souci de partage des frais de carburant devenus excessifs. Il doit être encouragé dans le but de préservation de l'environnement, par des

Règles plus précises et plus contraignantes du DOG. Des parkings d'accueils font défaut.



Cette photo du parking au péage de l'entrée Ouest de l'A64 montre un parking de petite taille et saturé, pourtant autour de ce parking, l'espace nécessaire à la création d'un parking mieux dimensionné existe.



Preuve du manque de places de parking, les véhicules sont stationnés le long de la voirie.

- 5) **Déplacements doux** : L'aménagement de pistes piétonnières, si possible jumelées avec le réseau de pistes cyclables, ne doit pas être limité aux zones urbaines et périurbaines mais doit être étendu au milieu rural. Ceci permettrait de créer un réseau cohérent et continu, condition nécessaire pour atteindre les objectifs recherchés et aussi augmenter l'attractivité du territoire en facilitant les déplacements de loisir.

4.8 DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET COMMERCIAL

- 1) Pour les zones d'activité, le SCoT part du constat que de nombreuses zones sont actuellement en développement ou en projet et qu'il convient d'être extrêmement prudent voire réservé sur de nouvelles créations. En effet les surfaces disponibles en 2006 (dernière réactualisation) représentent 730 Ha ce qui paraît un potentiel suffisant pour couvrir l'ensemble des besoins jusqu'au moins à la prochaine révision du SCoT qui devra intervenir sous 6 ans et ce d'autant plus que la tendance expansionniste dans ce secteur se poursuit (cf. tableau). L'orientation précisant que la création ou l'extension des zones économiques existantes sera soumise à une étude d'opportunité portant sur l'ensemble du territoire devra être maintenue. Le cas des petites zones dans le tissu interurbain pourra

être géré directement dans les documents d'urbanisme locaux, à la condition de définir la taille maximale de ces zones échappant à une étude d'opportunité à l'échelle du territoire. Il faudra aussi gérer les ouvertures des zones d'activité le plus harmonieusement possible dans le respect de l'activité agricole.

- 2) Pour les zones d'activités, la cartographie se révèle trop imprécise, voire oubliant des ZA comme celles du Monge et de Saux.
- 3) L'observatoire du foncier, évoqué par ailleurs dans le volet urbanisme, pourrait également prendre la mission du recensement des ZA existantes, d'établir un état des lieux et des besoins, de mener toutes les études nécessaires pour gérer les ZA existantes et déterminer l'opportunité de nouvelles ouvertures de ZA partielles ou totales et jouer ainsi un rôle de régulateur de concurrence.
- 4) Il apparaît que le volet lié au développement économique et commercial, désigné comme élément fondamental de la croissance future du territoire, reste en partie à compléter. Ni le PADD ni à plus forte raison le DOG ne reprennent aucun élément sur un marketing territorial qui pourrait être entrepris par les collectivités de manière à inscrire le développement du territoire dans le développement de la région.
- 5) La création d'un pôle commercial à l'Est de l'agglomération Tarbaise apparaît en fait comme un rééquilibrage de l'offre sur le territoire mais aussi comme un moyen de lutter contre la paupérisation des quartiers Est de l'agglomération Tarbaise en générant des investissements dans une zone comportant des friches industrielles. Mais la récente décision de la Commission Nationale d'Aménagement Commercial vient de signifier son refus au projet de la SAS « Grand Tarbes Investissement » porteuse du projet de la zone commerciale de Soues. Cette décision fait suite au recours intenté par des acteurs locaux. Les considérations de cette décision sur l'inadaptation de ce projet au développement harmonieux de l'agglomération Tarbaise et sur son manque de desserte démontrent sans doute un manque de vision stratégique global sur le commerce. La mise en place d'un document d'analyse commerciale (DAC) aurait peut être permis de développer des stratégies avec les intervenants du territoire et proposer des développements issus des travaux autour du DAC et de ce faits acceptés par les divers acteurs.
- 6) Les orientations du DOG ne doivent pas conduire à bloquer le développement des zones commerciales existantes, notamment sur les communes d'Ibos, Laloubère et Orleix. Les préconisations concernant la protection des cônes de vue le long de la RD 817 devront faire l'objet de proposition d'aménagement par la commission d'enquête, de même que les réserves foncières demandées sur la zone commerciale d'Orleix.
- 7) Aucune obligation réglementaire n'impose pour ce SCoT, arrêté avant l'application de la loi Grenelle II, l'existence d'un document d'analyse commerciale (DAC). La commission d'enquête partage l'avis émis par la CCI et regrette que cette analyse

commerciale ne soit pas intégrée dans le SCoT, lui retirant toute pertinence sur ce sujet, ce qui crée beaucoup d'observations et d'inquiétudes au sein des acteurs commerciaux (voir le point 5 ci-dessus). La révision du SCoT sous 6 ans sous la loi Grenelle II comportera obligatoirement un Document d'Analyse Commerciale. Une esquisse de ce DAC aurait été souhaitable dans ce projet de SCoT. La mise en place au sein des orientations du DOG d'un observatoire de l'équipement commercial pourrait remédier en partie à cette lacune et préparer le futur DAC. La commission d'enquête émettra des recommandations dans ce sens.

- 8) Le SCoT basé sur une croissance de la population devrait porter des stratégies de développement économique.

4.9 ENTREES DES VILLES

1. Aspect esthétique : La mise en valeur des entrées des villes participe d'une manière importante à leur attractivité, élément nécessaire pour atteindre les objectifs fixés par le SCoT-TOL. Aussi, le DOG. doit, par des règles plus précises et plus contraignantes, encadrer les dispositions des règlements des PLU sur cet aspect.
2. Aspect paysager : Les règles définies pour préserver l'aspect paysager doivent être mesurées et applicables, ce qui n'est pas le cas du cône de vue et de la bande inconstructible de 500 m de part et d'autre de la RD 817 dans la rédaction proposée.

4.10 AGRICULTURE

Question essentielle du SCoT : Les terrains agricoles sont-ils **la** priorité, portant une activité indispensable au territoire, ou sont-ils le solde, ce qui reste lorsque toutes les autres activités se sont installées ?

La Chambre d'Agriculture préconise de ne consommer pour les autres activités que le strict nécessaire, les terrains qui ont une vocation agricole certaine devant impérativement rester agricoles.

Le diagnostic et sa réactualisation de 2006 font tout deux état d'une consommation excessive de l'espace et relèvent que les terres constructibles disponibles sont de 1200 ha pour les habitations et de 720 Ha pour les zones activités soit nettement plus que les besoins. Les éléments complémentaires fournis par la DDT à la commission d'enquête, portant sur la période 2005-2011 montrent une diminution supplémentaire des terres agricoles de 781 ha, partiellement compensée par une augmentation des zones naturelles de 478 ha (mais les zones naturelles peuvent être constructibles dans certaines conditions et pour certaines utilisations selon l'article R123-8 du code de l'urbanisme). Ceci démontre qu'il est grand temps qu'une structure veille à la préservation des terres agricoles.

Le DOG va dans le sens d'une économie de l'espace dans son orientation 3.5.1 (p 69) : *seront classés en zones agricoles les espaces suivants :*

- *Les espaces agricoles à forte valeur agronomique et économique*
- *Les espaces agricoles à forte valeur paysagère ou environnementale*
- *Les espaces agricoles en zones inondables*
- *Les documents d'urbanisme préciseront, en accord avec la profession, les espaces agricoles inconstructibles.*

Ainsi que dans son orientation 3.5.4 (p.73) : *Pour favoriser la diversification de l'activité agricole, le changement de destination des bâtiments agricoles, présentant un intérêt patrimonial reconnu par les documents d'urbanisme des communes, sera autorisé par les règlements de ces documents :*

- *dans les espaces agricoles préservés : lorsque l'activité agricole reste l'activité principale, la diversification de l'activité agricole et la valorisation du bâti sont autorisées ;*
- *dans les espaces agricoles préservés situés en zones inondables, et lorsque l'activité agricole reste l'activité principale, le changement de destination des bâtiments agricoles et la diversification de l'activité se feront dans le respect des PPRI.*

La commission approuve pleinement le principe de l'orientation 3.5.1, qui va dans le droit fil de l'orientation 3.2.1 (dernier §), recommandant d'accompagner la création ou l'extension de zones à urbaniser d'une réduction au moins équivalente des zones à urbaniser des précédents documents d'urbanisme (cf.ci dessus la rubrique « urbanisme densification »). Elle souhaite néanmoins que la phrase « en accord avec la profession » soit remplacée par « après avis de la profession », la Loi n'ayant pas donné à cette dernière une compétence directe en matière d'urbanisme.

En revanche, elle demande de revoir la rédaction de la recommandation 3.5.4, dont le libellé permettrait la construction, en terrains agricoles, de bâtiments non liés directement à l'exploitation des terres, pourvu qu'ils aient un rapport, même lointain, avec les revenus agricoles.

En zone urbaine, il importera de préserver les ilots agricoles existants qui auront la double vocation d'éléments de production agricole et de « poumons des villes » intégrés dans les trames vertes (cf. ci-dessous le thème trames vertes et bleues) ou, lorsqu'il s'agit de « dents creuses » à urbaniser, de compenser leur perte par la mise en non constructibilité de zones AU existantes.

La mise en place de grandes zones industrielles, telles que Pyrénia, devra se faire progressivement et de manière continue dans l'implantation, en fonction des seuls besoins, afin de limiter au strict nécessaire leur impact sur l'outil agricole.

Enfin, le SCoT devrait imposer, pour chaque aménagement d'importance, un remembrement foncier permettant une rationalisation et un regroupement des terres agricoles.

4.11 TRAMES VERTES ET BLEUES :

Les trames vertes et bleues doivent assurer des continuités territoriales entre espaces d'intérêt écologique et permettre un maillage vert du territoire. De plus elles imposent, en zones urbaines, un espace de transition inconstructible, d'au moins 50 m de large, entre les espaces urbanisés et les espaces naturels.

Par ailleurs, les cours d'eau seront protégés par une zone inconstructible de 25 m de part et d'autre de leur cours (trames bleues).

Le dossier, tel qu'il est établi, présente trois difficultés :

Ces zones sont très mal délimitées, à partir d'une cartographie manifestement imprécise.

Pour les trames bleues, quelle définition des cours d'eau ? A partir de quelle largeur ou de quel débit un ruisseau ou un canal est-il considéré comme devant bénéficier d'un couloir de protection ?

La définition de ces espaces est renvoyée sur les PLU. Or, d'une part, les PU ne couvrent pas la totalité du territoire (9 communes n'ont aucun document d'urbanisme et 8 n'ont qu'une carte communale) et, d'autre part, ils ont, par nature, une vision essentiellement communale du problème. Le SCoT a pour vocation d'avoir une vision globale et se doit d'assumer ce rôle en définissant lui-même précisément les zones vertes et bleues à prendre en compte et donc à imposer aux PLU.

Rappel: Le SCoT détermine (de manière très imprécise) un espace de respiration, précédemment traduit sur le SD par une coulée verte inaltérable au sud de Tarbes, englobant l'aérodrome et le golf de Laloubère. Cette notion de trame verte semble menacée par l'éventualité d'un Hôpital à Laloubère (cf. analyse hôpital) et de ce fait sa définition devrait être consolidée.

4.12 CONTOURNEMENT EST DE L'AGGLOMERATION TARBAISE

1. Le contournement Est de l'agglomération Tarbaise était inscrit dans le SDAU de 1977. Le SD de 1996 ne reprend pas ce contournement au profit des rocade Nord et Ouest qui doivent répondre à l'écoulement du trafic. Ce contournement réapparaît dans l'Agenda 21 de l'agglomération Tarbaise de mars 2007 et a fait dans ce cadre l'objet d'une étude de faisabilité réalisée par le Grand Tarbes en 2009. Aucun maître d'ouvrage ne porte ce projet à l'heure actuelle. Le DOG ne se prononce pas sur l'opportunité ni sur les moyens de réalisation du contournement Est, mais demande la préservation de ces zones de l'urbanisation pour laisser, le cas échéant, la possibilité d'implanter une infrastructure de circulation.
2. Toutes les observations, sauf une (mais comme souvent, dans les enquêtes publiques, s'expriment plutôt les « contre » que les « pour ») déposées par le public montrent la non acceptation sociale de ce projet de contournement par les habitants des zones concernées par l'enveloppe des tracés. La commission d'enquête regrette qu'aucun habitant impacté par le trafic le long de la RN 21 dans les communes d'Aureilhan et de Séméac ne se soit manifesté. Toutefois les élus d'Aureilhan se sont fait le relais de ces citoyens. L'ADRACE, très active contre ce projet de contournement Est a mené des réunions publiques, recueilli 564 signatures lors d'une pétition et fait déposer sous son management de nombreuses observations lors de l'enquête publique. Mais la commission d'enquête rappelle qu'une enquête publique n'est pas un sondage d'opinions et que les problèmes ne s'analysent pas au nombre de réclamations mais seulement au regard de l'intérêt général des citoyens (qui n'est pas déterminé en faisant la somme des intérêts particuliers) sans exclure qui que ce soit même s'ils ne sont pas exprimés lors de l'enquête publique.
3. Les observations concernant des constructions récentes (2010 et 2011) sont mal fondées car elles démontrent simplement la méconnaissance de ce projet au sein de l'Agenda 21, du Schéma des voiries de l'agglomération Tarbaise et de l'étude de faisabilité du Grand Tarbes. C'est donc en toute connaissance de ce projet par les élus que des permis de construire dans les zones concernées ont été délivrés depuis mars 2007 par les autorités compétentes en la matière.
4. Entre la rive Est du canal de l'Alaric et les pieds de coteaux, il s'agit d'une zone agricole et naturelle, à la fois par endroit bassin de crues de l'Alaric, zone naturelle de promenade, contenant une ZNIEFF de type 1 et présentant des aménagements de loisirs. L'étude de faisabilité du Grand Tarbes recense effectivement tout ce patrimoine. L'impact d'un projet de rocade doit être regardé de façon approfondie par rapport à ces éléments, c'est ce que fait l'étude de faisabilité du Grand Tarbes. Il est par contre dommage que les communes qui depuis 20 ans développent l'urbanisation dans ces zones n'aient pas fait les mêmes analyses, ce qui aurait rendu plus crédibles les démarches de ce jour vis à vis de la protection des ces milieux. Toutefois, nombre d'observations demandent la protection de la zone entre l'urbanisation actuelle et les coteaux, tant comme espace de respiration que comme lieu de promenade et de loisir. Outre la notion de trame bleue liée à l'Alaric et la notion de trame verte au pied des coteaux et dans les parties boisées, cette zone devrait être qualifiée de « coulée verte » pour garantir le cadre de vie des habitants des communes d'Aureilhan et de Séméac, et donc exemptée désormais de toute nouvelle urbanisation.

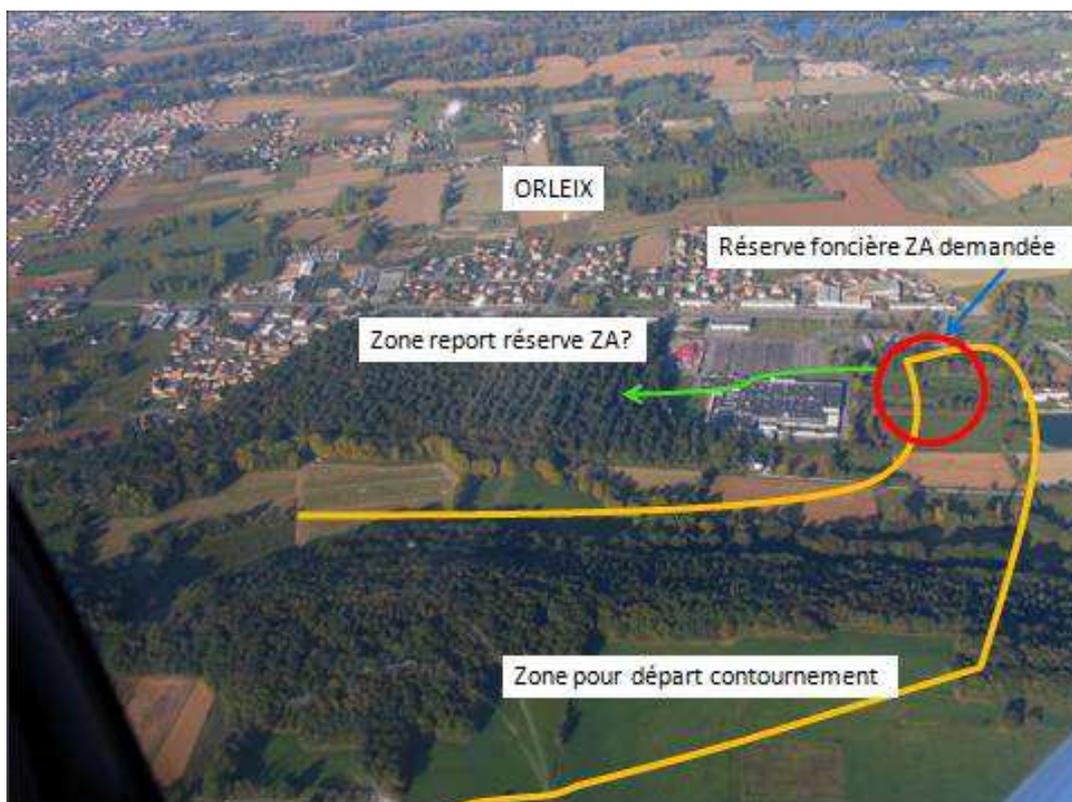
5. Force est de constater qu'il existe au moins trois points délicats vis-à-vis de l'urbanisation existante pour le passage des projets de tracé. On constate même sur le territoire de la commune d'Aureilhan une construction qui vient de démarrer et qui se situe exactement sur un des projets de tracé (Voir photos plus loin).
6. L'ouverture de la Rocade Ouest en 2013, qui créera un nouvel axe de circulation par l'Ouest de l'agglomération Tarbaise, permettra sans doute une diminution de la circulation des poids lourds sur la RN 21 au sein des communes d'Aureilhan et de Séméac. Mais une déviation du trafic en transit devra s'accompagner d'autres aménagements tels que :
 - Amélioration de la liaison Vic-Rabastens avec création d'une rocade à Rabastens.
 - Barreau Nord entre RN 21 et RD 935 (Orleix, Villa Corinna).
 - Blocage de l'échangeur Est de l'A64 pour les poids lourds.

La priorité des rocades Ouest puis Nord sur un éventuel contournement Est est une évidence. Un bilan devra être fait lorsque le contournement Nord Ouest complet existera et que, sans doute, d'autres mesures réglementaires ou d'aménagements de voiries auront été mises en place pour détourner le trafic de la RN 21 dans les communes d'Aureilhan et de Séméac.

7. Les tracés projetés risquent de perturber les trames vertes et bleues dont la définition reste floue dans le SCoT en absence d'une cartographie lisible. Ces solutions, certes envisageables et souhaitables ne résoudront pas la totalité du problème pour Aureilhan et Séméac compte tenu que la desserte locale représente environ 30% du trafic poids lourds et un pourcentage non connu mais sans doute très important pour les véhicules légers.
8. La compatibilité du SCoT avec le SDAGE mise en défaut par des observations du public a fait l'objet d'une analyse plus poussée par la commission d'enquête qui figure en annexe dans ce rapport.
9. Il est évident, comme le demande l'ADRACE, que toutes les solutions alternatives à ce contournement Est doivent être envisagées en priorité. La situation des habitants d'Aureilhan et de Séméac le long de la RN 21 plaide pour des solutions rapides de délestage du trafic, or le contournement Est est un projet à long terme. Seuls, un bilan à moyen terme, après mise en place de plans de circulation empruntant la nouvelle rocade Nord/Ouest, le détournement du trafic poids lourds par Vic et Rabastens, la mise en place éventuelle d'un barreau Nord, l'intégration si possible de la section Tarbes Est/Ouest de l'A 64 aux voiries de l'agglomération Tarbaise, des restrictions aux véhicules légers pour la desserte locale au sein des deux communes concernées, permettront de déterminer si un contournement Est continue de s'imposer dans l'intérêt général. La municipalité d'Aureilhan considère d'ailleurs que ce contournement est sans doute la plus mauvaise solution mais doit néanmoins pouvoir rester la solution finale si toutes les mesures mises en place ne permettaient pas de résoudre de manière satisfaisante la situation de la circulation au sein des agglomérations.
10. Par un courrier de 2009, Monsieur Trémège, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes, demande au Syndicat Mixte du SCoT-TOL la mise en place d'un groupe de travail, demande restée lettre morte à ce jour. Pour relancer sa

mise en place, le conseil municipal d'Aureilhan a, par délibération, demandé l'intervention du Préfet.

11. Le PADD se contente donc d'indiquer (page 15) un tracé pour ce contournement Est et le DOG (pages 58 et 60) prévoit la mise en place des réserves foncières nécessaire au cas où sa réalisation serait engagée.



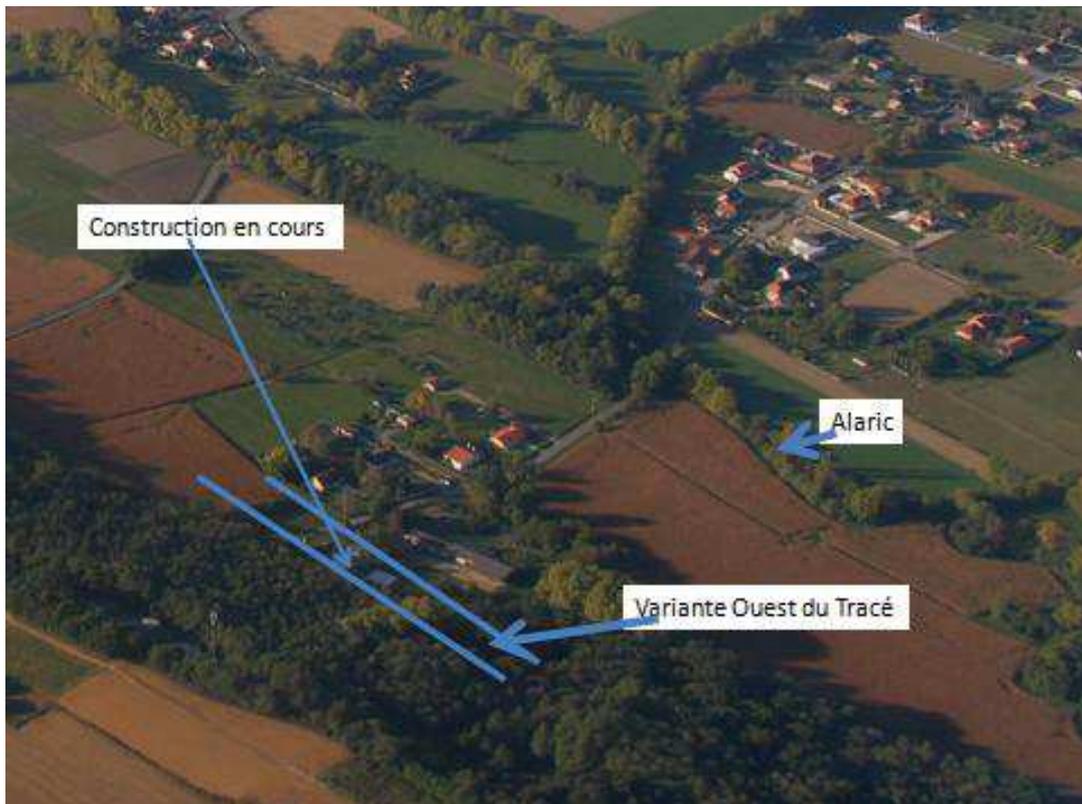
La zone d'Orleix ne présente pas de difficultés particulières pour préserver un faisceau suffisant en vue d'un éventuel contournement Est. Toutefois les réserves foncières demandées par la municipalité pour l'extension de la zone d'activités commerciales, ici dans le cercle rouge, devront si cette extension est maintenue, être reportées au sud du bâtiment actuel, en respectant les règles du DOG en terme d'échanges de surfaces N ou A ouvertes à l'urbanisation.



Cette vue du faisceau au niveau de la commune d'Orleix montre l'absence d'urbanisation.



La commune d'Aureilhan a laissé développer un mitage important entre ville et coteaux.



Il est surprenant et inquiétant de trouver une maison en construction sur la commune d'Aureilhan exactement sur l'un des tracés de l'étude de faisabilité du contournement Est menée par le Grand Tarbes en 2009. Ce permis de construire est bien délivré en connaissance de cause !



Barrières d'urbanisation aux projets de tracés commune de Séméac

Cette vue de la commune de Séméac permet de voir les deux barrières d'urbanisation dressées entre ville et coteaux sur le faisceau des projets de contournement.



