Direction de la Planification et de l'Urbanisme
Service de la Réglementation Urbaine

Plan Local d'Urbanisme



Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)
Mise en Compatibilité du PLU par arrêté du 04/01/2016

1 – Rapport de présentation

Notice explicative

VILLE DE LESPINASSE

aua/Toulouse aire urbaine

toulouse métropole

Toulouse Métropole
6, Rue René Leduc - B.P. 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 - f. 05 81 91 72 01
www.toulouse-metropole.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Aménagements ferroviaires
au nord de Toulouse
GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

PIÈCE I

MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE LESPINASSE (31)





ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Édition Août 2014

Sommaire

1. Les généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme 3

1.1. La mise en compatibilité 4

1.1.1. La définition 4

1.1.2. Le champ d'application 4

1.2. La mise en compatibilité d'un PLU 4

1.3. L'objet du présent dossier 4

1.4. Le déroulement de la procédure et textes réglementaires 4

1.4.1. Une procédure en cinq étapes 4

1.4.2. Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité 5

2. La présentation du projet 7

2.1. Le contexte et les objectifs du programme du GPSO 8

2.2. Les caractéristiques générales des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse 10

2.3. Les caractéristiques de la section de projet traversant la commune de Lespinasse 11

2.3.1. Le territoire communal 11

2.3.2. Le projet sur le territoire communal 11

3. L'analyse de la compatibilité du PLU de Lespinasse 15

3.1. Les principes généraux 16

3.2. Incidences du projet sur le rapport de présentation 16

3.3. Incidences du projet sur le projet d'Aménagement et de Développement Durable 16

3.4. Les orientations d'aménagement et de programmation 16

3.5. Les dispositions générales 17

3.6. Le zonage et le règlement 17

3.7. Les emplacements réservés 17

3.8. Les Espaces Boisés Classés 17

3.9. Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 du Code de l'urbanisme 17

3.10. Les règlements de lotissements (article L.442-13 du Code de l'urbanisme) 17

3.11. Les plans d'aménagement de ZAC (article L.311-7 du Code de l'urbanisme) 17

4. L'analyse des incidencesde la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000 19

4.1. Le réseau Natura 2000 20

4.2. Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sur les sites Natura 2000 20

5. Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Lespinasse 21

5.1. Le plan de zonage 22

5.2. Les extraits du règlement d'urbanisme 28

5.3. La liste des emplacements réservés 35

6. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité 37

6.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale 38

6.2. Contenu de l'évaluation environnementale et avis de l'Autorité environnementale 38

6.2.1. Contenu de l'évaluation environnementale 38

6.2.2. Avis de l'Autorité environnementale 39

6.3. Analyse de l'état initial de l'environnement 40

6.3.1. L'environnement humain 40

6.3.2. Les activités agricoles et sylvicoles 42

6.3.3. L'environnement physique 42

6.3.4. L'environnement naturel et biologique 43

6.3.5. Le patrimoine, tourisme et loisirs 44

6.3.6. Le paysage 45

6.3.7. Synthèse des enjeux 46

6.4. Raisons du choix du projet retenu 49

6.4.1. Les étapes d'études et de concertation 49

6.4.2. Les décisions ministérielles du 30 mars 2012 et du 23 octobre 2013 50

6.4.3. Les variantes étudiées 50

6.4.4. La solution retenue 50

6.5. Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées. 52
6.5.1. L'environnement humain 53
6.5.2. Les activités agricoles et sylvicoles 54
6.5.3. L'environnement physique 55
6.5.4. L'environnement naturel et biologique 56
6.5.5. Patrimoine tourisme et loisirs 56
6.5.6. Paysage 57
6.5.7. Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Lespinasse 57
6.6. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement 58
6.7. Méthodologie, difficultés et limites 58
6.8. Cartographie de synthèse des effets et mesures à l'échelle de la commune de Lespinasse 58
6.9. Résumé non technique 64

7. Annexe : Avis de l'autorité environnementale 71

8. Annexe : PV Examen conjoint 73



1. LES GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

1.1. La mise en compatibilité

1.1.1. La définition

La mise en compatibilité est une procédure régie par le code de l'urbanisme.

Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme), ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue aux articles :

- L.122-15 et suivants (SCoT) ;
- L.123-14-2 et suivants (POS/PLU).

Une jurisprudence[1] définit la notion de compatibilité comme « *la non contrariété avec les options fondamentales du document d'urbanisme* ».

1.1.2. Le champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal ;
- un Plan d'Occupation des Sols (POS) soumis au régime juridique des PLU.

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

La commune de Lespinasse est intégrée au périmètre du SCoT Centre de la grande agglomération toulousaine, document piloté par le Syndicat mixte d'études de l'agglomération toulousaine (SMEAT) et approuvé le 16 mars 2012 et complété le 15 juin 2012.

L'analyse de la compatibilité de l'opération, objet de la demande de Déclaration d'Utilité Publique, avec le SCoT précité relève d'une analyse spécifique indépendante du présent dossier.

[1] Jurisprudence du Conseil d'Etat de 1998 concernant la commune de Balma (10 juin 1998, SA Leroy-Merlin)

1.2. La mise en compatibilité d'un PLU

Un PLU est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Parmi ses principales fonctions, il :

- définit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de son territoire d'application;
- découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- prévoit les futurs équipements publics ;
- fixe les règles pour les constructions ;
- …

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation de l'opération dont la Déclaration d'Utilité Publique est envisagée.

1.3. L'objet du présent dossier

Le présent dossier, établi conformément aux articles L.123-14 et L.123-14-2 du Code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Lespinasse, dans le département de la Haute-Garonne. L'opération visée est le projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse dans le cadre du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

La commune de Lespinasse est uniquement concernée par les Aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse.

La mise en compatibilité du PLU de Lespinasse doit permettre la réalisation de l'opération avec :

- la section courante de ligne ferroviaire proprement dite (incluant les ouvrages en terre et les ouvrages d'art, les équipements ferroviaires : voies, caténaires, signalisation, télécommunications, commandes, etc.) ;
- les principaux éléments connexes permettant l'insertion de la ou des nouvelles voies dans leur environnement, ainsi que les rétablissements de voirie ;
- pour les communes concernées, les gares nouvelles et haltes ferroviaires, les raccordements au réseau ferroviaire existant, incluant les portions de ligne nouvelle constituant le raccordement proprement dit ;
- pour les communes concernées, les installations permettant la construction et l'exploitation de la ligne (base travaux, base maintenance, voies d'accès aux ouvrages et équipements, sous-stations électriques, etc.).

1.4. Le déroulement de la procédure et textes réglementaires

1.4.1. Une procédure en cinq étapes

1 - L'examen du dossier par le préfet

La procédure prévue à l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme relève exclusivement de la compétence de l'État. Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de l'opération projetée, la compatibilité des dispositions du POS / PLU avec ladite opération.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme.

2 - L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant ouverture de l'enquête publique

Selon les articles L.123-14-2 du code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet, à l'initiative du préfet, d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et de la commune, et des personnes publiques associées, soit :

- des régions ;
- des départements ;
- des autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- des syndicats d'agglomération nouvelle ;
- de l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- des établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

3 - L'enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et conjointement sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L.123-14-2 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

4 - L'avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le préfet, à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. L'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la Déclaration d'Utilité Publique emportant approbation des nouvelles dispositions du PLU lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

A noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la Déclaration d'Utilité Publique.

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

La Déclaration d'Utilité Publique emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié au préalable afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

1.4.2. Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est élaborée conformément aux articles L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme.

Article L.123-14

« *Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.*

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2. ».

Article L.123-14-2

« *Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées au premier alinéa du I et au III de l'article L. 121-4.*

Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet est invité à participer à cet examen conjoint.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par le préfet lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet d'une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ainsi que dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1 ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, le maire, dans les autres cas.

Lorsque le projet nécessitant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

À l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, la commune :

1° Émet un avis lorsque la décision est de la compétence de l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'État.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par arrêté préfectoral dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1, lorsque la déclaration de projet est de la compétence d'une autre personne publique que l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune et que la décision de mise en compatibilité prévue au onzième alinéa du présent article n'est pas intervenue dans le délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;

3° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est prise par l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune, dans les autres cas.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement. ».

Article R.123-23-1

« Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme.

L'examen conjoint prévu au b de l'article L.123-16 [devenu alinéa 1 de l'article L.123-14-2 depuis le 01/01/2013] *a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son président adresse la demande au préfet.*

L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par les articles R.11-14-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet. ».

****

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Lespinasse.



2. LA PRÉSENTATION DU PROJET

Les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse constituent une des trois opérations de la première phase du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) qui regroupe par ailleurs deux autres opérations :

- *les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux ;*
- *les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax.*

Ces deux dernières opérations font l'objet chacune d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, distincte de celle des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, portant en tant que de besoin simultanément sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

La ligne nouvelle Dax-Espagne, constituant la seconde phase du programme du GPSO, fera ultérieurement l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, portant simultanément sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Conçu pour répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle du grand Sud-Ouest, le programme du GPSO doit permettre une amélioration globale des services ferroviaires à travers :

- *de meilleures performances pour les voyageurs, par l'apport de la grande vitesse (lignes nouvelles) relayée ensuite par la complémentarité trains à grande vitesse/TER ;*
- *la mise en place de nouvelles capacités pour le fret ferroviaire pour accompagner son développement sur l'axe péninsule ibérique/Europe du Nord-Ouest (ligne nouvelle mixte Dax-Espagne) ;*
- *le renforcement des transports du quotidien au droit des deux métropoles (ligne existante au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse).*

Pour une présentation plus complète du programme du GPSO et des trois opérations constituant sa première phase, il convient de se reporter aux dossiers d'enquête préalable à la DUP. Ces dossiers comportent une étude d'impact unique pour les trois opérations de la première phase du GPSO.

Le présent dossier porte sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Lespinasse avec le projet des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

2.1. Le contexte et les objectifs du programme du GPSO

Le contour du programme a été précisé par la décision ministérielle du 30 mars 2012. Il comporte :

- la réalisation des lignes nouvelles, entre Bordeaux et Toulouse, et entre Bordeaux et l'Espagne sur 418 km environ, dont 327 km pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, incluant un tronc commun entre Bordeaux et le Sud Gironde de 55 km et un raccordement entre les deux lignes nouvelles au niveau de leur bifurcation pour une liaison directe entre les deux branches (raccordement dit « Sud-Sud ») de 5,3 km. Elle s'accompagne de la création de 39 km de raccordements entre les lignes nouvelles et le réseau ferroviaire existant pour desservir les gares de Bordeaux, Toulouse, Dax, et Bayonne au cœur des villes, ainsi que des gares et haltes nouvelles et liaisons intergares.
- les aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète, au Sud de Bordeaux sur 12 km,
- les aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète, au Nord de Toulouse sur 19 km.

La décision ministérielle du 23 octobre 2013 prévoit que les projets les plus prioritaires, à savoir **les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, ainsi que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse, seront soumis à enquête d'utilité publique en 2014** (la section Dax-Espagne faisant l'objet d'une enquête ultérieurement) : ils constituent ainsi la première phase du programme du GPSO.

Les projets de lignes nouvelles et les aménagements de la ligne existante au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse répondent à des objectifs et à des fonctionnalités distinctes, du fait de la fonctionnalité TER des aménagements de la ligne existante (d'où la distinction en plusieurs opérations). Compte tenu des interrelations liées à la constitution du réseau ferroviaire, au cadre géographique et temporel dans lesquels ils se situent, ils ont été regroupés au sein d'un même programme, le GPSO.

Ce programme, inscrit à l'article 12 de la loi de programmation du 3 août 2009 (Grenelle I) et au projet de Schéma National des Infrastructures de Transport d'octobre 2011, et retenu dans les priorités suite aux travaux de la Commission Mobilité 21 (juin 2013) a été conçu pour répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle du grand Sud-Ouest, Aquitaine et Midi-Pyrénées.

Il a pour ambitions :

- **d'apporter, pour les déplacements dans le Sud-Ouest, une réponse aux attentes de mobilité croissante de la société, tout en favorisant une mobilité durable ;**
- **de renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, tant pour les liaisons Nord-Sud qu'entre les façades atlantique et méditerranéenne :**
  Il s'articule au Nord avec la LGV Tours-Bordeaux actuellement en construction dans le prolongement de la LGV atlantique en service depuis 1989 entre Paris et Tours. Il s'articule ensuite :
  - avec le réseau ferroviaire de l'arc méditerranéen ;
  - avec le futur réseau ferré espagnol au Sud – et plus particulièrement avec le projet de ligne nouvelle Irun/Bilbao/Vitoria, dit « Y basque », en construction. Constituant un axe ferroviaire performant entre la France et l'Espagne, c'est ainsi un **projet prioritaire au niveau européen,** inscrit de longue date dans la politique européenne de transport (axe prioritaire n°3 du RTE-T).
- **d'apporter un saut qualitatif majeur pour l'offre de services ferroviaires, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises :**
  Sur les principales relations voyageurs, tant nationales qu'internationales ou régionales, la mise en service du programme GPSO s'accompagnera d'une amélioration très importante des performances de transport avec des gains de près d'une heure dans la plupart des cas, et d'une augmentation des dessertes.
  Pour le transport de marchandises, le GPSO apportera la capacité nécessaire au développement des trafics transpyrénéens par le mode ferroviaire.
  Le programme comporte enfin une forte composante d'amélioration des transports du quotidien avec les améliorations de la ligne existante au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.
- **de favoriser le développement des territoires :**

  L'amélioration des services ferroviaires rendue possible par le GPSO renforcera **l'accessibilité et donc l'attractivité des territoires (activités économiques, tourisme…)** au bénéfice de leurs habitants, avec des effets attendus, directs et indirects, à différentes échelles :
  - l'Europe, la France et l'Espagne: c'est l'échelle du grand territoire et de la zone d'influence du projet ;
  - les régions, départements, intercommunalités et communes : c'est l'échelle des bassins de vie des populations et des espaces irrigués (sans oublier l'Euro-Région Aquitaine- Euskadi compte tenu de la dimension transfrontalière) ;
  - les quartiers : c'est l'échelle des gares et de la mobilité quotidienne des populations.

  S'agissant de territoires parmi les plus dynamiques au niveau national, l'enjeu est de conforter et de contribuer à pérenniser cette dynamique, face aux défis qu'ils devront relever.
- **de contribuer à l'équilibre entre territoires et à la cohésion régionale**
  La mise en place de liaisons plus performantes au sein d'un triangle Bordeaux-Toulouse-Bilbao rétablit les solidarités entre les territoires économiquement attractifs et ceux qui le sont moins.

La première phase du GPSO (jusqu'à Dax) s'inscrit dans cette perspective, avec les mêmes effets pour les transports du quotidien au droit des deux métropoles et sur la branche Bordeaux-Toulouse.

La branche Bordeaux-Dax permet un gain de temps de 20 minutes sur l'ensemble des liaisons jusqu'à Dax et au-delà ; cette amélioration est un peu inférieure à celle attendue sur Bayonne avec le programme complet (30 minutes) mais n'en est pas moins significative. Elle correspond à celle obtenue avec le programme global pour Pau, Lourdes et Tarbes (villes dont la desserte intervient par la ligne à grande vitesse jusqu'à Dax). La mise en service du raccordement « Sud-Sud » entre les deux lignes nouvelles permettra d'envisager des relations nouvelles avec des temps de parcours compétitifs entre l'arc méditerranéen et le Pays basque ou l'Espagne, quasiment dans les mêmes conditions que le programme complet pour les liaisons nationales.

Les liaisons voyageurs vers l'Espagne bénéficieront également de ce gain de temps de 20 minutes, participant ainsi à l'amélioration des services ferroviaires sur cet axe prioritaire pour la politique européenne des transports, sans bénéficier cependant du gain de temps permis par la ligne nouvelle Dax-Espagne. De même, la fonctionnalité fret de désaturation de la ligne actuelle est liée à la réalisation de cette section mixte de ligne nouvelle.

Le programme du GPSO (Source RFF)



2.2. Les caractéristiques générales des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse

Le projet s'étend entre les communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Toulouse, du PK 234+300 au Pk 257+200. Il traverse successivement cinq communes : Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet, Toulouse.

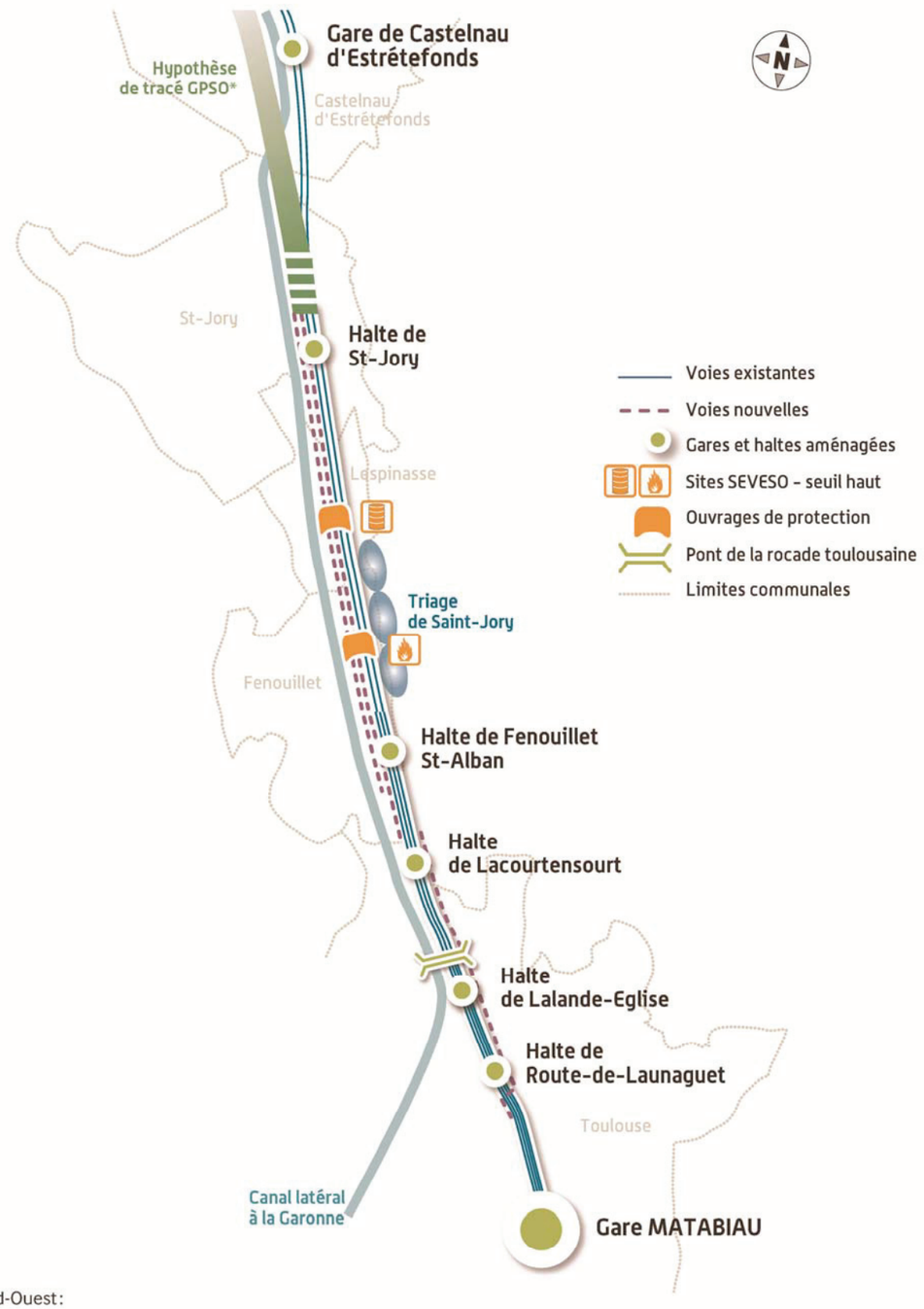
Le tracé de la ligne nouvelle se raccordera au Nord de la commune de Saint-Jory, au Pk 239+800.

Les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse concernent un linéaire de 19 km de ligne existante. Ils consistent en :

- **la mise à quatre voies de tout le linéaire** allant du raccordement de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse du GPSO sur Saint-Jory, à la gare de Toulouse-Matabiau ;
- **la création d'un terminus TER partiel à Castelnau d'Estrétefonds :** modification de la voie 2 pour créer une voie terminus en impasse et création d'une nouvelle voie 2 pour assurer la continuité de Toulouse vers Bordeaux ;
- **la création d'une interconnexion fer/métro**, entre la halte de Route de Launaguet et la station de métro La Vache ;
- **le réaménagement des points d'arrêts du linéaire** suivants : Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet / Saint-Alban, Lacourtensourt, Lalande-l'Eglise, Route de Launaguet.
  La halte de Lacourtensourt sera déplacée vers le Sud afin de favoriser son insertion et son usage dans le cadre plus large du développement urbain, tandis que la halte de Route de Launaguet sera déplacée vers le Nord, favorisant l'interconnexion avec la station « La Vache » de la ligne B du métro ;
- **des aménagements en gare de Toulouse-Matabiau**, du plan de voies, des souterrains et des accès.

Ces aménagements de l'infrastructure actuelle nécessitent :

- des travaux sur la majorité des ouvrages d'art (pont-route et pont-rail) jalonnant le linéaire ;
- des travaux d'assainissement, de terrassement, de voie et caténaire pour la création des voies nouvelles et l'aménagement des voies existantes ;
- la création d'ouvrages de protection vis-à-vis des sites Total Raffinage Marketing et Total Gaz, afin de respecter les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de ces 2 sites SEVESO seuil haut, opposables ou en projet ;
- l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire existante : modification de la signalisation et des postes signalisation, reprise de la caténaire,… ;
- la reprise de la berge Est du Canal latéral à la Garonne sur un linéaire de 2,7 km environ, et la réalisation d'un traitement paysager de cette berge sur tout le linéaire du projet.



*Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

2.3. Les caractéristiques de la section de projet traversant la commune de Lespinasse

Les études liées au programme du GPSO ont abouti à un découpage de la zone d'études en 15 secteurs.

La commune de Lespinasse est incluse dans le secteur n°12 (voir la carte ci-après : « Localisation générale du secteur géographique »).

Pour l'analyse territoriale, on pourra donc se référer au cahier géographique n°12 de l'étude d'impact.

Nota : La description du projet présentée dans les chapitres ci-après s'appuie sur les études environnementales, techniques et fonctionnelles ayant conduit à la définition du tracé proposé à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Les caractéristiques du projet sont susceptibles d'ajustements lors de la mise au point finale du projet (avant-projet détaillé).

2.3.1. Le territoire communal

Située à 12 kilomètres de Toulouse, la commune de Lespinasse fait partie du canton de Fronton qui regroupe 16 communes. L'accès à la commune est facilité par la proximité l'autoroute A 62 par la RD 820.

D'une superficie d'environ 420 hectares, la commune compte près de 2 500 habitants en 2009 (INSEE).

La commune est localisée sur la rive droite de la basse vallée de la Garonne. Elle est traversée par la voie de chemin de fer Bordeaux – Sète.

2.3.2. Le projet sur le territoire communal

Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse concernent le secteur Centre de la commune de Lespinasse suivant un axe Nord-Sud.

- **L'infrastructure ferroviaire**

Les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse traversent le territoire communal sur près de 2 700 mètres.

Deux voies supplémentaires seront insérées à l'Ouest des voies actuelles, côté Canal.

Au droit de la zone industrielle de Bordeneuve, le projet prévoit la création d'un ouvrage de protection sur les deux voies existantes et les deux voies nouvelles à la traversée du périmètre de dangerosité du site industriel Seveso Total Raffinage Marketing. Cet ouvrage s'étend sur 210 mètres environ et permet de respecter les prescriptions du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).

- **Les rétablissements de voirie**

L'ouvrage routier de la rue du Moulin, permettant le franchissement des voies ferrées actuelles, est prévu d'être démoli et reconstruit en place pour franchir les quatre voies futures.

A proximité de l'écluse de Lespinasse, les piles du pont-route de la RD 63 surplombant les voies seront renforcées contre les chocs ferroviaires.

Dans le cadre d'un dialogue avec les gestionnaires, RFF peut être amené à adapter la conception des ouvrages de rétablissements afin qu'ils puissent intégrer des évolutions de fonctionnalités, et ainsi préserver l'avenir.

- **Les installations connexes (bases travaux, sous-stations-électriques, postes de sectionnement,…)**

La mise en place d'un ouvrage de protection sur les voies existantes et nouvelles à proximité du site industriel Total Raffinage Marketing entraîne la délocalisation du poste d'aiguillage n°10. Il sera ainsi relocalisé en dehors de la zone de danger liée à la présence du site Seveso, à proximité de la RD 820 et au sein de la gare de triage.

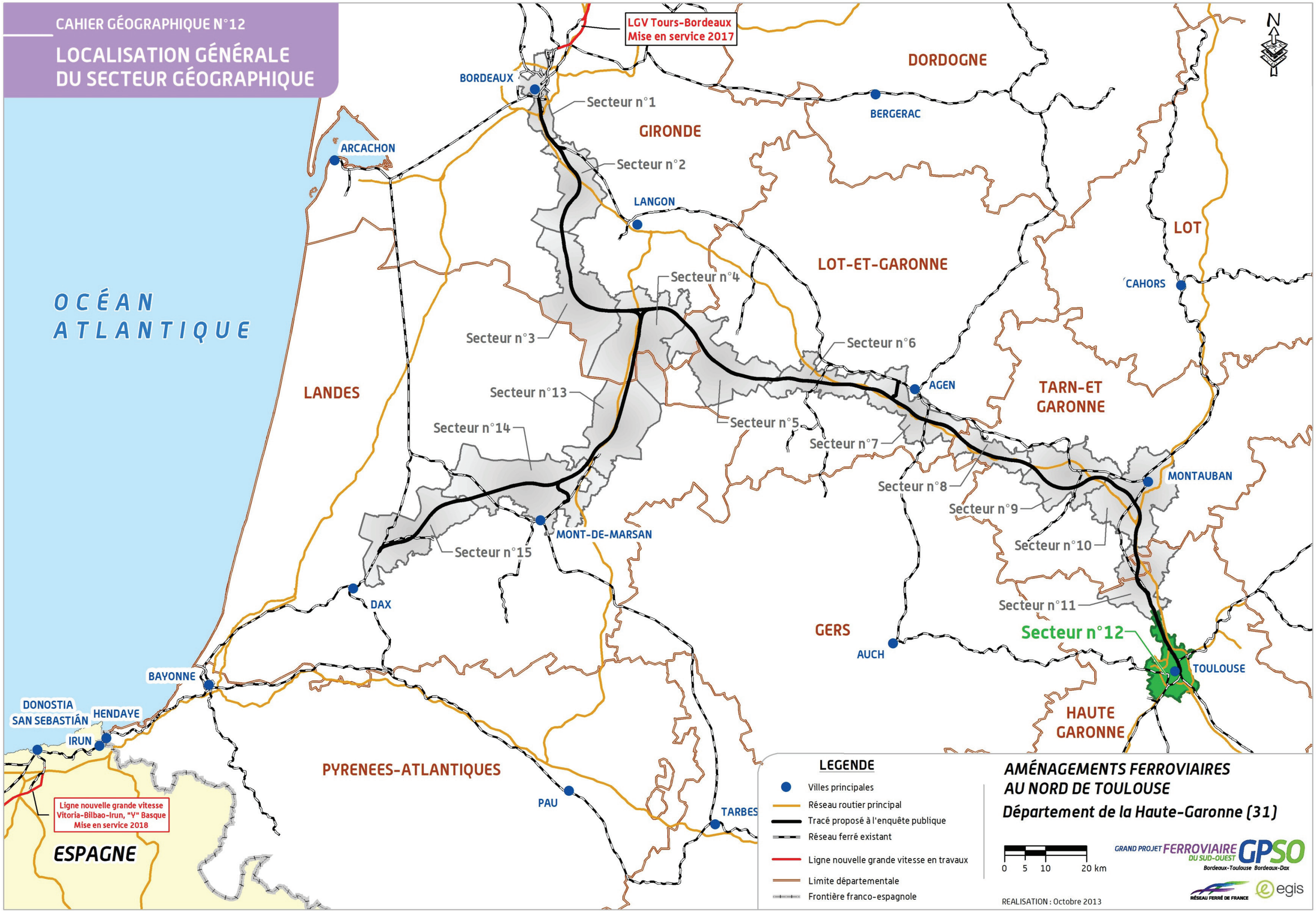
Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse longent la gare de triage de Saint-Jory qui accueillera une base travaux déjà en fonctionnement.

La mise en compatibilité du PLU de Lespinasse prévoit de réserver un emplacement pour l'ensemble des aménagements prévus dans le cadre des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse à l'exception du nouvel emplacement du poste 10, ce dernier étant trop éloigné des emprises générales du projet. Compte tenu de sa localisation au sein de la gare de triage, son implantation ne devrait pas rencontrer de difficulté.

La carte ci-après situe les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sur le territoire de Lespinasse.

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

LOCALISATION GÉNÉRALE DU SECTEUR GÉOGRAPHIQUE



COMMUNE DE LESPINASSE

LOCALISATION DES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

VILLENEUVE-LES-BOULOC

SAINT-SAUVEUR

SAINT-JORY

BRUGUIERES

LESPINASSE

GAGNAC-SUR-GARONNE

CASTELGINEST

SAINT-ALBAN

SEILH

FENOUILLET

FONBEAUZARD

BEAUZELLE

LEGENDE

Tracé du projet proposé à l'enquête publique

Bande d'étude nécessaire à l'identification des zonages faisant l'objet d'une éventuelle mise en compatibilité

Limite communale

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)
Mise en compatibilité du PLU de LESPINASSE

0 0.5 1 2 Km

REALISATION : JANVIER 2013
SOURCE : © IGN - SCAN 25

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA



3. L’ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE LESPINASSE

Le Maître d'ouvrage des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse est Réseau Ferré de France (RFF), établissement public à caractère industriel et commercial, créé par la loi du 13 février 1997 relative au renouveau du transport ferroviaire français. Le projet fait l'objet d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, mais les dispositions du Plan Local d'Urbanisme approuvé ne permettent pas sa réalisation en l'état et doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.123-14 et L.123-14-2 du code de l'urbanisme.

Le tableau ci-dessous rappelle les principales étapes d'avancement du document en vigueur.

PLU de Lespinasse		
Date de prescription	**Date d'arrêt du projet**	**Date d'approbation**
17/12/2001	23/01/2006	09/10/2006
Modification n°3 approuvée le 29/11/2012		
1ère modification simplifiée approuvée par délibération en conseil communautaire du 19/12/2013		

3.1. Les principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions n'assureraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement, règlement graphique et écrit (plan de zonage) et liste des emplacements réservés.

Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage :
  - création d'un emplacement réservé à l'opération relative aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et à ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera Réseau Ferré de France ;
  - suppression des emplacements réservés pré-existants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles de l'opération relative aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ;
- la mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par les emprises du projet, élargies de 2 à 3 mètres de part et d'autre de celles- ci afin de réserver une marge de manœuvre pour la mise au point finale du projet. La mise en compatibilité ne sera pas systématique dans cette bande, elle concernera exclusivement les règlements dont les dispositions ne permettraientt pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout de l'emplacement réservé aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et suppression éventuelle d'emplacements réservés pré-existants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

Les emprises prévisionnelles du projet des aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse correspondent aux emprises ferroviaires actuelles augmentées des emprises nécessaires pour l'insertion d'une à deux voies nouvelles suivant le secteur concerné.

L'emplacement réservé présenté dans le présent dossier correspond aux emprises prévisionnelles du projet, augmentées de 2 à 3m de part et d'autre.

Les éléments analysés sont ceux présents sous l'emprise de l'emplacement réservé ainsi présenté.

Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur. Cet arrêté sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme (procédure réservée à la mise à jour des annexes du PLU).

3.2. Incidences du projet sur le rapport de présentation

Le rapport de présentation sert de base à la définition des choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

Cette pièce non opposable du Plan Local d'Urbanisme s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Il justifie les objectifs compris dans le projet d'aménagement et de développement durable au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

En application de l'avant-dernier alinéa R.123-2-1, il sera ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la DUP des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

3.3. Incidences du projet sur le projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU devront être cohérentes.

Le PADD de Lespinasse s'articule autour de 5 axes déclinés sous forme de thématiques. Seuls les axes et thématiques en relation avec le projet sont évoqués ci-après :

- **Maîtriser le rythme de la construction**
  - En aménageant, avec un souci de qualification urbaine et de sécurité la RD 63 et l'ancienne RN 20 (RD 820)

  Le projet passe sous le pont-route de la RD 63 au Nord de l'écluse de Lespinasse. Des travaux de renforcement des piles contre les chocs ferroviaires sont prévus et s'intègrent ainsi favorablement à cette orientation du PADD en améliorant la sécurité au droit de cette zone.

- **Intégrer les risques et la sécurité dans l'aménagement urbain et le développement durable de la commune**
  - En prenant en compte le risque industriel et notamment celui attaché aux dépôts de produits pétroliers.

  La définition du projet s'est réalisée dans un souci de protection des usagers des infrastructures ferroviaires contre le risque industriel. Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse s'inscrivent donc totalement dans cette orientation d'aménagement.

Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ne remettent pas en cause les orientations du PADD.

3.4. Les orientations d'aménagement et de programmation

Les PLU peuvent comporter une pièce opposable relative aux orientations d'aménagement.

Cette pièce a été introduite par la loi urbanisme et habitat de 2003 (article L.123-1 du code de l'environnement au 03/07/2003). Alors facultative, appelée « Orientations d'Aménagement » (OA), elle prévoyait, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations à mener pour une mise en valeur de l'environnement dans sa globalité (paysage, entrée en ville, renouvellement urbain…).

En 2010, cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP) devient obligatoire en

application de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme. Elle prévoit, comme les OA, les actions et opérations à mener telles que définies à l'article L.123-1-4 du code de l'urbanisme.

Le PLU de Lespinasse possède des orientations particulières d'aménagement. La notice explicative énonce que « les projets doivent être compatibles avec ces dispositions, c'est à dire qu'ils ne doivent ni omettre de les prendre en compte, ni s'y opposer ni les contrarier ».

Plusieurs projets font l'objet d'orientations d'aménagement. Il s'agit :

- des zones à urbaniser des quartiers ouest, de la beauté au chêne Comu ;
- de la zone à urbaniser « Chemin des Monges » ;
- de la zone à urbaniser le Puntal.

L'ensemble des projets concernent l'aménagement de zones sur des secteurs très ponctuels, souvent éloignés voire de l'autre côté du Canal latéral de la Garonne par rapport au projet.

Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ne s'opposent pas et ne contrarient pas les différentes orientations d'aménagement. Ils sont donc compatibles avec ces derniers.

3.5. Les dispositions générales

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Lespinasse. Aucune interdiction spécifique ne s'applique aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

Un périmètre de prise en considération L.111-10 relatif à l'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (anciennement dénommée mise à quatre voies entre Toulouse et Saint-Jory) est annexé au PLU de Lespinasse.

3.6. Le zonage et le règlement

Selon l'article L.123-5 du code de l'urbanisme, « *le règlement et ses documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan.* ».

Le dossier présente les extraits du règlement d'urbanisme portant sur les zones traversées par le projet, avec la version initiale du document d'urbanisme et en vis-à-vis la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.

Sont particulièrement analysés les libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières : toute ambiguïté est levée en autorisant expressément les « constructions, installations et aménagements nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire, ainsi que les affouillements et exhaussements » ;
- implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ;
- hauteur des constructions, pour exclure les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire ;
- raccordements aux réseaux électriques, qu'il est souvent imposé d'enterrer ;
- l'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse concernent 4 zonages définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal :

- <u>Zone UB et les secteurs UBa et UBb :</u>

La zone UB est la zone à dominante d'habitation récente, essentiellement pavillonnaire, accueillant également des équipements collectifs et constructions à usage artisanal, commercial, de services et de bureaux desservie par le réseau d'assainissement.

Le secteur UBa correspond à des extensions anciennes du village ancien.

Le secteur UBb est un secteur où l'urbanisation a été réalisée majoritairement sous forme d'opérations d'ensemble.

- <u>Zone UF et secteur UFa :</u>

La zone UF accueille principalement des constructions à usage d'activités.

Le secteur Ufa correspond à la majeure partie de la zone d'activité existante. Elle englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire.

- <u>Zone N :</u>

La zone N correspond aux espaces naturels et forestiers de la commune qu'il convient de protéger en raison de leur qualité paysagère et de leur richesse écologique.

- <u>Zone A :</u>

La zone A correspond aux espaces du territoire communal réservés à l'activité agricole qu'il convient de protéger au regard de sa valeur économique et paysagère.

Les règlements d'urbanisme des zonages précités nécessiteront une mise en compatibilité.

3.7. Les emplacements réservés

Aucun emplacement réservé inscrit au PLU de Lespinasse n'est concerné par l'emplacement réservé aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse.

3.8. Les Espaces Boisés Classés

Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est concerné par les emprises de l'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

3.9. Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 du Code de l'urbanisme

Aucun élément de ce type n'est concerné par les emprises de l'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

3.10. Les règlements de lotissements (article L.442-13 du Code de l'urbanisme)

Aucun lotissement n'est concerné par les emprises de l'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

3.11. Les plans d'aménagement de ZAC (article L.311-7 du Code de l'urbanisme)

Aucune Zone d'Aménagement Concerté n'est concernée par les emprises de l'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.



4. L’ANALYSE DES INCIDENCESDE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE RÉSEAU NATURA 2000

Dans le cadre des projets soumis à l’enquête publique, la mise en compatibilité des documents d’urbanisme rend possible, sans l’autoriser par elle-même, « la réalisation de travaux, d’aménagements, d’ouvrages ou d’installations » qui sont liés au service public ferroviaire. Au titre de l’article L.414-4, « lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés » les documents de planification (alinéa 1) et les projets de travaux, d’aménagements, d’ouvrages ou d’installations (alinéa 2) « doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site dénommée ci-après " Évaluation des incidences Natura 2000 " ».

Le territoire de la commune de Lespinasse n’est pas concerné par le réseau Natura 2000.

Pour une présentation plus complète des incidences du projet sur le réseau Natura 2000, il convient de se reporter aux dossiers d’incidence présentés dans le cadre de la pièce F Étude d’Impact des projets soumis à l’enquête publique (volume 5 / dossiers d’incidence Natura 2000).

Le présent chapitre s'appuie sur les dossiers d'incidence Natura 2000 réalisés dans le cadre de l'Étude d'Impact; il constitue l'analyse des incidences à mener au titre de la mise en compatibilité, qui se limite à rendre possible le seul aménagement des lignes ferroviaires.

4.1. Le réseau Natura 2000

L'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN) présente le réseau Natura 2000 comme suit :

« *Le réseau Natura 2000 s'inscrit au cœur de la politique de conservation de la nature de l'Union européenne et est un élément clé de l'objectif visant à enrayer l'érosion de la biodiversité.*

Ce réseau mis en place en application de la Directive "Oiseaux" datant de 1979 et de la Directive "Habitats" datant de 1992 vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. Il est constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces de la flore et de la faune sauvage et des milieux naturels qu'ils abritent.

La structuration de ce réseau comprend :

- *des Zones de Protection Spéciales (ZPS), visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive "Oiseaux" ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;*
- *des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive "Habitats".*

Concernant la désignation des ZSC, chaque État membre fait part de ses propositions à la Commission européenne, sous la forme de pSIC (proposition de site d'intérêt communautaire). Après approbation par la Commission, le pSIC est inscrit comme site d'intérêt communautaire (SIC) pour l'Union européenne et est intégré au réseau Natura 2000. Un arrêté ministériel désigne ensuite le site comme ZSC.

La désignation des ZPS relève d'une décision nationale, se traduisant par un arrêté ministériel, sans nécessiter un dialogue préalable avec la Commission européenne.

Au-delà de la mise en œuvre d'un réseau écologique cohérent d'espaces représentatifs, la Directive « Habitats » prévoit :

- *un régime de protection stricte pour les espèces d'intérêt communautaire visées à l'annexe IV ;*
- *une évaluation des incidences des projets de travaux ou d'aménagement au sein du réseau afin d'éviter ou de réduire leurs impacts ;*
- *une évaluation de l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire sur l'ensemble des territoires nationaux de l'Union Européenne (article 17).*

Ce dispositif européen ambitieux vise à préserver des espèces protégées et à conserver des milieux tout en tenant compte des activités humaines et des pratiques qui ont permis de les sauvegarder jusqu'à ce jour

Pour atteindre cet objectif, les États membres peuvent librement utiliser des mesures réglementaires, administratives ou contractuelles selon le principe général de subsidiarité. ».

4.2. Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sur les sites Natura 2000

La commune de Lespinasse n'est pas concernée par un site Natura 2000. Aucune incidence n'est donc envisageable.



5. LES DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LESPINASSE

5.1. Le plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

- les extraits du document graphique de zonage en vigueur concerné par les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse avant la mise en compatibilité du PLU ;
- les extraits du document graphique de zonage en vigueur concerné par les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse après la mise en compatibilité du PLU.

Chaque planche est présentée en vis-à-vis dans sa version en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont indiquées :

- en rouge pour le texte de la légende ;
- avec une trame marron pour l'emplacement réservé des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

La mise en compatibilité du document graphique porte sur :

- le tracé d'un remplacement réservé n°11 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

LEGENDE - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

PRESCRIPTIONS EDICTEES PAR LE P.L.U.
Les zones et les secteurs

Zone/Secteur

Les autres indications

9 — Emplacement réservé pour ouvrage public : voie ou passage ; installation d'intêret général ou espace vert.

★ Elément remarquable du paysage Art-L123-1-7

Espace boisé classé à conserver ou à créer

Zone de bruit lié aux infrastructures de transports terrestres

Zone inondable d'aléa faible à modéré

Secteur à pourcentage de logements sociaux (25%) (L 123-1-5-16)

LEGENDE - APRES MISE EN COMPATIBILITE

PRESCRIPTIONS EDICTEES PAR LE P.L.U.
Les zones et les secteurs

Zone/Secteur

Les autres indications

9 — Emplacement réservé pour ouvrage public : voie ou passage ; installation d'intêret général ou espace vert.

11 — Emplacement Réservé aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse

★ Elément remarquable du paysage Art-L123-1-7

Espace boisé classé à conserver ou à créer

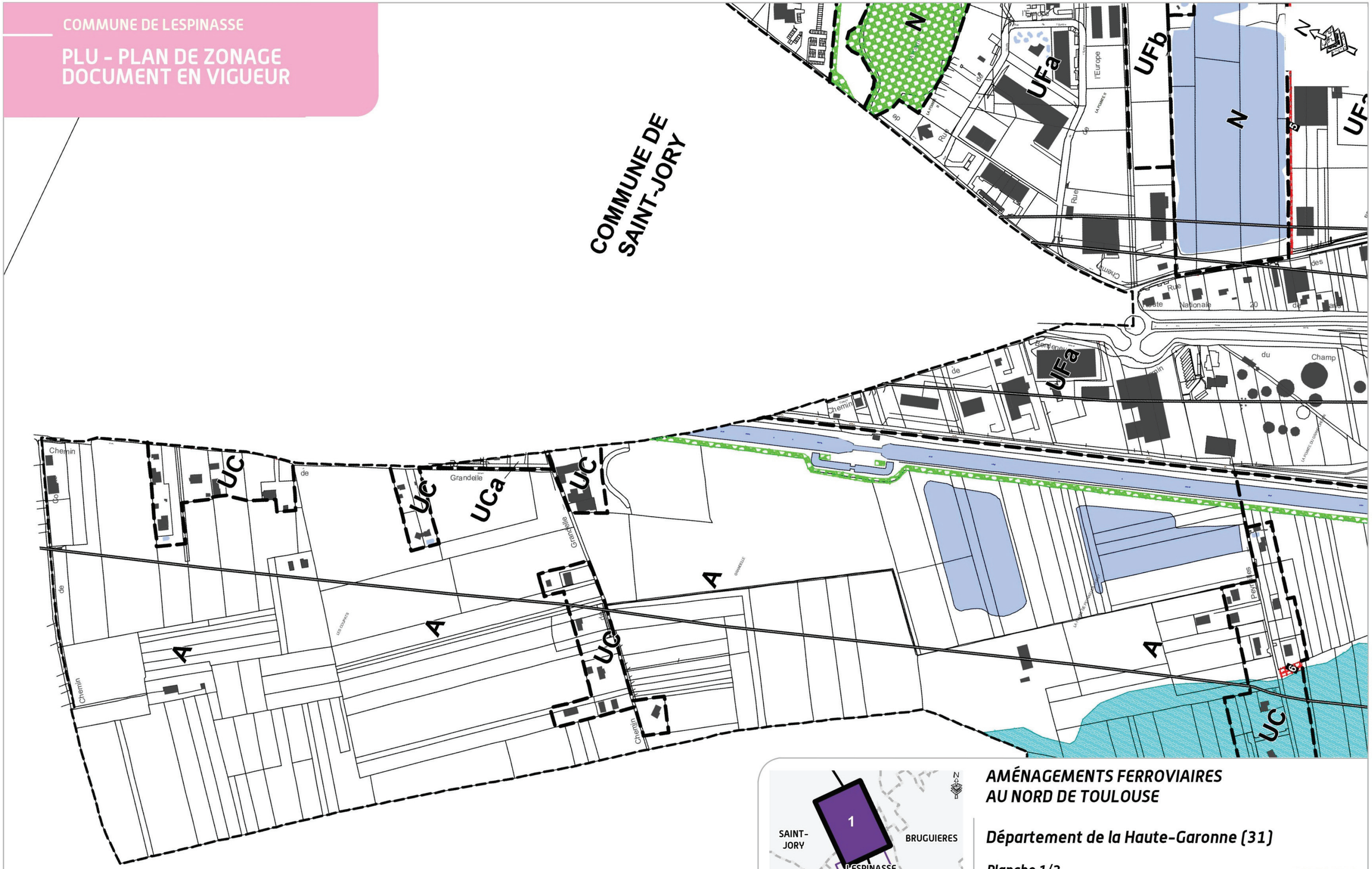
Zone de bruit lié aux infrastructures de transports terrestres

Zone inondable d'aléa faible à modéré

Secteur à pourcentage de logements sociaux (25%) (L 123-1-5-16)

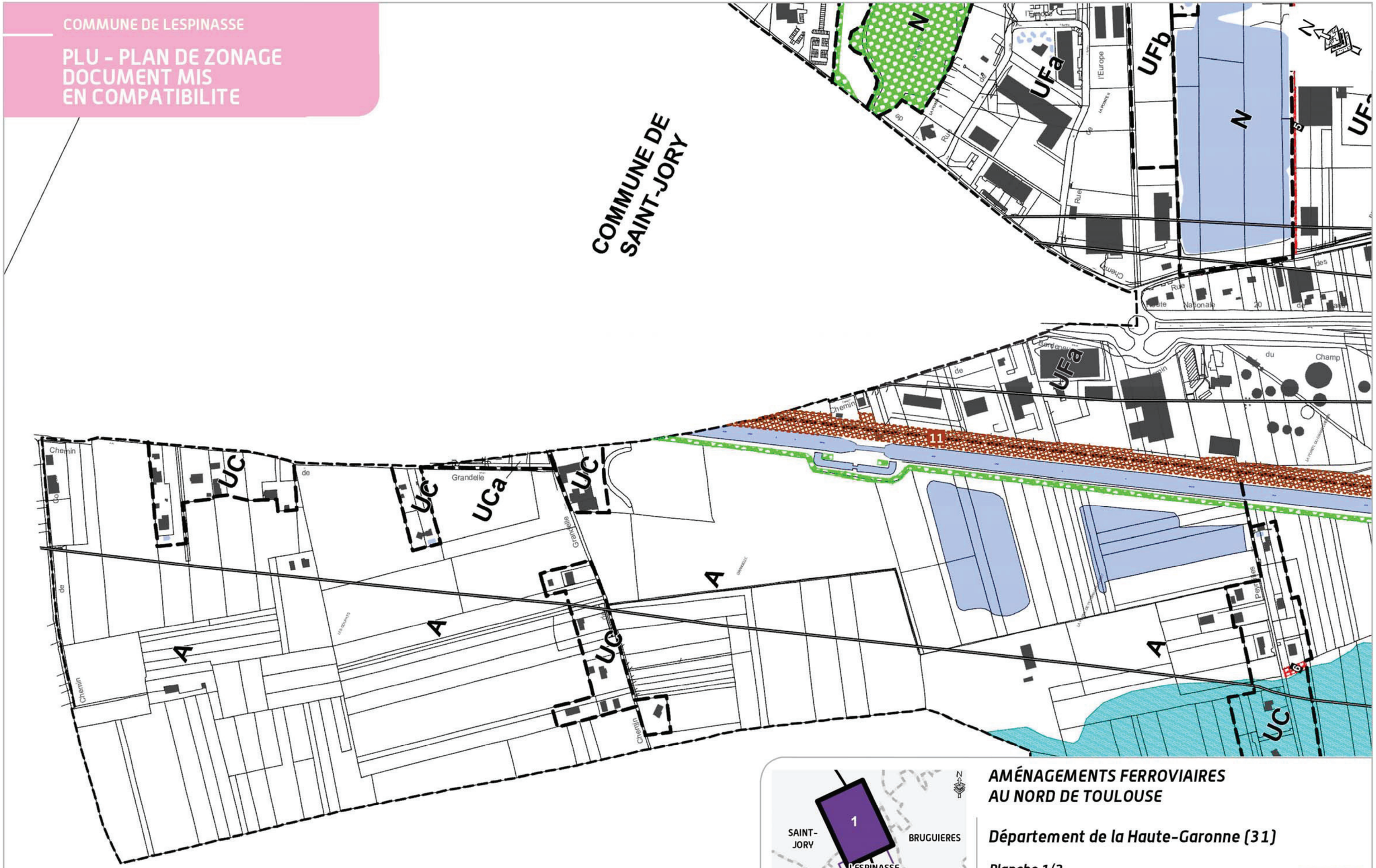
COMMUNE DE LESPINASSE

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT EN VIGUEUR


COMMUNE DE SAINT-JORY
N
UFa
UFb
N
UFa
UC
UCa
UC
UC
A
A
A
UC
UC
Chemin
Grandelle
Rue Nationale 20
Champ
Chemin
Chemin
Chemin

COMMUNE DE LESPINASSE

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE



AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 1/2

0 50 100 200 m

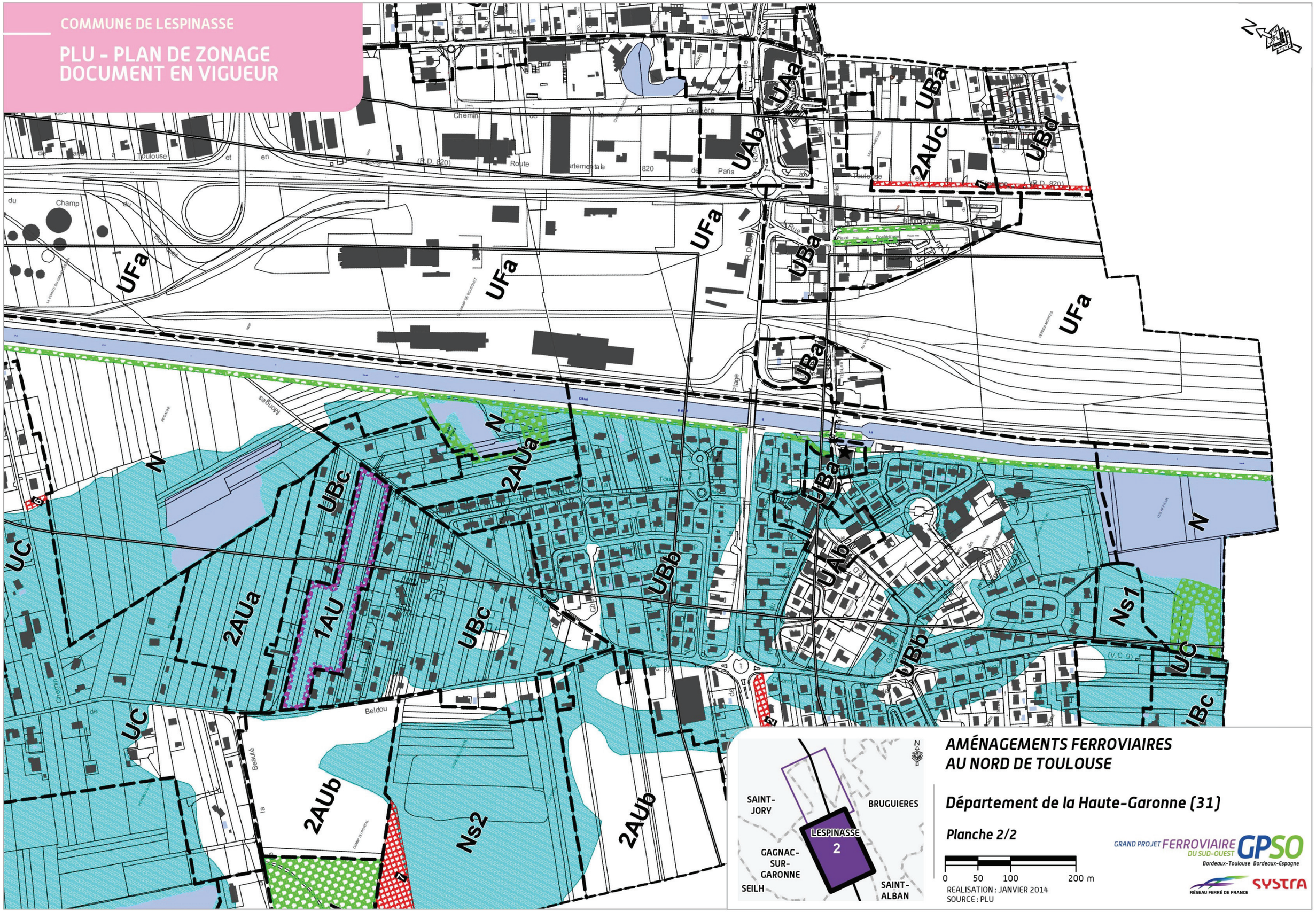
REALISATION : JANVIER 2014
SOURCE : PLU

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

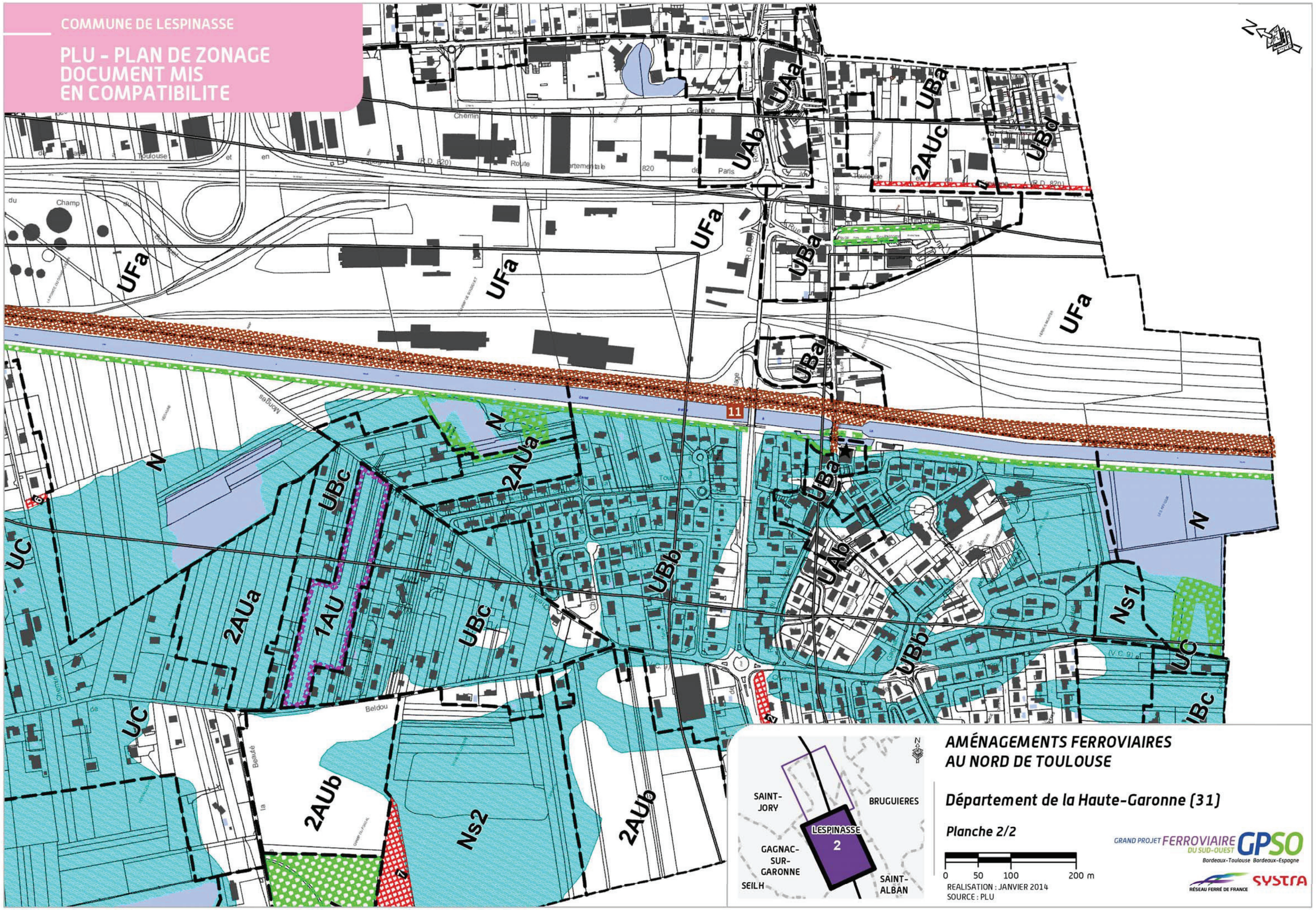
COMMUNE DE LESPINASSE

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT EN VIGUEUR


UAa
UAb
UBa
UBd
2AUc
UFa
UBa
UBa
UFa
UFa
UBa
UAb
UBb
UBb
UBc
UBc
UC
UC
UC
2AUa
2AUa
1AU
2AUb
2AUb
Ns2
N
N
N
Ns1
Route Départementale 820
Toulouse et en Espagne (R.D. 820)
Chemin du Champ
Chemin de Beldou
Chemin de Paris
Chemin de la Plage
Chemin de Montjoie
Chemin de Bouldoire
Chemin de Bouldoire
Chemin de Montjoie
Chemin de Beldou
Chemin de Beldou
Chemin de Beldou

COMMUNE DE LESPINASSE

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE


N
UAa
UAb
UBa
UBb
2AUc
UFa
UBa
UBa
UBa
UFa
UFa
11
N
2AUa
UBc
UC
2AUa
1AU
UBc
UBb
UBa
UAb
UBb
N
Ns1
UC
UC
2AUb
Ns2
2AUb
UBc
Route Départementale 820
Chemin de Beldou
Chemin de Beauté
Chemin du Champ
Chemin de Paris
Chemin de Toulouse
Chemin de Toulouse et en Espagne (R.D. 820)
Chemin de Graillère
Chemin de Beldou
Chemin de Beauté
Chemin de Montagnes
Chemin de Paris
Chemin de Toulouse et en Espagne (R.D. 820)
Chemin du Champ

5.2. Les extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zonages UB (UBa et UBb), UF (UFa), N et A seront concernés par la mise en compatibilité.

Seuls les extraits nécessitant d'être modifiés sont présentés dans les planches ci-après. Ils sont disposés en vis-à-vis dans leurs versions en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont rédigées en rouge.

ZONE UB - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

DISPOSITIONS GENERALES

- Au document graphique sont repérés, selon la légende :
  - la zone inondable de la Garonne,
  - de part et d'autre de la voie ferrée Montauban-Toulouse, de la RN 20 et des RD 63 et 63g, infrastructures classées bruyantes par arrêté préfectoral du 26 juillet 2000 (annexe 5.4), une bande à l'intérieure de laquelle les constructions nouvelles à usage d'habitation, d'enseignement, de santé ou d'action sociale doivent respecter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs des infrastructures terrestres conforme aux textes en vigueur.
  - au bord du canal, un moulin, élément bâti remarquable du paysage urbain qui est soumis par le présent P.L.U. aux dispositions de l'article L123-1,7° du code de l'urbanisme.
- Dans les sites archéologiques repérés à l'annexe 5.3, tous travaux, installations ou constructions seront soumis à la consultation préalable du Service Régional de l'Archéologie.
- L'édification d'ouvrages techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif est autorisée sans tenir compte des dispositions édictées par les articles UB 3 à UB14 du règlement.

Les dispositions générales du règlement de la zone UB ne font pas explicitement référence au service public ferroviaire. Cette mention sera ajoutée afin de s'assurer de la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

ZONE UB - APRES MISE EN COMPATIBILITE

DISPOSITIONS GENERALES

- Au document graphique sont repérés, selon la légende :
  - la zone inondable de la Garonne,
  - de part et d'autre de la voie ferrée Montauban-Toulouse, de la RN 20 et des RD 63 et 63g, infrastructures classées bruyantes par arrêté préfectoral du 26 juillet 2000 (annexe 5.4), une bande à l'intérieure de laquelle les constructions nouvelles à usage d'habitation, d'enseignement, de santé ou d'action sociale doivent respecter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs des infrastructures terrestres conforme aux textes en vigueur.
  - au bord du canal, un moulin, élément bâti remarquable du paysage urbain qui est soumis par le présent P.L.U. aux dispositions de l'article L123-1,7° du code de l'urbanisme.
- Dans les sites archéologiques repérés à l'annexe 5.3, tous travaux, installations ou constructions seront soumis à la consultation préalable du Service Régional de l'Archéologie.
- Les constructions ou l'édification d'ouvrages techniques nécessaires aux services publics et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires (transport en commun) ou d'intérêt collectif et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits sont autorisés sans tenir compte des dispositions édictées par les articles UB 3 à UB14 du règlement.

ZONE UF - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

DISPOSITIONS GENERALES

- Au document graphique sont repérés, selon la légende :
  - de part et d'autre de la voie ferrée Montauban-Toulouse, de la RD 820 et des RD 63 et 63g, infrastructures classées bruyantes par arrêté préfectoral du 26 juillet 2000 (annexe 5.4), une bande à l'intérieure de laquelle les constructions nouvelles à usage d'habitation, d'enseignement, de santé ou d'action sociale doivent respecter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs des infrastructures terrestres conforme aux textes en vigueur.

  - autour du dépôt de liquides inflammables, des zones de limitation de l'urbanisation (zones 1 et 2) délimitées par arrêté préfectoral du 19 février 1990 et déclarées d'intérêt général par arrêté préfectoral du 9 avril 1990 (annexe 5.10).

- Dans les sites archéologiques repérés à l'annexe 5.3, tous travaux, installations ou constructions seront soumis à la consultation préalable du Service Régional de l'Archéologie.

- Les constructions, installations et ouvrages techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisés sans tenir compte des dispositions édictées par les articles UF3 à UF14 du règlement.

Les dispositions générales du règlement de la zone UF ne font pas explicitement référence au service public ferroviaire. Cette mention sera ajoutée afin de s'assurer de la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

ZONE UF - APRES MISE EN COMPATIBILITE

DISPOSITIONS GENERALES

- Au document graphique sont repérés, selon la légende :
  - de part et d'autre de la voie ferrée Montauban-Toulouse, de la RD 820 et des RD 63 et 63g, infrastructures classées bruyantes par arrêté préfectoral du 26 juillet 2000 (annexe 5.4), une bande à l'intérieure de laquelle les constructions nouvelles à usage d'habitation, d'enseignement, de santé ou d'action sociale doivent respecter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs des infrastructures terrestres conforme aux textes en vigueur.

  - autour du dépôt de liquides inflammables, des zones de limitation de l'urbanisation (zones 1 et 2) délimitées par arrêté préfectoral du 19 février 1990 et déclarées d'intérêt général par arrêté préfectoral du 9 avril 1990 (annexe 5.10).

- Dans les sites archéologiques repérés à l'annexe 5.3, tous travaux, installations ou constructions seront soumis à la consultation préalable du Service Régional de l'Archéologie.

- Les constructions, installations et ouvrages techniques nécessaires aux services publics et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires (transport en commun) ou d'intérêt collectif et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits, sont autorisés sans tenir compte des dispositions édictées par les articles UF3 à UF14 du règlement.