Dents creuses dans l'urbanisation de Séméac

Urbanisation de Séméac vers les coteaux

Bien que l'urbanisation de Séméac se soit développée vers les coteaux, il existe au sein de cette commune des dents creuses d'urbanisation importantes qui permettent de proposer du foncier disponible.



4.13 L'ASSAINISSEMENT

- 1) Elimination des boues : Par leur quantité, l'élimination des boues des stations d'épuration (STEP) devient un problème préoccupant. Le SCoT-TOL doit donner des orientations précises pour l'élimination de ces déchets par la mise en place de nouvelles filières (par exemple compostage) afin d'éviter, notamment, la pollution des eaux de la nappe phréatique par l'épandage sur les terres agricoles.

- 2) Méthodes d'assainissement : Le SCoT est en contradiction avec la directive B6 du SDAGE dans la mesure où il privilégie fortement l'assainissement collectif (cf. DOG pages 10,74 et78) et interdit, dans certaines conditions, l'assainissement individuel. Aussi, même si, selon le SDAGE, le recours à l'assainissement collectif permet d'éviter l'étalement urbain participant ainsi à l'économie des sols, la Commission d'Enquête considère que l'urbanisation et la création de zones artisanales, surtout en milieu rural, ne peuvent être conditionnées au seul système d'assainissement collectif, trop coûteux pour les communes rurales. Un bilan quantitatif et qualitatif pourrait être conduit par le service public pour l'assainissement non collectif (SPANC) afin de recueillir des données chiffrées sans lesquelles une analyse objective sur les incidences de l'assainissement individuel sur l'environnement ne peut être menée.

4.14 L'EAU

La problématique de l'eau est abordée dans l'étude de l'état initial de l'environnement (pages 46 à 60) et elle est évoquée en termes de ressource, de qualité (pollution) et risque de pénurie lié à l'augmentation des besoins.

Une carte récente à une échelle pertinente sur laquelle seraient positionnés les captages d'eau potable, leur périmètre de protection, le réseau hydraulique superficiel ainsi que les réserves foncières nécessaires à l'aménagement des deux retenues en liaison avec le SAGE semble être pour la Commission d'Enquête un complément nécessaire à la bonne lecture du DOG. en matière de gestion de l'eau.

Une définition des cours d'eau composant le trait bleu paraît nécessaire en amont de la réalisation de cette carte.

Toutefois, la Commission d'Enquête pense que le besoin en eau pour l'irrigation est mal posé. Ne faudrait-il pas plutôt répondre à cette question : « quelle agriculture pour des besoins moindres en eau d'irrigation ? » et se soustraire ainsi à la création de retenues à priori problématiques ?

4.15 L'ENERGIE

En sus de son orientation de la page 73 et afin de mieux préciser les possibilités sur le territoire de la filière bois comme énergie renouvelable, le SCoT devrait à l'aide d'une cartographie identifier l'étendue et la nature des forêts exploitables en développement durable. Une étude économique pourrait ensuite être menée.

4.16 LA BIODIVERSITE, LES MILIEUX NATURELS, LES PAYSAGES ET LES CARRIERES.

- **Les nuisances sonores :** Le contournement Ouest de l'agglomération Tarbaise contribuera à diminuer cette nuisance pour les riverains de la RN 21, sur les communes d'Aureilhan et de Séméac. Cette nuisance se retrouve dans de nombreux secteurs du territoire.
- **Les carrières :** Le département des Hautes Pyrénées a élaboré un Schéma Départemental des Carrières qui a mis en évidence que 2 millions de tonnes de matériaux ont été extraits du sous-sol en 1998 dont 38 % de roches calcaires et 62 % de matériaux alluvionnaires. La consommation moyenne par habitant dans le département des Hautes Pyrénées est de 8,8 tonnes par an. Compte tenu du fait que les sites du territoire du SCoT-TOL sont peu propices aux carrières et que les besoins en matériaux pondéreux nécessaires à la construction de 12000 logements à l'horizon 2025 seront importants, l'importation de ces matériaux aura des incidences sur les transports routiers, ceci devrait être intégré dans l'étude ci-dessus.

- **Biodiversité** : Sur un plan purement formel, le SCoT-TOL arrêté le 5 Janvier 2011 n'est pas soumis aux dispositions de la loi dite Grenelle II. La révision du Schéma de Cohérence Territoriale de Tarbes-Ossun-Lourdes qui devra intervenir dans les six années de son adoption prendra en compte cette obligation.
- **Environnement** : La faiblesse du document de présentation actuel devra être corrigée par l'application des lois du Grenelle II lors de la révision du SCoT à 6 ans.
- **Paysage** : Afin de répondre au traitement paysager de l'ensemble du territoire, le DOG devrait intégrer des recommandations et des orientations pouvant tenir lieu de charte paysagère s'imposant aux études de PLU et de cartes communales

4.17L'EDUCATION ET LA CULUTURE.

- **Education** : Il y a peu d'expressions dans les observations concernant le domaine de l'éducation qui est pourtant déterminant pour le développement du territoire. La commission d'enquête émettra une recommandation pour que le SCoT clarifie les synergies à mettre en place pour le développement du domaine universitaire dépendant de deux académies.
- **Culture** : Le Parvis est un des éléments d'attractivité du territoire au même titre que les équipements sportifs ou culturels et contribue donc à son développement. Le PADD pourrait être plus ambitieux dans la promotion de ces facteurs d'attractivité et de développement du territoire auquel contribue, entre autres, Le Parvis.

4.18 LA COOPERATION AVEC LE GRAND PAU

1. La coopération avec le territoire du Grand Pau est évoquée dans le SCoT sur plusieurs thèmes dont la Formation Universitaire, la Recherche, la Fonction Hospitalière, les Aéroports, la ligne LGV. La commission d'enquête relève 2 axes forts :
 - a. Le SCoT-TOL devant, dans le cadre du Grenelle II, aboutir à une révision sous 6 ans, il peut paraître judicieux de commencer la révision du SCoT-TOL dès approbation de celui-ci en menant dans ce cadre des discussions communes de coopération avec le Grand Pau.
 - b. La mise en commun des plateformes aéroportuaires pour la création d'un aéroport Pau-Tarbes-Lourdes possédant deux pistes apparaîtrait à la commission d'enquête comme un axe fort de concrétisation d'une coopération de développement, sachant qu'un marketing territorial pourrait peut être alors s'exercer sur la zone aéroportuaire de Toulouse dont la saturation devient une évidenc

5 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête s'est déroulée dans la sérénité et a mobilisé un assez grand nombre de personnes qui:

- ✓ Sont venues aux permanences pour prendre connaissance du projet de SCoT et déposer leurs observations.
- ✓ Sont passées sur l'un des lieux consulter les documents et/ou inscrire leurs observations sur le registre d'Enquête.
- ✓ Ont adressé des observations par courrier au Syndicat Mixte à l'attention de la commission d'enquête

Sur le plan matériel, la commission d'enquête considère que l'enquête publique s'est déroulée dans des conditions globalement satisfaisantes. Toutefois elle regrette, d'une part, que dans une commune, le bureau mis à sa disposition pour assurer la permanence n'était ni adapté à la réception du public ni au travail en commun de trois commissaires enquêteurs composant la commission d'enquête,

d'autre part, qu'elle a dû se soumettre à un certain formalisme pour pouvoir disposer, au siège du Syndicat Mixte, d'une salle pour lui permettre de travailler en commission. Il faut souligner cependant que ce problème vient certainement du fait que le Syndicat Mixte est hébergé dans les locaux du Grand Tarbes et ne pouvait donc pas disposer des salles librement.

Sur un plan plus général, la commission d'enquête souligne la grande disponibilité d'écoute des services de l'Etat, de la Chambre de Commerce et d'industrie, de la chambre d'agriculture, de différents organismes comme le SMTD, du président du Syndicat Mixte et de la chargée de mission ainsi que de la quasi-totalité des maires qu'elle a souhaité rencontrer dans le cadre de sa mission même si, s'agissant de la ville de Tarbes, ville la plus importante du territoire du SCoT, seul un entretien avec le responsable du service urbanisme a pu être obtenu...

L'enquête publique a mis en évidence le fait que les maires des petites communes n'ayant pas participé directement à l'élaboration du SCoT-TOL n'ont pas conscience de l'importance d'un tel document sur l'avenir de leur commune, notamment en matière d'urbanisme. Aussi, même si l'information de la population par affichage de l'avis d'enquête a été respectée, très peu de personnes sont venues consulter le dossier d'enquête déposé dans les mairies de ces petites communes.

Si le projet de contournement Est de l'agglomération Tarbaise a soulevé des débats passionnés et a généré de nombreuses observations, l'information sur ce point du dossier ayant été relayée efficacement par l'association ADRACE, il faut souligner que la réunion organisée par la commission d'enquête dans les locaux du Grand Tarbes, avec la participation des élus concernés et de l'association précitée, a été très constructive et s'est tenue dans un climat serein.

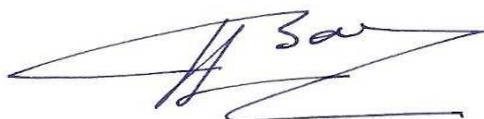
La commission d'enquête souligne la faiblesse de la structure administrative du Syndicat Mixte composée d'une seule personne occupant la fonction de chargée de mission dont

l'absence, suite a un accident, même si elle n'a pas perturbé le déroulement de l'enquête, a privé la commission du seul interlocuteur direct ayant suivi le dossier sur le plan juridique, technique, quantitatif et qualitatif.

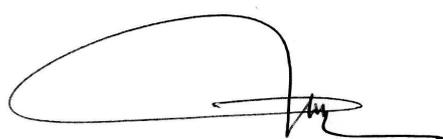
Enfin, sans mettre en cause l'aptitude du cabinet PROSCOT (Marseille) à réaliser une telle mission, la commission d'enquête, pour des raisons évidentes, ne peut que s'étonner du choix qui a été fait, compte tenu de l'éloignement géographique de ce cabinet par rapport au territoire du SCoT-TOL. De ce fait, les échanges avec le bureau d'études se sont limités à une conférence téléphonique.

Fait le 16 Janvier 2011

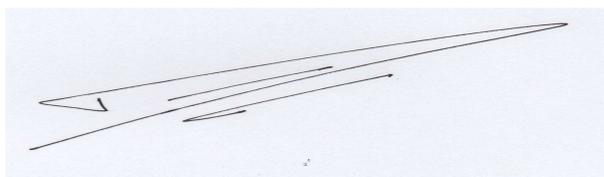
Jean Baricos, Président de la commission d'enquête

Handwritten signature of Jean Baricos in blue ink, featuring a large, stylized initial 'J' and 'B'.

Tony Lucantonio, Membre de la commission d'enquête

Handwritten signature of Tony Lucantonio in black ink, featuring a large, stylized initial 'T' and 'L'.

Jacques Debien, Membre de la commission d'enquête

Handwritten signature of Jacques Debien in black ink, featuring a large, stylized initial 'J' and 'D'.

ANNEXES

AU RAPPORT

ANNEXE 1 au rapport : COMPTES RENDUS DES REUNIONS MENEES PAR LA COMMISSION D'ENQUETE.

Objet : Réunion prise contact Syndicat Mixte SCoT-TOL

Lieu : Bureaux du Grand Tarbes

28 juillet 2011 9h

Participants :

- **SM SCoT :**

Melle Elodie Bouche
Monsieur Daydé, Maire de Boulin

- **Commission d'enquête :**

TL

JD

JBa

Relevé des notes de réunion.

Le dossier du SCoT actuel fait suite à deux générations de documents élaborés en 1977 et 1996 (SD et SDAU).

Ces documents antérieurs ont fait l'objet de suivis peu précis, les services de l'Etat ont simplement veillé à leur mise en application lors de l'élaboration des PLU.

Le syndicat mixte a été remis en marche en 2004, année de l'arrivée de Mademoiselle Elodie Bouche.

La révision du SCoT a été lancée en 2006 ainsi que les modalités de la concertation.

Les documents ont été élaborés par un BE de Marseille avec lequel les relations ont été fluctuantes, mais il y a eu un changement de coordination en 2007.

Le ressenti des politiques vis-à-vis du SCoT se traduit par un document peu populaire, l'outil est mal vécu car il est mal compris. L'approche des élus reste au niveau de la commune et le SCoT manque d'appropriation par les grands élus. En fait, sa portée est difficilement appréhendée par ces derniers, car c'est un projet à long terme qui contraste avec leurs préoccupations habituelles. Mais, récemment, on a pu constater une certaine prise de conscience venue des avis des PPAC. Un certain rattrapage d'appropriation semble en cours.

Le SDAU de 1996 de Tarbes-Lourdes se construisait sur 12 communes, le SCoT en compte actuellement 40.

Proposition a été faite d'élaborer un schéma départemental (SDCI), la décision de faire ou non doit se prendre début 2012.

Le périmètre du SCoT-TOL est frontalier avec celui du Grand Pau, celui du Val d'Adour pour les communes de Bazet et d'Oursbelille, et son périmètre s'adaptera au SCoT Rural de Bagnères-de-Bigorre.

Le SCoT a été arrêté le 05 janvier 2011, et ne se trouve pas de ce fait sous l'emprise des lois Grenelle II, seulement sous la loi SRU.

Quelques grands enjeux du SCoT sont cités par Melle Bouche, à savoir :

- Question commerciale
- Bretelle Rcade Est
- Accueil des gens du voyage (un accord serein est souhaité sur ce point)
- Hôpital

- ATCP, pas d'espace réservé
- Problème de la densification des constructions
- Barrage de l'Ousse

Le SCoT reprend les principes de compacité, d'urbanisation en continu, de préservation des espaces de respiration et d'une concertation agricole.

Il paraît souhaitable de demander au SM/SCoT-TOL d'organiser les modalités du suivi du SCoT.

Les membres de la commission d'enquête ont formulé la demande d'une rencontre avec le SM/SCoT après lecture des dossiers. Cette réunion aura lieu le 15 septembre à 16H00.

Ont été arrêtés ensuite les lieux et dates des permanences de l'EP, les lieux des dépôts des registres à disposition du public, la décision de déposer des dossiers dans toutes les communes du territoire, dans les sièges des communautés de communes et au SM/SCoT.

Principe aussi arrêté de mettre à disposition le dossier du SCOT sur le site proscot-Tarbes, sans possibilité d'adresser des observations par mail.

Enfin il a été précisé de mettre dans les dossiers d'enquête les avis des PPAC ainsi que la liste des PPAC consultés. Les dossiers seront également accompagnés d'un bordereau récapitulatif des pièces du dossier d'enquête.

Objet : Entretien avec Monsieur PAUL, Président du Syndicat Mixte du SCoT-TOL

Lieu : Grand Tarbes

15 septembre 2011 16h.

Participants :

- SM SCoT :
Monsieur Paul, Président
- Commission d'enquête :
T L
JD
JBa

Relevé des notes de réunion.

Monsieur Paul commente le projet de SCoT suivant sa vision des priorités.

- Importance du contournement Est : Nécessité de préserver les tracés de l'urbanisation pour la réalisation de ce contournement.
- Aire de Grand Passage : Une réunion s'est tenue à la préfecture avec les communes bordant la RN 21 puisque le SCoT prévoit cette aire le long de cette route. Les élus repoussent la création de cette aire de grand passage.
- Un placement de cette aire est mené par la DDT, qui est parti de 7 possibilités et qui en retient 3. Actuellement deux tracés ont été faits, un sur Louey, un sur Lanne. La surface prévue est de 30 Ha, qui seront stérilisés uniquement pour cet usage. Un financement existera pour la création et la gestion. Néanmoins la commune devra prendre ensuite le relais de l'Etat pour les budgets. Ces deux communes, auraient été des bons candidats si le projet d'Hôpital voyait le jour sur leur territoire, on aurait alors un deal de compensation.
- Réserves d'eau à créer pour l'agriculture. 2 retenues sont prévues, 100 Ha environ chacune. La C.E pose la question de l'état de la réflexion sur le captage d'une partie du Gave de Pau vers l'Adour. Pas de réponse explicite.
- Réduire les dents creuses dans l'habitat existant : Problème de la loi SRU pour l'habitat social. Exemple : Bordères qui passe de 53 à 200 logements sociaux. Ceci crée une concurrence avec le secteur privé générant des logements plus difficiles à louer et proposant une offre de logements neufs incitant les locataires à délaisser des appartements plus anciens. En fait le vieux n'est plus demandé et de plus la demande va vers du logement individuel même très densifié.
- Il n'y a pas de PLH pour globaliser le décompte des logements sociaux et pour décider, mettre en œuvre et évaluer des actions de renouvellement urbain et maîtrise foncière (pour notamment limiter la périurbanisation et ses effets négatifs en termes de consommation d'espaces agricoles et naturels). La commission d'enquête suggère le regroupement de ces fonctions par une communauté d'agglomération pour globaliser le logement social.
- Pôles d'Activités Industrielles: Il ne faut pas bloquer les communes au détriment de quelques grands pôles tels que ceux existant et en évolution ou ceux actuellement en projet. (Ex : Bordères !). De plus, aujourd'hui, le commerce évolue de nouveau avec l'engouement des supermarchés de proximité.

- Traitement des déchets : Gros problème à venir et non pris en compte notamment avec la fermeture annoncée de deux décharges.
- Communes de la Communauté des Communes du Pays de Lourdes : Voir le problème de la densification de la population et les constructions interdites sur les pentes supérieures à 15%. Est-ce vraiment une limite ?
- IBOS pose des questions avec les orientations sur les cônes de vue et l'inconstructibilité sur une bande de 500 mètres de part et d'autre de la route départementale.

En conclusion, le SCoT relève que beaucoup de concertation et de consensus avec les communes, mais finalement ceci affaiblit ce projet.

Objet : Avis des services de l'Etat

Lieu : DDT

5 octobre 2011 9 h 30

Participants :

- Prefecture : Madame Estorges
- DDT: Mrs Bocher, Fender, Froelhy.
- Commission d'enquête :

JD

TL

JBa

Relevé des notes de réunion.

Cartographie : D'accord sur le flou de la cartographie du SCoT avec des différences sur un même sujet entre deux documents. Plus le SCoT sera précis et plus la déclinaison sur des PLU sera facile. Le 1/50 000 serait une échelle qui peut paraître appropriée.

Les cônes de vue sont une chose à définir.

La bande de 500 m est sans doute soit une erreur soit un point à comprendre et à vérifier avec la Mairie d'Ibos et aussi le bureau d'études.

Il serait sans doute judicieux de proposer une limite à la zone commerciale, infranchissable.

Contournement Est : Pas de MO désigné, le maître d'ouvrage présumé le Conseil Général ne s'est pas prononcé sur la question.

La gratuité de l'autoroute Tarbes Est/Ouest contribuerait au délestage de Tarbes, cette gratuité peut se faire avec les péages actuels. Une sortie centre pourrait être faite pour l'Hôpital.

Concernant le contournement Est, le contournement par l'Ouest semble possible, en contre partie d'un bilan carbone plus défavorable.

Ils s'interrogent sur la pertinence d'un centre commercial à Séméac.

Pour l'accès au futur Hôpital, une étude est en cours par les ronds points de l'Ormeau et celui de la Route de Bagnères.

Le déclassement de zones AU lors de la création de nouvelles surfaces à urbaniser est indispensable, les pouvoirs publics seront vigilants sur ce point. DDT est favorable à la diminution des espaces constructibles, DDT nous remettra une étude de consommation des terrains fin octobre.

Risque de conflit entre les territoires avec une migration vers des territoires plus souples. La DDT précise que les SCoT devraient être généralisés en 2016, ce qui résoudra le problème.

Le SDAU de 77 avait prévu un pôle d'extension de population à Laloubère avec un potentiel de 20000 habitants, ce que le SD de 96 n'a pas remis en cause.

Il faut mettre en place un organisme en charge du contrôle du foncier, voir qui et quoi.

Cohabitation agricole : Mise en place depuis juillet dernier de la commission de préservation des terres agricoles qui est extrêmement stricte sur le sujet.

Pour le recensement des bâtiments agricole, les classés suffisent car la totalité serait un grand travail,

Classement des communes dans les 3 zones doit être fait avec des critères plus précis et incontournables.

Protection des terres dans les zones périurbaines contre les bâtiments pour l'urbanisation future, plus voir typologie des cultures dans ces zones.

Logement : Sur Tarbes la vacance est de 2600 à 2900, mais ces chiffres sont sûrement surévalués. Dans la réhabilitation faut-il rénover ou reconstruire ? La ville de Tarbes met en place un PLH. Auparavant recensement quantitatif et qualitatif des logements. Egalement point sur la demande et ses caractéristiques en logement. La vacance publique est de 2% du parc, le privé est de 9%. Problème aménagement durable, traitement dans le SCoT ou le PLU.

L'habitat dans le milieu urbain sera prisé si les déplacements deviennent contraignants.

Aire de grand passage et de rassemblement, même chose. Equipements provisoires.

- Déplacement ferroviaire, peut crédible. Les nouvelles voies répondront au trafic par car.

Le ferroviaire ne pourra s'étudier qu'avec un maître d'ouvrage.

Assainissement, pas un problème de collectif ou non mais de qualité des dispositifs. Les petits collectifs d'assainissement ne sont pas une solution fiable pour leur gestion.

Epandage, beaucoup de problèmes notamment de métaux lourds.

Déchets, pas traité dans le DOG.

Les zones d'activités actuelles sont largement suffisantes, Bordères est vide. On pourrait préconiser une limitation des petites zones d'activité nouvelles pour strict besoin local à une surface de 1 Ha par exemple.

Objet : Réunion avec la Chambre d'Agriculture

Lieu : Chambre d'Agriculture

19 Octobre 2011 14 H

Présents:

MM Fourcade et Alonzo, chambre d'agriculture

M. Jean Baricos, Tony Lucantonio et Jacques Debien, membres de la commission d'enquête

Principaux thèmes évoqués :

Sur la réalisation du SCoT et sur les documents produits :

La Chambre d'Agriculture regrette que, bien qu'il y ait eu de longues concertations avec les bureaux d'études et les services du syndicat, il n'y a jamais eu de rapports avec les élus responsables de ce dossier.

Elle note aussi une imprécision cartographique regrettable.

La consommation excessive de terres :

L'activité agricole se fait avec un outil non renouvelable, consommé de manière définitive par d'autres activités.

L'observatoire foncier sera indispensable pour mesurer et limiter cette consommation excessive. Cet observatoire peut soit être créé par le syndicat mixte du SCoT-TOL, soit être une filiale de la Commission Départementale d'Utilisation des Terres Agricoles.

Il sera d'autant plus indispensable que, lorsque le SCoT sera approuvé, la commission départementale perdra sa compétence sur l'ensemble du périmètre du SCoT.

La Chambre d'Agriculture souhaite fortement que toute augmentation de surface constructible dans un secteur soit compensée par une diminution équivalente de terrains constructibles dans d'autres secteurs.

L'évolution des constructions :

Cet observatoire foncier pourra aussi servir à identifier les zones constructibles vides et vérifier si la densification des terrains respecte les directives du DOG.

Les besoins en eau d'irrigation :

Le déficit hydraulique est plus particulièrement fort pour l'Echez, qui n'a pas d'origine en montagne. Le SCoT prévoit la création de retenues mais sans préciser lesquelles ni leur lieu d'implantation, ni la nécessité de créer des réserves foncières. Il est très incomplet sur ce point.

Les besoins en eau potable :

En dehors du captage d'Oursbelille, qualifié de stratégique, le SCoT ne prévoit aucun périmètre de protection, aucune contrainte pour les exploitants agricoles, mais il est probable que des terres ne pourront plus être exploitées

Ici aussi, le DOG ne donne aucune information.

Les cultures en zones péri urbaines :

Ces terrains agricoles en « dents creuses » dans les tissus péri urbains ont, pour l'instant, une vocation agricole forte (maraichage entre autres). Leur disparition devrait être compensée par une très forte limitation des emprises non agricoles en périphérie des zones urbaines et péri urbaines.

Pôle de développement urbain Pyrénia :

Son impact est très fort sur l'agriculture : plus de 180 Ha d'excellentes terres agricoles consommées. Que se passera t-il si cette zone industrielle ne se fait pas ou progresse très lentement ?

La problématique environnementale :

Aucun schéma de cohérence écologique n'apparaît dans les documents présentés.

Les trames bleues ne seront efficaces que si le DOG donne une définition plus précise des cours d'eau

Objet : Réunion avec le Syndicat Mixte du Traitement des Déchets (SMTD)

Lieu : Grand Tarbes

5 Octobre 2011 17 h

Présents:

Commission d'enquête:

M. Jean Baricos

M. Tony Lucantonio

M. Jacques Debien

S.M.T.D:

M. Poueydemange, Président,

M. Duclos, directeur

M. Poueydemange étant pris par une autre réunion, l'entretien s'est déroulé avec M. Duclos.

Situation actuelle:

Le territoire du SCoT est concerné par deux décharges:

 Lourdes – Mourles, (gestion publique par syndicat), fermé au 31/12/2011

 Bénac (gestion privée Véolia), fermable au 31 juillet 2013, sauf éventuelle dérogation préfectorale

Perspectives:

Le syndicat envisage:

La diminution des transports par compactage et regroupement des O.M sur des quais de transfert
La diminution des volumes à enfouir par méthanisation des matières fermentescibles (réduction de 70000 T à 35 000 T). Cette méthanisation aurait très probablement lieu sur la zone industrielle de Bordères et serait couplée avec d'autres projets privés de méthanisation (déchets industriels). Les gaz seraient soit injectés dans le réseau "Gaz de ville" soit turbinés. Usine à réaliser à l'échéance 2015.

Enfouissement des déchets ultimes sur un site à définir, très probablement dans l'est du département.

Impacts pour le SCoT Tarbes – Ossun – Lourdes:

Un quai de transfert à créer : le site de Toulicou – Adé a été retenu. S'agissant d'un lotissement industriel géré par la communauté de communes du pays de Lourdes, il n'y a aucune incidence foncière supplémentaire, donc aucune influence sur le SCoT

Deux décharges à fermer: ici aussi, aucun impact sur le SCoT, sauf à prévoir leur reconversion (zones naturelles, production d'énergie photovoltaïque, etc ...)

Une usine de méthanisation à créer, dans le cadre d'un pôle industriel à installer sur la zone industrielle de Bordères. Le S.Co.T devra traiter ce problème au niveau d'éventuelles nuisances ou de risques industriels, en tant qu'installations très probablement classées.

Un impact sur les transports et la circulation autour de cette usine: avec 70 000 T entrantes et 35 000 T sortantes, c'est plus de 100 000 T qui circuleront dans ce secteur, soit, sur la base de 22 T par camion, près de 5 000 camions/an ou une moyenne de 20 camions/jour.

Objet : Entretien avec Monsieur Frédéric PERIGAUD, animateur technique au commerce, CCI des Hautes Pyrénées

18 octobre 2011 14 h

Lieu : CCI

Participants : Monsieur PERIGAUD
Commission d'Enquête

-JB

-TL

Remarques de la CCI sur le Scot

Selon la Chambre de Commerce et d'Industrie, le ScoT présenté à l'enquête est un SCoT à minima, notamment sur le volet Commerce. Elle souligne le fait que c'est l'économie qui crée des emplois et non l'inverse.

Observatoire de l'équipement commercial

Afin de planifier le développement commercial, La CCI souligne la nécessité d'entamer une réflexion sur le volet commerce du SCoT et suggère la création d'un Observatoire de l'Équipement Commercial qu'elle gèrerait conjointement avec la Chambre des Métiers. Cet observatoire pourrait servir de fondement au futur Document d'Aménagement Commercial (DAC.) prévu par le Grenelle II.

L'élaboration du DAC pourra se faire lors de la révision du SCoT qui doit intervenir 6 ans après sa validation pour se mettre en conformité avec le Grenelle II.

Équipement commercial

Selon la CCI, l'équipement commercial est vieillissant et devrait être renouvelé. Il s'agit ici essentiellement des bâtiments existants situés aux entrées des villes.

S'agissant du centre commercial LECLERC d'Orleix, la CCI soutient que, même lorsque le centre commercial de Séméac sera construit, le flux de population sur l'axe Rabastens-Aureilhan permettra sa survie.

Zone d'activités (ZAC Pyrénia)

La CCI rappelle qu'elle n'est plus en charge de la gestion de l'aéroport.

Elle souligne que la zone d'activité a un caractère Aéronautique mais qu'elle devrait être ouverte à d'autres activités.

Cette zone possède beaucoup de foncier disponible mais elle est victime d'un déficit de Marketing territorial, notamment vers les entreprises ou institutions de Midi Pyrénées à Toulouse. Il a souligné que pour servir l'outil SCoT il faudrait en premier développer l'aspect économique du territoire.

L'augmentation de l'activité de déconstruction des avions en fin de vie, par la société TARMAC, est incertaine compte tenu du coût de la main d'œuvre par rapport à d'autres pays. Actuellement cette société a également une activité de stockage d'avions en extérieur.

Sur la population et l'habitat

Le phénomène de migration des populations du centre vers la périphérie a tendance à s'inverser. Pour l'habitat et la vacance, il faut noter l'attraction des bénéficiaires sociaux pour les logements neufs, et pour les autres catégories du désir de l'habitat rural.

Objet : Réunion avec M. Le Maire d'Ibos

Lieu : Mairie Ibos

12 Octobre 2011 17 H

Présents:

M. Frossard, maire d'Ibos

M. Jean Baricos, Tony Lucantonio et Jacques Debien, membres de la commission d'enquête

L'entretien s'est plus particulièrement déroulé sur les thèmes suivants:

1. Zone commerciale et perspectives d'extension :

Le DOG impose une zone d'inconstructibilité de 500 m de part et d'autre de la D 817. La vue aérienne de la commune et les plans du POS présentés par M. Frossard montrent que la quasi totalité de la zone commerciale est située dans cette zone. Cette prescription est d'autant plus incompréhensible que la commune entend préserver au maximum ses terrains agricoles situés au delà de la zone de 500 m et réserver les créations de commerces dans la zone commerciale existante.

Appliquer cette prescription conduirait à interdire les nouveaux commerces dans une zone qui est déjà prévue à cet effet et à implanter ces commerces dans la zone que la commune souhaite garder agricole.

2. Cône de vue :

Ce principe, qui reviendrait à interdire toute construction et toute plantation perturbant la vue sur les Pyrénées est bonne dans son principe mais très difficilement applicable car trop imprécise et subjective. En effet, ne sont définis ni le point de départ, ni l'angle d'ouverture, ni la hauteur de ce cône.

M. le Maire propose de définir plutôt des zones qui, selon ce principe, seraient déclarées inconstructibles ou à constructibilité limitée (hauteur des bâtiments par exemple).

3. urbanisations sauvages :

La commune d'Ibos subit une pression foncière forte, plus particulièrement de la part de gens du voyage qui achètent des terrains agricoles pour y implanter des caravanes ou des constructions en dur sans permis.

La commune lutte contre ce phénomène en préemptant, avec l'aide de la S.A.F.E.R, sur tous les terrains concernés.

4. Classement en zone urbaine de certains quartiers de la commune :

Le quartier du Pouey est contigu à l'agglomération Tarbaise. la Z.A.C du Parc des Pyrénées et le secteur commercial autour du Méridien sont fortement densifiés. Les élus d'Ibos demandent

donc que ces trois zones soient classées en secteur urbain, le reste de la commune pouvant être classé en périurbain.

5. Création de zones à urbaniser compensée par le retrait de la constructibilité sur d'autres zones :

Cette disposition ne semble pas applicable car elle pénaliserait trop la commune.

6. Centre culturel :

M. le Maire rappelle l'importance et le rayonnement du centre culturel d'Ibos non seulement sur l'ensemble des Hautes Pyrénées, mais aussi sur l'agglomération Paloise.

7. Accès:

Compte tenu de l'attractivité commerciale et culturelle du centre Méridien, la commune d'Ibos et le Conseil Général amélioreront l'accès du site par la D 817 en créant 2 giratoires. M. Le maire demande que cet équipement important soit pris en compte par le SCoT

Objet : Réunion avec M. Le Maire de Layrisse

Lieu : Mairie Layrisse

22 Octobre 2011

Présents:

M. Michel Barrouquère, maire

Mme Edwige Pauthier, conseillère municipale

M. Jacques Debien, membre de la commission d'enquête.

Principaux points abordés:

1. Assainissement :

Le SCoT privilégie l'assainissement collectif, or, l'assainissement individuel, lorsqu'il est bien suivi (et les SPANC sont là pour ça) peut très bien fonctionner. L'interdire conduirait à condamner l'urbanisation dans les communes rurales qui, comme Layrisse, sont trop étendues pour pouvoir, avec leurs moyens financiers limités, s' "offrir" l'assainissement collectif.

Même réflexion pour les zones artisanales pour lesquelles le SCoT impose l'assainissement collectif au delà de 1 Ha.

2. Pentes inconstructibles :

Le D.O.G limite la pente des terrains constructibles à 15 %., ce qui va à l'encontre des buts annoncés qui visent à préserver les terres agricoles.

En effet, cette préservation doit être non seulement quantitative mais aussi qualitative en réservant les bonnes terres plates et mécanisables à l'agriculture et en construisant sur les coteaux

3. Liaisons S.N.C.F :

Le S.Co.T prévoit des liaisons régulières par voie ferrée entre St Pé de Bigorre et Tarbes, via Lourdes, Ossun et Juillan. C'est une aberration car les extensions urbaines de ces communes se sont faites loin des gares et celles ci n'ont pas de parkings suffisants à proximité. Par ailleurs, la desserte routière concurrencerait trop facilement les liaisons ferrées.

4. Densité des constructions:

Le S.Co.T prévoit des densifications identiques sur l'ensemble du territoire, il devrait prendre en compte les contraintes plus fortes dans les petites communes de la zone montagne, comme Layrisse, plus particulièrement les constructions sur les terrains en pente et les assainissements individuels.

5. Déchets ménagers:

La décharge de Bénac est en train de devenir la seule du département et le trafic de poids lourds sur les petites routes, plus particulièrement du côté d'Hibarette, devient franchement envahissant.

6. l'hôpital départemental :

M. le Maire de Layrisse considère que le projet d'hôpital à Louey – Lanne, qui s'installerait dans un site vierge, nécessiterait la création d'infrastructures d'un coût trop élevé.

Il pense aussi que le projet de Laloubère, situé en site urbain, poserait des problèmes d'accès car les réseaux routiers qui desservent ce lieu sont déjà fortement utilisés et saturés en heures de pointe.

Le seul secteur qui permettrait un accès facile pour l'ensemble du département est celui du rond point de la sortie ouest de l'autoroute; il permettrait aussi des synergies par accès direct vers les hôpitaux de Pau et Toulouse et des liaisons très rapides avec les hôpitaux de Lourdes, Vic, Bagnères et Lannemezan.

7. Zone industrielle de Pyrène aéroport:

Cette zone s'étend sur plus de 180 Ha mais cette surface, sauf très heureuse surprise, correspond à une utilisation sur les 50 prochaines années.

Dans un premier temps, 50 Ha devraient suffire pour satisfaire les besoins des industriels qui gravitent autour du secteur aéronautique, le reste pouvant, à titre temporaire, être maintenu en terres agricoles.

Objet : Réunion Avec M ; Le Maire de Lourdes et Président de la communauté de communes du Pays de Lourdes

Lieu : Mairie de Lourdes

20 Octobre 2011 11 H 30

Présents:

M. Artiganave, maire de Lourdes et président de la CCPL

M. Jean Baricos, Tony Lucantonio et Jacques Debien, membres de la commission d'enquête

L'entretien s'est plus particulièrement déroulé sur les thèmes suivants:

1. Principes généraux :

Le SCoT est un document complexe, nécessaire, qui projette des perspectives ; il aurait pu être la maquette préliminaire d'un grand regroupement qui ne se fera pas car il appauvrirait le département d'une grande partie de sa substance et, de ce fait, est mal supporté par les autorités.

C'est aussi un document mal vécu par les maires ruraux car il encadre strictement leurs possibilités d'urbanisations.

2. Les transports :

L'axe Tarbes – Lourdes a le tort de vivre en circuit fermé alors qu'il aurait tout à gagner en travaillant en synergie avec l'agglomération Paloise que ce soit pour les axes routiers ou pour les liaisons aériennes. Une mutualisation des aéroports de Tarbes et de Pau, passant par une gestion commune ou, tout au moins par une forte imbrication, et une spécialisation de chaque site, serait très productive.

3. Zone industrielle Pyrénia :

C'est l'élément moteur pour construire l'avenir, mais il devra être perçu non comme une unité indépendante, mais plutôt comme le pivot central d'une grande zone multi activités s'étendant de Tarbes (Zone industrielle de Bastillac) à Adé (zone industrielle de Toulicou).

4. Concurrence Urbain – Rural :

Les collectivités locales n'auront plus les moyens de gérer des services nombreux et très disséminés (écoles, réseaux, sécurité, ...) et il faudra, à moyen terme, reconcentrer les populations vers les villes.

Par ailleurs, les villages ruraux « écrèment » la population en attirant les accédants à la propriété individuelle, en moyenne plus jeunes et plus fortunés que la moyenne de la population, laissant aux villes les logements sociaux (obligation légale de plus de 20% des logements pour toutes les communes de plus de 3 500 h.). La ville se retrouve donc avec de plus en plus de charges et de moins en moins de moyens.

5. Aires de grand passage :

Elles ont été surévaluées par le SCoT. Compte tenu des efforts que fait la ville de Lourdes lors des pèlerinages annuels gitans, une aire de grand passage d'environ 200 caravanes serait

suffisante et pourrait s'obtenir facilement par l'agrandissement de l'aire existant à l'entrée de Lourdes.

Même solution pour l'aire de grands rassemblements.

6. Hôpital départemental :

L'hôpital de Tarbes va vers la faillite car son déficit est de l'ordre de 8 à 10 millions € par an. Il doit néanmoins garder son rôle d'établissement pivot, en se restructurant.

L'hôpital de Lourdes accuse un déficit de l'ordre de 300 000 € par an mais son seul service maternité a un déficit de 900 000 € / an.

Par ailleurs, ce service maternité ne réalise que 180 naissances par an et n'a plus qu'un seul médecin accoucheur ; il est au dessous du seuil de sécurité, faute d'activité et de moyens.

L'hôpital de Lourdes serait donc mieux sécurisé et financièrement plus solide s'il perdait le service maternité. En revanche, il est hors de question d'abandonner les autres activités médicales et de fermer l'hôpital de Lourdes.

Le nouvel hôpital départemental devra donc prendre en compte les besoins et les moyens locaux lorsqu'il se réorganisera.

Objet : Entretien avec M ; Le Maire de Laloubère Lieu : Mairie laloubère

4 octobre 2011 18 h 30

Participants :

- Mr P Vignes, Maire
- Mr Cazaux, 1^o adjoint en charge des finances
- Commission d'enquête :
JD
JBa

Relevé des notes de réunion.

P Vignes souligne que le SCoT est un outil nécessaire à la gestion et à la prospective, mais est un document qui fait peur, lourd par le périmètre et la différence entre les communes du SCoT.

Pour l'urbanisation, la règle des échanges entre terres classées N et celle à déclasser initialement en AU. Le PLU de Laloubère renferme beaucoup de zones AU non ouvertes. La commune dispose actuellement de 122 Ha de zones U et 100 Ha de zone AU dont 44 ha non ouverts. Il semble au Maire impossible d'appliquer l'orientation du SCoT. Laloubère est une zone d'attractivité, l'Hôpital va encore augmenter la pression fiscale pour le logement des personnels surtout à moyen terme.

P Vignes demande que les communes de banlieue de Tarbes soient privilégiées en termes d'augmentation des surfaces constructibles.

S'agissant des zones commerciales, P Vignes demande que les PLU des communes prévoient le contour exact des zones commerciales.

Séméac inquiète par sa taille, 35000 m² semble déjà un grand maximum.

Le projet d'Hôpital a été découvert par Mr P Vignes le 12 Juillet, ce positionnement ne le gêne pas. Toutefois, en ce qui concerne l'utilisation du terrain de l'aérodrome, il ne souhaite pas chasser les associations, mais d'après un projet qui lui a été communiqué, les deux pistes de décollage peuvent demeurer à côté du projet d'hôpital.

La mairie souhaite urbaniser vers Soues et elle se pose la question des protections du captage de Soues pour la ville de Tarbes.

La Mairie de Laloubère adressera un courrier à la commission d'enquête.

Délibération adressée par le Maire de Laloubère à la commission d'enquête :

Commune de LALOUBERE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Le 10 octobre 2011 à 19 heures 30, le Conseil Municipal de LALOUBERE, légalement convoqué,

s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de

Monsieur Patrick VIGNES, Maire.

Présents: Hélène CASTELLS, Isabelle COURBON, Sylvie DALLOZ, Danièle METAIS, Nicole MONNET, Geneviève QUERTAIMONT.

Messieurs: Patrick VIGNES, Francis BRIULET, Bernard CAZAUX, Yves DE GINESTET, Yves LANSAC, Marc LEON, Jean Charles ROUMY.

Secrétaire de Séance: Hélène CAS TELLS

Point 9 : Questions diverses

"Audition du 4 octobre 2011 avec Monsieur Jean BARICOS, Président de la Commission d'Enquête du SCoT

Monsieur le Maire informe les Membres du Conseil Municipal qu'il a reçu, le 4 octobre dernier, à sa demande, Monsieur Jean BARICOS, Président de la Commission d'Enquête du SCoT, en présence de Monsieur Bernard CAZAUX, Maire-Adjoint à l'Urbanisme.

Monsieur le Maire retrace dans le détail le contenu des échanges, et un large débat s'instaure au cours duquel l'ensemble des Membres du Conseil Municipal intervient tour à tour.

Après en avoir délibéré, les Membres du Conseil Municipal, tout en s'accordant pour reconnaître la nécessité de disposer d'un tel document indispensable à une vision prospective, mandatent, à l'unanimité, Monsieur le Maire à faire connaître à Monsieur le Président de la Commission d'Enquête du SCoT, par la voie d'une délibération, les observations principales que le document soumis à enquête appelle de leur part, à savoir:

- d'une part, en ce qui concerne le périmètre retenu dans le projet de SCoT, au regard des évolutions à attendre dans le cadre du Schéma Départemental de Coopération Intercommunale, d'autre part, pour ce qui touche les questions d'urbanisme commercial dont le volet Commerce devrait faire l'objet d'une réflexion plus approfondie,
- et enfin, la difficulté à appliquer les dispositions prévues dans le SCoT, notamment sur Laloubère, concernant la volonté que soit reprise sur les zones déjà autorisées à l'urbanisation, la même surface que celles qui seraient ouvertes.

Fait et délibéré en séance les jours, mois et an ci-dessus.

Pour copie conforme,

Préfecture des Hautes Pyrénées

Objet : Entretien avec M. Le Maire d'Aureilhan

Lieu : Mairie Aureilhan

13 octobre 2011 14 h

Participants :

- Mr Boubée, Maire
- Mr Alonso Adjoint en charge de l'urbanisme
- Commission d'enquête :

TL

JBa

Relevé des notes de réunion.

Le SCoT TOL n'a pas, depuis 2008, vraiment fait l'objet d'échanges au sein du Grand Tarbes, sujet peu évoqué depuis le changement de présidence. Le Grand Tarbes semble manquer de vision stratégique.

Pour le contournement Est, par un courrier de 2009, Monsieur Trémège demande au Syndicat Mixte du SCoT-TOL la mise en place d'un groupe de travail, demande restée lettre morte à ce jour.

La commune d'Aureilhan subit la circulation sur la RN 21 dont le trajet intra muros est de 2 kms et concerne de 9 à 12500 véhicules par jour dont au moins 800 poids lourds. La vie le long de cette RN 21 n'est plus possible en l'état.

Pour le trafic poids lourds, la rocade Nord est un élément important, à condition de l'associer à une gratuité du parcours autoroutier Tarbes Est/Ouest, qui devrait alléger ces passages. La pression sur la réalisation de ce barreau Nord doit être mise. Néanmoins, il restera environ 1/3 des Poids Lourds qui continueront de transiter par Aureilhan et la rocade Nord ne changera pas grand-chose au trafic des véhicules légers. La mise en place de ces dispositions permettra de faire le point et de définir si le contournement Est est nécessaire.

A cette fin, la mairie d'Aureilhan va prendre en octobre une délibération pour demander au Préfet la mise en place d'un groupe de travail (projet de délibération remis à la CE).

La mairie d'Aureilhan considère que la rocade Est est la dernière solution à envisager mais est tout à fait favorable à un gel des terrains sur l'enveloppe des tracés possibles réalisés par le Grand Tarbes. De toute façon, la zone bordant l'Alaric apparaît à protéger pour son intérêt paysager et environnemental, le PLU à l'étude prendra en compte ces dispositions.

La Mairie d'Aureilhan est d'accord pour participer à une réunion sur ce sujet organisée par la commission d'enquête.

Développement commercial : la mairie de d'Aureilhan ressent positivement la création de la zone commerciale du Val d'Adour pour desservir l'Est.

La multiplicité des zones d'activités apparaît comme gênante car il n'y a pas de demande pléthorique, souhaite ici une limitation.

Urbanisme : la densification se comprend mais il faut que l'orientation du DOG soit ferme car dire « tendre vers » laisse la porte ouverte à des réalités de densifications éloignées des objectifs.

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL d'AUREILHAN

SEANCE du 21 OCTOBRE 2011

Délibération n° 2011-051

Date de la convocation: 13/10/2011

Date de la publication: 24/10/2011

PRESENTS: Yannick BOUBÉE, Maire- Pierre FAURE - Geneviève DORGANS- Claude PAHU - Isabelle CHEDEVILLE- Simone GASQUET - Emmanuel ALONSO - Sarah DUCO - Daniel RIVIERE - Louis CANDAU- Yves CARRIE - Nicole RIEUDEBAT -Jacques LABÉ - Nicole CASTELLA- Jocelyne JOANDET - Maryse PAYSSÉ- Patrick LASCOUMETTES - Jean-Marc LACABANNE - Annie AGUADO- Françoise MAZOUÉ - Jacques LAPALISSE - Audrey MAUHOURET.

POUVOIRS: Maryvonne GARBAYE *pouvoir à Pierre FAURE* - Philippe DUSSERT *pouvoir à Claude PAHU*- Chantal BADENCO *pouvoir à Geneviève DORGANS* - Manuel ESPEJO *pouvoir à Simone GASQUET* - Annie GUIDARD *pouvoir à Yannick BOUBÉE* - Daniel LARREGOLA *pouvoir à Daniel RIVIERE* - André BOYRFÉ *pouvoir à Jean-Marc LACABANNE*.

Secrétaire de séance: Isabelle CHEDEVILLE.

La traversée d'Aureilhan par la Route Nationale 21-

./ Des nuisances insupportables pour **la cité**

La Route Nationale 21 supporte un trafic important: 10 600 véhicules par jour avaient été comptés en 2007 CD . Ces chiffres incluent un nombre important de poids lourds, dont le transit sur une voie à caractère urbain peu adaptée aggrave particulièrement les nuisances.

Le 24 juin 2011, pour les travaux d'agrandissement du rond point de l'intersection de la RN 21 (avenue Jean Jaurès) avec la Rue de la Chartreuse, la Direction Interdépartementale des Routes du Sud-Ouest a préconisé de réaliser un ouvrage adapté à un trafic évalué à 800 poids lourds par jour, en l'absence de données précises.

Cette situation, au cœur d'une ville de 8200 habitants, est insupportable.

LE CONSTAT:

En effet, le Conseil Municipal constate et dénonce une situation complexe et sérieuse mais aussi dangereuse, qui multiplie les impacts sur notre commune:

- en terme de sécurité: la fréquentation quotidienne de cet axe routier expose les usagers (piétons, cyclistes, et même automobilistes) à un risque fort d'accident. Dernièrement, le pneu d'un poids lourd éclatait, projetant l'enjoliveur de roue sur une façade d'immeuble en plein centre ville, les traces en sont encore visibles. Les bandes de roulement de pneumatiques échouées sur les trottoirs témoignent de la fréquence de ces événements ...

- en terme de bruit: le trafic expose les riverains de cet axe à des niveaux de bruits et de vibrations élevés. L'État a d'ailleurs subventionné le changement des fenêtres des habitations donnant sur la RN21 afin de renforcer l'isolation phonique des bâtiments . La Commune a entrepris de lourds travaux de réhabilitation des écoles primaires situées de part et d'autre de la RN21, intégrant évidemment l'isolation phonique des classes (plaintes des parents d'élèves, céphalées constatées chez les élèves, informations provenant des médecins, ...).

Cet axe routier est labellisé « point noir » par l'Etat. Nous actons un problème avéré de santé Publique.

1

1

- en termes de pollution, les rejets consécutifs à un trafic si important en zone urbaine sont énormes et ne peuvent avoir que des conséquences néfastes sur la qualité de l'air et la santé des riverains du secteur. Par ailleurs, des propriétaires résignés n'entretiennent plus leur patrimoine. Les suies et particules souillent façades, clôtures, huisseries et décors intérieurs des habitations.