ZONE A - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

DISPOSITIONS GENERALES

- Au document graphique sont repérées, selon la légende :
  - la zone inondable de la Garonne,
  - de part et d'autre de la voie ferrée Montauban-Toulouse, infrastructure classée bruyante par arrêté préfectoral du 26 juillet 2000 (annexe 5.4), une bande à l'intérieure de laquelle les constructions nouvelles à usage d'habitation, d'enseignement, de santé ou d'action sociale doivent respecter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs des infraStructures terrestres conforme aux textes en vigueur.

- L'édification d'ouvrages techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif est autorisée dans toute la zone sans tenir compte des dispositions édictées par les articles A 3 à A 14 du règlement de la zone.

Les dispositions générales du règlement de la zone A ne font pas explicitement référence au service public ferroviaire. Cette mention sera ajoutée afin de s'assurer de la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

ZONE A - APRES MISE EN COMPATIBILITE

DISPOSITIONS GENERALES

- Au document graphique sont repérées, selon la légende :
  - la zone inondable de la Garonne,
  - de part et d'autre de la voie ferrée Montauban-Toulouse, infrastructure classée bruyante par arrêté préfectoral du 26 juillet 2000 (annexe 5.4), une bande à l'intérieure de laquelle les constructions nouvelles à usage d'habitation, d'enseignement, de santé ou d'action sociale doivent respecter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs des infraStructures terrestres conforme aux textes en vigueur.

- Les constructions ou l'édification d'ouvrages techniques nécessaires aux services publics et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires (transport en commun) ou d'intérêt collectif et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits sont autorisés dans toute la zone sans tenir compte des dispositions édictées par les articles A 3 à A 14 du règlement de la zone.

ZONE A - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE A-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1 - Les constructions, y compris à usage d'habitation, et installations à condition qu'elles soient nécessaires à l'exploitation agricole et localisées au siège d'exploitation.

2 - Les gîtes ruraux à condition qu'ils soient aménagés dans des bâtiments existants et constituent un accessoire de l'exploitation agricole.

3 - Les installations classées à condition qu'elles ne provoquent pas de nuisances pour le voisinage.

4 - Dans la zone inondable, les occupations et utilisations du sol sont autorisées sous conditions de respecter le règlement du PPRi (approuvé par arrêté Préfectoral du 15/10/2007) joint en annexe du PLU.

5 - Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » approuvé par arrêté Préfectoral du 18/11/2011 et annexé au présent PLU.

6 - Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques technologiques approuvé par arrêté Préfectoral du 04/04/2012 et annexé au présent PLU.

L'article A-2 ne fait pas explicitement référence au service public ferroviaire. Cette mention sera ajoutée afin de s'assurer de la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

ZONE A - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE A-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1 - Les constructions, y compris à usage d'habitation, et installations à condition qu'elles soient nécessaires à l'exploitation agricole et localisées au siège d'exploitation.

2 - Les gîtes ruraux à condition qu'ils soient aménagés dans des bâtiments existants et constituent un accessoire de l'exploitation agricole.

3 - Les installations classées à condition qu'elles ne provoquent pas de nuisances pour le voisinage.

4 - Dans la zone inondable, les occupations et utilisations du sol sont autorisées sous conditions de respecter le règlement du PPRi (approuvé par arrêté Préfectoral du 15/10/2007) joint en annexe du PLU.

5 - Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » approuvé par arrêté Préfectoral du 18/11/2011 et annexé au présent PLU.

6 - Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques technologiques approuvé par arrêté Préfectoral du 04/04/2012 et annexé au présent PLU.

7 - Les constructions, installations et ouvrages techniques nécessaires aux services publics et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires (transport en commun) ou d'intérêt collectif et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits

ZONE N - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

DISPOSITIONS GENERALES

- Au document graphique sont repérées, selon la légende :
  - la zone inondable de la Garonne,
  - de part et d'autre de la voie ferrée Montauban-Toulouse et de la RD 820, infrastructures classées bruyantes par arrêté préfectoral du 26 juillet 2000 (annexe 5.4), une bande à l'intérieure de laquelle les constructions nouvelles à usage d'habitation, d'enseignement, de santé ou d'action sociale doivent respecter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs des infrastructures terrestres conforme aux textes en vigueur,

- Dans les sites archéologiques repérés à l'annexe 5.3, tous travaux, installations ou constructions seront soumis à la consultation préalable du Service Régional de l'Archéologie.

- Sauf disposition contraire du présent règlement, l'édification d'ouvrages techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif est autorisée dans toute la zone sans tenir compte des dispositions édictées par les articles N 3 à N 14 du règlement.

Les dispositions générales du règlement de la zone N ne font pas explicitement référence au service public ferroviaire. Cette mention sera ajoutée afin de s'assurer de la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

ZONE N - APRES MISE EN COMPATIBILITE

DISPOSITIONS GENERALES

- Au document graphique sont repérées, selon la légende :
  - la zone inondable de la Garonne,
  - de part et d'autre de la voie ferrée Montauban-Toulouse et de la RD 820, infrastructures classées bruyantes par arrêté préfectoral du 26 juillet 2000 (annexe 5.4), une bande à l'intérieure de laquelle les constructions nouvelles à usage d'habitation, d'enseignement, de santé ou d'action sociale doivent respecter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs des infrastructures terrestres conforme aux textes en vigueur,

- Dans les sites archéologiques repérés à l'annexe 5.3, tous travaux, installations ou constructions seront soumis à la consultation préalable du Service Régional de l'Archéologie.

- Sauf disposition contraire du présent règlement, l'édification d'ouvrages techniques nécessaires aux services publics et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires (transport en commun) ou d'intérêt collectif et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits est autorisée dans toute la zone sans tenir compte des dispositions édictées par les articles N 3 à N 14 du règlement.

ZONE N - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES.

1. Tous secteurs :
   - Les affouillements et exhaussements du sol à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation de bassins de retenues d'orages.
   - Les aires de stationnement et de sports à condition qu'elles soient ouvertes au public.
   - Les ouvrages techniques à condition qu'ils soient nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

2. Secteurs Ns1 et Ns2, en sus des occupations et utilisations du sol admise au paragraphe 1 :
   - les constructions à usage d'équipements collectifs à condition qu'ils soient liés à la pratique d'activités sportives ou de loisirs ;
   - les constructions nouvelles à usage d'habitation à condition qu'elles soient nécessaires au gardiennage des équipements collectifs admis.

3. Dans la zone inondable, les occupations et utilisations du sol sont autorisées sous conditions de respecter le règlement du PPRi (approuvé par arrêté Préfectoral du 15/10/2007) joint en annexe du PLU.

4. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » approuvé par arrêté Préfectoral du 18/11/2011 et annexé au présent PLU.

5. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques technologiques approuvé par arrêté Préfectoral du 03/04/2012 et annexé au présent PLU.

L'article N-2 ne fait pas explicitement référence au service public ferroviaire. Cette mention sera ajoutée afin de s'assurer de la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

ZONE N - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Tous secteurs :
   - Les affouillements et exhaussements du sol à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation de bassins de retenues d'orages.
   - Les aires de stationnement et de sports à condition qu'elles soient ouvertes au public.
   - Les ouvrages techniques à condition qu'ils soient nécessaires aux services publics et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires (transport en commun) ou d'intérêt collectif et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

2. Secteurs Ns1 et Ns2, en sus des occupations et utilisations du sol admise au paragraphe 1 :
   - les constructions à usage d'équipements collectifs à condition qu'ils soient liés à la pratique d'activités sportives ou de loisirs ;
   - les constructions nouvelles à usage d'habitation à condition qu'elles soient nécessaires au gardiennage des équipements collectifs admis.

3. Dans la zone inondable, les occupations et utilisations du sol sont autorisées sous conditions de respecter le règlement du PPRi (approuvé par arrêté Préfectoral du 15/10/2007) joint en annexe du PLU.

4. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » approuvé par arrêté Préfectoral du 18/11/2011 et annexé au présent PLU.

5. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques technologiques approuvé par arrêté Préfectoral du 03/04/2012 et annexé au présent PLU.

5.3. La liste des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés sera complété à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Emprises des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes», sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établi au bénéfice de Réseau Ferré de France.

Les planches ci-après présentent le tableau nécessitant mise en compatibilité. Il est disposé en vis-à-vis dans ses deux versions : en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont rédigées en rouge.

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie
1	Réaménagement de la RN 20	Etat	2200 m^2
2	Création d'un espace collectif avec circulation piétions/cycles	Commune	2190 m^2
3	Création d'une liaison piétons/cycles — largeur = 3,5 m	Commune	910 m^2
4	Passage pour une liaison automobile	Commune	230 m^2
5	Création d'une liaison piétons/cycles — largeur = 3,5 m	Commune	750 m^2
6	Maintien d'un passage vers la zone naturelle — largeur = 8 m	Commune	390 m^2
7	Réalisation d'équipements sportifs	Commune	7820 m^2
8	Réalisation d'équipements sportifs	Commune	4130 m^2
9	Réalisation d'équipements sportifs	Commune	8710 m^2
10	Création d'une liaison piétons/cycles — largeur = 3,5 m	Commune	920 m^2

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - APRES MISE EN COMPATIBILITE

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie
1	Réaménagement de la RN 20	Etat	2200 m^2
2	Création d'un espace collectif avec circulation piétions/cycles	Commune	2190 m^2
3	Création d'une liaison piétons/cycles — largeur = 3,5 m	Commune	910 m^2
4	Passage pour une liaison automobile	Commune	230 m^2
5	Création d'une liaison piétons/cycles — largeur = 3,5 m	Commune	750 m^2
6	Maintien d'un passage vers la zone naturelle — largeur = 8 m	Commune	390 m^2
7	Réalisation d'équipements sportifs	Commune	7820 m^2
8	Réalisation d'équipements sportifs	Commune	4130 m^2
9	Réalisation d'équipements sportifs	Commune	8710 m^2
10	Création d'une liaison piétons/cycles — largeur = 3,5 m	Commune	920 m^2
11	Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et leurs aménagements connexes	Réseau Ferré de France	72 000 m²



6. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

6.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

La loi sur la protection de la Nature du 10 juillet 1976 introduit l'idée de respect des préoccupations d'environnement au sein des documents d'urbanisme. Le rapport de présentation comporte dès lors un état initial de l'environnement et prend en compte sa préservation.

Au 12 décembre 2000, la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) et ses décrets d'application introduisent le principe d'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers. Le rapport de présentation permet de cette façon d'évaluer « *les incidences des orientations du plan sur l'environnement et expose la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur* » au titre de l'article R.123-2 du code de l'urbanisme modifié par décret du 27 mars 2001.

La directive européenne de juin 2001, transposée en droit français par l'ordonnance du 3 juin 2004, le décret du 27 mai 2005 (ainsi que la circulaire du 6 mars 2006), soumettent, au titre de l'article L.121-10 du code de l'urbanisme, certains documents d'urbanisme à évaluation environnementale. Il s'agit notamment des PLU remplissant certaines conditions relatives à l'importance de la commune, l'ampleur des projets d'aménagement, susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'Annexe II de cette directive.

L'article R.121-16 4° du code de l'urbanisme, modifié par le décret 2012-995 du 23 août 2012, avec des dispositions entrées en vigueur au 1er février 2013, précise que l'évaluation environnementale est notamment réalisée dans le cadre des « *procédures d'évolution* » des documents d'urbanisme :

- **pour les PLU dont le territoire comprend en tout ou en partie un site Natura 2000**, ou concernés par la loi littoral et pour les PLU comprenant les dispositions d'un SCoT et / ou tenant lieu de plans de déplacements urbains,
- dans le cas des déclarations de projet qui *« réduisent un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière, soit réduisent une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance » (alinéa 4 a) ;*
- **pour les autres PLU**, pour les révisions ou déclarations de projet, *« s'il est établi, après examen au cas par cas, qu'elles sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programme sur l'environnement » (alinéa c).*

De ce fait, une évaluation doit être produite pour une grande partie des PLU concernés par la mise en compatibilité au titre des lignes nouvelles.

Compte tenu de l'ampleur du projet ferroviaire par souci de présentation homogène quels que soient les territoires, RFF a procédé de manière systématique à une évaluation environnementale pour tout document d'urbanisme communal ou intercommunal devant faire l'objet d'une mise en compatibilité.

6.2. Contenu de l'évaluation environnementale et avis de l'Autorité environnementale

6.2.1. Contenu de l'évaluation environnementale

Les dispositions figurant dans le rapport de présentation d'un PLU devant faire l'objet d'une évaluation environnementale sont exposées à l'article R.123-2-1 du code de l'urbanisme.

Pour la présente mise en compatibilité des documents d'urbanisme communaux avec le projet ferroviaire, et compte tenu du faible nombre de documents ayant déjà intégré ces dispositions dans les rapports de présentation, il a été fait référence à l'article R. 121-18 fixant le contenu d'un rapport environnemental (dispositions d'ailleurs identiques à celles figurant à l'article R123-2-1). Cet article prévoit que le rapport environnemental doit comprendre :

« **1° Une présentation résumée des objectifs du document**, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

2° **Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution** en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;

3° **Une analyse exposant** :

a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L.414-4 ;

4° **L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu** au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;

5° **La présentation des mesures envisagées** pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6° **La définition des critères**, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° **Un résumé non technique** des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

Il est précisé que le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

Dans la mesure où de nombreuses informations sont déjà données dans le dossier présenté à l'enquête préalable à la DUP, et notamment la notice explicative et l'étude d'impact, notamment :

- **dans les parties générales de l'étude d'impact : état initial, raisons du choix du projet retenu, effets et mesures, effets sur la santé,… ;**
- **dans le cahier géographique n° 12 pour la commune de Lespinasse ;**
- **et de la présentation du projet réalisée dans le présent document au chapitre 2 ;**

Le plan proposé pour l'évaluation environnementale est le suivant :

- analyse de l'état initial de l'environnement,
- raisons du choix du projet retenu,
- analyse des incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement, et présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire, et si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en compatibilité sur l'environnement,
- définition de critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement,
- méthodologie, difficultés et limites,
- résumé non technique.

En vue de faciliter la lecture du document, les incidences et mesures seront regroupées au sein d'une partie unique.

Une partie méthodologique, difficultés et limites a également été ajoutée comme c'est le cas dans l'étude d'impact commune aux projets de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et des aménagements de lignes existantes au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité s'appuie sur cette étude d'impact, qui fait également l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable). Pour des compléments d'informations, des renvois pourront être faits vers cette étude d'impact.

6.2.2. Avis de l'Autorité environnementale

L'autorité compétente en matière d'évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme est le préfet de région pour les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse et le préfet de département pour le projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/ Bordeaux-Dax.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du présent document d'urbanisme a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 13 mai 2014.

Cet avis est joint en annexe au présent dossier et ne comporte pas d'observations. Il n'appelle donc pas de réponse de la part de RFF.

6.3. Analyse de l'état initial de l'environnement

Les sources d'information pour réaliser l'état initial du territoire communal de Lespinasse sont issues :

- du rapport de présentation du PLU qui date de 2006 (la 1ère modification simplifiée du PLU approuvée en décembre 2013 n'a pas porté sur cette pièce) ;
- de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact et plus particulièrement le volume 4 pour le cahier géographique 12, figurant au dossier d'enquête publique.

Cet état initial est donc réalisé à deux niveaux :

- à l'échelle communale pour être cohérent avec l'aire d'influence de la mise en compatibilité ;
- *à l'échelle de la zone d'études dans laquelle l'état initial de l'étude d'impact a été réalisé.*

Sont étudiées les thématiques sur lesquelles la mise en compatibilité est susceptible d'avoir des incidences : le milieu humain et le contexte socioéconomique (urbanisation, agriculture, sylviculture…), le milieu physique, (topographie, eaux souterraines et superficielles…), le milieu naturel, le patrimoine et les loisirs, ainsi que le paysage.

Avertissement

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que les éléments de contexte identifiés dans le PLU sont plus anciens (2006) que ceux figurant dans l'étude d'impact commune aux projets de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et des aménagements de lignes existantes au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse (dernières données actualisées en septembre 2013). Lorsque les données d'ensemble sur le territoire communal ne sont disponibles que dans le PLU, ce sont les données du PLU qui ont été retenues pour l'analyse. Lorsque des éléments plus récents ont été recueillis dans l'étude d'impact, ils peuvent être mis en perspective en tant que de besoin.

Les données issues de l'étude d'impact figurent en italique dans le présent chapitre, relatif à l'état initial.

Il convient également de noter que la zone d'études de l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse telle que présentée au stade de l'étude d'impact porte sur une bande de 500 m, soit 250 m de part et d'autre de la voie ferrée existante et des aménagements projetés.

Les données relatives aux activités agricoles, également en italique, sont issues du dossier de la Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles (CDCEA).

Compte tenu de son positionnement, la zone d'études couvre 32,6% du territoire communal.

6.3.1. L'environnement humain

6.3.1.1. Contexte socio-économique et urbanisation

Le contexte socio-économique

La commune de Lespinasse est située à 12 km de Toulouse au Nord du département de la Haute-Garonne. Elle fait partie du canton de Fronton et *appartient à la communauté urbaine Toulouse Métropole.*

La population de Lespinasse est en augmentation constante depuis 1968 :

- 557 habitants en 1968 ;
- 1 413 en 1990 ;
- 1 864 en 1999 ;
- *2 491 en 2009.*

Ainsi la population a quasiment été multipliée par 5 en 40 ans. Cette croissance est due à des soldes naturels et migratoires largement positifs.

Contexte démographique en 2009 (source : INSEE, 2012)

Commune	Densité (hab/km²)	Population en 2009 (nombre d'habitants)	Evolution de la population (entre 1999 et 2009) en %	Part de moins de 30 ans	Part de plus de 60 ans
Lespinasse	587,5	2 491	33,7%	40,5%	11,4%

L'urbanisation et l'habitat

Le territoire communal est traversé, du Nord au Sud, par la RD 820 mais également par la voie ferrée Bordeaux-Sète et le Canal latéral à la Garonne.

Le centre ancien a perdu son unité lors de la création de la gare de triage. L'urbanisation récente est concentrée à l'Ouest du Canal et le long des voies secondaires.

Les zones agricoles maraîchères sont encore très présentes dans le paysage de la commune. *Elles sont concentrées essentiellement au Nord-Ouest.*

Les milieux naturels sont pour la plupart associés à l'eau (lacs d'anciennes gravières, Canal latéral). Ils sont localisés de manière équilibrée de part et d'autre du Canal.

La vitesse de transformation du paysage est liée à la nature des activités implantées dans le secteur (entreprises de transport, stockage).

L'habitat à Lespinasse se caractérise par une prédominance des résidences principales comme le montre le tableau suivant :

Principaux indicateurs de l'habitat à Lespinasse en 2009 (source : INSEE, 2012)

Commune	Nombre de logements	Résidences principales		Part de résidences secondaires	Part de logements individuels	Evolution des logements entre 1999 et 2009
		Part des résidences principales	Dont occupées par leur(s) propriétaire(s)			
Lespinasse	988	96,0%	65,8%	0,2%	83,5%	50%

Nota : le cumul des parts des résidences principales et secondaires n'est pas égal à 100 %. Cela correspond à la part de logements vacants

La commune de Lespinasse est soumise à une forte pression urbaine du fait de sa proximité avec l'agglomération toulousaine.

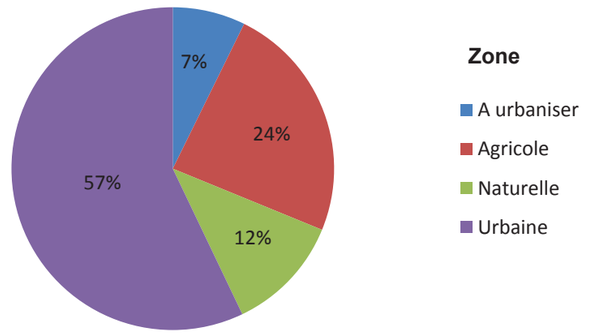
La répartition des zonages sur la commune

Les principales occupations du sol rencontrées sur le territoire de Lespinasse sont :

- les zones urbanisées ;
- les zones d'activités ;
- les zones agricoles ;
- les espaces naturels ;

comme en témoigne la répartition des zonages du PLU au sein de la commune présenté ci-après :

Répartition des zonages au sein de la commune de Lespinasse – en % - (source : rapport de présentation du PLU, 2014)



Des Espaces Boisés Classés (EBC) sont également présents le long du Canal latéral à la Garonne.

Emploi et activités économiques

Les activités industrielles occupent environ 40% du secteur urbanisé. Elles ont participé à la transformation du paysage communal de manière significative. Entre 1990 et 1995, 10 entreprises ont consommé un espace de près de 20 hectares.

Comme le montre le tableau ci-après, le taux de chômage de la commune est faible en comparaison avec la moyenne nationale (11,2% en 2009).

Part des actifs et taux de chômage à Lespinasse en 2009 (source : INSEE, 2012)

Commune	Population de 15 à 64 ans	Part d'actifs au sein des 15-64 ans	Nombre d'actifs ayant un emploi	Nombre d'emplois	Taux de chômage
Lespinasse	1 769	81,5%	1 342	1 369	6,9%

Sur la commune, notons la présence des zones d'activités de La Pointe, Bordeneuve, Euronord III et Vitarelles ainsi que la gare de triage.

Etendue des zones d'activités comprises dans la zone d'études (source : documents d'urbanisme communaux, 2012)

Commune	Superficie des zones d'activités existantes (ha)	Superficie des zones d'activités futures (ha)
Lespinasse	45,5	-

6.3.1.2. Les réseaux, servitudes et équipements

Les infrastructures de transport

Lespinasse est munie de trois axes de communication majeurs orientés Nord-Sud :

- la RD 820 qui permet d'accéder sans emprunter l'autoroute, au Nord, à Montauban et, au Sud, à la rocade de Toulouse située à moins de 10 km ;
- le Canal latéral de la Garonne, *axe de déplacement reliant Toulouse à Langon* ;
- la voie de chemin de fer qui intéresse la ligne Toulouse-Bordeaux. Les gares voyageurs les plus proches sont Saint-Jory et Lacourtensourt.

La RD 63 traverse la commune d'Est en Ouest. En venant de Gagnac-sur-Garonne, elle passe au-dessus du Canal, de la voie ferrée et de la gare de triage puis croise la RD 820 au niveau du centre ancien. Appelée RD 63 g de l'échangeur avec la RD 820 au péage situé sur la commune de Bruguières, elle permet l'accès à l'A 620.

Trois voies de transit intercommunal empruntent également le territoire communal du Nord au Sud.

Enfin, de nombreuses voies de desserte locale sillonnent la commune.

Equipements publics

La commune de Lespinasse présente :

- une mairie ;
- une poste ;
- des ateliers municipaux ;
- une école primaire ;
- une école maternelle ;
- une salle des fêtes ;
- une bibliothèque ;
- une médiathèque ;
- un point d'accueil jeunes ;
- un boulodrome ;
- des tennis ;
- des terrains de foot.

Les autres réseaux et servitudes associées

La zone d'étude est concernée par le PPRT de Total Raffinage Marketing ainsi que par le branchement de la canalisation DN 100 Toulouse Céréales-Lespinasse implanté dans le pont de Lespinasse (Pk 244+168).

Des servitudes leur sont associées :

Commune	Servitudes(s)
Lespinasse	***PPRT Total Raffinage Marketing*** : Servitudes relatives aux risques technologiques *Limitation d'utiliser le sol :* Certaines occupations et utilisations du sol sont autorisables à conditions : ◗ *qu'elles n'aggravent pas les risques ;* ◗ *qu'elles n'en provoquent pas de nouveaux ;* ◗ *qu'elles ne présentent qu'une vulnérabilité restreinte ;* ◗ *qu'elles respectent les principes de prévention et de sauvegarde des personnes ;* ◗ *qu'elles respectent l'ensemble des prescriptions du PPRT.* ***I3*** *: Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz.* *Limitation d'utiliser le sol :* ◗ *Obligations passives :* *Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents de l'entreprise exploitante, pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations. Ce droit de passage ne doit être exercé qu'en cas de nécessité et à des heures normales et après en avoir prévenu les intéressés, dans la mesure du possible.* ◗ *Droits résiduels du propriétaire :* *Les propriétaires dont les terrains traversés par la canalisation sont frappés de la servitude de passage conservent le droit de les clore et d'y élever des immeubles à condition toutefois d'en avertir l'exploitant par lettre recommandée un mois au moins à l'avance.*

6.3.2. Les activités agricoles et sylvicoles

6.3.2.1. L'agriculture

D'après la Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne, les principales caractéristiques de l'agriculture à l'échelle de la commune de Lespinasse sont les suivantes :

Caractéristiques agricoles de la commune de Lespinasse en 2010 (Source : Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne, 2012)

Surface Agricole Utile totale (ha)	Nombre d'exploitations ayant leur siège dans la commune
35	2

Sur le territoire de Lespinasse, l'agriculture est principalement tournée vers les productions céréalières en sec et de fourrage, de maraîchage plein champ, sur de petites parcelles en une zone périurbaine.

La structure foncière des exploitations

La superficie agricole concernée dans le périmètre d'étude des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse est de 14,59 ha.

La zone d'études ne présente aucune exploitation.

Nombre d'exploitations interceptées par la zone d'études pour la commune de Lespinasse (Source : Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne, 2012)

Commune	Nombre d'exploitations	Nombre de sièges d'exploitation
Lespinasse	*0*	*0*

Les productions agricoles

Au niveau de la zone d'études, quelques rares parcelles agricoles, correspondant à une production de type « autres céréales et oléo-protéagineux », se situent à l'Ouest du Canal latéral à la Garonne, au Nord de la commune.

Aucune parcelle irriguée et aucun captage privé ne sont présents dans la zone d'études.

6.3.2.2. La sylviculture

Aucune parcelle sylvicole n'est recensée dans la zone d'études au niveau de la commune de Lespinasse.

6.3.3. L'environnement physique

6.3.3.1. Relief et géologie

La commune de Lespinasse est localisée sur la rive droite de la basse vallée de la Garonne à une altitude comprise entre 118 m NGF au Nord et 125 m NGF au Sud-Est.

Elle est située sur la nappe des alluvions actuelles de la Garonne. Ces alluvions sont constituées d'une couche de 4 à 5 cm de cailloux roulés (graves), recouverts par des sables vers la surface. En surface, on trouve une couche de limons d'inondation plus ou moins importante selon la localisation.

Le territoire communal comporte deux types de sols :

- sol limono-graveleux peu profond ;
- sol limoneux sur alluvions graveleuses.

6.3.3.2. Eaux souterraines

Les aquifères

Un réservoir naturel d'eaux souterraines (ou aquifère) est présent au niveau de la zone d'études sur la commune de Lespinasse :

- *les alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou. Code FRFG020.*

Cet aquifère renferme des nappes d'eau libres. Les alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou sont agencées en différentes terrasses connectées entre elles ou séparées par un talus molassique. Les basses terrasses correspondent aux formations les plus récentes : il s'agit de sables, graviers et galets recouverts par des limons et argiles récentes ou actuelles de 5 à 10 m d'épaisseur. Dans la vallée, ces terrasses occupent une bande d'environ 4 à 5 km de large. Sur la zone d'études, cet aquifère est délimité à la base et formé par l'épaisse formation des molasses, très peu perméable. Il s'agit ici d'aquifères superficiels dépourvus de recouvrement qui sont de fait très vulnérables aux pollutions de surface.

La qualité des eaux souterraines

Cette nappe présente un bon état quantitatif et un mauvais état qualitatif. L'objectif de bon état global, au sens du SDAGE Adour – Garonne, est d'ailleurs repoussé à 2021 (l'échéance est normalement fixée à 2015 sauf dérogation).

Cet aquifère est particulièrement exposé aux pressions liées à l'agriculture dont les pratiques et les prélèvements le rendent vulnérable aux risques de pollution et de diminution du volume des nappes.

État et objectifs des masses d'eau souterraines (Source : SDAGE Adour - Garonne 2010 – 2015)

Nom de la masse d'eau	Objectif d'état			Type de dérogation	État actuel	
	Global	quantitatif	chimique		quantitatif	Chimique
Alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers Mort et le Girou	*2021*	*2015*	*2021*	*Conditions naturelles*	*Bon état*	*Mauvais*

Nota : Types de dérogation : pour les masses d'eau susceptibles de ne pas atteindre le bon état ou le bon potentiel en 2015, des reports d'échéances ou l'établissement d'objectifs moins stricts sont possibles. Pour ces masses d'eau, le report de délai est justifié par des critères de type technique, économique ou naturel.

Les usages

Aucun captage d'eau souterraine destiné à l'alimentation en eau potable n'est recensé sur le territoire de Lespinasse.

6.3.3.3. Les eaux superficielles

Les cours d'eau

La commune de Lespinasse est marquée par la présence de la Garonne et son Canal. La nature très perméable des sols ne permet pas l'alimentation de ruisseaux ; seuls quelques fossés permettent le drainage des eaux de ruissellement en période de fortes pluies.

Le territoire communal comporte un grand nombre de gravières en eau d'une qualité remarquable.

Classements spécifiques

Aucun cours d'eau n'est concerné par un classement spécifique au droit de la zone d'études.

Les plans d'eau

Quatre plans d'eau sont interceptés par la zone d'études :

Caractéristiques des plans d'eau de la zone d'études à Lespinasse (ISA – DFE2, 2011)

Type de plan d'eau	*Commune*	*Localisation*	*Surface totale (ha)*
Lac du bocage	*Fenouillet/Lespinasse*	*28.8 ha*	*55*
3 plans d'eau	*Lespinasse*	*1.9 ha*	*61*
		1.5 ha	*65*
		1.8 ha	*150*

La qualité des eaux superficielles

La seule masse d'eau identifiée au sein de la zone d'études est le Canal latéral à la Garonne qui, malgré le fait que ce ne soit pas un cours d'eau, possèdent des objectifs d'atteinte de bon état des eaux fixés par le SDAGE Adour – Garonne :

Les objectifs des masses d'eau superficielles (Source : SDAGE Adour Garonne 2010 -2015)

Nom du cours d'eau (Commune)	*État de la masse d'eau (Évaluation SDAGE 2010 sur la base de données 2006-2007)*		*Objectif de bon état*		*Objectif de bon état global*
	Écologique	*Chimique*	*Écologique*	*Chimique*	
Le Canal latéral à la Garonne	*Pas de suivi actuellement*	*Pas de suivi actuellement*	*Bon potentiel en 2021*	*Bon état en 2021*	*2021*

Les usages

Aucune prise d'eau destinée à l'alimentation en eau potable n'est recensée sur le territoire de Lespinasse.

6.3.3.4. Les zones humides

Aucune zone humide n'est présente dans la zone d'études sur la commune de Lespinasse.

6.3.3.5. Les risques naturels

Le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRi) du Bassin de Risque Garonne-Aval de la commune de Lespinasse a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 octobre 2007.

Il couvre les zones inondables de la Garonne, et constitue une servitude d'utilité publique.

Dans la zone d'étude, le risque inondation est présent à l'Ouest du Canal latéral à la Garonne au Nord du lac du Bocage.

La commune de Lespinasse est également un Territoire à Risques Importants d'inondation (TRI) fixés par arrêté préfectoral du 11 janvier 2013 au titre de l'aléa de débordement de la Garonne.

Cette sélection a pour but d'identifier les zones du bassin Adour-Garonne où il y a le plus d'enjeux exposés en s'appuyant sur la concentration de population et d'emplois en zone potentiellement inondable et qui doivent donc faire l'objet d'une action prioritaire.

D'après le décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010 entré en vigueur le 1er mai 2011, la commune de Lespinasse est située en zone de sismicité 1 ce qui correspond à un aléa très faible.

6.3.4. L'environnement naturel et biologique

6.3.4.1. Les grandes fonctionnalités écologiques

Trame verte

<u>La sous-trame des milieux humides</u>

On note la présence, à l'Ouest de Lespinasse (hors territoire communal), de la Garonne qui représente un réservoir d'importance régionale pour cette sous-trame.

Les inventaires faune réalisés ont par ailleurs permis de préciser les grands axes de déplacement de la faune dans la zone d'études qui correspondent principalement aux abords du Canal latéral à la Garonne mais aussi aux friches et boisements présents à proximité des plans d'eau :

Les axes de déplacement de la faune identifiés dans la zone d'études (Source : Biotope, 2012)

Commune	*Localisation*
Lespinasse	*Abords du Canal latéral à la Garonne et des plans d'eau*

Trame bleue

<u>Les éléments structurants de la sous-trame</u>

Au sein de la zone d'études, le Canal latéral à la Garonne constitue le seul axe de déplacement Nord – Sud pour la faune aquatique.

6.3.4.2. Les zonages règlementaires et d'inventaire

Aucun zonage réglementaire ou d'inventaire n'est présent sur la commune de Lespinasse.

6.3.4.3. Les sites à enjeux écologiques

La diversité des espèces rencontrées sur le territoire communal se résume à un cortège classique des zones péri-urbaines.

Le Canal latéral à la Garonne

Le chemin de halage du Canal latéral à la Garonne comporte des vieux chênes favorables au Grand Capricorne qui présentent des enjeux importants étant donné le statut de protection de cette espèce de coléoptère.

Le Canal latéral à la Garonne présente également un grand intérêt pour les mammifères à la fois terrestre et semi-aquatiques (Campagnol amphibie, Loutre d'Europe, Genette) et les chiroptères (Murin de Bechstein).

Canal latéral à la Garonne (source : SYSTRA, 2012)



Plans d'eau

Les plans d'eau de la zone d'études représentent des habitats potentiels pour la Cordulie à corps fin ainsi qu'une forte diversité de libellules.

Le lac du bocage (source : www.panoramio.com, 2012)



6.3.5. Le patrimoine, tourisme et loisirs

6.3.5.1. Le patrimoine

La commune de Lespinasse présente les sites archéologiques suivants :

- **l'ensemble conventuel de Lespinasse** : un monastère de religieuses fut créé au XII^{ème} siècle et fut détruit lors de la révolution française. Des restes subsistent à l'emplacement de l'église actuelle et du cimetière ;
- **la voie romaine** : le chemin servant de limite entre les communes de Bruguières et de Lespinasse pourrait être une ancienne voie romaine (hypothèse non confirmée à ce jour). Des vestiges d'habitat antique, des monnaies romaines et un tour circulaire en briques ont également été retrouvés.

Concernant le patrimoine bâti, deux types de références historiques sont représentés :

- **les témoins du passé**, représentés par le noyau villageois, l'église, les châteaux, les anciennes demeures, les fermes, ainsi qu'un petit patrimoine, comme les clavaires, statues, etc. Notons que l'église et le cimetière sont classés depuis un arrêté préfectoral du 21 mai 1953 ;
- **les témoins de l'époque actuelle**, représentés par l'architecture industrielle et commerciale et les nouveaux quartiers d'habitation.

Le territoire communal comporte également un patrimoine lié à l'eau constitué :

- **des ponts**, qui sont des éléments marquant le plus le site puisqu'ils sont des lieux de passage incontrounables. A l'origine le parc de la Pointe avait mis en scène un circuit d'eau. Les ponts sont actuellement les seuls témoins de cette organisation ;
- **du Canal latéral à la Garonne** qui est composé d'un ensemble d'éléments architecturaux créant un paysage et une ambiance spécifique très fortement ressentie physiquement mais aussi historiquement. Les écluses, les Canaux de dérivation, l'architecture des maisons éclusières ou encore des moulins sont des éléments qualitatifs supplémentaires qui viennent s'ajouter à la forte personnalité du « paysage Canal » ;
- **des Norias**, ce sont les puits typiques du Nord de Toulouse directement liés à l'activité de maraîchage de la région. On en retoruve quelques uns dans le domaine public 'près de la mairie, dans le parc de la Pointe), mais le domaine privé est beaucoup plus riche.

6.3.5.2. Le tourisme et les loisirs

La voie verte du Canal latéral à la Garonne peut être utilisée comme itinéraire cyclable, pédestre ou équestre. Voie verte la plus longue de France, elle permet de relier Toulouse à Bordeaux. Elle enregistre des taux de fréquentation importants avec plus de 11 000 vélos par mois pouvant circuler en saison estivale. Elle est inscrite au Plan Départemental des Itinéraires Pédestres et de Randonnées de Haute-Garonne.

Le Canal latéral participe par ailleurs au tourisme fluvial. La fréquentation du Canal latéral à la Garonne se concentre principalement sur la période allant de juillet à novembre : près de 40% de l'activité annuelle est enregistrée de juillet à août contre 25% de septembre à novembre. Le reste de la fréquentation s'étale de janvier à juin. Le Canal latéral à la Garonne connaît un accroissement général de ses visites depuis une dizaine d'années. Cette augmentation est directement liée à l'accroissement du nombre de bateaux de plaisance. Les navigants sont principalement de nationalités française et anglaise.

La pêche est pratiquée sur ce cours d'eau artificiel.

Le lac du Bocage présente également beaucoup d'activités sportives (aviron, ski nautique, sentier petite randonnée, tennis).

6.3.6. Le paysage

Le paysage de plaine dans lequel s'inscrit la commune de Lespinasse a été progressivement façonné par des fonctions économiques :

- la plaine alluviale, rurale à l'origine, suite à la création des grands axes de circulation (Canal latéral à la Garonne, voie ferrée, RD 820), s'est transformée en plaine industrielle organisée autour de nouveaux axes ;
- l'exploitation de gravières recrée un paysage marqué par les plans d'eau.

Dans ce contexte de grandes mutations, de nouvelles exploitations du territoire se sont mises en place. La « nature » d'origine est rare et les seuls éléments forts pouvant être répertoriés qualitativement comme potentiel vert, sont le résultat de créations ou d'activités postérieures.

On y trouve :

- les alignements d'arbres (RD 820, anciennes propriétés privées, etc.) ;
- les arbres du parc de la Pointe ;
- la végétation de recolonisation autour des lacs d'anciennes gravières ;
- les plantations du Canal latéral à la Garonne formant un paysage spécifique.

Deux éléments délimitent les lignes d'horizon du site :

- à l'Ouest, la margelle de la terrasse de la Garonne est peu sensible ;
- à l'Est, les coteaux ont une présence très fortement ressentie.

Les plans d'eau, notamment le lac du Bocage, et le Canal latéral à la Garonne offrent eux aussi des perspectives qui mettent en valeur la qualité du site.

Bien que très plat, ce paysage permet des échappées visuelles de qualité, essentiellement à partir des zones encore rurales, soit sur les coteaux Est, soit sur les champs de culture.

On distingue sur le territoire communal trois grandes unités paysagères :

- l'unité agricole ;
- l'unité artisanale et industrielle ;
- l'unité d'habitation.

L'évolution paysagère est liée à la progression des activités humaines. L'activité économique à tendance à se relocaliser vers l'autoroute A 62 qui constitue la nouvelle façade commerciale.

La fonction résidentielle progresse vers l'Ouest (seul secteur qualitatif d'un point de vue du cadre de vie).

Deux évolutions sont constatées : l'une maîtrisée autour des équipements sous une forme dominante – l'habitat pavillonnaire ; l'autre non maîtrisée le long des voies de circulation secondaires emprisonnant ainsi les zones agricoles.

Les pôles d'échanges liés à la fonction de déplacement ont créé un paysage particulier mono fonctionnel (uniquement routier) ne portant pas de projet de valorisation urbaine et sociale. Ils n'ont en général pas d'intérêt esthétique ou patrimonial de référence, à l'exception de l'effort fait au niveau du rond-point du centre-ville.

Au niveau de la zone d'études, la commune de Lespinasse s'inscrit dans des séquences paysagères assez hétérogènes :

- *au Nord, une forte dissymétrie entre l'Ouest (bâti discontinu et activités agricoles presque relictuelles) et l'Est (bâti d'activités fonctionnant avec la RD 820 dont le site Total Raffinage Marketing) ;*
- *au centre, une courte séquence périurbaine et transversale ;*
- *au Sud, un fort contraste entre deux occupations spatiales lisibles : à l'Ouest le lac du Bocage et à l'Est la gare de triage.*

Voie ferrée et RD 820 (source : RFF, 2012)



6.3.7. Synthèse des enjeux

Cette partie reprend la présentation des enjeux contenue dans le cahier géographique n°12, volume 4 de l'étude d'impact, avec une description réalisée à l'échelle du secteur géographique n°12 de Castelnau d'Estrétefonds à Toulouse.

Les principaux enjeux à l'échelle du secteur sont représentés dans le schéma ci-contre par les textes écrits en noirs et les interrelations entre ces enjeux sont signalées par des flèches et textes de couleurs rouges.

Le territoire du secteur géographique n°12, relativement plat, correspond à la plaine de la Garonne. Il est fortement marqué par de nombreuses infrastructures orientées Nord/Sud, en particulier la RD 820, la voie ferrée et le Canal latéral à la Garonne.

Au Nord et à l'Ouest, le territoire est encore largement agricole ou occupé par des gravières et souvent soumis au champ d'inondation de la Garonne. Les zones d'habitat y sont résiduelles. Le territoire commence à s'urbaniser fortement à partir de Saint-Jory et de plus en plus jusqu'à Toulouse.