- en terme de risques, des ensembles routiers de transport de marchandises pouvant être dangereux et/ou inflammables transitent au sein de la cité, se croisent difficilement par endroits

: particulièrement entre les 3 feux tricolores de la traversée urbaine Aureilhanaise (notre « centre ville»), au carrefour du « Bout-du-Pont », ainsi qu'aux intersections de voies ou entrées d'habitations.

- En terme économique: les plaintes des riverains, de plus en plus nombreuses, montrent une réelle dévalorisation des patrimoines fonciers individuels, sans qu'ils en soient responsables. Ce trafic si important génère également de sérieux troubles sur le plan de la tranquillité publique. Le Conseil Municipal estime que le gabarit de cette voie n'est pas dimensionné pour le trafic qu'elle supporte (emprise, stabilisation de la chaussée, vieillissement précoce des plaques et regards, ...).

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme fait ressortir la Route Nationale 21 (avenue Jean Jaurès)

et la Route Départementale 8 (rue du XI Novembre) qui supporte un trafic quotidien de l'ordre de

4500 véhicules/jour, comme des voiries pouvant être qualifiées de « pathologies urbaines»: tous les compartiments étudiés (urbanisation, espaces de détente, développement des modes doux de déplacements, ...) se heurtent à ces voies, limitant, contraignant voire interdisant certains projets.

LES SOLUTIONS:

Ce constat établi, notre très vive inquiétude d'hier, notre colère d'aujourd'hui sont, en tout cas nous le pensons, partagées. Il nous appartient de rechercher des solutions. C'est pourquoi nous proposons de :

1 - **COMPTER**: L'actualisation et la précision de l'importance du trafic routier au niveau de la traversée d'Aureilhan par la RN 21 s'avèrent indispensables, puisque les données connues datent de 2007 et que la DIRSO, gestionnaire des routes nationales, n'est pas en mesure de fournir des chiffres récents et précis du trafic sur notre commune.

Par ailleurs, il serait important d'étendre les comptages au-delà d'Aureilhan, dans la partie nord du département des Hautes Pyrénées sur les communes de Vic en Bigorre et Rabastens de Bigorre notamment, afin de pouvoir identifier tant quantitativement que qualitativement (provenance et destination) les flux routiers.

2- **STRUCTURER UN SCHEMA DE VOIRIES EFFICACES ET PERENNES**: L'analyse des données obtenues permettra de définir les axes routiers les plus intéressants qui pourront être renforcés, créés, abandonnés, ou favorisés selon le type de trafic que les acteurs souhaiteront leur donner. Le Conseil Municipal pense que les RD 935 entre Vic et Tarbes, RD934 entre Rabastens-de-Bigorre et Vic-en-Bigorre, ROS, RN21, Rode Nord de l'agglomération tarbaise, RD2, ... sont à étudier.

3- **IMPLIQUER les Autoroutes du Sud de la France**. La présence de l'autoroute A64 au sud de l'agglomération tarbaise est une opportunité à saisir et le Conseil Municipal soumet à la réflexion *collective* 2 axes de travail:

- interdiction d'entrée et de sortie pour les poids lourds à la sortie Tarbes Est (sauf desserte locale pour la zone d'activité économique du Parc de l'Adour Séméac-Soues),

- gratuité du tronçon Tarbes Est / Tarbes Ouest afin de ne pas pénaliser l'entrée sur l'A64 par Tarbes ouest (au moins pour les poids lourds).

4- **FAVORISER LE TRANSPORT COLLECTIF**: en expérimentant l'aménagement et la desserte

de la RN21 selon 2 pistes de travail:

- structurer le covoiturage par l'aménagement de parkings de regroupement à Orleix

(hypermarché) et à Séméac (sortie de l'autoroute), tels que prévus par le plan des déplacements urbains (POU) du Grand Tarbes et repris dans l'agenda21 du Grand Tarbes, P.C.C.

- envisager des liaisons de transport en commun de type navette entre ces parkings (Séméac, Orleix) et le centre-ville de Tarbes.

5 - EXPLOITER POUR LES MARCHANDISES LE RESEAU FERROVIAIRE EXISTANT:
les

transports de maïs, de bois, de véhicules, de produits dangereux, pourraient être redirigés vers le rail, diminuant d'autant la circulation routière. Une réflexion globale comparative sur les modes de

transport est à lancer, de manière à résoudre l'ensemble des nuisances générées par le trafic routier en impliquant les différents acteurs institutionnels et les usagers.

6- CARACTERISER LA RN 21 EN VOIRIE URBAINE DANS LA TRAVERSEE DE LA VILLE:

aménager réellement et de façon complète, en concertation et avec le concours de l'Etat, la RN 21 dans la traversée d'Aureilhan pour lui donner un caractère vraiment urbain. Cette requalification devra permettre son utilisation par les différents usagers (piétons, cyclistes, conducteurs) et favoriser les échanges entre quartiers comme le recommande le Plan Local d'Urbanisme.

NOTRE DEMANDE:

Les éléments de contexte posés, la recherche de solutions s'impose à nous, élus de cette cité, mais pas seulement. Si nous en avançons quelques unes, toutes dépassent largement nos compétences et capacités d'action d'élus municipaux. En conséquence, au-delà de nos prérogatives communales, nous mesurons que la diversité des acteurs impliqués par la recherche de solutions (État, Conseil Général, Société autoroutière, ...) est grande.

Après en avoir délibéré,

Le Conseil Municipal d'AUREILHAN, à l'unanimité, demande à Monsieur le Préfet du Département et à Monsieur le Président du Conseil Général de réunir rapidement l'ensemble des acteurs concernés en constituant un groupe de travail qui permettra de rechercher la(les) solution(s) adaptée(s) à la résolution du problème exposé ci avant.

Le Maire,

Yannick BOUBEE.

Objet : Entretien avec Madame Le Maire de Séméac.

Lieu : Mairie Séméac

18 octobre 2011 17 h

Participants :

- Madame Isson, Maire de Séméac
- Commission d'enquête :
TL
JBa

Relevé des notes de réunion.

Madame Isson approuve la démarche SCoT afin de contrer le développement anarchique et prendre mieux en compte l'environnement.

Contournement Est :

L'orientation du Scot revient quasiment à bloquer tous les projets de développement sur Séméac. En effet, d'après Madame Isson, il reste très peu de foncier disponible d'une part et d'autre part elle voudrait réaliser des aménagements de promenade le long de l'Alaric dit « Sentier des Moulins ».

Elle est donc fermement opposée aux réserves foncières que prévoit l'orientation du DOG pour le contournement Est, car tout simplement opposée à tout projet de contournement Est. Elle préconise la recherche de solutions alternatives par le Nord et l'Ouest et pense que les déplacements en voitures sont à proscrire à l'avenir.

Révision PLU :

Démarrage révision PLU :

- Zone Ouest (proche de Tarbes) : densification y compris dans les lotissements tout en recherchant à ne pas charger en circulation l'avenue F Mitterrand par recherche de sorties sur d'autres voies.
- Zone urbanisée : garnissage des dents creuses.
- Zone Est : recherche d'une urbanisation plus cohérente avec un habitat groupé et des petits collectifs afin de garder des espaces d'ouverture et création d'un éco quartier.
- Canal Alaric : création sentier des moulins (avec mise en valeur des techniques) qui est le patrimoine de Séméac.
- Pas de nouvelles ouvertures de foncier dans cette révision de PLU, seulement volonté de déclasser le Stade Jules Soulé actuellement N en zone U ; Le SCoT pose ici le problème de compensation en déclassant des zones ouvertes à l'urbanisation car Séméac ne dispose quasiment pas de réserves foncières.
- Le nombre de permis de construire annuel est d'environ 20.

Synthèse :

Madame Isson demande vis-à-vis du SCoT :

- Le retrait du contournement Est
- L'assouplissement voire la disparition des compensations lorsqu'on déclasser des zone N.

Note : D'après cet entretien la commune de Séméac entend poursuivre l'urbanisation jusqu'à la berge Ouest du canal de l'Alaric et aménager un espace naturel de la berge Est au pied du coteau.

Une vraie question:

l'engorgement des voies routières existantes

Ce projet du SCOT nous renvoie à un point noir de la ville de Séméac. Les habitants du Bout-du-Pont et de l'avenue François Mitterrand, pour ne mentionner que notre commune, sont victimes de nuisances et de problèmes de sécurité liés à la circulation routière. C'est un grave problème auquel il faut apporter une solution. Le contournement Est peut apparaître comme une façon de résoudre cette situation très préoccupante. Or, il n'en est rien.

Pourquoi le contournement EST est une mauvaise réponse.

- En raison de la date donnée pour la réalisation éventuelle de cette voie, tout d'abord: le projet est envisagé «à l'horizon 2030». Peut-on demander 18 ans de patience aux Séméacais qui voient défiler des camions sous leurs fenêtres?
- De plus quelle garantie aurions-nous que les véhicules fassent le détour par l'Est?
- Le projet du SCOT ne mentionne aucun maître d'ouvrage. Personne n'est donc désigné pour financer une voie extrêmement coûteuse en raison des ouvrages d'art nécessaires au-dessus de l'autoroute et sous la voie ferrée. Qui aurait les moyens d'une telle réalisation?

Les conséquences pour la ville

Le pied du coteau, lieu de l'artère prévue, est le poumon de Séméac. Notre ville est enserrée entre l'avenue des Sports, au nord, l'avenue François Mitterrand et la voie ferrée à l'Ouest, l'autoroute au Sud. Il ne lui reste que l'ouverture à l'Est pour conserver une trouée vers les zones naturelles.

Avec le contournement EST, le Bois de La Barthe serait traversé par des camions, des habitations seraient détruites, des habitants ayant choisi Séméac pour son calme et sa proximité de la forêt vivraient dans le fracas des poids lourds. Peut-on détruire ainsi une zone agréable pour une hypothétique amélioration prévue dans une autre partie de la ville? Cette solution était sans doute viable il y a quarante ans quand le projet a vu le jour, mais aujourd'hui, elle est tout simplement inefficace et de toutes façons irréalisable, d'autant qu'elle va à l'encontre de la sauvegarde des zones naturelles voulue par ailleurs par le SCOT.

Le SCOT s'impose aux documents d'urbanisme de la ville. Le nouveau PLU(Plan Local d'Urbanisme) en cours d'élaboration
Le contournement EST

Une mauvaise réponse à une bonne question

Lors de sa séance du 31 mai dernier, le Conseil

Municipal s'est prononcé à l'unanimité contre le contournement EST de l'agglomération tarbaise inclus dans le projet arrêté du SCOT TOL.

Qu'est-ce que le SCOT?

Le schéma de cohérence territoriale ou SCOT est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à encadrer les politiques en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé. Dans son périmètre, le SCOT-TOL(Tarbes, Ossun, Lourdes) englobe la Communauté de Communes du Canton d'Ossun, la Communauté de Communes du Pays de Lourdes, le Grand Tarbes et des communes isolées: Barbazan-Debat, Bazet, Boulin et Oursbelille. C'est un syndicat intercommunal dont les bureaux se trouvent au siège du Grand Tarbes. Le projet du SCOT, un document de plusieurs centaines de pages, incluant au demeurant beaucoup d'éléments très positifs, notamment en matière de protection de l'environnement, contient les lignes suivantes qui ont causé une vive réaction au sein du Conseil Municipal.

Séméac devra en tenir compte. Rien ne pourrait donc se faire sur les terrains inclus dans les zones réservées pour la nouvelle voie. Le projet municipal d'un chemin des Moulins, un sentier piétonnier prévu le long de l'Alaric et consigné dans l'agenda 21 du Grand Tarbes ne verrait ainsi jamais le jour.

Une solution réaliste existe

Nombre de camions circulant sur l'avenue François Mitterrand sont chargés de bois. Que font-ils à cet endroit Des automobilistes venant des Landes ont constaté, pour avoir suivi certains de ces convois, qu'ils choisissent tout simplement de faire le trajet Vic-Rabastens-Séméac pour rejoindre l'autoroute. C'est compréhensible étant donné que la route de Vic (D 935) les renvoie vers une entrée de Tarbes qui ressemble à un goulet. Nous avons sur le territoire de Séméac le seul contournement facile de la ville de Tarbes. Or, en mai 2013, sera inauguré le contournement Nord-Ouest, de la villa Corrina (rond point Bourquin-Soulès) à l'entrée Ouest de l'A64. Le trafic sera donc allégé à Séméac. Un contournement Nord, dans le sens Rabastens-Vic pourrait très rapidement voir le jour un projet réaliste et faisable dans cette partie du département, bien avant 2030. Séméac cesserait alors d'être le seul contournement de Tarbes et ses voies seraient réservées à la desserte locale. Plus tard le contournement Nord, d'Orleix à la villa Corrina compléterait ce dispositif.

Pour que cette solution soit mise en œuvre, il faut une volonté politique. Nous l'avons à Séméac, mais nous ne réussirons pas seuls. Il est nécessaire que se rassemblent tous ceux qui souhaitent que la situation trouve rapidement une issue, à la satisfaction de tous.

La commission d'enquête connaît la position du Conseil

Municipal et Madame le Maire va rencontrer son président, afin de réaffirmer l'opposition des élus de Séméac au contournement EST. Tout est mis en œuvre dans notre commune pour qu'une large concertation avec les villes voisines, le Conseil Général et l'État aboutisse. En résumé, le retrait de ce contournement du projet de SCOT constitue une condition indispensable pour que les élus de Séméac approuvent le futur SCOT. Tous les élus de Séméac sont très déterminés et prêts à poursuivre leurs démarches jusqu'à obtenir la garantie que l'intérêt de la population menacée par ce contournement sera préservé.

Une fois le SCOT entré en application, les Communes concernées par son territoire, dont Séméac, auront 3 ans pour mettre en compatibilité leur document d'urbanisme (plan d'occupation des sols, ou plan local d'urbanisme ou carte communale).

Objet : Entretien Avec Monsieur Di-Vitta, Responsable Service Urbanisme à la Mairie de Tarbes.

Lieu : Mairie de Tarbes

17 octobre 2011 16 h

Participants :

Monsieur Di-Vitta, Responsable Service Urbanisme à la Mairie de Tarbes.

- Commission d'enquête :

TL

JD

JBa

Relevé des notes de réunion.

Monsieur Di-Vitta précise que la lecture du DOG à été faite auprès du Maire de Tarbes et il développe les points suivants :

Hôpital :

Tarbes dispose actuellement d'un hôpital, de même pour la ville de Lourdes. Centrer cet hôpital entre les deux villes n'apparaît plus comme une bonne solution.

Laloubère est évoquée pour accueillir une structure conciliant une synergie Public/Privé. Le foncier de l'aéroport est copropriété de la CCI et du Conseil Général.

Toutefois Monsieur Di-Vitta souligne que des investissements importants viennent d'être réalisés dans l'actuel hôpital et il se pose la question de l'investissement de cette nouvelle structure.

Pôle Commercial :

Le Méridien ne doit pas être bloqué par les dispositions du SCoT. Reste le problème de sa bonne desserte et de son intégration dans le tissu commercial du territoire.

Pôle Aéroport :

Structure incontournable car elle porte l'espérance d'un développement économique. Manque ici une dimension prospective au SCoT.

Logement vacants :

Pas d'observatoire du logement sur Tarbes, mais il n'a pas le sentiment d'une vacance à hauteur des chiffres portées dans le SCoT. Par contre il existe un fort desserrement de l'occupation des logements.

Note : Malgré la demande de la commission d'enquête, Monsieur Di-Vitta n'a pas pu faire participer d'élus de la mairie de Tarbes à cet entretien sur le SCoT.

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE TARBES OSSUN LOURDES

REUNION DU 25 OCTOBRE 2011 CONTOURNEMENT EST DE L'AGGLOMERATION

Présents

PAUL Christian	Président du SCOT-TOL
BOUBEE Yannick	Maire d'Aureilhan
DUFAURE Guy	Conseiller Général
ISSON Geneviève	Maire de Séméac
CAILLAUD Michel	Directeur Général des Services du Grand Tarbes
DEBERNARDI Philippe	Directeur adjoint au Conseil Général des Hautes-Pyrénées
FRANCHI Marc	Chargé de mission Habitat au Grand Tarbes
BARICOS Jean	Président de la commission d'enquête
DEBIEN Jacques	Commissaire enquêteur
LUCANTONIO Tony	Commissaire enquêteur
GEOFFRE Michel	ADRACE
LASHERAS Daniel	ADRACE
MONIER Robert	ADRACE
SEVILLA Guy	ADRACE

Après un tour de table, M Baricos, Président de la commission d'enquête, précise que le contournement Est de l'agglomération tarbaise suscite beaucoup de réactions, et que l'objectif de la réunion est de recueillir la vision et la position des collectivités ainsi que de l'ADRACE. L'ordre du jour unique est donc cette question du contournement Est inscrite dans le SCOT. En effet :

- ce point n'est que peu développé dans le PADD ainsi que dans le DOG ;
- il n'y a pas de maîtrise d'ouvrage identifiée ;
- une association de défense s'est formée contre ce projet.
- Beaucoup de remarques dans l'avis des PPA.

La commission d'enquête fait d'abord état du contournement Est dans les différents documents :

- PADD, page 15 - cartographie (2010) ;
- DOG, page 58 - projets routiers à long terme / orientations applicables (2010) ;
- Schéma des voiries structurantes de l'agglomération (2007) ;
- Etude préliminaire du Grand Tarbes (2009), avec présentation de 2 variantes.

M. Caillaud rappelle que le Grand Tarbes n'a pas de compétence voirie et ne peut donc pas être le maître d'ouvrage. Toutefois, la collectivité n'est pas opposée au projet dans la mesure où il est acceptable et réalisable.

Il rappelle également que l'étude de 2009 s'interrogeait sur les différentes possibilités de liaisons, sans préjuger du tracé final et du souhait de réalisation.

M. Paul, Président du SCOT-TOL, revient sur les deux variantes auxquelles faisait allusion M. Caillaud. Il souligne que le tracé Ouest est le plus impactant sur l'urbanisation actuelle.

Il rappelle également que la totalité du trafic de transit ne sera pas reportée sur le contournement Ouest actuellement en construction à 2 voies, et que si c'était le cas, les nuisances supportées par les riverains de Bordères sur l'Echez pourraient susciter de fortes oppositions.

Son souhait est donc de maîtriser l'urbanisation concernant la variante relative au tracé Est, afin que l'ouvrage puisse se réaliser à terme, et prendre ainsi les mesures conservatoires nécessaires.

M. Baricos fait état de la position de la commune d'Orleix, non représentée en réunion, qui n'est pas opposée au projet. Elle souhaite cependant qu'en complément du contournement Est, une zone de 17 ha soit réservée dans l'espace boisé au Nord du centre commercial actuel (quartier Bois Cibat), en compensation des surfaces gelées pour le contournement et sur lesquelles portaient les projets de développement de la zone commerciale.

M. Boubée précise qu'il s'exprime en tant que représentant de son Conseil Municipal, sans défendre d'intérêts particuliers.

Il fait état d'une première délibération, donnant un avis sur le projet de SCOT, le contournement Est étant le facteur de clivage au sein du Conseil Municipal.

Il précise que le SCOT-TOL a mis en lumière le Contournement Est, qui doit être compris comme une intention d'aménagement, sans maître d'ouvrage identifié.

Il revient ensuite sur la situation insoutenable des riverains de la RN 21 dans la traverse d'Aureilhan et du secteur du Bout du Pont. Il ajoute que les élus du Conseil Municipal se sont engagés à porter les problématiques de ces riverains, qui voulaient créer une association favorable au contournement Est.

Le constat de la situation de la RN 21 a fait l'objet d'une délibération en date du 21 octobre 2011, votée à l'unanimité. Des comptages, datant d'octobre 2010, font état de près de 10 000 véh/jour, avec une pointe à plus de 14 000 véh/jour le vendredi. Le trafic poids-lourds est estimé par le gestionnaire de la RN 21 (DIR SO) à près de 1 000 PL/jour.

M. Boubée rappelle donc les enjeux de sécurité, de nuisances phoniques (point noir bruit), de pollution et plus largement de santé publique, notamment pour les écoles en bordure de l'itinéraire. Il ajoute également l'impact sur le patrimoine bâti, qui subit une dépréciation importante et est quasiment invendable.

Parmi les solutions, il demande que l'on puisse compter sur un schéma de voirie efficace et pérenne. Dans ce cadre, la gratuité de l'autoroute entre les deux échangeurs de Tarbes serait demandée à l'Etat, ce qui permettrait d'interdire les poids-lourds à la sortie Est de l'autoroute, la RN 21 pouvant alors être classée en voie urbaine.

Une demande en ce sens a été adressée à M. Le Préfet et M. Le Président du Conseil Général afin de rechercher toutes les solutions possibles au sein d'un groupe de travail.

Même si le contournement Est peut être jugé comme non pertinent sur le plan environnemental, M. Boubée rappelle d'une part la nécessité absolue de réaliser la rocade Nord à la suite de la rocade Ouest et, d'autre part, de conserver la possibilité de contournement Est dont la pertinence devrait être réexaminée après la mise en service du contournement Ouest.

En conclusion de son intervention, il propose de classer l'emprise foncière du contournement Est en zone naturelle et non-constructible (mais en gardant toutefois une intention d'aménager) dans les documents d'urbanisme des communes concernées.

Mme Isson, maire de Séméac, fait état d'un retour massif des Séméacais, tous ne venant pas de la zone impactée par le contournement Est.

Elle reconnaît l'existence d'un véritable problème dans le secteur du Bout du Pont, mais souligne le charme de cette partie Est de l'agglomération tarbaise, avec une transition entre urbain, zones naturelles allant vers l'Est et qui propose un rythme d'urbanisation auquel sont attachés les Séméacais.

Elle ajoute qu'il ne faut pas laisser les riverains de la RN 21 sans solutions. Toutefois, le contournement Est n'est pas la bonne. Il faut trouver des solutions qui se concrétisent. Le principe d'un groupe de travail oeuvrant à la recherche de différentes alternatives est une voie difficile, même si le contournement Est constitue un formidable aiguillon pour travailler à la recherche de ces solutions.

Mme Isson fait état d'une délibération du 31 mai, prenant position contre le contournement Est.

M. Paul rappelle que le contournement Ouest a également fait débat depuis 1977.

M. Dufaure, pour le Conseil Général, s'étonne du fait que le contournement Sud ne figure plus en 2011 dans les documents du SCOT-TOL.

Il rappelle les différents projets structurants sur lesquels les services du Conseil Général travaillent, à savoir le contournement Ouest qui devrait être ouvert au printemps 2013, la poursuite de la RN 21 vers Lourdes (maîtrise d'ouvrage Etat), la RD 8 et l'itinéraire de la RD 929 avec une problématique poids-lourds.

Il rappelle également qu'il faut toujours beaucoup de temps pour réaliser des infrastructures importantes.

Il note que ce qui est particulièrement insupportable pour les riverains du Bout du Pont, c'est que les $\frac{3}{4}$ du trafic PL correspondent à du trafic de transit. Toutefois, le contournement Ouest a vocation à supporter un surcroît de trafic, permettant d'améliorer la situation actuelle de ce secteur.

Il s'interroge également sur les éléments de prospective à 30 ans, alors que l'on ne sait pas aujourd'hui quelles seront les énergies de demain, le coût des déplacements, etc ... Il ne croit pas à une croissance du trafic à terme.

Il ajoute également qu'il faudra de nombreuses années pour réaliser le contournement Nord, qui suscitera également des oppositions.

Enfin, M. Dufaure précise que le Conseil Général entame un travail de priorisation des investissements, compte tenu des contraintes budgétaires.

M. Sevilla, président de l'ADRACE, se félicite que le débat s'instaure. Il précise qu'un argumentaire de 25 pages a été remis à la commission d'enquête. Son intervention se base sur un document diffusé en séance. Il est joint au présent compte-rendu.

L'ADRACE est une association affiliée à France Nature Environnement. Elle regroupe 300 adhérents (foyers), répartis pour moitié entre Aureilhan et Séméac.

L'ADRACE souhaite que la disposition prévue dans le DOG page 58 soit supprimée. Elle ne s'oppose pas au DOG, mais au contournement Est, jugeant ce projet inutile, coûteux et impactant sur l'environnement. Elle souhaite que ce point soit raccordé avec le problème de la RN 21 et que l'Etat soit associé aux réflexions.

M. Paul rappelle que le SCOT-TOL n'est pas maître d'ouvrage. Il s'agit seulement de réserver la possibilité pour les générations futures de réaliser cet ouvrage, si elles le souhaitent. Il formule le souhait de créer une zone naturelle préservée et d'initier une réunion se poursuivant avec les représentants de l'Etat.