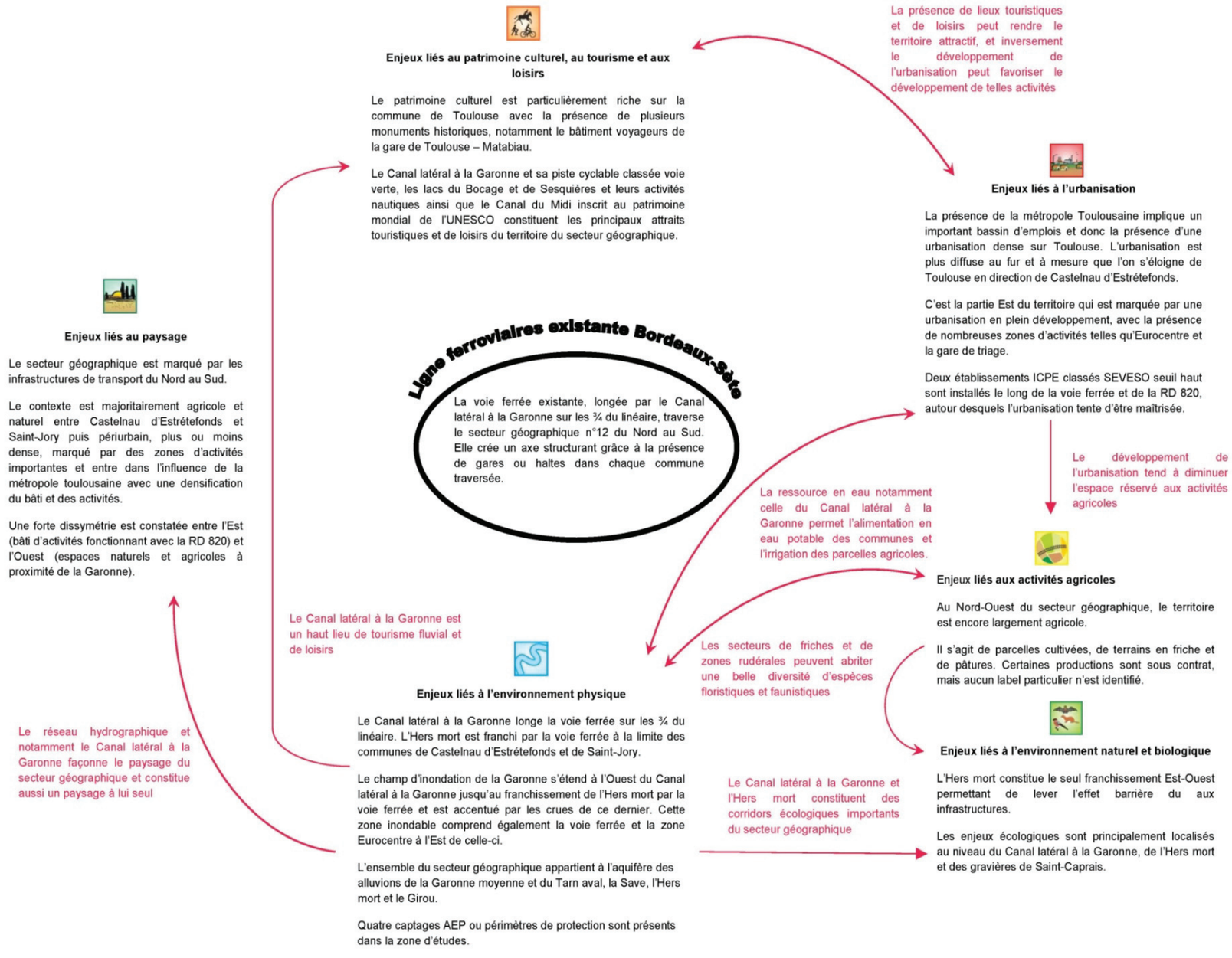
A l'Est, les espaces sont plus artificiels et représentés par les activités le long de la RD 820 qui continuent à s'y développer. Le territoire est marqué par de nombreuses zones d'activités, notamment l'Eurocentre sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds ou encore la gare de triage située sur la commune de Lespinasse. Deux établissements ICPE classés SEVESO seuil haut sont situés à proximité immédiate des voies ferrées et contrôlent le développement de l'urbanisation à leurs alentours.

Le milieu physique est représenté essentiellement par le Canal latéral à la Garonne longeant la voie ferré sur 15 km, l'Hers mort et sa zone inondable ainsi que l'aquifère des alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou. Des enjeux sont également présents au niveau des captages AEP et/ou de leurs périmètres de protection interceptant la zone d'études.

Les enjeux écologiques sont principalement localisés au niveau du Canal latéral à la Garonne et de l'Hers mort constituant deux corridors écologiques, et des gravières de Saint-Caprais.

Le territoire est également doté de richesses touristiques et de loisirs qui se développent autour du Canal latéral à la Garonne et sa piste cyclable classée voie verte, des lacs du Bocage et de Sesquières et leurs activités nautiques ainsi que du Canal du Midi inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Le patrimoine culturel est essentiellement localisé à Toulouse avec notamment quelques monuments historiques, une médiathèque et un théâtre.

La ligne ferroviaire existante, longée par le Canal latéral à la Garonne sur les trois quart du linéaire, traverse ce territoire du Nord au Sud. L'Hers mort constitue le seul franchissement permettant de lever l'effet barrière Est-Ouest crée par ces deux infrastructures, à la frontière des communes de Saint-Jory et de Castelnau d'Estrétefonds. Les gares et haltes présentes sur chaque commune du secteur offrent à la population locale un service de transport quotidien.



CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

SYNTHÈSE DES ENJEUX ET INTERRELATIONS

Traversée de l'Hers mort
Zone inondable et naturelle de l'Hers mort et du corridor que forme sa ripisylve. La présence de cette zone naturelle à proximité des zones urbaines est importante pour le cadre de vie.

Zone fortement urbanisée où, à l'approche de l'agglomération toulousaine, le cadre de vie est agréable : flanc de coteaux vers les côtières de Pompignan et présence de l'Hers et du Girou (milieux naturels riches et diversifiés). On note l'implantation de l'importante zone d'activités Eurocentre desservie par l'A 62.

Gare de Castelnau d'Estrétefonds
La gare de Castelnau d'Estrétefonds permet à la commune de disposer du service TER. C'est également une gare donnant la possibilité d'accès à la métropole toulousaine pour les communes avoisinantes (Grenade, Fronton, Villemur) jouant ainsi un rôle d'intermodalité.

Halte de Saint-Jory
La halte de Saint-Jory permet à la commune de disposer du service TER particulièrement important pour les usagers réguliers travaillant sur Toulouse et donc le développement urbain de la commune

Zone soumise au risque industriel lié à la présence de deux établissements classés SEVESO seuil haut. Le développement de l'urbanisation aux alentours est maîtrisé pour tenir compte des distances de sécurité

A l'approche de Toulouse, la commune de Saint-Jory présente un espace très urbanisé traversé par le canal latéral à la Garonne et desservi par l'A 62. La Garonne et les plans d'eau de Braguessous et Borde blanque rendent le cadre de vie plus agréable et représentent des zones naturelles appréciées des espèces faunistiques et floristiques.

Gravières de Saint-Caprais et de la Gravette et prise d'eau AEP
Ces anciennes gravières forment aujourd'hui des lacs à fort intérêt pour l'avifaune.

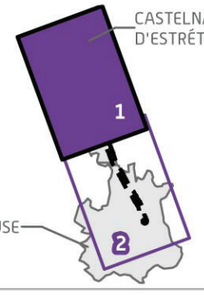
A l'Ouest du Canal et aux abords de la Garonne, cette zone est exposée aux risques d'inondation (zone rouge de PPRi). Les bâtis y sont très diffus et l'urbanisation est marquée par l'existence de gravières, exploitées ou non, dont certaines ont été aménagées en zone de loisirs (sport nautique). Par ailleurs, la présence du canal, de l'Hers et de ces gravières au sein des étendues agricoles agrémente le paysage et crée des milieux propices à de nombreuses espèces animales et végétales.

VILLENEUVE-LES-BOULOC
BRUGUIERES
CASTELGINEST
SAINT-JORY
SAINT-ALBAN
LESPINASSE
FENOUILLET
GAGNAC-SUR-GARONNE
SEILH
CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS
ONDES
GRENADE

ruisseau des ribals
ruisseau d'engages
ruisseau de la seube
ruisseau de nalbèze
ruisseau de fongauzy
rivière le Girou
rivière l'Hers
ruisseau de Cazaux
ruisseau de Bégot
ruisseau de la baïze
ruisseau de Nauze Joane
rivière la Save
Canal latéral à la Garonne
la garonne

LEGENDE

Zone à enjeux
Zone à enjeux GPSO
Zone d'études
Limite communale



AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Secteur n°12 - Planche 1/2

0 250 500 1 000 m

REALISATION : Février 2013
SOURCE : © IGN - SCAN 50

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

SYNTHÈSE DES ENJEUX ET INTERRELATIONS

Haltes de Fenouillet, Lacourtensourt et Lalande-Eglise
Les haltes de Fenouillet, Lacourtensourt et Lalande-Eglise permettent aux communes de disposer du service TER particulièrement important pour les usagers réguliers travaillant sur Toulouse et donc le développement urbain des communes

Halte route de Launaguet
La halte route de Launaguet permet à la commune de disposer du service TER particulièrement important pour les usagers réguliers travaillant sur Toulouse et donc le développement urbain de la commune.
Elle est implantée dans un quartier d'habitation entre les stations de métro "Les trois cocus" et "La Vache"

Gare de Toulouse-Matabiau
Située au coeur de la ville, la gare de Toulouse-Matabiau permet la desserte en TER pour les agglomérations situées à proximité et en TAGV pour les agglomérations plus lointaines. Elle est connectée à la station de métro Marengo-SNCF ainsi qu'à de nombreuses lignes de bus constituant ainsi un pôle d'échanges pour l'agglomération toulousaine. Classée monument historique, c'est aussi un lieu à fort intérêt patrimonial.

Zone urbaine dense de la commune de Toulouse
Cette zone est un point important des interrelations pouvant exister sur l'aire d'études. Le Canal du Midi, classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO, façonne le paysage et donne un environnement naturel au milieu urbain. Cette zone offre des activités touristiques et de loisirs diverses et variées.

Lac du Bocage
Ce lac artificiel représente un environnement naturel à proximité des zones urbaines où de nombreuses activités de loisirs peuvent être pratiquées

Lac de Sesquières
Ce lac artificiel représente un environnement naturel à proximité des zones urbaines où de nombreuses activités de loisirs peuvent être pratiquées

Canal latéral à la Garonne
Le Canal latéral à la Garonne longe la voie ferrée sur 15 Km et représente un fort enjeu de par sa proximité vis-à-vis du projet. Ce réseau hydrographique représente un habitat favorable à de nombreuses espèces.
Le paysage qu'il façonne donne un cadre de vie agréable pour les riverains et constitue un lieu de loisirs (voie verte, pêche) et de tourisme fluviatile. L'eau du Canal possède de nombreux usages dont l'alimentation en eau potable et l'irrigation agricole.

CASTELGINEST
FONBEAUZARD
BALMA
SAINT-ALBAN
BRUGUIERES
AUCAMVILLE
TOULOUSE
FENOUILLET
GAGNAC-SUR-GARONNE
BLAGNAC
BEAUZELLE
SEILH

ruisseau des cèteis
ruisseau de pichou
ruisseau la sausse
ruisseau du loup
ruisseau de noncesse
rivière l'hers
le riou gras
nauze de Saint-Pierre
canal du Midi
Canal latéral à la Garonne
ruisseau de Maltemps
ruisseau de Chaussas
fleuve la Garonne
ruisseau le Riou
rivière l'aussonnelle

LEGENDE

Zone à enjeux
Zone à enjeux GPSO
Zone d'études
Limite communale

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS
TOULOUSE
1
2

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Secteur n°12 - Planche 2/2

0 250 500 1 000 m

REALISATION : Février 2013
SOURCE : © IGN - SCAN 50

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

6.4. Raisons du choix du projet retenu

Les commentaires ci-dessous sont issus des dossiers présentés à la phase d'enquête publique pour les trois opérations : lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse (constituant la première phase du programme du GPSO).

Il convient de se reporter à ces dossiers pour plus de détails, et notamment à la pièce F - Étude d'impact / Volume 3, chapitre 4, étant précisé également que pour les aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, le processus a été adapté, l'adaptation des lignes existantes limitant le choix des solutions possibles.

6.4.1. Les étapes d'études et de concertation

L'origine des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse est indissociable du projet de ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse. En effet, dès les premières études préalables au débat public de la ligne nouvelle, l'aménagement de l'entrée Nord de Toulouse était inclus dans les scénarios envisagés et les options de passage associées au projet de LGV.

Les études de capacité et de définition d'un programme d'aménagement de l'infrastructure (Toulouse-Montauban-Brive-Agen) aux horizons 2013 et 2020 menées en 2004 dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région 2000-2006, mettaient en avant la nécessité de la mise à 4 voies au Nord de Toulouse en complément d'une LGV Bordeaux Toulouse pour répondre à l'ensemble des besoins de dessertes (TaGV, TER et Fret).

6.4.1.1. Le débat public de la ligne Bordeaux- Toulouse

Le projet présenté en 2005 au débat public par Réseau ferré de France concernait la création d'une ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse destinée aux voyageurs, d'un linéaire de 220 km environ et à double voie, entre le Sud de Bordeaux et le Nord de Toulouse ainsi que la desserte des villes de Bordeaux, Agen, Montauban et Toulouse.

Le projet prévoyait des aménagements complémentaires de la ligne existante pour développer les capacités à ses extrémités près de Bordeaux et de Toulouse, en particulier la mise à 4 voies entre Saint-Jory et Toulouse.

La capacité future de l'axe constitué de la LGV et de la ligne existante permettra de développer les trafics à venir aussi bien TaGV, TER que Fret.

A la suite du débat public, RFF a confirmé le bien-fondé de cette ligne, lors de son conseil d'administration du 13 avril 2006. Les études de la ligne nouvelle regroupées avec celles de la ligne nouvelle Bordeaux Espagne, ont été engagées dans le cadre du protocole signé entre l'Etat, RFF et les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées du 26 décembre 2007 sous l'appellation « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest ».

Ces études ont été menées en cohérence avec celles portant sur l'amélioration des dessertes TER et des capacités de la ligne existante pour l'ensemble des besoins (TaGV, TER, Fret) au Nord de Toulouse. Les études préliminaires des aménagements de la ligne existante au Nord de Toulouse ont fait l'objet d'une convention signée le 7 octobre 2009 dans le cadre du Contrat de Projets Etat Région (CPER) 2007-2013 fixant une gouvernance, un financement et une organisation spécifiques.

6.4.1.2. L'arrêté préfectoral de prise en considération de la mise à l'étude du projet

Sur la base des décisions décrites ci-avant un arrêté de prise en considération de la mise à l'étude a été prononcé par le préfet de Haute-Garonne le 15 juillet 2009. Cet arrêté a pour objectif de préserver, durant la phase amont du projet, l'emprise nécessaire à sa réalisation et en particulier d'éviter des constructions nouvelles qui rendraient l'opération plus coûteuse.

6.4.1.3. Contenu, organisation et modalités de mise en œuvre des études

Dans le cadre de la convention de financement liant RFF, l'Etat et la Région Midi-Pyrénées, RFF a eu en charge le pilotage de l'ensemble des études préliminaires des aménagements de la ligne existante au Nord de Toulouse, et d'animer le dialogue et la concertation avec les acteurs locaux.

Contenu des études

Les études préliminaires ont permis de balayer le champ des possibilités et la recherche de différentes solutions pouvant répondre aux besoins. Ces solutions ont été comparées suivant plusieurs critères : réponses aux objectifs de desserte, minimisation des coûts de construction, insertion dans l'environnement, possibilité de phasage et de réutilisation des infrastructures existantes (ferroviaires et routières).

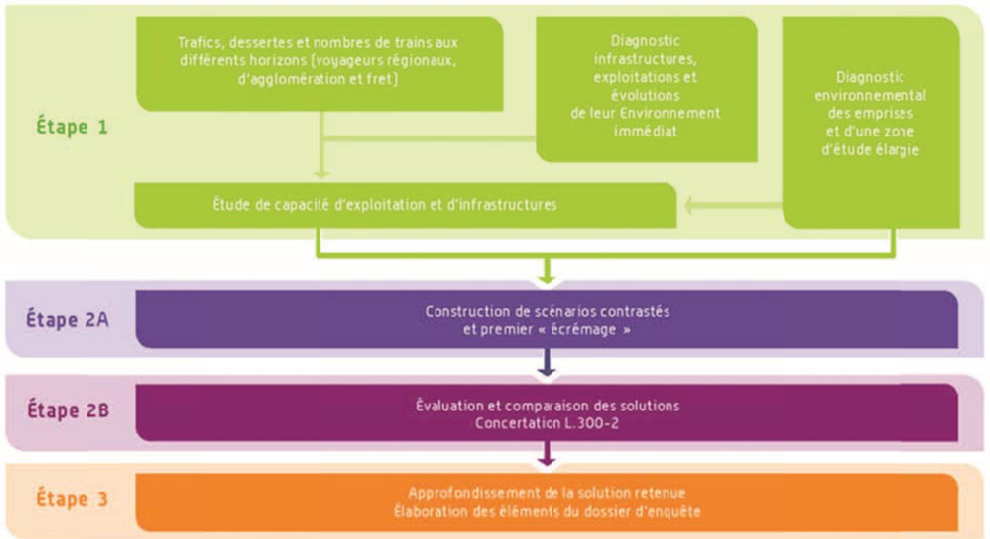
Le programme d'études comprenait :

- des études de marché et de trafics local et régional permettant de préciser les enjeux et fonctionnalités auxquels l'opération doit répondre ;
- des études techniques et d'exploitation ferroviaire permettant de définir le programme des aménagements, les différentes solutions et options, leurs coûts, délais et conditions de réalisation ;
- des études environnementales permettant d'analyser les incidences de l'opération sur le milieu naturel et humain et de déterminer les mesures à mettre en œuvre pour limiter ou compenser les impacts ;
- des études socio-économiques et un bilan précisant la valorisation de l'opération pour la collectivité.

Démarche méthodologique et ordonnancement et des études

Les études ont été ordonnancées par thèmes (potentiel de marché, dessertes et trafics voyageurs et fret, occupation du sol, environnement, capacité, infrastructure, équipements et exploitation, valorisations socio-économiques) et en étapes selon la démarche générale suivante :

- Etape 1 : Etats des lieux général, actuel et futur
- Etape 2 A : Construction de scénarios contrastés et premier « écrémage »
- Etape 2 B : Evaluation et comparaison des solutions et Concertation L300-2
- Etape 3 : Approfondissement de la solution retenue / Elaboration des éléments du dossier d'enquête.



Démarche générale

Les études ont été confiées à plusieurs prestataires :

- les thèmes relatifs à la conception technique des infrastructures, à leur insertion environnementale et à l'occupation du sol sont regroupés dans une seule et même mission ;
- les thèmes relatifs aux études de potentiel de marché, de définition de schéma de dessertes et aux prévisions de trafics voyageurs sont regroupés dans une seule mission ;
- les thèmes relatifs aux études de capacité, et d'exploitation ont été regroupés dans une seule mission ;
- les thèmes relatifs aux prévisions de trafics de marchandises ;
- les valorisations socio-économiques dans une autre mission.

Par ailleurs les études des lignes nouvelles regroupées au sein du GPSO se sont déroulées en parallèle des études des aménagements au Nord de Toulouse, avec lesquelles elles sont étroitement liées physiquement et économiquement.

Les études préliminaires des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse de la ligne existante se sont donc organisées en tenant compte du contenu et de la planification des études du GPSO considérées tant en entrants qu'en besoins de données à fournir.

6.4.1.4. La concertation volontaire sur le projet

La concertation mise en place avait pour objectif d'obtenir la participation active de l'ensemble des partenaires à la démarche de définition progressive du projet. Elle visait à l'appropriation et à l'enrichissement du projet par l'information et l'association des acteurs locaux concernés, afin de recueillir les observations et suggestions notamment sur les objectifs de l'opération et les solutions proposées.

Trois groupes de travail ont été mis en place :

- Groupe de travail « Desserte Transports Territoires » ;
- Groupe de travail « Enjeux Techniques et Environnementaux » ;
- Groupe de travail sur les points d'arrêts ;

Chacun de ces groupes de travail a permis de partager et d'enrichir le projet.

6.4.1.5. La concertation règlementaire L300-2

En application des articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du code de l'urbanisme, ce projet a fait l'objet d'une concertation préalable en août/septembre 2011, associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, au titre des investissements ferroviaires et routiers.

Elle a été l'occasion d'échanges directs entre les acteurs institutionnels du monde ferroviaire (Etat, Région, RFF) et la population.

Les informations et éclairages apportés par RFF et ses partenaires ont globalement permis de répondre à l'essentiel des demandes et inquiétudes.

6.4.2. Les décisions ministérielles du 30 mars 2012 et du 23 octobre 2013

Les études préliminaires des aménagements de la ligne existante au Nord de Toulouse ont été validées lors du Comité de Pilotage du 29 février 2012 réunissant, sous la présidence de l'Etat, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et Réseau Ferré de France. Le programme de l'opération a été confirmé par la décision ministérielle du 30 mars 2012 sur le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest qui porte à la fois sur les lignes nouvelles et les aménagements du réseau existant au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.

Compte tenu des interactions fonctionnelles et calendaires entre les projets d'aménagement de la ligne existante au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse et le projet des lignes nouvelles Bordeaux – Espagne et Bordeaux – Toulouse, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est considéré comme un programme global qui regroupe les trois opérations.

La décision ministérielle du 23 octobre 2013 prévoit que les projets les plus prioritaires, à savoir **les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, ainsi que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse, seront soumis à enquête d'utilité publique en 2014** (la section Dax-Espagne faisant l'objet d'une enquête ultérieurement).

6.4.3. Les variantes étudiées

L'analyse multicritère menée sur l'ensemble des scénarios d'insertions construits a permis de dégager 3 variantes, qui ont été portées lors de la concertation publique L300-2.
La solution d'insertion dite « C » (voir pièce D du dossier de DUP) a été retenue par le Comité de pilotage du 21 octobre 2011.

6.4.4. La solution retenue

L'étape 3 a donné lieu à l'approfondissement de la solution retenue.

Le Comité de pilotage du 29 février 2012 a validé la fin des études du projet d'aménagements de la ligne existante au nord de Toulouse prévoyant la mise à quatre voies du nord du raccordement de la ligne nouvelle jusqu'à Matabiau, l'aménagement des haltes de Saint-Jory, Fenouillet Saint Alban, Lacourtensourt, Lalande Eglise, Route de Launaguet et le positionnement du terminus de proche banlieue à Castelnau d'Estrétefonds et les aménagements en gare Matabiau.



Les trois variantes étudiées dans le cadre des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (Source : RFF, 2012)



La solution d'aménagement retenue pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (Source : RFF, 2012)

6.5. Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées.

Les modifications apportées au PLU de Lespinasse se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse avec:

- création d'un emplacement réservé ;
- mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet d'aménagement de ligne existante.

Les effets du projet en lui-même font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact, avec présentation de l'ensemble des mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser.

La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraine donc pas d'autres incidences ; les mesures de réduction, de compensation ou de suppression des effets de la mise en compatibilité du PLU correspondent ainsi à celles prévues au titre du projet.