M. Boubée insiste sur le fait qu'il s'agit d'une intention d'aménagement, et qu'il convient de préserver l'emprise en zone naturelle dans l'attente d'une éventuelle décision de réalisation à terme.

M. Dufaure indique que le fait de réserver une zone naturelle pourrait conduire à l'impossibilité de réaliser certains aménagements de protection contre les inondations de l'Alaric (bassins d'orages, etc ...). Il faut donc envisager un mode de classement de l'emprise foncière qui permette ce type d'aménagement. Il rappelle également que le SCoT TOL a vocation à être révisé tous les 6 ans.

L'ADRACE fait état de la nécessité d'intégrer des valeurs culturelles de sobriété dans les transports et de trouver de nouveaux objectifs, tout en précisant que les générations futures auront besoin d'espaces naturels préservés

Mme Isson ajoute que la société actuelle est prise en otage de la voiture individuelle et qu'il faudra inventer des solutions futures.

M. Boubée précise qu'il est également en recherche de solutions. Le Plan de Déplacements Urbains en a pointé certaines, comme le covoiturage, la mise en place de navettes, etc ... Il précise également que certains arguments erronés sont véhiculés, comme le fait que le contournement Est serait à 2 x 2 voies, et non à 2 x 1 voie comme le précisent tous les documents y faisant référence.

Il ajoute enfin que si l'ADRACE a raison sur les questions d'environnement, on ne peut toutefois pas laisser 1 000 personnes aujourd'hui en souffrance et sans perspectives. Il conclut en rappelant son souhait de voir inscrit le contournement Est dans le cadre d'une réserve foncière à vocation environnementale.

Mme Isson fait état d'une demande des habitants qui sont en recherche des zones de promenade à proximité de leurs habitations, à l'exemple du succès rencontré par le Caminadour. Son projet d'aménagement du chemin des Moulins serait plus « naturel ». L'inscription d'une zone réservée et non constructible n'empêcherait pas ce type d'aménagement.

Après un dernier échanges entre les participants, M Baricos remercie l'ensemble des participants pour la qualité des échanges et confirme que les positions des uns et des autres ont permis d'éclairer la commission d'enquête sur les enjeux multiples liés au contournement Est.

La commission d'enquête va désormais réfléchir à la motivation qu'elle va émettre.

Le Président de la commission d'enquête
du SCoT-TOL

Jean Baricos

présentation powerpoint de la commission d'enquête
présentation powerpoint de l'ADRACE
délibération du Conseil Municipal d'Aureilhan

Compatibilité S.CO.T – S.D.A.G.E

Le SDAGE Adour -Garonne, document d'orientation stratégique pour la gestion des eaux et des milieux aquatiques, est le document de planification de la gestion des ressources en eau du bassin. À ce titre, il a vocation à encadrer les choix de tous les acteurs dont les activités ou les aménagements ont un impact sur la ressource en eau.

Les acteurs publics doivent assurer la cohérence entre leurs décisions (y compris les schémas d'orientation et de cohérence tels que le SCOT) et les préconisations du SDAGE. Les programmes et décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles, ou rendus compatibles, avec les dispositions des SDAGE (art. L212-1, point XI, du code de l'environnement ; art.L 121-1 à L 121-9 et L 133-1-12 du code de l'urbanisme).

La notion de « compatibilité » implique une absence de contradiction ou de contrariété entre ces documents ou décisions et le contenu du SDAGE.

Le SDAGE actuel (période 2010 - 2015) impose 6 orientations fondamentales :

- A - Créer les conditions favorables à une bonne gouvernance
- B - Réduire l'impact des activités sur les milieux aquatiques
- C - Gérer durablement les eaux souterraines, préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides
- D - Assurer une eau de qualité pour des activités et usages respectueux des milieux aquatiques
- E - Maîtriser la gestion quantitative de l'eau dans la perspective du changement climatique
- F - Privilégier une approche territoriale et placer l'eau au coeur de l'aménagement du territoire

Le premier point (gouvernance) ne concerne pas le SCOT.

Le deuxième point (impact des activités humaines sur les milieux aquatiques) concerne le SCOT sur un secteur :

B6 : Développer l'assainissement non collectif en priorité : « *Les collectivités territoriales et leurs groupements développent en priorité l'assainissement non collectif là où il est pertinent, en alternative à l'assainissement collectif, dans un cadre cohérent visant à économiser les sols et à éviter l'étalement urbain.*

Ils fiabilisent les dispositifs déjà en place et mettent en œuvre, avant 2012, des contrôles par les SPANC, conformément à l'article L2224 et suivants du code général des collectivités territoriales.*

Ils font équiper en priorité les secteurs dans lesquels l'assainissement non collectif aura un impact positif sur la qualité des eaux de baignade, la production d'eau potable et sur l'état des milieux aquatiques .Dans ces secteurs des résultats concrets devront être obtenus d'ici 2015, appréciés à partir du suivi d'indicateurs adaptés ».

Le SCOT est en contradiction avec cette directive dans la mesure où il privilégie fortement l'assainissement collectif (cf. D.O.G p. 10, 74 et 78) et interdit même, dans certaines conditions, l'assainissement individuel.

Le troisième point (préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides) concerne le SCOT sur trois secteurs :

C31 : Initier des programmes de gestion ou de restauration des milieux aquatiques à forts enjeux environnementaux : « *Les acteurs locaux doivent veiller à initier des programmes de préservation, de restauration et de gestion des milieux aquatiques à forts enjeux environnementaux sur une base contractuelle accompagnée, si nécessaire, de mesures réglementaires ou de dispositifs d'évaluation des aménagements. Les « trames bleues », en particulier, permettront de préserver et de reconstituer les continuités écologiques nécessaires à la non-détérioration ou à l'atteinte, d'ici à 2015, du bon état écologique ou du bon potentiel pour les masses d'eau superficielles.* »

Le SCOT prévoit bien, dans son D.O.G (p. 18 et 76), d'imposer des trames bleues le long des cours d'eau, avec transition inconstructible de 25 m de part et d'autre des berges mais :

Il ne donne aucune définition des cours d'eau (quelle largeur, quel débit, quel intérêt écologique ?)

Il impose une mesure uniforme (25 m inconstructibles) sans aucune souplesse ni aucune modulation prenant en compte l'intérêt écologique des cours d'eau. La commission d'enquête rappelle que deux des principaux cours d'eau, l'Adour et le gave de Pau, sont classés en zone Natura 2000, et mériteraient probablement une protection renforcée.

Le Projet de Scot gagnera à être approfondi sur ces questions en concertation étroite avec l'Agence de Bassin

C41 : Préserver les autres cours d'eau à forts enjeux environnementaux du bassin (C41) : « *Afin de ne pas dégrader l'état écologique de ces autres cours d'eau à forts enjeux environnementaux, l'autorité administrative veille, là où c'est nécessaire, à prendre les mesures utiles à la préservation ou à la restauration des milieux aquatiques, à l'échelle pertinente (lit mineur, lit majeur et bassin versant)* ».

Même remarque que pour le paragraphe précédent.

C43 : Stopper la dégradation des zones humides et intégrer leur préservation dans les politiques publiques : Compte tenu d'une forte pression foncière sur l'ensemble du territoire, il est probable que des zones humides soient menacées sans que les décideurs en matière d'urbanisme en soient conscients.

Le SCOT est muet sur ce sujet ; ici aussi, une concertation plus approfondie avec l'agence de bassin semble nécessaire.

Le quatrième point (Assurer une eau de qualité pour des activités et usages respectueux des milieux aquatiques) concerne le SCOT sur deux secteurs :

D3 : Protéger les captages stratégiques les plus menacés : « *Pour les captages identifiés dans la liste D3 (Oursbelille) , des actions de réduction des pollutions diffuses au sein de leur aire d'alimentation sont prioritairement à engager afin de préserver la ressource dont ils dépendent. À cet effet et lorsque cela sera nécessaire, les prescriptions de l'article L211-3-II-5° du code de l'Environnement ainsi que celles de la loi du 3 août 2009 de programmation relative*

à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement en matière de développement de l'agriculture biologique et de mise en œuvre de pratiques agricoles durables, pourront être mobilisées partout où cela sera souhaitable ».

Les constatations établies dans l'état initial de l'environnement (p. 48) concernant le puits d'Oursbelille, considéré comme un captage stratégique menacé, n'ont pas été reprises dans le D.O.G sous forme de réserve foncière.

Le SCOT devra approfondir ce point et imposer une protection suffisante pour les captages stratégiques.

D4 : Connaître la vulnérabilité des eaux de baignade et D10 Maintenir et restaurer la qualité des eaux de baignade:

Compte tenu de l'impact économique des activités en eaux vives, ce problème, qui concerne autant l'Adour que le gave de Pau, aurait mérité d'être étudié.

Le SCOT devra déterminer, en concertation avec l'Agence de Bassin, si cet objectif doit être ou non accompagné par la création de zones inconstructibles, et la mise en place de politiques particulières concernant le déversement des eaux usées et des eaux pluviales.

Le cinquième point (Maîtriser la gestion quantitative de l'eau dans la perspective du changement climatique) concerne plus particulièrement la prévention des inondations et doit être réglé dans le cadre des P.P.R.I, qui s'appliquent directement aux P.L.U sans qu'il soit nécessaire d'en faire état dans les SCOT.

Le sixième point (Privilégier une approche territoriale et placer l'eau au coeur de l'aménagement du territoire) : vise à créer une « ambiance » en rappelant que les structures porteuses des SDAGE sont des organismes référents incontournables pour toute action ou programmation concernant l'urbanisme et l'utilisation de l'espace.

La mesure **F1 : consulter le plus en amont possible les représentants des commissions de l'eau et des comités de rivière pour l'élaboration des documents d'urbanisme** rappelle les termes de l'article L 121-1 du code de l'urbanisme : « *les SCoT .. déterminent les conditions permettant une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, péri urbains et ruraux, la préservation de l'eau, des écosystèmes ...* »

Il est regrettable que ce SCoT n'ait pas été élaboré en liaison plus étroite avec l'agence de l'eau.

COMPATIBILITE SCoT - CONTRATS DE PAYS

Rappel : Le territoire du SCoT couvre la partie aval de deux pays : Le nord du pays des vallées des gaves et le nord du pays de Tarbes et de la Haute Bigorre; Il s'agit là d'un changement de logique: dans le cadre des pays, la commune capitale (Tarbes ou Lourdes) était associée à son arrière pays, montagneux, essentiellement agricole et touristique ; dans la logique du SCoT, les deux zones de plaine se sont associées en se détachant de leur arrière pays montagnard.

La compatibilité du SCoT avec les deux contrats de pays peut s'étudier à l'aune des mesures appliquées dans chacun de ces contrats, en précisant que la plupart de ces mesures, axées sur le développement économique et l'amélioration du cadre de vie, n'ont qu'un lointain rapport avec l'urbanisme, spécialité du SCoT.

1. PAYS VALLEE DES GAVES

Le territoire des Vallées des Gaves est situé sur le versant Nord du Massif des Pyrénées dans la partie sud ouest de la Région Midi-Pyrénées. Il regroupe six cantons : Argelès-Gazost, Aucun, Luz-Saint-Sauveur, Lourdes Est, Lourdes Ouest, et Saint-Pé-de-Bigorre. Les trois derniers font partie du SCoT Tarbes-Ossun-Lourdes

L'économie de ce territoire est fortement influencée par le tourisme culturel sur Lourdes d'une part (270 hôtels soit 16.000 chambres, 36% des nuitées de Midi-Pyrénées) qui s'étale sur une période d'activité relativement longue (7 mois), et un tourisme de montagne d'autre part (stations de sports d'hiver, thermalisme et tourisme vert en été). Le secteur de l'hôtellerie-restauration est ainsi le premier employeur avec 1.020 salariés, suivi par le secteur du commerce qui totalise 1.000 salariés (données ASSEDIC).

La population locale rencontre également d'importantes difficultés à se loger sur le territoire, que ce soit en locatif ou en accession à la propriété, suite à la rareté du foncier constructible disponible, et à la concurrence avec les locations touristiques et avec les résidents secondaires (20% des logements)

Stratégie de développement du territoire et présentation des axes stratégiques sur la période 2008-2013 :

Axe I : AMENAGEMENT, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

Mesure 1 La gestion durable de l'espace

Mesure 2 Préservation et valorisation des milieux et des espaces Naturels

Mesure 3 Préservation des paysages et valorisation des cœurs de Village

Axe 2 : EMPLOI , RESSOURCES ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Mesure 4 : Renforcement de l'attractivité des activités commerciales, artisanales et industrielles

Mesure 5 : Le maintien d'une agriculture et d'un pastoralisme vivant.

Mesure 6 : La valorisation économique et la gestion durable des ressources renouvelables et des déchets

Mesure 7 : La mise en œuvre d'un tourisme responsable

Mesure 8 : Qualité de l'accueil et de l'emploi des travailleurs saisonniers

Axe III ACCUEIL, CULTURE ET SOLIDARITES

Mesure 9 : Des constructions de qualité adaptées aux besoins

Mesure 10 : L'accès aux services pour tous

Mesure 11 : La culture vivante

Mesure 12 : Une offre d'activités sportives et de loisirs de qualité, diversifiée et en toutes saisons

Axe IV : COMMUNICATION ET DEPLACEMENTS

Mesure 13 : Le développement des Technologies de l'Information et de la Communication

Mesure 14 : Les déplacements doux et l'accessibilité du territoire pour Tous

Mesure 15 : Une communication interne et externe coordonnée, valorisant l'identité territoriale

Axe V : ECHANGES D'EXPERIENCE ET INGENIERIE

Mesure 16 : Le soutien aux projets de coopération territoriale, transnationale et transfrontalière répondant aux objectifs de la présente convention territoriale

Mesure 17 : L'ingénierie, l'animation, l'assistance technique à la maîtrise d'ouvrage et les dispositifs d'évaluation des actions engagées

Parmi les 17 mesures retenues par le Pays des Vallées des Gaves, seules quatre de ses mesures concernent le SCoT :

Mesure 1 La gestion durable de l'espace : C'est l'une des préoccupations majeures du SCoT et l'un de ses fondements, en filigrane dans la plupart de ses recommandations

Mesure 2 Préservation et valorisation des milieux et des espaces Naturels : Le SCOT réagit en termes quantitatifs (trames vertes et trames bleues), souvent insuffisamment précis, mais néglige quelque peu l'aspect qualitatif (par exemple protection des zones humides, non répertoriées et pour lesquelles aucune protection spécifique n'est prévue).

Mesure 5 Le maintien d'une agriculture et d'un pastoralisme vivant. Le pastoralisme est plutôt une spécificité montagnarde ; l'agriculture de plaine, plutôt orientée vers les grandes cultures, est prise en compte par le SCoT dans le cadre d'une préservation maximale des terres agricoles

Mesure 8 Qualité de l'accueil et de l'emploi des travailleurs saisonniers : Le SCOT (page 30 du D.O.G) prévoit une offre en logements destinés aux saisonniers, dont les besoins seront définis en liaison avec le milieu associatif

2- PAYS HAUTE BIGORRE :

Ce pays comprend deux types d'espaces sur l'ensemble de son territoire :

la zone périphérique de Tarbes, porteuse de l'essentiel de la dynamique démographique du Pays, caractérisée par une croissance en « tache d'huile », générant

ainsi un phénomène de périurbanisation de plus en plus important, étendu et visible, porteur de problématiques d'habitat, d'équipements et de services à la population ; C'est cette zone qui est intégrée dans le SCOT TOL

une zone rurale au sud du Pays, caractérisée par un déclin démographique ancien, un vieillissement prononcé de sa population, mais des évolutions internes qui reproduisent à une moindre échelle, celles de l'agglomération tarbaise, avec un déclin plus rapide du pôle de Bagnères-de-Bigorre au profit des bourgs l'entourant, tel que Campan

L'axe nord-sud, véritable colonne vertébrale du Pays, permet de relier Tarbes à la Haute Bigorre où la RD 935 épouse le cours de l'Adour qui a toujours joué dans l'histoire un rôle structurant du territoire bigourdan. Cette vallée de l'Adour constitue un lien fort entre les deux extrémités du Pays, un élément de cohésion de celui-ci et de forte attractivité tant résidentielle qu'économique.

- Présentation des axes stratégiques sur la période 2008-2013

La Convention du Pays de Tarbes et de la Haute Bigorre a été définie en cohérence avec la Convention Territoriale du Grand Tarbes 2009-2013 : le cœur du projet repose sur une dynamisation du développement économique du territoire (axe 1), en jouant sur l'ensemble des ressources locales. Le renforcement des pôles économiques de Tarbes et d'Ossun constitue donc une priorité en complément de la stratégie de l'agglomération, tout particulièrement dans une démarche d'ouverture et de mise en réseau à l'échelle interrégionale (volet aéronautique) avec Toulouse, Pau, Bordeaux pour dynamiser l'économie du site.

Axe 1 : Un développement économique ouvert et solidaire

Mesure 1 : Développer les capacités d'accueil d'entreprises

Mesure 2 : Accompagner le développement des filières industrielles du territoire

Mesure 3 : Soutenir l'économie rurale

Axe 2 : Une attractivité du territoire renforcée

Mesure 4 : Renforcer et promouvoir l'offre touristique du territoire

Mesure 5 : Valoriser le patrimoine naturel et bâti du territoire

Mesure 6 : Soutenir les politiques locales d'habitat

Mesure 7 : Analyser et faciliter les déplacements urbains / ruraux et proposer une offre de service adaptée

Axe 3 : Une politique de cohésion en matière de services à la population

Mesure 8 : Conforter et adapter les services à la population et aux salariés

Mesure 9 : Développer les activités culturelles et sportives

Mesure 10 : Mise en œuvre et animation du Pays

Parmi les 10 mesures retenues par le pays de la Haute Bigorre, trois d'entre elles concernent le SCOT :

Mesure 1 : Développer les capacités d'accueil d'entreprises : Le SCOT considère, pour sa part, que les équipements d'accueil actuels sont largement excédentaires par rapport aux besoins. Une bonne gestion de l'espace suppose que, à l'exception de petites zones artisanales en milieu rural qui pourront, si nécessaire, être créées, ces capacités ne

pourront être développées qu'après utilisation de celles actuellement disponibles (cf. P 63 à 65 du D.O.G).

Mesure 5 : Valoriser le patrimoine naturel et bâti du territoire : la préservation et la mise en valeur des espaces naturels sont bien prévues par le SCoT (cf. p. 74 à 77 du D.O.G), plus particulièrement par leur non constructibilité et par la création des trames vertes et bleues.

Mesure 7 : Analyser et faciliter les déplacements urbains / ruraux et proposer une offre de service adaptée : Ce volet a, lui aussi, été traité par le SCoT (cf. p.61 et 62 du D.O.G), plus particulièrement sous la forme de transports publics routiers et ferroviaires, et de modes doux de déplacements.

EN CONCLUSION :

Sous réserve de précisions et de compléments (protection des zones humides) Mesure 7 : Analyser et faciliter les déplacements urbains / ruraux et proposer une offre de service adaptée à lui apporter, le SCoT prend bien en compte les orientations des deux contrats de pays, à l'exception de celle, formulée par le Pays de la Haute Bigorre, concernant le développement des capacités d'accueil des entreprises.

Compte tenu d'une offre de terrains fortement excédentaire par rapport à la demande , la position exprimée par le SCoT est non seulement logique, mais aussi économe en espace, dans le droit fil des deux lois dites « Grenelle de l'Environnement ».

PARTIE B

CONCLUSIONS

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'ELABORATION DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE TARBES-OSSUN-LOURDES (SCoT-TOL

B. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1 RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE ET DES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES.

Par arrêté du 02 août 2011, Monsieur le Président du Syndicat Mixte du SCoT-TOL a prescrit l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale de Tarbes-Ossun-Lourdes.

Ce projet qui succède au Schéma Directeur de l'Agglomération Tarbaise de 1996 intéresse 40 communes situées dans le territoire du SCoT pour un projet allant jusqu'en 2025.

Cette enquête publique s'est déroulée du 22 septembre au 24 Octobre 2011.

L'élaboration du SCoT succédant au Schéma Directeur de 1996 a été lancée en 2005, les travaux débutant en 2006 pour s'achever en 2010. Le projet a été arrêté par le syndicat Mixte le 05 Janvier 2011.

L'ensemble de la procédure, de la conception et de la réalisation du projet de SCoT-TOL s'est déroulé conformément aux articles R122-1 à R122-4 du code de l'urbanisme portant sur le contenu et les modalités d'élaboration et de révision d'un SCoT.

L'article R 122-10 du code de l'urbanisme précise que le projet de SCoT est soumis à enquête publique par le président de l'établissement public dans les formes prévues par les articles 7 à 21 du décret modifié N° 85-453 du 23 avril 1985 pris par l'application de la loi N° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

Le président de l'établissement exerce les compétences attribuées au Préfet par les articles 7, 8, 11, 12, 16 et 18 à 21 de ce décret.

Le dossier est composé des pièces mentionnées à l'article R 122-1 et des avis émis par les collectivités ou organismes associés ou consultés Il peut être complété par tout ou partie des documents mentionnés à l'article R.121-1.

C'est en application de ces dispositions qu'à été prescrite l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de SCoT-TOL.

2 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête, composée de Jean Baricos, président de la commission d'enquête, Tony Lucantonio et Jacques Debien, membres titulaires de la commission d'enquête, régulièrement nommés par le tribunal administratif de Pau par décisions N° E10000207/64 du 18/07/2011 pour l'enquête publique relative au projet de schéma de cohérence territoriale de Tarbes-Ossun-Lourdes, délivre ses conclusions comme suit.

Le projet de SCoT, proposé dans le dossier d'enquête, s'attache en priorité établir des chiffres de croissance démographique sur le territoire dans la période allant jusqu'en 2025. Il vise par conséquent, en premier lieu, à prévoir la satisfaction des besoins en logements, d'abord liés à cette hypothèse, mais également aux flux migratoires au sein du territoire et à un inéluctable desserrement des familles.

En corollaire, le SCoT entend mettre en place des dispositions pour maîtriser la consommation foncière, tout en protégeant et valorisant le patrimoine naturel, et en contribuant au développement économique et social. Il s'agit d'un projet conforme aux objectifs fixés aux SCoT par le Code de l'Urbanisme dans sa version antérieure au Grenelle II (GII). Mais l'arrêt de ce projet de SCOT sous la loi Grenelle I à permis de priver ce dossier de certaines dimensions, notamment dans le cadre environnemental d'une part et pour le volet commercial d'autre part.

De ce fait, ces composantes non obligatoires, ont été ignorées. Si le cadre légal le permet, la portée du dossier aurait eu beaucoup à gagner par le développement de ces axes. Ensuite les orientations contenues dans le DOG issues des analyses du rapport de présentations et des stratégies du PADD apparaissent souvent comme des compromis pouvant manquer de volontarisme pour dérouler des plans d'actions conférant alors toute l'efficacité à ce projet.

La commission d'enquête ne partage pas la dénomination « d'objectif » pour le développement démographique qu'elle qualifie plutôt comme conséquence des « facteurs de développements possibles ». Des analyses prospectives venant dérouler des scénarios de développement du territoire débouchant sur des hypothèses démographiques auraient été une approche plus crédible et plus sûre.

La commission d'enquête souscrit aux objectifs de maîtrise de l'urbanisation au profit de la protection de l'agriculture et des zones naturelles contenues dans ce projet, mais pense que les dispositions retenues sont peu coercitives compte tenu de réserves foncières pléthoriques, surtout pour l'habitat, mais aussi pour les zones d'activités.

La vacance des deux principales villes et la paupérisation de quartiers au sein de ces villes méritent une attention particulière, car la reconquête des villes participe directement à la protection des terres, la préservation de l'environnement, la limitation des déplacements et à l'attractivité du territoire.

La protection de l'environnement doit être plus précise notamment en ce qui concerne les zones de coupures d'urbanisation, les zones de respiration et les trames vertes et bleues.

La commission d'enquête souligne que la rédaction de l'orientation du DOG (page 76) relative à l'espace de transition de 50 m, dont l'interprétation, pourtant bien comprise, ne doit pas porter d'équivoque et doit donc faire l'objet d'une rédaction plus précise. La protection des espaces naturels (N), doit se faire en prélevant cet espace de transition exclusivement sur les zones U ou AU. Ce même dispositif doit également s'appliquer aux zones agricoles.