Du point de vue de la mise en compatibilité d'un PLU, ces effets sont à examiner :

- à l'échelle de l'emplacement réservé, pour la réalisation des constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires à l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse;
- du fait des modifications apportées dans le cadre de la mise en compatibilité des règlements.

Comme il est indiqué au chapitre 3.6, la mise en compatibilité porte sur :

- la zone UB (zone à dominante d'habitation récente, essentiellement pavillonnaire, accueillant également des équipements collectifs et constructions commerciales) et les secteurs UBa (extensions anciennes du village ancien) et UBb (secteur où l'urbanisation a été réalisée majoritairement sous forme d'opérations d'ensemble) ;
- la zone UF (accueille principalement des constructions à usage d'activités) et le secteur UFa (majeure partie de la zone d'activité existante, englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire) ;
- la zone N (espaces naturels et forestiers de la commune qu'il convient de protéger en raison de leur qualité paysagère et de leur richesse écologique) ;
- la zone A (espaces du territoire communal réservés à l'activité agricole qu'il convient de protéger au regard de sa valeur économique et paysagère).

Si l'on se réfère à l'emprise prévisionnelle complémentaire nécessaire à la réalisation du projet (extension de l'emprise ferroviaire), le chiffre est de 1,16 ha, le tableau ci-après récapitulant la répartition en ha et en pourcentage :

Répartition des emprises (actuelle et complémentaire) et de l'emplacement réservé par zonage du PLU (Source Systra, 2014)

Zone N			
	Ha	% de la zone au sein de…	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	0,92	**… l'emprise ferroviaire actuelle**	0,22%
		15,44%	
Emprise prévisionnelle complémentaire	0,27	**…l'emprise prévisionnelle complémentaire**	0,06%
		23,28%	
Emplacement réservé	1,19	**…l'emplacement réservé**	0,28%
		16,71%	

Zone A			
	ha	% de la zone au sein de…	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	0,70	**… l'emprise ferroviaire actuelle**	0,16%
		11,74%	
Emprise prévisionnelle complémentaire	0,31	**…l'emprise prévisionnelle complémentaire**	0,07%
		26,72%	
Emplacement réservé	1,01	**…l'emplacement réservé**	0,23%
		14,19%	

Zone UF et sous-secteurs UFa, UFb, Ufc			
	ha	% de la zone au sein de…	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	4,3	**… l'emprise ferroviaire actuelle**	1%
		72,15%	
Emprise prévisionnelle complémentaire	0,01	**…l'emprise prévisionnelle complémentaire**	0
		0,86%	
Emplacement réservé	4,31	**…l'emplacement réservé**	1%
		60,53%	

Zone UB et sous-secteurs UBa, UBb			
	ha	% de la zone au sein de…	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	0,04	**… l'emprise ferroviaire actuelle**	0,01%
		0,67%	
Emprise prévisionnelle complémentaire	0,57	**…l'emprise prévisionnelle complémentaire**	0,14%
		49,14%	
Emplacement réservé	0,61	**…l'emplacement réservé**	0,14%
		8,57	

6.5.1. L'environnement humain

Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement devient autorisée en zones :

- UB et sous-secteur UBa et UBb,
- UF et sous-secteur UFa,
- N,
- A.

Elle sera limitée aux emprises nécessaires liées à la réalisation de l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de ses aménagements connexes.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation de ces constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement deviennent également autorisés dans ces zones.

Leurs effets sur l'environnement humain sont :

Un effet d'emprise

La réalisation d'affouillements et d'exhaussements nécessitera une emprise au sol variable selon l'importance des terrassements. Des acquisitions foncières seront donc nécessaires mais pas réalisées sur toutes les parcelles concernées par l'emplacement réservé, les emprises définitives établies lors des études détaillées étant plus restreintes.

Au stade actuel de l'étude d'impact, 2 acquisitions de bâti sont envisagées sur la commune de Lespinasse.

L'emplacement réservé sur la commune de Lespinasse concerne :

- des zones d'habitat ;
- des zones d'activités ;
- des territoires destinés à la réalisation d'opérations d'ensemble;
- des espaces naturels,
- des espaces agricoles.

Mesures

En fonction des emprises prévisionnelles définies au stade de l'enquête préalable à la DUP, 2 acquisitions de bâti sont prévues sur la commune de Lespinasse.

Seule la surface nécessaire aux aménagements sera acquise.

Les propriétaires et les exploitants, dont les biens se trouvent inclus dans les emprises du projet, seront indemnisés dans les conditions prévues par le code de l'expropriation (se reporter au volume 3 chapitres 5 de l'étude d'impact où est décrite la procédure).

Les propriétaires des biens compris dans les emprises seront informés individuellement de l'ouverture d'une « enquête parcellaire » organisée postérieurement à la déclaration d'utilité publique du projet. Cette enquête a pour but de déterminer avec précision les bâtiments situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique et d'identifier avec exactitude leurs propriétaires.

À noter qu'un dispositif d'acquisitions foncières anticipées est mis en place par les partenaires du projet.

En matière de protection acoustique, le cahier géographique n°12 détaille les mesures prévues : 1 protection acoustique à la source pour amener un maximum de bâtis sous les seuils réglementaires ainsi que 10 bâtis qui nécessiteront une protection acoustique complémentaire (traitement de façade…).

Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur, en fonction du tracé définitif. Cet arrêté sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme (fixant alors dans le périmètre les mesures d'isolation à prendre pour les constructions nouvelles).

Un effet de coupure sur les réseaux de communication, de transport d'énergie et de télécommunication

L'emplacement réservé concerne également les rétablissements de voiries. L'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse intègre en effet le maintien de la continuité des réseaux.

Le rétablissement de ces voiries permet de ne pas perturber le fonctionnement urbain :

Commune	Nom de la voirie	PK	Type de voirie	Type de franchissement
Lespinasse	RD 63 – Route de le Plage	244+2	Route départementale	pont-route
Lespinasse	Rue du Moulin	244+3	Route communale	pont-route

Mesures

Pour les rétablissements des différents réseaux, l'emplacement réservé tel qu'il est envisagé ainsi que les règlements des zonages permettent leur rétablissement, les modalités de ceux-ci relevant de conventions à passer entre le maitre d'ouvrage du projet et les différents gestionnaires.

Pour plus de détails, on pourra se référer au cahier géographique du secteur n°12 partie « 3.2.1 l'environnement humain et le cadre de vie », ainsi qu'au volume 3 chapitres 5 et 6 de l'étude d'impact de la première phase du GPSO, présentant les effets sur les commodités du voisinage (acoustique, vibrations, qualité de l'air) et sur la santé humaine, ainsi que les mesures correspondantes.

Le volume 3 chapitre 5 présente également :

- *au paragraphe 5.2.1.2 les effets indirects de la première phase du GPSO sur l'urbanisation, à l'échelle plus globale des territoires, ainsi qu'à proximité des gares et haltes ferroviaires ;*
- *au paragraphe 5.4 une analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus (dont 2 pour le secteur des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse).*

6.5.2. Les activités agricoles et sylvicoles

6.5.2.1. Les activités agricoles

Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation de ces constructions, deviennent autorisés notamment en zone A.

En zone A, correspondant au zonage agricole, l'emplacement réservé concerne 1,01 ha.

A noter néanmoins qu'aucun exploitant agricole n'a été identifié dans ce zonage agricole. Ce zonage se situe en bordure de voie ferrée et du Canal latéral à la Garonne. Les parcelles appartiennent au domaine public : SNCF ou VNF.

Les effets sur l'agriculture à l'échelle de l'opération sont nuls sur la commune de Lespinasse.

Aucun effet de coupure (déstructuration des exploitations, coupure de cheminements agricoles) n'est attendu à l'échelle de l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

Mesures

Compte tenu de l'absence d'effets sur les activités agricoles sur la commune de Lespinasse, aucune mesure n'est envisagée.

6.5.2.2. Les activités sylvicoles

Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation de ces constructions, deviennent autorisés notamment en zone N.

En zone N, correspondant au zonage naturel, l'emplacement réservé concerne 1,19 ha.

La zone N correspond à la berge Est du Canal latéral à la Garonne, c'est-à-dire l'espace compris entre la voie ferrée existante et le canal. Les parcelles appartiennent au domaine public : SNCF ou VNF.

Aucune activité sylvicole n'est présente sur les emprises de l'opération sur la commune de Lespinasse.

Aucune surface forestière n'est incluse dans les emprises de l'opération.

Les effets de cette mise en compatibilité sur le zonage N sont :

Un effet d'emprise

La réalisation d'affouillements et d'exhaussements nécessitera une emprise au sol variable selon l'importance des terrassements.

Des acquisitions foncières seront donc nécessaires mais pas réalisées sur toutes les parcelles concernées par l'emplacement réservé, les emprises définitives établies lors des études détaillées étant plus restreintes.

Au stade actuel de l'étude d'impact, 2 acquisitions de bâti en zonage N sont envisagées sur la commune de Lespinasse. Il s'agit des maisons éclusières de Bordeneuve et de Lespinasse.

Mesures

Aucune activité sylvicole n'étant concernée par les effets de l'opération, aucune mesure n'est prévue.

De façon plus générale, en matière de boisements, les emprises seront limitées au strict nécessaire. Pour les boisements affectés (berge du Canal latéral à la Garonne), des compensations seront mises en œuvre en fonction des préconisations des services de l'État. Des plantations sont prévues dans les cadre des aménagements paysagers de la berge Est du Canal latéral à la Garonne (se reporter au § 0).

6.5.3. L'environnement physique

6.5.3.1. Relief et sols et sous-sol

Les effets de la mise en compatibilité

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation du projet deviennent autorisés en zones :

- UB et sous-secteur UBa et UBb,
- UF et sous-secteur UFa,
- N,
- A.

Cette modification réglementaire ne peut néanmoins engendrer aucune évolution de la topographie dans ces espaces, dans la mesure où la plateforme projetée sera majoritairement en déblai rasant, n'entrainant de ce fait aucune modification de relief.

Les zones de dépôt, modelés de terre et modelés paysagers peuvent modifier le relief.

Mesures

Sur la commune de Lespinasse, des zones de dépôts très localisées seront nécessaires aux abords de l'écluse de Lespinasse où seront aménagés une aire de préfabrication pour la réalisation du pont-route du vieux pont de Lespinasse sur la rue du Moulin et des installations de chantier pour la réalisation de ce même pont ainsi que le pont-route de Lespinasse sur la RD 63.

Ces zones de dépôts temporaires très localisées génèrent peu d'effets négatifs supplémentaires, si ce n'est une faible emprise et un afflux de circulation sur certains horaires. Ces effets seront temporaires.

Il est envisagé également une base travaux équipements ferroviaires pour les travaux de voie, caténaires et signalisation côté est de la voie ferrée, en plein cœur de la gare de triage de Saint-Jory, déjà en fonctionnement. Cette base travaux existant déjà, il n'y aura donc pas de besoins d'emprises supplémentaires pour son implantation.

La localisation définitive des dépôts de matériaux sera affinée lors des études détaillées.

Les matériaux ayant été jugés impropres à la réutilisation pour le projet, seront mis en dépôt provisoire puis par ordre de priorité, évacués vers des filières de valorisation et vers des décharges de matériaux inertes autorisées.

Les terres remaniées et non contaminées lors des excavations seront réutilisées pour les secteurs à végétaliser permettant ainsi de sauvegarder la physico-chimie des sols et la dynamique de la végétation locale. L'apport de terres exogènes pour la végétalisation sera proscrit.

6.5.3.2. Eaux souterraines et superficielles

Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement devient autorisée en zones :

- UB et sous-secteur UBa et UBb,
- UF et sous-secteur UFa,
- N,
- A.

Elle sera limitée aux emprises nécessaires liées à la réalisation de l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de ses aménagements connexes.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation de ces constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement deviennent également autorisés dans ces zones.

En l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, ces modifications de règlements pourraient avoir un effet sur l'écoulement des eaux superficielles, sur les eaux souterraines et leur utilisation (imperméabilisation de la plate-forme, concentration localisée des eaux, accumulation de sédiments).

Les effets de la mise en compatibilité et les mesures proposées dans le cadre de l'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sont décrits ci-après.

Les effets sur les eaux superficielles

La réalisation d'affouillements, d'exhaussements, ainsi que la construction d'installations, en recoupant des bassins versants, peuvent entraîner une modification du débit des eaux de surface.

Sur la commune de Lespinasse, l'opération n'intercepte aucun cours d'eau. L'opération longe néanmoins le canal latéral à la Garonne sur toute la traversée de la commune.

Mesures

L'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires.

Afin de réguler les débits d'eau rejetés dans le milieu naturel, des bassins d'écrêtement sont envisagés. Aucun de ces bassins n'est envisagé sur la commune de Lespinasse.

L'opération ne nécessite aucun ouvrage hydraulique sur la commune de Lespinasse.

Les traitements phytosanitaires (traitements herbicides) du ballast et des abords immédiats des lignes ferroviaires peuvent générer une pollution saisonnière des eaux.

Mesures

Compte tenu de la présence très proche du Canal latéral à la Garonne sur la commune de Lespinasse, l'utilisation de produits phytosanitaires sera proscrite dans les zones sensibles, en particulier sur les zones où le Canal latéral à la Garonne est à moins de 5 mètres de la plateforme ferroviaire.

Des solutions seront recherchées pour limiter au maximum l'utilisation de produits phytosanitaires avec éventuellement la mise en place de dispositifs constructifs inhibant la pousse de végétaux dans les zones sensibles (captage d'alimentation en eau potable, zones ponctuelles où le Canal latéral à la Garonne est à moins de 5 mètres de la voie ferrée).

Ces configurations sont retrouvées entre les Pk 243+7 et 244+5 (alentours de l'écluse de Lespinasse) et entre les Pk 244+6 et 245+3 (à hauteur de la gare de triage).

Les effets sur les eaux souterraines

Un affouillement du sol pourrait provoquer une mise à nu de la nappe. A l'inverse, un exhaussement du sol peut induire un risque de rabattement de nappe. Enfin, la modification topographique générée par l'affouillement comme par l'exhaussement du sol, en modifiant le drainage des eaux de surface (écoulements du bassin versant) peut modifier l'alimentation de la nappe.

Sur la commune de Lespinasse, c'est la masse d'eau des alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou qui est sensible aux pollutions du fait de sa proximité avec la surface. Aucun captage AEP ou forage destiné à l'irrigation n'est présent au sein de la zone d'études.

Mesures

Sur la commune de Lespinasse, le passage en déblai rasant permet d'éviter les problèmes de rabattement et de remontées locales de nappes.

Les mesures de protection des eaux superficielles servent également à protéger la nappe souterraine.

6.5.3.3. Les zones inondables

La réalisation d'affouillements et d'exhaussements, en modifiant la topographie, implique une modification de l'écoulement des crues et donc des champs d'inondation.

En outre, les atteintes aux écoulements superficiels ont des conséquences directes sur les champs d'inondation.

Enfin, l'implantation de la nouvelle plateforme ferroviaire entraînera des modifications de l'écoulement des eaux de ruissellement au niveau des

bassins versants interceptés (imperméabilisation de la plate-forme, concentration localisée des eaux). En cas d'évènements pluvieux importants, les eaux risquent de s'accumuler dans les déblais et d'entraîner une inondation localisée de la plate-forme.

Sur la commune de Lespinasse, les emprises de l'opération ne concernent aucune zone inondable.

Mesures

Aucune mesure n'est prévue vis-à-vis des zones inondables puisque le projet n'en intercepte aucune sur la commune de Lespinasse.

Dans les zones dont les propriétés physiques ne permettent pas la résorption des eaux de ruissellement de la nouvelle plateforme ferroviaire, une collecte des eaux sera effectuée afin de les diriger vers des bassins d'écrêtement. Ces bassins permettront de stocker un grand volume d'eau (généralement consécutif aux épisodes pluviaux intenses) et de le libérer progressivement dans le milieu naturel. Comme précisé précédemment, le projet ne prévoit aucun bassin sur la commune de Lespinasse. Ils sont localisés sur les communes de Saint-Jory et Fenouillet.

6.5.4. L'environnement naturel et biologique

Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement devient autorisée en zones :

- UB et sous-secteur UBa et UBb,
- UF et sous-secteur UFa,
- N,
- A.

Elle sera limitée aux emprises nécessaires liées à la réalisation de l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de ses aménagements connexes.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation de ces constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement deviennent également autorisés dans ces zones.

L'emplacement réservé concerne la zone N sur 1,19 ha. Il s'agit de la berge Est du Canal latéral à la Garonne, située le long de la plateforme ferroviaire qui va être élargie.

6.5.4.1. Effet d'emprise sur les sites protégés et inventoriés

Le territoire de la commune de Lespinasse n'est concerné par aucun site Natura 2000.

L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000 fait l'objet du chapitre 4 du présent dossier.

Pour une présentation plus complète des incidences du projet sur le réseau Natura 2000, il convient de se reporter aux dossiers d'incidence présentés dans le cadre de la pièce F Étude d'Impact de la première phase du GPSO (volume 5 / dossiers d'incidence Natura 2000 / pièces 7 et 8).

Aucun site inventorié de type ZNIEFF n'est présent sur la commune de Lespinasse.

6.5.4.2. Effet d'emprise sur les habitats et/ou espèces

Un enjeu particulier relatif aux milieux naturels est identifié dans les emprises de l'opération sur la commune de Lespinasse : certaines zones urbanisées présentent des habitats pour certaines espèces comme la Coronelle girondine qui est potentiellement présente tout le long de la voie ferrée et ses abords immédiats.

Mesures

Le projet prévoit l'aménagement de gabions sur 50 mètres, tous les 200 mètres en moyenne, principalement à l'Ouest des voies, de l'échangeur de Sesquières au Nord de Castelnau d'Estrétefonds.

Cet aménagement se révèle en effet être une réelle opportunité pour les reptiles le long de la voie ferrée, en leur fournissant des habitats de qualité (refuges, place de thermorégulation).

Sur la commune de Lespinasse, cet aménagement de gabions est envisagé sur un linéaire de 50 mètres de part et d'autre des appuis de l'ouvrage de protection du site Total Raffinage Marketing et sur un linéaire de 40 mètres dans l'entrevoie des voies lentes et des voies rapides de la zone du pont-route de Lespinasse entre les Pk 244+100 et 244+300.

6.5.4.3. Effets sur les fonctionnalités écologiques

L'autorisation d'affouillements et d'exhaussements ainsi que l'autorisation de construction des installations et aménagements pour le projet en zones :

- UB et sous-secteur UBa et UBb,
- UF et sous-secteur UFa,
- N,
- A,

engendreront un effet de coupure des axes de déplacement de la faune.

Les trames verte et bleue seront donc concernées par le projet.

Sur la commune de Lespinasse, le principal corridor écologique est représenté par le Canal latéral à la Garonne permettant une connexion Nord-Sud/Sud-Nord. Le projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse affectera la berge Est du Canal, fragilisant les trames verte et bleue associées à celui-ci.

Mesures

Afin de restaurer ces continuités, le projet mettra en place des solutions d'aménagement du Canal latéral à la Garonne. Il sera recréé une trame verte en bord de berge en installant des végétaux adaptés à leur environnement.

6.5.5. Patrimoine tourisme et loisirs

Les effets de la mise en compatibilité

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement deviennent autorisés en zones :

- UB et sous-secteur UBa et UBb,
- UF et sous-secteur UFa,
- N,
- A.

La réalisation d'affouillements de sols pourra révéler et/ou altérer des sites archéologiques non découverts à ce jour dans cet espace.

Mesures

Les différentes étapes de l'archéologie préventive seront mises en œuvre dans les étapes ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

Pour plus de détails, se référer à la présentation du cahier géographique n°12 ainsi qu'au volume 4 de l'étude d'impact de la première phase du GPSO - Mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser ces impacts et notamment aux cartes.

6.5.6. Paysage

Les effets de la mise en compatibilité

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement deviennent autorisés en zones :

- UB et sous-secteur UBa et UBb,
- UF et sous-secteur UFa,
- N,
- A.

Dans ces mêmes zones, la réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement devient autorisée. Elle sera limitée aux emprises nécessaires liées à la réalisation de l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de ses aménagements connexes.

Sur la commune de Lespinasse la réalisation de l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse pourra avoir une incidence sur la perception paysagère aux abords de la future infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire au niveau de la berge Est du canal latéral à la Garonne.

Il est également prévu la création d'un ouvrage de protection des voies ferrées au droit du site Seveso Total Raffinage Marketing. Cette installation relevant de l'installation industrielle. Il est donc vain de tenter de le masquer ou d'en modifier l'aspect à la fois massif et protecteur, d'autant plus qu'elle sera située au droit de zones particulièrement industrialisées (zone industrielle de Bordeneuve).

Mesures

Le parti d'aménagement visera à intégrer les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse par la réalisation d'aménagements paysagers, conformément aux principes dégagés dans les études antérieures (cf. cahier géographique n°12, et pièce J, Schéma Directeur Architectural et Paysager du dossier d'enquête d'utilité publique).

Les grands principes sont les suivants :

- *Accessibilité au public limitée sur la berge Est ;*
- *Visibilité des espaces liés à la voie ferrée ;*
- *Continuité fonctionnelle et historique ;*
- *Conservation et création d'espaces naturels et écologiques.*

Les aménagements paysagers prévus sur la commune de Lespinasse sont décrits par séquence dans le cahier géographique n°12 et localisés dans les cartes des effets et mesures présentes en fin de chapitre.

6.5.7. Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Lespinasse

Effets sur le plan de zonage

Le tableau ci-après rappelle de manière synthétique les effets de la mise en compatibilité du PLU de Lespinasse sur le plan de zonage.