Les déplacements doivent faire l'objet d'études plus fouillées pour répondre à un réel besoin dans des conditions socialement acceptables. Le Plan des Déplacements Urbain(PDU) de l'agglomération Tarbaise devrait utilement être étendu jusqu'à l'agglomération de Lourdes puisque c'est là l'axe structurant mis en place par ce SCoT. Mais il faudra doter ce PDU élargi des objectifs temporels de ses mises en application. Quand au covoiturage, il ne saurait se développer rapidement sans la création de parkings dédiés, situés sur des points stratégiques.

La commission d'enquête a constaté une méconnaissance de ce projet de SCoT chez beaucoup d'élus. Le syndicat mixte du SCoT-TOL doit mettre en place des démarches pédagogiques pour que tous les élus soient sensibilisés à la portée et à l'intérêt du SCoT pour chaque commune ou communauté de communes du territoire. En effet, le SCoT ne pourra vraiment remplir son rôle que si les élus adhèrent à des stratégies partagées visant à servir le territoire et les enjeux locaux dans un esprit d'équilibre et de consensus.

Mais la commission d'enquête pense que le syndicat mixte doit renforcer sa propre action et ses moyens. La non réponse de ce dernier aux observations du public qui lui ont été transmises à l'issue de l'enquête publique ou l'ignorance dans ses prescriptions de certaines dispositions de son propre projet vis-à-vis de documents d'urbanisme en cours de révision mettant en évidence la faiblesse de la structure

La commission a constaté le respect des obligations réglementaires concernant la préparation et le déroulement de l'enquête, et en particulier sur les points suivants :

- La mise à disposition du dossier d'enquête complet établi sous l'autorité du syndicat mixte et comprenant :
 - Notice de présentation de l'enquête publique
 - Délibération du 05 janvier 2011
 - Rapport de présentation
 - Projet d'Aménagement et de Développement Durable
 - Document d'Orientations Générales
 - Recueil des Avis des Personnes Publiques Associées.
 - Copie des Avis de publicité légale publiés dans la presse
- Les dossiers d'enquête ont été mis à disposition du public dans les 40 communes du territoire, dans les 3 intercommunalités et au siège du syndicat mixte, des registres étaient à la disposition du public sur les onze lieux désignés dans l'arrêté et sur le site internet <http://tarbes.proscot.fr>.
- Les publicités d'enquête publique ont été faites en conformité avec les dispositions de l'article 8 de l'arrêté d'enquête.

La commission a pu analyser les observations des Personnes Publiques Associées ou Consultées, les observations du public, mais a aussi rencontré à son initiative plusieurs municipalités, des organismes consulaires, des services de l'Etat, des syndicats mixtes. Elle a également effectué des visites terrains pour étayer certaines analyses du dossier.

Ces observations ou avis ont été analysés par la commission d'enquête. De ces analyses et des synthèses en découlant, les points suivants saillants peuvent être retenus :

2.1 DOSSIER.

Le PADD énonce comme premier objectif l'hypothèse d'une croissance de la population sur le territoire, une croissance certes maîtrisée, mais qui marque une nette rupture avec celle du passé : la tendance à une légère reprise démographique doit être soutenue et amplifiée pour atteindre 123 000 habitants en 2025 (+ 10 000 h.). Pour y parvenir, le territoire devra réunir deux conditions : Création de 4 700 emplois supplémentaires et mise sur le marché de 12 500 logements à hauteur de 5 200 pour l'augmentation de population et de 7 300 pour le desserrement des ménages.

Cette hypothèse sous-tend l'ensemble des dispositions du SCoT et en est donc l'élément majeur pour dimensionner les diverses parties de son contenu. Mais le PADD érige cette croissance démographique en objectif ; la commission d'enquête s'interroge sur le terme même d'objectif et aurait préféré que cette croissance démographique soit énoncée comme une hypothèse pour rester dans l'esprit d'un document d'accompagnement du développement du territoire.

Le rapport de présentation évoque néanmoins des données de croissance économique à remplir pour atteindre cette hypothèse de population, à savoir 4700 emplois pour la période de référence.

La crédibilité du document aurait été solidifiée en y indiquant dans un chapitre liminaire les objectifs de développement économique du territoire conformément à l'article L122.1 du code de l'Urbanisme.

Certes, il existe un état de la situation économique du territoire sous forme de paysage dans le rapport de présentation (pages 51 à 70) mais les perspectives futures, si elles sont esquissées dans certains domaines d'activités, ne donnent pas lieu à des évaluations chiffrées. Les orientations de portées très générales dans le PADD (pages 22 à 24) reprennent un constat de situation et non des projections de développements possibles.

L'importance du tertiaire, qui représente 33% des emplois, sera certainement menacée par la réforme de la fonction publique de l'Etat et sans doute à terme des Collectivités Territoriales, il est étonnant que le rapport de présentation ne fasse pas état de cette menace datant pourtant de plusieurs années.

De même, le rapport de présentation ne se réfère à aucune étude prospective du développement du territoire qui aurait permis d'étayer et de justifier les choix démographiques retenus. Pourtant, le bulletin de l'agglomération du Grand Tarbes de décembre 2011, titre « **Le développement économique : une priorité pour notre territoire** ».

Une analyse prospective du développement du territoire dans toutes ses composantes économiques paraîtrait nécessaire pour émettre des hypothèses sous-tendant les stratégies et plans d'action du projet de SCoT notamment dans les domaines de croissance de population, des besoins en zones d'activités et en zones commerciales, des déplacements etc....

Dans le constat où ces études n'existent pas, il semble important à la commission d'enquête que les évolutions du développement économique et ses caractéristiques qui influenceront sur l'évolution de la population fassent l'objet d'un suivi continu avec des itérations régulières sur le SCoT qui seront, à minima, intégrées dans les révisions de ce dernier.

Les statistiques de population de l'INSEE devront également faire l'objet d'un suivi au plus près de la mise à disposition des chiffres afin de suivre l'évolution sur le territoire et mesurer ainsi l'efficacité des orientations du DOG.

Le deuxième objectif décrit une stratégie d'aménagement raisonnable de l'espace, structuré autour de l'axe Tarbes–Ossun–Lourdes, qui concentre les zones urbaines (Tarbes, Lourdes et leurs périphéries) et les zones économiques, tant commerciales (Ibos, entrée de Lourdes) qu'industrielles (Ossun, Adé). Ceci est réellement perçu comme un objectif stratégique du SCoT, indépendant des problèmes de croissance démographique, dont la commission d'enquête perçoit la cohérence. En effet, c'est l'axe reliant les deux agglomérations du territoire et englobant la zone d'activité ayant le plus grand potentiel et portant de ce fait les bases de développement et d'attractivité. La commission d'enquête préconise de dérouler sur cet axe, tant sur l'urbain que sur les zones d'activités, des stratégies de développement raisonnable de l'espace qui permettraient d'éviter des gaspillages tant fonciers que financiers. Elle attire aussi l'attention sur l'intérêt d'un développement harmonieux, créant de véritables synergies entre les activités, facilitant ainsi le rayonnement et la croissance de cette zone qui trouvera ainsi sa justification stratégique au sein du PADD.

Dans le cadre de l'étude du dossier par la commission d'enquête, celle-ci a perçu le besoin de rencontrer certains élus ou organismes. Ces entretiens ont concerné des représentants des mairies des deux plus grandes villes, Tarbes et Lourdes, ceux des communes concernées par l'existence ou les projets d'implantation des grandes surfaces (Ibos, Laloubère, Séméac et Orleix), ceux concernés par le projet de contournement Tarbes Est (Orleix, Aureilhan et Séméac), et un maire d'une commune rurale (Layrisse).

Ont été également consultés le syndicat mixte du SCoT, la Chambre d'Agriculture, la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Syndicat Mixte de Traitement des Déchets, La DDT et la Préfecture et bien sûr le bureau d'études Proscot.

La commission d'enquête a pu constater au niveau des élus rencontrés une certaine disparité de perception de la portée du dossier. Si la quasi-totalité des Maires ont personnellement reçu les membres de la commission d'enquête, la commune de Tarbes s'est contentée d'une représentation par le chef du service de l'Urbanisme alors que le SCoT est la retranscription de la politique et des stratégies développées par les élus.

Au travers des entretiens et des permanences, la commission d'enquête a aussi constaté que nombre d'élus des communes rurales n'avaient pas reçu suffisamment d'informations sur le SCoT car ils n'étaient pas directement membres du syndicat. La communauté de communes qui les représentait semble ne pas avoir joué correctement son rôle de relais à tel point que le SCoT

est souvent beaucoup plus perçu comme un cadre informatif qu'une obligation juridique, à l'instar du SDAU et du SD qui sont restés pour l'essentiel lettre morte.

Pour la bonne application de ce SCoT la commission d'enquête recommandera une information accrue de tous les élus concernés jusqu'au niveau communal. Quant à la nécessaire révision du SCoT sous 6 ans et sous la loi Grenelle II elle devra mieux associer les différents partenaires et créer les conditions d'un travail participatif. La commission d'enquête rappelle que cette mission relève de la compétence du Syndicat Mixte qui doit se pourvoir des moyens nécessaires.

Le document d'Analyse Commerciale (DAC), bien qu'il ne soit pas obligatoire dans ce SCoT fait réellement défaut compte tenu des implantations existantes, de leurs volontés d'extension, des nouveaux projets en cours et de la situation du commerce dans les centres villes. La récente décision de la Commission Nationale d'Aménagement Commercial, qui refuse l'implantation d'un ensemble commercial de 35 000 m² à l'Est de l'agglomération Tarbaise sur la commune de Soues, illustre parfaitement ce manque de cohérence et de cohésion dans la stratégie commerciale sur le territoire. A minima, faute de DAC, un observatoire de l'équipement commercial aurait été utile pour faire dialoguer entre eux les acteurs. Cet observatoire qui pourrait être constitué entre le Syndicat Mixte du SCoT-TOL et la CCI, trouve pleinement sa justification dans ce qui précède et sera alors à même de réaliser le DAC pour la révision du SCoT.

2.2 CONCERTATION

Le bilan de la concertation retrace temporellement les moyens déroulés pour conduire la concertation mais ne contient ni synthèses ni analyses fouillées sur les apports de cette concertation. La commission émettra une recommandation pour que ce bilan soit complété.

2.3 PRINCIPES GENERAUX

1. Le DOG (page24) liste les communes à intégrer dans chacun des espaces (urbain, périurbain et rural) et définit (page 22) des principes d'urbanisation, de densité, de développement économique et de voirie à appliquer sur chaque territoire.

Compte tenu des conséquences importantes en matière d'urbanisation, de protection des terres agricoles, et des transports en commun, la commission d'enquête émettra une réserve. Il lui paraît en effet essentiel d'émettre un avis afin que, dans le DOG, soient déterminés avec plus de précisions les critères de classement des communes dans ces espaces et les limites des zones des communes dans ces trois espaces complétés par une cartographie précise.

Le classement des communes ainsi revu devra prendre la forme d'une orientation et non d'une recommandation, les orientations du DOG modulées suivant qu'il s'agisse de communes rurales, périurbaines ou urbaines s'appliqueront alors sans équivoque.

2. La mauvaise perception du SCoT par de nombreux élus milite pour que soient organisées des informations sur les obligations en résultant et sur les processus de révision.
3. Le quatrième espace se doit d'être considéré comme un ensemble à caractère prédominant industriel continu s'étendant de Bastillac à Adé au centre duquel la zone aéroportuaire doit garder une identité particulière. Cette zone aéroportuaire sera axée sur les activités aéronautiques et connexes afin de ne pas gâcher l'atout de développement que représente l'aéroport et l'effet de synergie que pourra constituer un tel pôle pour attirer de nouvelles industries du pôle de compétitivité EASE (Espace, Aéronautique et Systèmes embarqués). Les autres activités pourraient trouver place vers Adé ou Bastillac.
4. Le développement du territoire pourra se vérifier par les chiffres de croissance ou de décroissance de la population qui devront faire l'objet d'un suivi et générer des itérations régulières sur les dispositions du SCoT pour redimensionner et/ou adapter ce dernier à de nouveaux besoins.
5. La commission d'enquête recommande fortement la mise en place d'une structure dont les missions seront à minima de:
 - a. Suivre l'évolution du foncier par des statistiques sur les délivrances des permis de construire et de leur répartition dans les trois catégories d'espaces.
 - b. Recenser les ZA, établir les besoins, mener les études pour gérer les ZA existantes, déterminer l'opportunité de nouvelles ouvertures.
 - c. Faire respecter des dispositions du DOG dans les documents d'urbanisme locaux.
 - d. Assurer le suivi de l'évolution des terres agricoles
 - e. S'assurer du respect des trames vertes et bleues et des espaces de respiration.
6. La commission d'enquête émettra une réserve afin que soient constituées dans le SCoT des cartographies plus précises, à minima sur les items précisés dans les synthèses du rapport, et à une échelle lisible, par exemple 1/50 000 ème, afin de permettre sa bonne transcription dans les PLU et les Cartes Communales.

2.4 LE TERRITOIRE

La définition du territoire apparaît quelque peu restreinte à la commission, mais son périmètre n'est pas de la compétence de la présente enquête. On notera toutefois qu'il est dommage qu'à minima les communes du Sud du territoire et l'agglomération de Bagnères-de-Bigorre n'y soient pas incluses. En effet, il faudra gérer les disparités de stratégies entre le territoire et les entités limitrophes, pour éviter que les constructions ne cherchent à s'affranchir des contraintes urbanistiques du SCoT en se plaçant hors de son périmètre ou à sa limite.

1. Le Syndicat Mixte du SCoT-TOL devrait voir sa pérennité assurée et ses moyens renforcés pour lui permettre de veiller à la bonne application du SCoT, de conduire sa révision et de gérer la structure prévue au point 5 du chapitre « principes généraux ».
2. Les relations avec les territoires voisins devront être approfondies pour assurer une bonne coordination des politiques territoriales.

Ces deux points feront l'objet de recommandations.

2.5 HABITAT

1. La commission d'enquête émettra une recommandation pour que le plancher de création de logements sociaux à hauteur de 15 % ne s'applique qu'aux seules communes périurbaines non soumises à l'obligation légale et non aux communes rurales compte tenu de la faible croissance en logements autorisée dans ces dernières.
Le taux de 20% pourra être mutualisé entre les communes classées en zone urbaine. L'observatoire du foncier pourra suivre l'évolution de ce chiffre, animer les concertations et suivre les répartitions.

2. La commission d'enquête souhaite que le Syndicat Mixte établisse des critères de déclenchement sur l'orientation page 29 du DOG visant à atteindre un objectif de diversité dans les nouveaux logements réalisés sous forme d'opérations d'ensemble.

3. La vacance des logements dans les deux principales villes du territoire, Tarbes et Lourdes, est bien indiquée dans le SCoT mais les recommandations ou orientations destinées à lutter contre cette vacance sont de portée limitée et peu volontaristes (4000 logements vacants et le DOG prévoit la réhabilitation de 25 logements par an seulement, soit 500 sur la période 2006/2025)

Cette vacance est concomitante pour la ville de Tarbes à une perte de population d'environ 10 000 habitants en 20 ans qui peut faire craindre que ce chiffre de vacance soit plutôt sous estimé.

Le réinvestissement de la ville sur la ville devrait donc être un objectif fort du SCoT car il va directement dans le sens de l'économie de terrains. La commission d'enquête regrette que ce sujet ne fasse pas l'objet d'analyses approfondies dans ce dossier de SCoT qui auraient sans doute débouché vers des recommandations et des orientations plus pertinentes qu'en l'état.

L'aspect qualitatif des zones pavillonnaires, très présentes dans les villes, doit être, d'abord, préservé dans les règlements des PLU d'une urbanisation différente, et ensuite renforcé tant par les aménagements que par les dessertes et les éléments d'attractivité et les services afin de préserver ce type d'habitat et la reconquête des villes par des populations peut enclines à de l'habitat collectif.

La vacance doit être retournée en argument positif pour le SCoT en offrant un espace de développement en milieu déjà urbanisé.

Le remodelage de la ville par réhabilitations de logements, destructions d'immeubles ou de friches insalubres, créations d'espace de respiration mais aussi en améliorant les voies

internes de déplacement par la mixité des moyens (individuels, en communs, et moyens doux) peut offrir les moyens de recréer l'urbanisation en satisfaisant aux objectifs du SCoT en terme de déplacements, d'aménagements des espaces collectifs, de services et d'attractivité. Une opération de ce type est déjà visible dans le quartier de Laubadère et dans l'ancien site industriel du GIAT, mais le terrain de jeu doit englober la totalité de la ville.

Ce réinvestissement de la ville par la ville peut permettre de répondre en grande partie à la préservation des terres agricoles et naturelles dont la consommation doit être fortement freinée voire inversée dans certains cas. Cet axe est d'ailleurs en parfait accord avec la récente charte Agriculture-Urbanisme-Territoire.

Pour la ville de Lourdes, la vacance moindre estimée à 1000 logements, est, selon M. le Maire de Lourdes, en régression. Néanmoins le SCoT soulève le problème du logement des saisonniers, aussi une étude de requalification d'une partie de ces logements vacants pour des habitations temporaires pourrait être menée avec des associations.

La commission d'enquête émettra des recommandations.

2.6 GENS DU VOYAGE

Les dispositions à prendre vis-à-vis d'une aire de grand passage ou d'une aire de rassemblement posent beaucoup de soucis aux élus. Le SCoT reste ici vague et des solutions trop radicales apparaissent irréalisables pour la commission d'enquête. Des solutions plus souples doivent être recherchées. Par contre, en ce qui concerne la sédentarisation, les opérations devront respecter les règles d'urbanismes locales et aucun régime dérogatoire ne devra exister car tout citoyen pourrait alors s'en prévaloir au titre de l'égalité de traitement.

Dans le journal de l'agglomération du Grand Tarbes N° 35 (Décembre 2011, Février 2012), M. le Maire de Tarbes précise que le budget de la communauté d'agglomération qui vient d'être voté comporte la réalisation d'une aire de grand passage..

La commission d'enquête propose de son côté :

D'utiliser, en les agrandissant, les aires d'accueil actuelles pour les transformer en aires de grand passage et éviter ainsi la stérilisation d'une grande surface et la stigmatisation liée à la localisation de cette aire

Afin de ne pas stériliser une grande surface de terres agricoles pour un usage très ponctuel, il sera recherché un terrain naturel ou un équipement existant (par exemple, terrain de manœuvre militaire) suffisamment grand sur lequel seraient possibles des utilisations épisodiques (par exemple une à deux fois par an) en tant qu'aire de grand rassemblement. ou Ces solutions, respectueuses de l'outil de travail agricole, auront l'avantage d'être plus souples, plus pragmatiques et donc plus facilement réalisables

De s'opposer par des moyens légaux à l'achat de terres agricoles ou naturelles dans un but de sédentarisation (exercice du droit de préemption par exemple) et en aucun cas de régulariser des situations illégales existantes.

2.7 URBANISME

1. Pour les espaces de respiration, repérés pages 20 et 44, du DOG, la commission d'enquête inscrira une réserve imposant que soit définie de manière précise la notion d'espace de respiration que la commission souhaite plutôt voir dénommer coulées vertes, leur donnant ainsi vocation à être aménagées pour des activités de loisir participants à la nécessaire attractivité du territoire. Elles devront être ensuite portées sur une cartographie à une échelle suffisante (1/50 000 par exemple) et revêtiront un caractère inaltérable à l'image des prescriptions du Schéma Directeur (SD). La mise en cause d'une de ces coulées vertes remarquables sur le territoire par un projet d'extension en zone Naturelle de la clinique Ormeau-Pyrénées dans un premier temps, puis par des hypothèses d'implantation du futur hôpital et de ses nécessaires voies d'accès devrait faire rapidement l'objet d'une étude d'impact avant toute décision irréversible.

Nota : La commission d'enquête rappelle qu'une délibération du Syndicat Mixte du SCoT-TOL appliquant les orientations du DOG est obligatoire pour les modifications ou révisions de PLU en vue d'ouvrir à l'urbanisation des zones à urbaniser délimitées après le 1 juillet 2002 ou une zone naturelle. Une telle délibération aurait dû être prise pour la révision simplifiée du PLU de Laloubère en cours et sera à prendre pour les modifications ou révisions des PLU de Séméac et d'Aureilhan si ces dernières devaient être arrêtées avant l'approbation du SCoT, et pour toutes autres révisions de PLU durant cette période intermédiaire.

2. L'orientation du DOG (page 76) imposant un espace de transition entre les espaces urbanisés et les espaces naturels devra être précisée dans le DOG de sorte que le tracé de cet espace soit sans équivoque matérialisé en totalité sur les zones U (et non sur les zones N ou A qu'il doit protéger). Cette orientation sera étendue aux espaces agricoles. Une réserve sera portée sur ce sujet.
3. Afin d'améliorer la cohabitation milieu urbain-milieu rural, la commission d'enquête propose de porter cet espace de transition à 100 m pour les zones agricoles.
4. Les zones urbanisables sont pléthoriques et leur évolution est expansive. La commission d'enquête considère qu'un gel du foncier ouvert paraît s'imposer et que l'échange de surfaces lors du déclassement de zones classées N et/ou A avec des surfaces classées U et/ou AU formulé dans l'orientation en page 35 du DOG est un moyen efficace pour bloquer l'augmentation du foncier. La commission préconise que l'application de cette orientation, soit traitée à l'échelle du territoire et gérée par la structure intercommunale dite « Observatoire du Foncier ». Une réserve sera faite sur ce point.
5. Pour favoriser la construction sur les pentes, afin de préserver les terres agricoles mécanisables, la recommandation du DOG prescrivant la limitation voire l'inconstructibilité sur les sites à pente forte (> 15%) doit être retirée, l'orientation précédente, imposant une pente maximale à définir par chaque commune, étant suffisante.

6. La commission d'enquête demande que soit inscrite dans le DOG la définition géométrique dans l'espace des cônes de vues. Cette disposition est primordiale pour l'intégration des bâtis dans l'environnement et les paysages.
7. Le SCoT devra être plus précis sur le traitement paysager des zones d'activités économiques mais aussi des zones pour l'habitat qu'il s'agisse de programmes ou d'opérations individuelles.
8. Les cônes de vues doivent être positionnés sur des secteurs de voies privilégiant des vues sur les Pyrénées forgeant ainsi l'identité du territoire. Le SCoT dans ce domaine paraît insuffisant en se limitant exclusivement à la RD 817. D'autres secteurs devront être pourvus de ces cônes de vue, tels que :
 - a. La RD 935 au sud de Tarbes en entrée de Laloubère.
 - b. La sortie Sud-Est de Tarbes
 - c. Le boulevard périphérique Kennedy au niveau du parc des expositionsEt tout autre secteur qui pourrait être issu d'un travail confié à une commission spécifique.

2.7 ENTREES DE VILLES

La commission d'enquête souligne que l'entrée des villes contribue d'une manière importante à l'image du territoire et donc à son attractivité

Le DOG porte en page 65 une cartographie sommaire des cinq entrées de ville à requalifier. Toutefois, en accord avec les discussions menées avec M. Le Maire d'Ibos, la commission d'enquête propose d'ajouter à ces 5 entrées de ville celle de Tarbes par la RD817 dans le quartier dit du Pouey à Ibos. En effet cette zone perd actuellement certains de ses commerces ou activités et cette entrée de ville présente un mélange peu harmonieux d'habitations et de bâtiments industriels essentiellement à buts commerciaux.

2.8 HOPITAL

La problématique de la réalisation d'un nouvel hôpital est considérée dans le DOG page 25 comme un grand équipement qui participera à la structuration du territoire. *Le choix de son implantation sera fait après une étude approfondie qui prendra en compte l'adaptation du réseau de voies, sa desserte en transports publics, son intégration paysagère urbanistique et environnementale et ses éventuelles nuisances* (orientations 2.3.1 du DOG).

La commission d'enquête, considère :

- Qu'il ressort des différents entretiens et observations que le site pressenti pour la construction de l'hôpital sur les communes de Lanne et Louey semble abandonné pour des raisons d'éloignement, d'isolement et de coût des infrastructures.
- Que le SCoT, dans son orientation 2.3.2, page 25, impose l'implantation du nouvel hôpital à proximité immédiate des grands axes de circulation tels que l'autoroute ou la 2x2 voies Tarbes-Lourdes.
- Que, le site de Laloubère, qui semble selon la presse et les échos perçus par la commission d'enquête lors de ses différents entretiens, être un lieu d'implantation fortement pressenti, serait très contraignant pour l'avenir car il enfermerait un hôpital d'importance départementale dans une zone déjà fortement urbanisée où les circulations sont déjà difficiles à certaines heures.
- Que l'implantation de cet équipement sur le site de Laloubère et les créations des voies d'accès nécessaires, sans doute vers l'A64, mettraient en péril l'existence même de la coulée verte au sud de Tarbes pourtant déjà définie comme inaltérable dans le SD de 1996 et telle qu'elle est imposée par le SCoT (orientations applicables sur l'ensemble du territoire et obligations complémentaires pour les espaces de développement urbain, page 76 du D.O.G) ;

La synthèse ci-dessus a été bâtie à partir des analyses qui se sont nourries d'éléments figurant dans le dossier, d'une observation déposée par le maire de Layrisse, ainsi que de quelques articles parus dans les journaux locaux qui relayaient l'information selon laquelle le site choisi pour l'implantation du nouvel hôpital se situait sur une partie de l'aérodrome de Laloubère à proximité de la clinique Ormeau Pyrénées après son transfert total sur ce site.

Le choix du site résulterait d'une volonté d'un rapprochement public –privé, mais la commission d'enquête s'interroge sur les raisons qui ont conduit ces mêmes acteurs à ne pas l'informer de ce point important dans le déroulé de l'enquête publique, même s'il n'était sans doute pas d'actualité au moment de l'élaboration du projet de SCoT-TOL.

Si ce projet se concrétiserait par la construction de ce nouvel hôpital sur le site de Laloubère, la commission d'enquête recommande aux acteurs :

- De modifier en conséquence l'orientation du DOG concernant les accès au nouvel hôpital.
- de préserver la coulée verte constituée du Golf de Tarbes et de l'Aérodrome de Laloubère, élément paysager structurant participant à l'attractivité du territoire.
- Que les accès à cette structure soient réalisés sans remettre en cause le résiduel de cette coulée verte et les éléments évoqués ci-dessus. Des études de faisabilités sont donc indispensables

Néanmoins, compte tenu de la problématique des inconvénients à implanter un tel équipement d'importance départementale dans un tissu urbain aussi contraignant, le SCoT doit continuer d'envisager plusieurs solutions pour le positionnement de cet équipement structurant.

La commission d'enquête recommande :

- a) De retirer du SCoT le projet d'hôpital de Lanne – Louey, afin d'éviter de stériliser inutilement des terrains.
- b) De rechercher une solution dans le respect des orientations du SCoT, du confort et du droit d'accès des usagers et des professionnels de la santé, au travers de l'étude précitée, et de prendre en compte une implantation sur l'un ou l'autre des accès de l'autoroute A 64 à confronter aux autres solutions envisagées. A ce titre de prendre en considération, pour les choix d'implantations possibles, les critères du DOG en matière de préservation de l'environnement et notamment des coulées vertes et zones naturelles
- c) De prévoir en tout état de cause, dès l'approbation du SCoT, les réserves foncières suffisantes dans le secteur du rond point ouest de l'autoroute A64, lieu paraissant approprié aux critères d'implantation du futur hôpital et où il existe actuellement des capacités foncières importantes, afin de préserver cette hypothèse d'implantation, en attendant une solution définitive.
- d) D'étudier par ailleurs les conditions et les conséquences d'une implantation dans la coulée verte de Laloubère en prévoyant de préserver le principe d'une coupure d'urbanisation avec une emprise suffisante étayée par des études d'impact et de confirmer la faisabilité ou non des accès nécessaires pour un tel équipement.
- e) De mettre en application l'orientation prévue par le DOG en page 26 : « *Si la création de cet équipement conduisait à l'arrêt des activités hospitalières des deux établissements actuels, les emplacements de ceux-ci devront faire l'objet d'un programme de renouvellement urbain* » cette orientation devra impérativement être prise en compte dans l'étude précitée.

2.9 CONTOURNEMENT EST

Le SCoT est un document portant sur le long terme, élaboré avec les données dont on dispose pouvant remonter à une dizaine d'années dont l'actualisation est certainement insuffisante.

En ce qui concerne le contournement Est, le SCoT ne porte pas de projet mais simplement la problématique d'une situation délicate sur l'axe de la RN 21 à la traversée des 3 communes, Orleix et surtout Aureilhan et Séméac.

Les études des contournements, portées successivement par le SDAU et l'Agenda 21 du Grand Tarbes, n'ont pas été concrétisées par une maîtrise d'ouvrage. Néanmoins la problématique subsiste.

Même si le SCoT repose sur des données anciennes la problématique de circulation le long de la RN21 reste d'actualité, comme souligné par la délibération du conseil municipal d'Aureilhan en date du 21 Octobre 2011.

En ce qui concerne la maîtrise des dépenses, le DOG est un document d'urbanisme et ne porte pas logiquement de volet financier. Cet aspect est renvoyé au niveau des projets lesquels devront prévoir les financements.

Le SCoT ne portant pas de projet de contournement Est, il n'a pas à évaluer les éléments environnementaux, ce sera au projet de le faire comme cela a déjà été fait dans l'étude de faisabilité réalisée par le Grand Tarbes.

Quand à l'application de la loi Grenelle I, la décision d'un contournement n'est pas prise et, en conséquence, les analyses ne peuvent être menées à ce stade.

Concernant l'agriculture au sein des communes d'Aureilhan et de Séméac, il s'agit dès à présent d'agriculture résiduelle car déjà complètement décimée par l'urbanisation. Ce problème d'agriculture, comme ceux du patrimoine, des trames vertes et bleues, des problèmes de pollution relèvent tous d'une étape ultérieure liée à des études de projets. Il en est de même des déplacements des nuisances ainsi que de la prise en compte de la ZNIEFF, du bois de la Barthe et des bassins de crues.

Pour les propositions d'aménagement ou simplement d'analyses du trafic formulées, au demeurant intéressantes, elles devront être reprises lors de l'enquête publique sur un projet de voirie de contournement Est ou simplement d'aménagement de la RN21.

En réponse aux demandes d'une réunion publique sur le SCoT, la commission d'enquête a proposé une réunion spécifique au contournement Est à laquelle ont participé l'ADRACE et les Personnes Publiques concernées (Voir CR de la réunion).

Concernant un contournement à l'Est des coteaux, c'est une proposition à voir lors des études de projets.

La commission d'enquête a affectivement visité le terrain d'abord à son initiative, puis avec des représentants de l'ADRACE.

Pour le point particulier de permis de construire délivrés récemment (2010), la commission d'enquête fait remarquer que ce projet de contournement figurait dans l'Agenda 21 du Grand Tarbes de 2007 et qu'il avait donné lieu à une étude de faisabilité précise en 2009. Or les communes d'Aureilhan et de Séméac font partie du Grand Tarbes et c'est donc en toute connaissance de cause que les élus ont délivré des permis de construire dans cette zone.

Madame le Maire de Séméac a transmis à la commission d'enquête deux délibérations récentes du 16 décembre 2011 du Conseil Général des Hautes Pyrénées (N° 502 et 503) portant sur :

- RD 902-Rocade Nord de Tarbes Liaison RD935-RN21, Communes de Bordères-Sur-l'Echez, de Bours, d'Orleix. Dossier de prise en considération
- RD934 Contournement Nord de Rabastens de Bigorre Liaison RN21-RD934 Dossier de prise en considération.

Ces deux délibérations portent la prise en considération par le Conseil Général de ce qu'il est de coutume d'appeler le « Barreau Nord » et de la déviation de Rabastens. La mise en place d'une maîtrise d'ouvrage laisse augurer de la réalisation de ces deux infrastructures qui contribueront à délester (avec des mesures complémentaires déjà citées plus haut), le trafic en transit entre le Nord de l'agglomération Tarbaise et l'accès à l'A64 par l'entrée Ouest. C'est une des mesures que réclamaient les Mairies d'Aureilhan et de Séméac et qui était incorporée dans les propositions de l'ADRACE comme mesure phare pour résoudre le problème de la RN 21 dans les traversées d'Aureilhan et de Séméac. L'ADRACE espère que la mise en place de ce barreau Nord pourra conduire à l'abandon du contournement Est. Ces deux délibérations sont bien entendu très bien venues.

Mais pour permettre sereinement la conduite à moyen terme d'un bilan résultant des améliorations apportées par les projets de rocades ou d'aménagements en cours ou projetés, l'enveloppe du tracé du contournement Est sur les trois communes d'Orleix, Aureilhan et Séméac devra être maintenue. Si l'urbanisation sous toutes ses formes (habitations, bâtiments agricoles ou industriels ou commerciaux, etc.) doit être bloquée dans toute la zone concernée, le classement en zone naturelle N de ces espaces doit permettre des aménagements paysagers ou de découverte ou de promenade ainsi que de mise en valeur du patrimoine, afin de préserver la biodiversité et d'utiliser la vocation naturelle ou agricole de ces espaces au bénéfice des populations et des exploitants, en gardant à l'esprit que la construction d'un contournement Est, si elle ne peut être abandonnée, sera la dernière solution envisagée.

La commission d'Enquête considère que ce consensus, qui permet à la fois de préserver les terrains correspondant à l'emprise de ce contournement, mais aussi de protéger ces espaces considérés à la fois comme une coulée verte offrant un espace de respiration et de loisir que toutes les personnes s'étant exprimées entendent protéger, est conforme à l'objectif recherché de ménager l'avenir.

Pour ce faire, il faudra introduire dans le DOG des orientations visant les documents d'urbanisme des trois communes d'Orleix, Aureilhan et Séméac, pour :

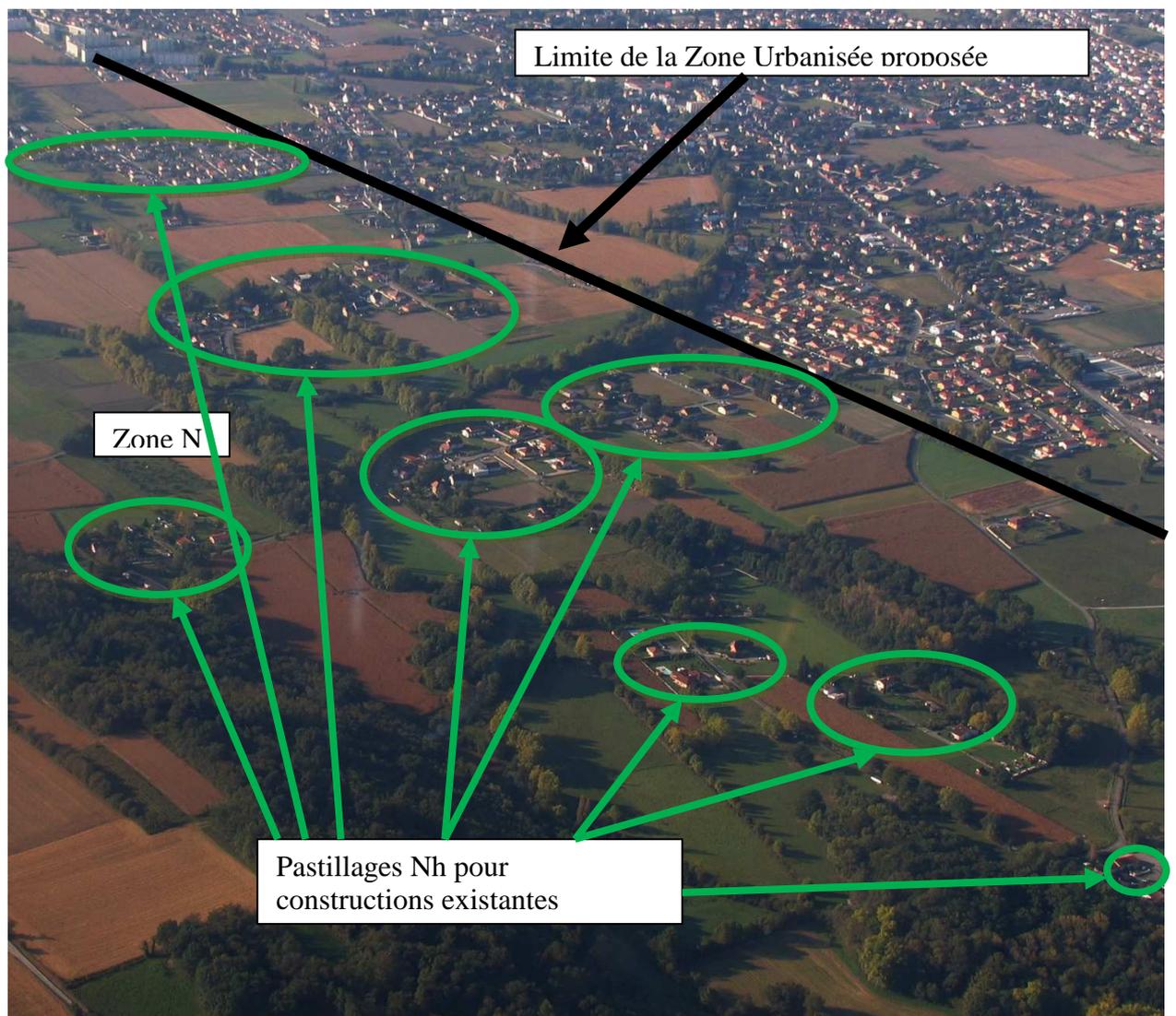
1. Classer en zone naturelle tous les terrains situés à l'Est des limites compactes actuelles de l'urbanisation des communes de Séméac, Aureilhan et Orleix ainsi que tous les terrains situés à l'Est de l'Alaric, sans aucune possibilité de construction dans cette zone devenue N.
Que toutes les constructions ou groupes de constructions existants hors de la limite compacte de l'urbanisation des 3 communes ci-dessus devront être considérés comme du mitage en zone N et faire l'objet sur les documents d'urbanismes locaux de pastillages en zones Nx (Nh par exemple) limités aux seules constructions existantes.
2. Autoriser, mais limiter, les aménagements de loisirs ou de découvertes sur ces zones classées N, notamment en plafonnant les investissements de ces équipements de telle sorte que leur destruction éventuelle n'entraînera pas de pertes financières prohibitives ou de demandes de compensation. Sur les aménagements dans cette zone

il conviendra d'appliquer les orientations du 3.6.1 du DOG (page 76) sur les aménagements réalisés sur des espaces situés dans une trame verte.

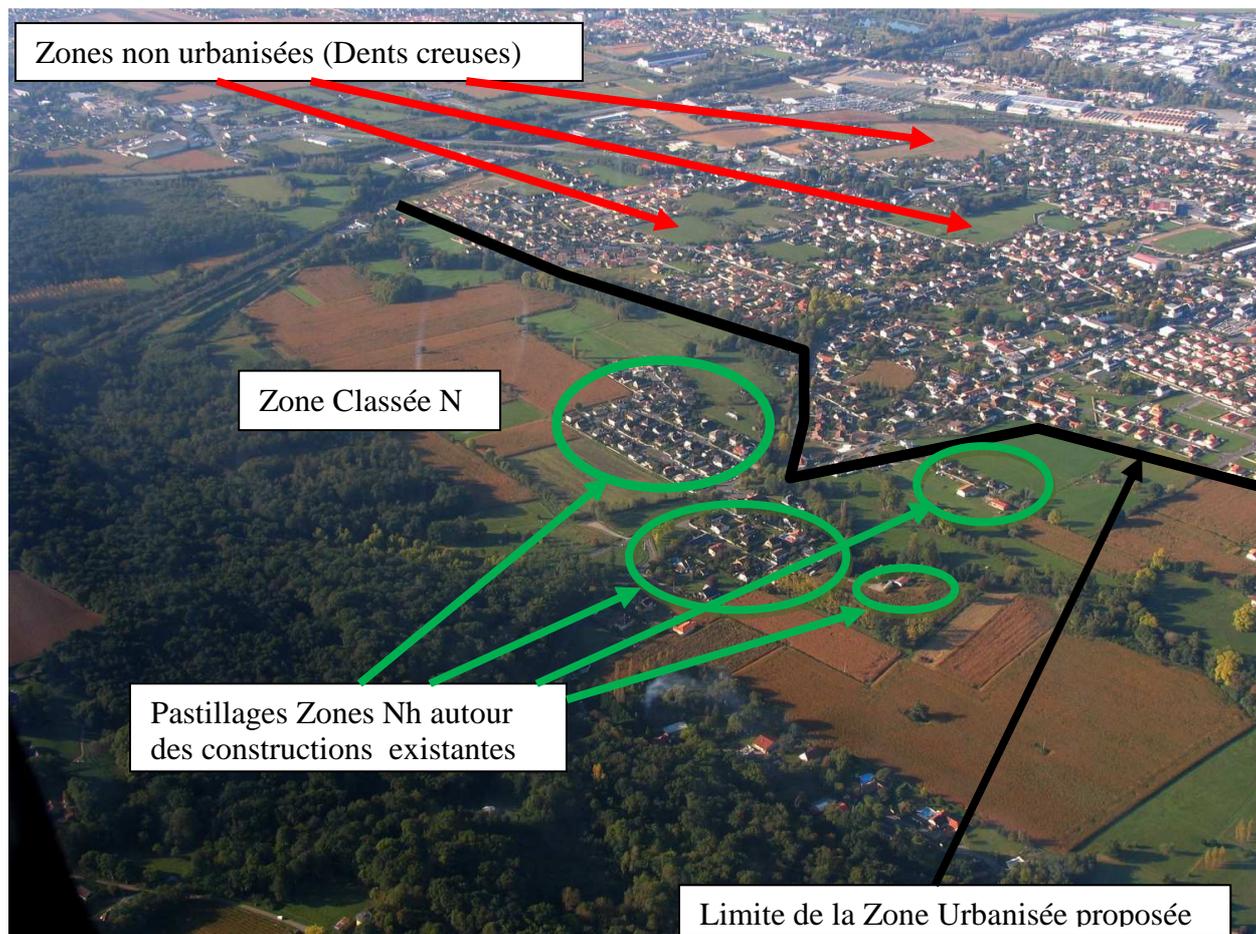
3. Faire appliquer ces dispositions dans les PLU en cours sur ces 3 communes d'Orleix, Aureilhan et Séméac dès l'approbation de ce SCoT.

Les photos ci-dessous, prises par la commission d'enquête le 16 Octobre 2011, d'Aureilhan et de Séméac, permettent de visualiser les propositions ci-dessus.

Propositions pour Aureilhan



Propositions pour Séméac



Nota : Afin d'entendre les observations concernant les nuisances subies par les habitants le long de la RN 21 dans les communes d'Aureilhan et de Séméac, et de tenter de limiter le trafic sur cet axe, la Commission d'Enquête suggère aux responsables de la Police de ces voies de réfléchir à la possibilité de réaliser des aménagements rendant très difficile cet axe dans les zones urbaines, tant pour les poids lourds que pour les véhicules légers.

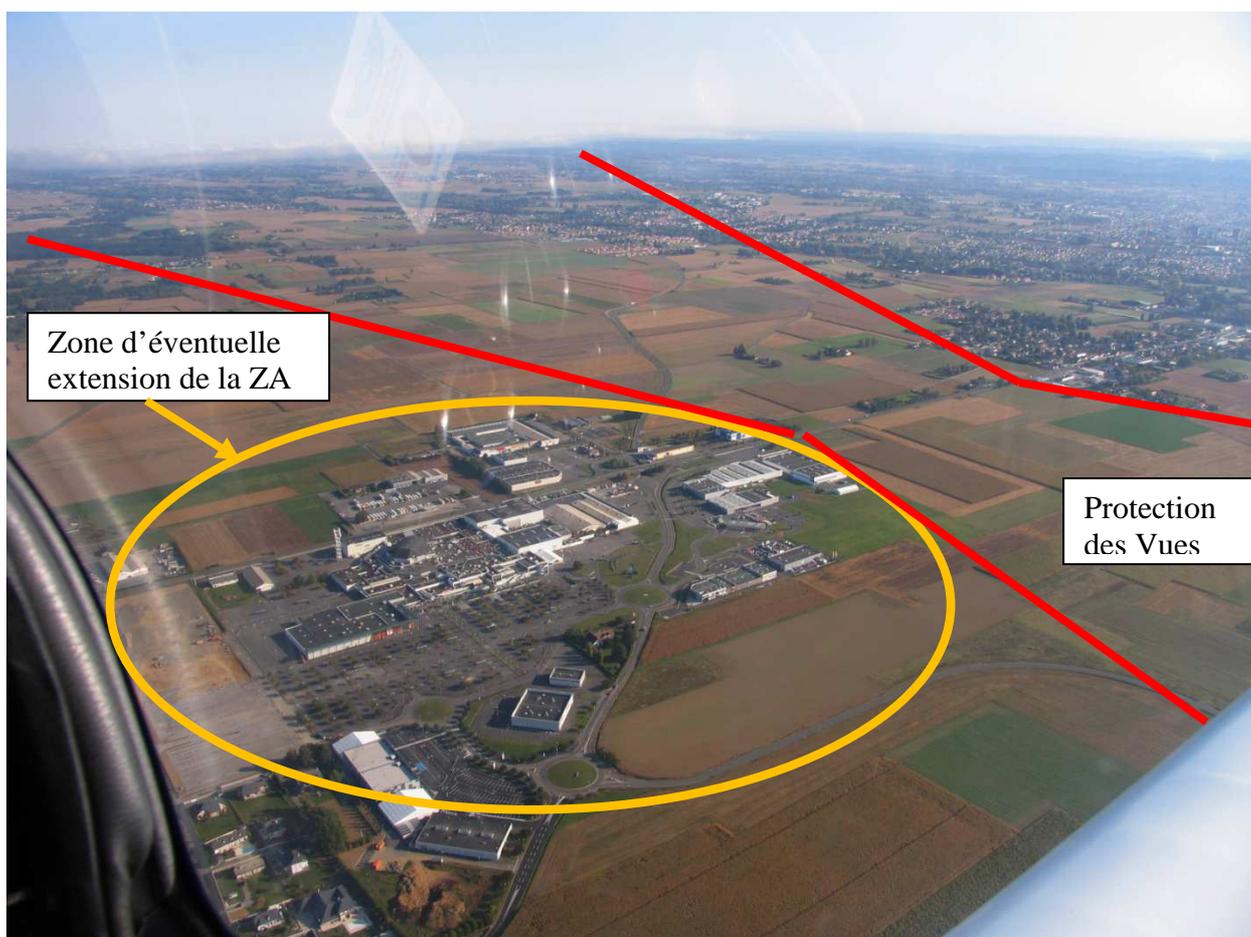
Le problème étant posé, et les mesures de sauvegardes à prendre étant proposées, la commission d'enquête suggère que les autorités locales et nationales s'en saisissent au travers du groupe de travail demandé au Président de l'Agglomération du Grand Tarbes par le Maire d'Aureilhan dans la délibération du 21 Octobre 2011.

2.11 DEPLACEMENTS

1. Il existe actuellement un Plan de Déplacements Urbain pour l'agglomération Tarbaise datant de 2007. La commission d'enquête considère qu'il sera judicieux d'étendre ce PDU jusqu'à l'agglomération de Lourdes et de le compléter par les déplacements ferroviaires. Les schémas de déplacements devront comprendre les déplacements doux. La mise en œuvre de ce PDU revu devrait faire l'objet d'une mise en application rapide et d'un suivi. Une recommandation sera faite dans ce sens.
2. La création de parkings d'accueil gratuits pour le covoiturage devra être lourdement renforcée, voire imposée à l'entrée des grands axes de circulation interurbains et en particulier sur les deux échangeurs de l'A64 où il existe des réserves foncières importantes et pourtant non mises à disposition. Le DOG intégrera une orientation dans ce sens faisant suite à une réserve de la commission d'enquête.

2.12 DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET COMMERCIAL

1. Le DOG devra intégrer une orientation privilégiant la densification ou la requalification des ZA existantes avant toute nouvelle ouverture. Cela fera l'objet d'une recommandation.
2. Le Syndicat devra définir la taille maximale des projets de zones échappant à l'étude d'opportunité à l'échelle du territoire.
3. Le DAC n'est pas réglementairement obligatoire pour ce projet de SCoT. Son absence est néanmoins dommageable ; Il aurait peut être, par un dialogue entre les acteurs, évité que le projet de centre commercial à Soues destiné à rééquilibrer l'offre commerciale à l'Est de l'agglomération Tarbaise et à redynamiser ce secteur, ne soit annulé par la Commission Nationale d'Aménagement Commercial. Une commission constituée avec le concours de la CCI pourrait palier partiellement cette absence et préparer le futur DAC pour la révision du SCoT.
4. Pour la protection des vues le long de la RD 817, tout en permettant l'extension mesurée de la zone commerciale du « Méridien », et pour supprimer la bande inconstructible de 500 m, la commission d'enquête émettra une réserve visant à définir de façon précise et pérenne les limites de cette zone. Voir Photo ci-dessous.



Afin de respecter les zones de vue, de supprimer les bandes de 500 m interdisant au final toute constructions nouvelles, d'autoriser l'extension harmonieuse de la zone d'activités commerciales sans venir trop impacter sur la plaine agricole, une zone d'extension définie autour des bâtis actuels sera délimitée, les règles du SCoT s'y appliquant pour régir les extensions ou futures constructions.

Le même traitement peut être appliqué pour la zone commerciale d'Orleix en définissant les limites de son extension et en positionnant la réserve foncière demandée au Nord en la positionnant au Sud de la zone actuelle compte tenu des perspectives éventuelles du contournement Est de l'agglomération Tarbaise.

Concernant les possibilités d'extensions des zones commerciales, les Maires des communes concernées ont demandé les réserves foncières suivantes :

- 11 Ha pour la zone d'Ibos du Méridien
- 17 Ha pour la zone commerciale d'Orleix

Si des prévisions de réserves foncières liées aux perspectives d'évolutions des zones commerciales sont logiques, elles doivent néanmoins être justifiées, notamment en dimensionnement des surfaces requises, par des études de développement économique et commercial. En absence de DAC, ces études soutenant les réserves foncières à prévoir pourraient être conduites par la commission proposée ci-dessus au point 3.

2.13 AGRICULTURE

La commission d'enquête souligne que les terres agricoles sont un outil non remplaçable qu'il convient de protéger le plus possible ; tout en satisfaisant néanmoins les autres besoins essentiels.

Le SCoT va totalement dans ce sens sur deux de ses orientations:

Orientation 3.5.1 : *Seront classés en zones agricoles les espaces suivants :*

Les espaces agricoles à forte valeur agronomique et économique

Les espaces agricoles à forte valeur paysagère ou environnementale

Les espaces agricoles en zones inondables

Les documents d'urbanisme préciseront, en accord avec la profession, les espaces agricoles inconstructibles.

Orientation 3.2.1 : qui recommande d'accompagner la création ou l'extension de zones à urbaniser, d'une réduction au moins équivalente des zones à urbaniser des précédents documents d'urbanisme.

Et partiellement dans l'orientation 3.5.4 : *Pour favoriser la diversification de l'activité agricole, le changement de destination des bâtiments agricoles, présentant un intérêt patrimonial reconnu par les documents d'urbanisme des communes, sera autorisé par les règlements de ces documents.*

L'économie d'espace et la bonne gestion de notre patrimoine foncier constituent l'un des points fondamentaux du SCoT. La réactualisation du diagnostic en 2006 concluait déjà à une consommation excessive de l'espace et les données communiquées par la D.D.T pour la période 2005-2011 montrent que ce phénomène s'amplifie. En conséquence, la commission d'enquête émettra sur les points suivants :

Des réserves afin que :

- les orientations 3.2.1 et 3.5.1 du D.O.G ne fassent l'objet d'aucun assouplissement, à l'exception de la formule « en accord avec la profession (agricole) » qui sera transformée en « après avis de la profession », la Loi n'ayant pas donné à cette dernière de compétence directe en matière d'urbanisme. .
- l'orientation 3.5.4 qui ouvre la porte à des transformations anarchiques de bâtiments agricoles en bâtiments à vocation d'habitations et de loisirs, voie sa rédaction durcie afin de limiter les abus.

Une recommandation pour que compte tenu de leur importance (182 ha pour Pyrénia), les créations de Z.A.C et de zones industrielles se fassent progressivement, en fonction des besoins, afin d'atténuer leur impact sur l'activité agricole et de l'étaler dans le temps.

Compte tenu du fait que 7 communes du SCoT n'ont aucun document d'urbanisme, l'Etat, seul compétent pour y appliquer le R.N.U, soit invité à veiller strictement, sur ces communes, au respect des orientations définies par le SCoT.

2.14 TRAMES VERTES ET BLEUES

1. La commission d'enquête ressent la nécessité d'une cartographie précise des trames vertes et bleues, cette cartographie étant déjà demandée plus haut. Au préalable, il conviendra de donner une définition au terme « cours d'eau ». De plus la commission d'enquête souligne que deux cours d'eau, l'Adour et le Gave de Pau, sont classés en zone Natura 2000 et mériteraient de ce fait une protection renforcée.
2. Le DOG fixera, pour prise en compte dans les documents d'urbanisme locaux, la définition et le repérage précis des trames vertes et bleues.

La commission d'enquête émettra une recommandation et une réserve sur ces deux points.

2.15 ASSAINISSEMENT

- Le SCoT-TOL doit donner des orientations précises pour l'élimination des boues des stations d'épuration par la mise en place de nouvelles filières (par exemple compostage) afin d'éviter, notamment, la pollution des eaux de la nappe phréatique par l'épandage sur les terres agricoles.
- Le SCoT est en contradiction avec la directive B6 du SDAGE dans la mesure où il privilégie fortement l'assainissement collectif (cf. DOG pages 10,74 et78) et interdit, dans certaines conditions l'assainissement individuel. Toutefois, la directive du SDAGE est ambiguë, et il faudra avec l'Agence de l'Eau en revoir sa rédaction, afin de replacer l'assainissement collectif au centre de la maîtrise de l'étalement urbain. La Commission d'Enquête, tout en reconnaissant que le recours à l'assainissement collectif permet l'économie des sols, émettra une recommandation pour que l'urbanisation et la création de zones artisanales, surtout en milieu rural, ne soient pas conditionnées au seul système d'assainissement collectif.

2.16 EAU

1. Le SCoT devrait recenser les captages d'eau, leurs protections ainsi que le réseau hydraulique superficiel. En particulier les constatations établies dans l'état initial de l'environnement (page 48) concernant le puits d'Oursbelille, considéré comme un captage stratégique menacé, n'ont pas été reprises dans le DOG sous forme de réserves foncières. Le SCoT devra approfondir ce point et imposer une protection suffisante pour les captages stratégiques.
2. En ce qui concerne la création de deux retenues d'eau pour l'usage de l'agriculture, la commission d'enquête a pu constater les difficultés techniques que représenteraient leurs réalisations et la crainte des élus sur l'emprise foncière dans leur territoire de telles surfaces d'eau dans un relief peu adapté. Aussi, même si le SDAGE met l'accent sur les besoins en eau d'irrigation en période d'étiage et préconise la réalisation de réserves

d'eau sous forme de retenues, la commission d'enquête recommandera des études sur les besoins en eau et les alternatives au choix des cultures. Le SCoT doit donc prévoir une telle concertation avant de retenir des options sur ces retenues.

Une recommandation de la commission d'enquête sera émise sur ce point qu'il conviendra de traiter en liaison avec l'Agence de l'Eau Adour-Gascogne.

2.17 ENERGIE

Les ressources de la filière bois doivent faire l'objet d'une identification sur le territoire par une cartographie identifiant la nature et l'étendue des forêts exploitables, voire en étudier l'amélioration, pour un développement durable à but énergétique.

2.18 EDUCATION

Sur un sujet aussi important que l'Education dans un territoire dont le rapport de présentation (page 42) souligne le manque de personnes ayant un niveau de qualification élevé pour satisfaire aux besoins des entreprises, le mutisme du DOG sur ce thème est déroutant. Un volet Enseignement doit donc être ajouté au DOG en recherchant les synergies à mettre en place entre les acteurs du territoire et les deux académies des régions Midi-Pyrénées et Bordeaux-Aquitaine. La commission d'enquête émettra une recommandation sur ce point.

2.19 COOPERATION AVEC LE GRAND PAU

Faisant suite aux synthèses des conclusions du rapport, la commission d'enquête suggère la création d'un groupe de travail chargé de rechercher les coopérations entre ces deux territoires en particulier dans les domaines :

- De la mise en place d'une plate-forme aéroportuaire commune englobant les deux aéroports.
- De l'enseignement et des fonctions universitaires
- Des synergies sur les fonctions hospitalières
- De la future ligne LGV

3. NOTE IMPORTANTE :

Après avoir déroulé ses conclusions et avant de formuler son avis, la commission d'enquête souligne trois points récents, intervenus dans la période de fin de rédaction de ce rapport, venant conforter les analyses et conclusions de ce rapport d'enquête.

Il s'agit :

- Du tableau établi par la DDT recensant l'évolution des surfaces constructibles sur le territoire pour la période 2005/2011.
- De la Charte Agriculture-Urbanisme-Territoire signée le 28 décembre 2011
- Des dernières statistique de population concernant le territoire du SCoT-TOL publiées par L'INSEE (décret du 27 décembre 2011)

Pour le tableau d'évolution des surfaces constructibles, les chiffres viennent confirmer une évolution importante à la hausse des surfaces urbanisables qui augmentent globalement de 444 Ha en 6 ans (Z.A.C incluses) dont 220 Ha pour le seul habitat, alors que les surfaces disponibles par rapport aux besoins sur la période 2011/2025 étaient déjà largement excédentaires (+ 500 Ha pour l'habitat). Ces chiffres confirment la tendance inflationniste de l'ouverture du foncier au détriment des terres agricoles ou des espaces naturels.

Le second point note que les différents acteurs locaux de l'aménagement des territoires ont décidé d'élaborer une charte, aboutissement d'une démarche partenariale pour trouver un équilibre entre développement urbain et touristique et protection des espaces agricoles et naturels.

La charte comprend 4 engagements qui se déclinent en priorités :

- ▀ gérer de manière économe les sols : encourager la réflexion et la planification notamment à l'échelle supra-communale, lutter contre l'étalement urbain et le mitage...
- ▀ maintenir l'activité et les espaces agricoles : établir un diagnostic agricole lors de l'élaboration d'un document d'urbanisme....
- ▀ préserver les paysages pour mieux les valoriser : travailler les abords et aménagements autour des bâtiments agricoles...
- ▀ favoriser le « bien-vivre » ensemble entre agriculteurs, ruraux et citoyens.

Des outils opérationnels existants (les études en amont des documents de planification, l'aménagement des granges foraines...) ou à créer doivent permettre de mettre en œuvre concrètement cette charte. Le suivi et l'application de cette charte seront confiés à la commission départementale de consommation des espaces agricoles.

La mise en place de cette charte va totalement dans le sens des conclusions du présent rapport.

Enfin, pour le troisième point, les dernières statistiques de population que vient de publier l'INSEE montrent que la population municipale du SCoT, entre 2008 et 2009, poursuit sa décroissance (- 249 habitants) due essentiellement à une forte baisse (-906 h) du cœur urbain (Tarbes :-487 h, Séméac :-136 h, Lourdes :-283 h) partiellement compensée par une faible croissance de l'urbain ou du péri urbain.

Les observations formulées pendant l'enquête ont parfois remis en cause les hypothèses de base du SCoT. Les crises, économiques et énergétiques, intervenues depuis l'élaboration du rapport de présentation et sa dernière actualisation incitent à la prudence sur les prévisions de population, de construction et d'emploi, ce que viennent étayer les chiffres ci-dessus.

Ces chiffres, qui ne viennent donc pas confirmer les hypothèses du DOG, tout au moins sur la période 2008-2009, appuient néanmoins les réserves ou recommandations de la commission d'enquête sur la nécessité du traitement de la vacance des logements dans les villes de Tarbes et de Lourdes, point délaissé dans les objectifs du SCoT et surtout du DOG. De plus ils mettent en évidence une migration des populations vers le périurbain mais aussi le rural, accélérant les consommations de terres sans qu'il y ait de croissance de population. Le réinvestissement de la ville devrait devenir une grande priorité, d'abord pour éviter leur dégradation (Logements, commerces, services, équipements) due à la vacance et jouer aussi un rôle important en tant que facteur d'économie de terres.

4. AVIS DE LE COMMISSION D'ENQUETE

Après avoir précisé ci-dessus ses conclusions, la commission d'enquête confirme la conformité réglementaire à minima de ce SCoT mais regrette l'absence d'analyse commerciale ou le manque de projections prospectives pour le développement économique du territoire.

Elle émet un avis favorable à l'approbation du Schéma de Cohérence Territoriale de Tarbes-Ossun-Lourdes soumis à la présente enquête,

mais cet avis est assorti de :

- 17 réserves (conditions suspensives)**
- 19 recommandations.**

➤ RESERVES

1. Les critères de classement des communes dans les trois espaces, urbains, périurbains et ruraux, devront faire l'objet de définitions précises afin de permettre un classement plus cohérent de ces communes ou parties de communes. Ces critères devront entre autres prendre en compte la population de la commune, sa proximité ou continuité avec les villes centres, et devront s'appuyer sur le classement INSEE des zones urbaines. Ce classement des communes devra être une orientation et non une recommandation, complétée par une cartographie portant les limites des zones de classement (différents secteurs d'une même commune pourront être classés dans des zones différentes).
2. La recommandation page 28 du DOG concernant la mise en place de l'observatoire foncier devra être transformée en orientation avec des missions plus étendues, à savoir notamment:
 - i. Le suivi de l'évolution du foncier par des statistiques sur les délivrances des permis de construire et de leur répartition dans les trois catégories d'espaces.
 - ii. Le recensement des ZA, l'établissement des besoins, la conduite des études pour gérer les ZA existantes et déterminer l'opportunité de nouvelles ouvertures.
 - iii. Le respect des dispositions du DOG dans les documents d'urbanisme locaux.
 - iv. Le suivi de l'évolution des terres agricoles.
 - v. Le respect des trames vertes et bleues et des espaces de respiration.

et un calendrier de mise en place et de fréquence de bilan plus resserré.

3. Le SCoT devra être complété par des cartographies plus précises à une échelle lisible, par exemple 1/50 000 ème, notamment sur les points suivants :

- i. Les zones agricoles et les ZAP.
- ii. Les zones d'activités économiques et commerciales.
- iii. Les coulées vertes.
- iv. Les trames vertes et bleues.
- v. Les corridors agricoles.
- vi. Les espaces ruraux à protéger .
- vii. Les captages stratégiques et leurs servitudes.
- viii. Les risques.

afin de permettre sa bonne transcription dans les PLU.

4. Le DOG doit revoir ses objectifs de réhabilitation des logements vacants dans les villes de Tarbes et de Lourdes. Notamment pour la ville de Tarbes où la vacance est importante et estimée à 3000 logements, l'objectif annuel de réhabilitation de logement devrait tendre vers 10 % sans être inférieur à 5 %. Le DOG doit diminuer d'autant, quantitativement, les possibilités de constructions neuves sur terrain vierge sur le territoire.

5. Pour les espaces de respiration, repérés pages 20 et 44 du DOG, la commission d'enquête demande qu'ils soient définis de manière précise. Ils devront être ensuite portés sur une cartographie à une échelle suffisante (1/50 000par exemple) et revêtiront un caractère inaltérable. Leur continuité doit être préservée et ils seront dénommés coulées vertes.

6. L'orientation du DOG (page 76) imposant un espace de transition entre les espaces urbanisés et les espaces naturels doit :

- a. Etre précisée dans sa rédaction en portant dans son texte que la protection des espaces naturels doit se faire en prélevant la zone de transition exclusivement sur les zones U et/ou AU jouxtant cet espace naturel.
- b. devra être étendue aux espaces agricoles.

7. La définition géométrique dans l'espace des cônes de vues devra être établie. Les cônes de vues devront être positionnés sur des secteurs des voies privilégiant des vues sur les Pyrénées forgeant ainsi l'identité du territoire, tels que :

- a. La RD 935 au sud de Tarbes en entrée de Laloubère.
- b. La sortie Sud-est de Tarbes
- c. Le boulevard périphérique Kennedy au niveau du Parc des Expositions.

Et tous autres secteurs qui seront issus d'un travail confié à une commission spécifique.

8. Que la quantité de surfaces de terres ouvertes à l'urbanisation ou aux zones d'activités soit gelée, et pour ce faire, que soit impérativement maintenue dans le DOG sous forme d'Orientation et soit précisée l'obligation d'échange de surfaces lors du déclassement de zones Naturelles et/ou Agricoles avec des surfaces classées AU (mais préférentiellement AU encore non ouvertes), ou par régression de surfaces constructibles au sein des cartes communales, l'échange pouvant se faire à l'échelle du territoire et géré par la structure intercommunale (qui répartira ces échanges de façon temporelle lors de l'élaboration des documents d'urbanisme). Ce gel des surfaces constructibles devra aussi s'appliquer aux communes non dotées d'un document d'urbanisme.

9. De retirer du S.Co.T le projet d'hôpital de Lanne – Louey, afin d'éviter de stériliser inutilement des terrains et concernant les projets du nouvel hôpital de :
 - a. prévoir les réserves foncières suffisantes dans le secteur du rond point ouest de l'autoroute A64 (où il existe actuellement des capacités importantes d'implantation) pour préserver une des possibilités d'implantation de cet élément structurant en attendant une solution définitive qui devra par ailleurs respecter les orientations du SCoT en termes d'accessibilité (orientation 2.3.2 du DOG) et de respect du territoire (espaces de respiration ou coulées vertes, éléments d'attractivité).
 - b. maintenir, dans le cadre d'une alternative de son implantation à Laloubère, une emprise suffisante de la coulée verte existante sur cette zone et de pouvoir à la mise en place de mesures compensatoires.
 - c. faire en sorte que le DOG intègre une orientation pour la mise en place d'un programme de renouvellement urbain concernant les structures hospitalières qui seraient délaissées.

10. Que l'orientation 3.3.1 du DOG portant sur le projet de contournement Est de l'agglomération Tarbaise soit modifiée comme suit :
 - a. Classer en zone naturelle tous les terrains situés à l'Est des limites compactes actuelles de l'urbanisation des communes de Séméac, Aureilhan et Orleix ainsi que tous les terrains situés à l'Est de l'Alaric, sans aucune possibilité de construction dans cette zone devenue N.
 - b. Préciser que toutes les constructions ou groupes de constructions existants hors de la limite compacte de l'urbanisation des 3 communes ci-dessus devront être considérés comme du mitage en zone N et faire l'objet sur les documents d'urbanismes locaux de pastillages en zones Nx (Nh par exemple) limités aux seules constructions existantes.
 - c. Autoriser mais limiter les aménagements de loisirs ou de découvertes sur ces zones classées N, notamment en plafonnant les investissements de ces équipements de telle sorte que leur destruction éventuelle n'entraînera pas de pertes financières prohibitives ou de demandes d'indemnisations.

11. La création de parkings d'accueil gratuits pour le covoiturage devra être renforcée, voire imposée à l'entrée des grands axes de circulation interurbains et en particulier sur les deux échangeurs de l'A64 où il existe des réserves foncières importantes et pourtant non mises à disposition.
12. Supprimer du DOG la bande d'inconstructibilité de 500m de part et d'autre de la RD 817 sous réserve de définir strictement la zone d'activités commerciale d' Ibos incluant le Méridien par un périmètre infranchissable au-delà duquel toute construction viendrait perturber les vues actuelles.
13. De maintenir impérativement les orientations 3.2.1 et 3.5.1 du DOG tout en remplaçant le terme « après accord de la profession » par « après avis de la profession ».
14. L'orientation 3.5.4, qui ouvre la porte à des transformations anarchiques de bâtiments agricoles en bâtiments à vocation d'habitations et de loisirs, doit voir sa rédaction durcie afin de limiter les abus.
15. Le SCoT devra se mettre en conformité avec le SDAGE et plus particulièrement avec la directive B6 concernant l'assainissement individuel, mais aussi sur la restauration des milieux aquatiques à forts enjeux environnementaux ou la préservation des zones humides. Une liaison étroite avec l'Agence du Bassin Adour Garonne est fortement recommandée.
16. Supprimer de l'orientation du DOG en page 31(chapitre 3.1.3) toute notion de régularisation d'opérations illégales par rapport à la destination des sols des documents d'urbanisme,
17. Réserve applicable durant la période d'approbation du SCoT : Que toute modification ou révision éventuelle de PLU d'une commune du territoire entrant dans le cadre de l'article L.122-2 du code de l'urbanisme fasse l'objet d'une dérogation par délibération du syndicat mixte du SCoT-TOL tenant compte des orientations du projet de DOG faisant suite à l'enquête publique, comme imposé par le code précité.

➤ RECOMMANDATIONS :

1. Le Syndicat Mixte devra mettre en place les moyens qui permettront de suivre l'évolution du développement économique facteur du développement démographique influant sur l'ensemble du SCoT afin de décider de la nécessité d'une révision anticipée.
2. Pour favoriser la bonne transcription du SCoT dans les documents locaux d'urbanisme, le Syndicat Mixte devra organiser une information accrue à tous les niveaux jusqu'aux conseils municipaux.
3. Compléter le bilan de la concertation qui est resté au stade des modalités par une analyse des résultats de la concertation pour en tirer les enseignements vis-à-vis de la perception et des attentes du SCoT.
4. Mettre en place entre le syndicat mixte et la CCI un observatoire commercial éclairant les élus sur l'analyse commerciale en absence de DAC.
5. La zone aéroportuaire devra être spécialisée dans les activités aéronautiques ou connexes.
6. Le Syndicat Mixte du SCoT-TOL devrait voir sa pérennité assurée et ses moyens renforcés pour lui permettre de veiller à la bonne application du SCoT, de conduire sa révision et de gérer la structure prévue au point 5 du chapitre « principes généraux ».
7. Les relations avec les territoires voisins devront être approfondies pour assurer une bonne coordination des politiques territoriales.
8. L'obligation de créer au moins 15% de logements sociaux ne s'appliquera pas aux communes rurales.
Le réinvestissement de la ville sur la ville devrait être un objectif fort du SCoT car il va directement dans le sens de l'économie de terrains.
L'aspect qualitatif des zones pavillonnaires, très présentes dans les villes, doit être renforcé tant par les aménagements que par les dessertes et les éléments d'attractivité et les services afin de préserver ce type d'habitat.
La vacance de logements doit être retournée en argument positif pour le SCoT en offrant un espace de développement en milieu déjà urbanisé.
9. Pour recréer l'attractivité des deux principales villes du territoire, il est recommandé de conduire avec les partenaires ad hoc une étude de remodelage des villes par réhabilitations de logements, destructions d'immeubles ou de friches insalubres. Ceci peut permettre de favoriser l'émergence de moyens pour recréer l'urbanisation en satisfaisant aux objectifs du SCoT en termes de déplacements, d'aménagement des espaces collectifs, de services et d'attractivité.

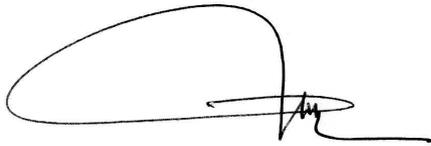
10. Le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Tarbaise devrait être étendu jusqu'à Lourdes et complété par l'étude des déplacements ferroviaires et des déplacements doux et sa mise en application recherchée.
11. Le DOG devra intégrer une orientation privilégiant la densification ou la requalification des ZA existantes avant toute nouvelle ouverture et définir la taille maximale des projets de zones échappant à l'étude d'opportunité à l'échelle du territoire.
12. Les créations de Z.A.C et de zones industrielles se feront progressivement, en fonction des besoins, afin d'atténuer leur impact sur l'activité agricole et de l'étaler dans le temps.
13. Les réserves foncières concernant les extensions des zones commerciales devront faire l'objet d'une étude par la commission prévue au point 2.12-3 afin d'en déterminer l'opportunité et la taille.
14. Le DOG doit développer des orientations plus fouillées pour le traitement paysager de tous les types de constructions ou de programmes.
15. Le DOG fixera pour prise en compte dans les documents d'urbanisme locaux, la définition et le repérage précis des trames vertes et bleues.
16. L'espace de transition entre les zones urbanisées et les zones agricoles sera de 100m, aucune construction ou aménagement pour l'exploitation agricole ne pourra y être installé.
17. L'urbanisation et la création de zones artisanales, surtout en milieu rural, ne seront pas conditionnées au seul système d'assainissement collectif.
18. La création de deux retenues d'eau pour l'usage de l'agriculture doit être subordonnée à des études sur les besoins en eau et les alternatives en termes de choix des cultures.
19. Un volet Enseignement doit être ajouté au DOG en recherchant les synergies à mettre en place entre les acteurs du territoire et les deux académies des Régions Midi-Pyrénées et Bordeaux-Aquitaine.

Fait le 16 Janvier 2011

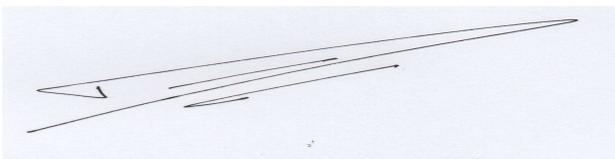
Jean Baricos, Président de la commission d'enquête

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J Baricos', with a stylized flourish at the end.

Tony Lucantonio, Membre de la commission d'enquête

A handwritten signature in black ink, featuring a large, rounded initial 'T' followed by a smaller 'L' and a trailing flourish.

Jacques Debien, Membre de la commission d'enquête

A handwritten signature in black ink, consisting of several long, parallel, slightly curved strokes that form a stylized representation of the name.