Il apparait que ces effets de l'emplacement réservé se limitent à 4 types de zones : les zones d'habitat (UB et sous-secteur UBa et UBb), les zones d'activités (UF et sous-secteur UFa), les zones naturelles (zone N) et les zones agricoles (zone A).

De même, la superficie des zones incluses dans l'emplacement réservé reste très faible au regard de la superficie totale des zones sur la commune de Lespinasse.

La superficie de ces zones incluses dans l'emprise prévisionnelle complémentaire nécessaire à la réalisation du projet (extension de l'emprise ferroviaire) y est encore plus faible.

Effet des emprises (actuelle et complémentaire) et de l'emplacement réservé nécessaires au projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sur les zones du document d'urbanisme de Lespinasse (Source : Systra, 2014)

	Surface concernée…				
	Total (ha)	Zone N (ha)	Zone A (ha)	Zone UF et sous-secteur UFa (ha)	Zone UB et sous-secteurs UBa et UBb (ha)
…par l'emprise ferroviaire actuelle	5,96	0,92	0,70	4,30	0,04
…par l'emprise prévisionnelle complémentaire	1,16	0,27	0,31	0,01	0,57
…par l'emplacement réservé	7,12	1,19	1,01	4,31	0,61

Effets sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Lespinasse

Les enjeux et équilibres définis dans le PLU susceptibles d'être concernés par la réalisation du projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sont :

- **Maîtriser le rythme de la construction**
  - En aménageant, avec un souci de qualification urbaine et de sécurité la RD 63 et l'ancienne RN 20 (RD 820)

Le projet passe sous le pont-route de la RD 63 au Nord de l'écluse de Lespinasse. Des travaux de renforcement des piles contre les chocs ferroviaires sont prévus et s'intègrent ainsi favorablement à cette orientation du PADD en améliorant la sécurité au droit de cette zone.

- **Intégrer les risques et la sécurité dans l'aménagement urbain et le développement durable de la commune**
  - En prenant en compte le risque industriel et notamment celui attaché aux dépôts de produits pétroliers.

La définition du projet s'est réalisée dans un souci de protection des usagers des infrastructures ferroviaires contre le risque industriel vis-à-vis du site Raffinage Marketing de Lespinasse notamment. Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse s'inscrivent donc totalement dans cette orientation d'aménagement.

La mise en compatibilité du PLU de Lespinasse a des incidences limitées sur le plan de zonage et ne remet pas en cause les enjeux et l'équilibre définis dans le document d'urbanisme de la commune.

6.6. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement

Cette partie doit permettre de définir des critères de suivi de la mise en compatibilité ; ces critères sont à distinguer des critères de suivi des mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet (cf. chapitre 8 de l'étude d'impact du projet à ce sujet). L'objectif est de mesurer, postérieurement à la réalisation du projet, les effets réels de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'organisation du territoire, afin d'en vérifier *a posteriori* la cohérence avec les effets attendus au moment de la réalisation de la présente étude.

Le suivi de l'occupation des sols proposé dans le chapitre 8 de l'étude d'impact peut en donner une première indication ; il convient cependant de pousser l'analyse plus loin, zonage par zonage.

Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone. La comparaison des tableaux des impacts par zonages *ante* projet et *post* projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	X ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone N	X ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
EBC	X ha déclassés	Y ha défrichés
...		

6.7. Méthodologie, difficultés et limites

L'évaluation environnementale se base sur l'étude d'impact du projet et sur le rapport de présentation du document d'urbanisme. Les études qui alimentent l'étude d'impact de la première phase du GPSO sont détaillées dans la pièce F, volume 3, chapitre 12 de l'étude d'impact « Méthodologies et difficultés rencontrées.

L'absence de retour d'expérience, s'agissant d'une évolution récente de la règlementation, conduit à s'interroger sur les exigences de l'évaluation environnementale d'une mise en compatibilité.

Une seconde difficulté a été d'adapter le contenu du rapport environnemental dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme à l'évaluation environnementale d'une mise en compatibilité. Pareillement, les critères et indicateurs de suivi de la mise en compatibilité ne renvoient pas nécessairement aux critères de suivi des mesures de l'étude d'impact. Les modalités de suivi sont ici davantage d'ordre urbanistique.

Par ailleurs, les états initiaux des évaluations s'appuient en partie sur les rapports de présentation des PLU et POS concernés par les mises en compatibilité. Compte tenu de leur date d'élaboration, les degrés d'information sont très divers, et les plus anciens documents n'abordent que marginalement le volet environnement.

De plus, sur environ 70 documents communaux ou intercommunaux concernés par une mise en compatibilité au titre des projets ferroviaires, seule une dizaine a fait l'objet d'une évaluation environnementale avec avis de l'autorité environnementale (compte tenu des seuils existant précédemment pour les documents d'urbanisme).

6.8. Cartographie de synthèse des effets et mesures à l'échelle de la commune de Lespinasse

Avertissement

Les cartes et tableaux figurant ci-après sont extraits du cahier géographique n°12, partie du volume 4 de l'étude d'impact figurant au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, auquel le lecteur pourra se référer.

Les cartes et tableaux présentent les effets et mesures liés au projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sur la commune de Lespinasse.

LEGENDE
CARTE DE SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES

ACOUSTIQUE

Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit

Bâti nécessitant une protection complémentaire

CONTEXTE URBAIN ET HABITAT

Mesure relative à la compensation ou à la réduction des effets du projet sur les réseaux et servitudes techniques

Mesure relative à la compensation ou à la réduction des effets du projet sur les activités, équipements existants ou projetés

Mesure d'acquisition de bâti

CONTEXTE AGRICOLE ET SYLVICOLE

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les exploitations agricoles

Mesure de rétablissement des chemins d'exploitations agricoles

CONTEXTE GÉOLOGIQUE ET GÉOTECHNIQUE

Mesure d'adaptation du projet à des contraintes géologiques ou géotechniques particulières

CONTEXTE HYDROGÉOLOGIQUE ET HYDROLOGIQUE

Mesure de protection de la ressource en eau dans la traversée de zone de captage d'alimentation en eau potable

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les zones inondables

Mesure de franchissement des écoulements superficiels et/ou mesure relative aux zones humides

Mesure de protection de la ressource en eau dans la traversée de zone de forage agricole ou industriel

ÉLÉMENTS GENERAUX

Réseau hydrographique

Limite communale

MILIEU NATUREL

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les espèces végétales protégées

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les habitats naturels, les habitats d'espèces animales et végétales (y compris zones humides)

Mesure de rétablissement des corridors de déplacement de la grande faune

Mesure de rétablissement des corridors de déplacement de la faune semi-aquatique

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur la faune piscicole

Mesure de rétablissement des corridors de déplacement des chiroptères

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les berges des cours d'eau ou Canaux

PAYSAGE, PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur le paysage et le patrimoine

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les activités ou les hébergements touristiques

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les équipements de chasse

Mesure relative au traitement architectural complémentaire des ouvrages d'art

Mesure de rétablissement des itinéraires de randonnée

LE PROJET PROPOSÉ

Talus déblai/remblai remarquable

Pk. 245+5 — Point Kilométrique (Pk) de la ligne existante

PK: 231.0 — Point Kilométrique (Pk) de la ligne nouvelle

Voie ferrée conservée en place

Voie ferrée nouvelle ou déplacée

Voie ferrée existante déposée

Ligne nouvelle

Voie de service

Ouvrage spécifique

Ouvrage d'art

Ouvrage de protection des sites SEVESO

Equipements ferroviaires

Gare réaménagée

Halte TER réaménagée ou déplacée

Base travaux

Sous-station électrique

PCV — Point de changement de voie

Poste d'aiguillage nouveau

Poste d'aiguillage déposé

Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal

Hydraulique - Assainissement

Bassin d'écrêtement et de confinement

Rétablissement des voies de communication

Pont Rail (PRA)

Pont Route (PRO)

Aménagement routier

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Date de prise en compte des données : Juillet 2013

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

REALISATION : Juillet 2013

Tableau des effets et des mesures – planche 5 (Projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte urbain et habitat			
	242+5	Travaux et exploitation : 1 bâti dans les emprises du tracé (Ecluse de Bordeneuve)	Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation
	242+800- 243+500	Travaux et exploitation : risque d'atteinte à la sécurité du personnel de chantier pendant les travaux et des voyageurs en phase d'exploitation en cas d'explosion au sein du site Total Raffinage Marketing	Travaux : sensibilisation et formation du personnel de chantier, mise en place de systèmes d'alerte, élaboration d'un plan d'intervention par les entreprises Exploitation : conception du projet dans le respect du PPRT, création d'un ouvrage de protection des voies ferrées
	242+5- 243+5	Travaux : risque de perturbation des accès et fonctionnalités de la ZI Bordeneuve	Travaux : des prescriptions spécifiques seront données par le concessionnaire pour s'assurer du maintien des accès aux bâtiments d'activités. Une information continue des entreprises sera réalisée pendant toute la durée des travaux
	243-247	Travaux : risque de perturbation des accès et fonctionnalités de la gare de triage	Travaux : des prescriptions spécifiques seront données par le concessionnaire pour s'assurer du maintien des accès aux bâtiments d'activités. Une information continue des entreprises sera réalisée pendant toute la durée des travaux
Milieu naturel			
	242+050	Travaux : risque de destruction de stations de Mousse fleurie lors des travaux d'aménagement	Travaux : déplacement des stations de Mousse fleurie et mise en défens des zones où l'espèce aura été implantée
	243+0- 243+1	Exploitation : risque d'accroissement de l'isolement des populations de Coronelle girondine et autres espèces de reptiles de part et d'autres des voies ferrées, du fait de la création de la ou des nouvelles voies.	Exploitation : aménagement de gabions de part et d'autre des appuis de l'ouvrage de protection du site Total Raffinage Marketing
Contexte hydrogéologique et hydrologique			
	243+030- 243+240	Travaux : risque d'instabilité des aménagements (aléa faible retrait gonflement des argiles)	Travaux : adaptation des techniques de construction
Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs			
	234-251+3	Travaux : risque de perturbation des activités touristiques liées à la piste cyclable du Canal latéral à la Garonne	Travaux : mesures visant à limiter les effets sur la fréquentation de la piste cyclable : évitement des travaux en fin de semaine, information, limitation des dispersions de poussières.
	240+5- 244+2	Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne	Exploitation : aménagement paysager visant à affirmer l'aspect artificiel (plantations urbaines, végétation décorative et colorée) (séquence 3 de l'étude d'insertion paysagère)

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

vers Montauban

vers Toulouse

BRUGUIERES

D63G

SAINT-JORY

Pk 242+0

Pk 242+5

Ecluse de Bordeneuve

Zone industrielle de Bordeneuve

Pk 243+0

Site industriel de Total Raffinage Marketing
Création d'un ouvrage de protection sur les voies existantes et nouvelles

Nouvelle localisation du Poste 10

Pk 243+5

D820

te de Paris

Chemin de Bordeneuve

CANAL LATÉRAL À LA GARONNE

LESPINASSE

Chemin des Monges

Déplacement et réaménagement de l'accès au triage

Poste 10 actuel déposé

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS

TOULOUSE

01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13

N

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 5/13

0 25 50 100 150 m

REALISATION: Juillet 2013 - SOURCE: © ORTHO

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux Toulouse Bordeaux Espagne

Tableau des effets et des mesures – planche 6 (Projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte urbain et habitat			
	244+3	Travaux et exploitation : 1 bâti dans les emprises du tracé (Ecluse de Lespinasse)	Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation
	244+168	**Canalisation de gaz haute pression (TIGF)** Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupure de canalisation de gaz par le chantier Exploitation : risque d'interférences avec le tracé	Travaux : consultation des gestionnaires et respect de leurs exigences en matière de protection et de dévoiement Exploitation : respect des prescriptions édictées par la servitude interceptée, dans le cadre de la conception du projet
	245-249+4	Exploitation : implantation des voies nouvelles sur un espace boisé classé (berge Est du Canal latéral à la Garonne)	Exploitation : conduite d'une procédure de mise en compatibilité du PLU de Fenouillet visant à déclasser l'espace boisé classé – Aménagements paysagers (décrits dans le paysage, patrimoine, tourisme et loisirs)
	245-246	Travaux et exploitation : risque d'atteinte à la sécurité du personnel de chantier pendant les travaux et des voyageurs en phase d'exploitation en cas d'explosion au sein du site Total Gaz	Travaux : sensibilisation et formation du personnel de chantier, mise en place de systèmes d'alerte, élaboration d'un plan d'intervention par les entreprises Exploitation : création d'un ouvrage de protection des voies ferrées
	243-247	Travaux : risque de perturbation des accès et fonctionnalités de la gare de triage	Travaux : des prescriptions spécifiques seront données par le concessionnaire pour s'assurer du maintien des accès aux bâtiments d'activités. Une information continue des entreprises sera réalisée pendant toute la durée des travaux
Milieu naturel			
	244+1-244+3 245+4-245+5	Exploitation : risque d'accroissement de l'isolement des populations de Coronelle girondine et autres espèces de reptiles de part et d'autres des voies ferrées, du fait de la création de la ou des nouvelles voies.	Exploitation : aménagement de gabions dans l'entrevoie des voies lentes et des voies rapides de la zone du PRO de Lespinasse et de part et d'autre des appuis de l'ouvrage de protection du site Totalgaz
Contexte géologique et géotechnique			
	245+460- 245+780	Travaux : risque d'instabilité des aménagements (aléa faible retrait gonflement des argiles)	Travaux : adaptation des techniques de construction
Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs			
	234-251+3	Travaux : risque de perturbation des activités touristiques liées à la piste cyclable du Canal latéral à la Garonne	Travaux : mesures visant à limiter les effets sur la fréquentation de la piste cyclable : évitement des travaux en fin de semaine, information, limitation des dispersions de poussières.
	240+5-244+2	Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne	Exploitation : aménagement paysager visant à affirmer l'aspect artificiel (plantations urbaines, végétation décorative et colorée) (séquence 3 de l'étude d'insertion paysagère)
	244+2-247	Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne	Exploitation : aménagement paysager visant à donner une image « humide » en vis-à-vis du lac du Bocage avec plantation d'une végétation liée à l'eau en s'appuyant sur les changements engendrés par les aménagements ferroviaires (palplanches ou bord de berge naturelle) (séquence 4 de l'étude d'insertion paysagère)

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

vers Montauban

vers Toulouse

SAINT-ALBAN

D63W

D904B

D820

Renforcement des piles contre les chocs ferroviaires

Pk 244+0

Ecluse de Lespinasse

Pk 244+5

Pk 245+0

Pk 245+5

CANAL LATÉRAL À LA GARONNE

Lac du Bocage

FENOUILLET

Chemin de la Tour

Route de la Plage

Rue du Moulin

LESPINASSE

Site industriel Total Gaz
Création d'un ouvrage de protection sur les voies existantes et nouvelles

Rue du Moulin
Démolition et reconstruction d'un pont-route sur les deux voies existantes et les deux voies nouvelles et renforcement du pont sur le canal

D63

GAGNAC-SUR-GARONNE

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS

TOULOUSE

01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13

N

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 6/13

0 25 50 100 150 m

REALISATION: Juillet 2013 - SOURCE: © ORTHO

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux Toulouse Bordeaux Espagne

6.9. Résumé non technique

L'article R.121-16 4° du code de l'urbanisme, modifié par le décret 2012-995 du 23 août 2012, avec des dispositions entrées en vigueur au 1er février 2013, conduit à une évaluation environnementale notamment réalisée dans le cadre de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Lespinasse.

Au moment de l'enquête publique portant sur le projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, tous les documents d'urbanisme des secteurs traversés doivent être compatibles avec le projet. Si cela n'est pas le cas, il faut les mettre en compatibilité : cela revient par exemple :

- à compléter les règlements de certaines zones pour autoriser les travaux, installations…liés au projet ferroviaire, y compris les mesures d'insertion dans l'environnement, ainsi que les exhaussements et affouillements du sol (déblais/remblais) ;
- à introduire un emplacement réservé au profit de RFF, et à prévoir le déclassement d'espaces boisés classés susceptibles d'être touchés par l'aménagement.

Les modifications apportées au PLU de Lespinasse se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse: si l'emplacement réservé a un dimensionnement laissant un peu de souplesse pour la mise au point finale du projet, les emprises définitives seront pour autant déterminées avec le souci de limiter la consommation d'espace ; les emplacements réservés non utilisés seront supprimés après la mise en service.

Le projet de mise en compatibilité est donc à apprécier au niveau de l'emprise ferroviaire actuelle (hors zone du triage de Saint-Jory), à hauteur de 5,96 ha, de l'emprise prévisionnelle complémentaire nécessaire à la réalisation du projet (extension de l'emprise ferroviaire), à hauteur de 1,16 ha, et de l'emplacement réservé en résultant, représentant 7,12 ha.

Effet des emprises (actuelle et complémentaire) et de l'emplacement réservé nécessaires au projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sur les zones du document d'urbanisme de Lespinasse (Source : Systra, 2014)

	Surface concernée…				
	Total (ha)	Zone N (ha)	Zone A (ha)	Zone UF et sous-secteur UFa (ha)	Zone UB et sous-secteurs UBa et UBb (ha)
…par l'emprise ferroviaire actuelle	5,96	0,92	0,70	4,30	0,04
…par l'emprise prévisionnelle complémentaire	1,16	0,27	0,31	0,01	0,57
…par l'emplacement réservé	7,12	1,19	1,01	4,31	0,61

Le PLU de la commune ne comporte pas d'évaluation environnementale au titre de l'article L.121-10 du Code de l'Urbanisme, ni de rapport environnemental spécifique.

Concernant le projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, de nombreuses informations sont données dans le dossier présenté à l'enquête préalable à la DUP, et notamment la notice explicative et l'étude d'impact, notamment :

- dans les parties générales de l'étude d'impact : état initial, raisons du choix du projet retenu, effets et mesures, effets sur la santé,… ;
- dans le cahier géographique n°12 pour la commune de Lespinasse.

Le lecteur pourra également se reporter au résumé non technique de l'étude d'impact, en vue d'une présentation synthétique.

De ce fait, le plan proposé de l'évaluation environnementale est le suivant :

- analyse de l'état initial de l'environnement ;
- raisons du choix du projet retenu ;
- analyse des incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement, et présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire, et si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en compatibilité sur l'environnement ;
- définition de critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement ;
- méthodologie, difficultés et limites.

Analyse de l'état initial

Les sources d'information pour réaliser l'état initial sont issues :

- du rapport de présentation du PLU qui date de 2006(la 1ère modification simplifiée du PLU approuvée en décembre 2013 n'a pas porté sur cette pièce) ;
- de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact et plus particulièrement le volume 4 pour le cahier géographique 12, figurant au dossier d'enquête publique.
- de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du programme du GPSO et plus particulièrement le volume 4 cahier géographique n°12, figurant au dossier d'enquête publique.

Cet état initial est donc réalisé à deux niveaux :

- à l'échelle communale pour être cohérent avec l'aire d'influence de la mise en compatibilité ;
- *à l'échelle de la zone d'études dans laquelle l'état initial de l'étude d'impact a été réalisé.*

Sont étudiées les thématiques sur lesquelles la mise en compatibilité est susceptible d'avoir des incidences : le milieu humain et le contexte socioéconomique (urbanisation, agriculture, sylviculture…), le milieu physique, (topographie, eaux souterraines et superficielles…), le milieu naturel, le patrimoine et les loisirs, ainsi que le paysage.

La zone d'études porte sur une bande de 500 m, soit 250 m de part et d'autre de la voie ferrée existante et des aménagements projetés.

Compte tenu de son positionnement, la zone d'études couvre 32,6% du territoire communal.

Raisons du choix du projet retenu

Le choix du projet retenu résulte du processus d'élaboration du projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, mené de manière intégrée au sein du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, à l'issue des deux débats publics de 2005 et 2006 portant respectivement sur Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

Cette élaboration a donné lieu à une concertation approfondie, avec une étape de concertation volontaire et la mise en place de groupes de travail visant à l'appropriation et à l'enrichissement du projet par l'information et l'association des acteurs locaux concernés et une étape de concertation réglementaire L.300-2 en août-septembre 2011 et enfin

La décision ministérielle du 30 mars 2012 a confirmé le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest qui porte à la fois sur les lignes nouvelles et les aménagements du réseau existant au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.

La décision ministérielle du 23 octobre 2013 prévoit que les projets les plus prioritaires, à savoir **les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, ainsi que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse, seront soumis à enquête d'utilité publique en 2014** (la section Dax-Espagne faisant l'objet d'une enquête ultérieurement).

L'analyse multicritère menée sur l'ensemble des scénarios d'insertions construits a permis de dégager 3 variantes, qui ont été portées lors de la concertation publique L300-2.
L'étape 3 a donné lieu à l'approfondissement de la solution retenue.

Le Comité de pilotage du 29 février 2012 a validé la fin des études du projet d'aménagements de la ligne existante au nord de Toulouse prévoyant la mise à quatre voies du nord du raccordement de la ligne nouvelle jusqu'à Matabiau, l'aménagement des haltes de Saint-Jory, Fenouillet Saint Alban, Lacourtensourt, Lalande Eglise, Route de Launaguet et le positionnement du terminus de proche banlieue à Castelnau d'Estrétefonds et les aménagements en gare Matabiau.

Analyse des incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement, et présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire, et si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en compatibilité sur l'environnement,

Les modifications apportées au PLU de Lespinasse se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement de l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraine donc pas d'autres incidences ; les mesures de réduction, de compensation ou de suppression des effets de la mise en compatibilité du PLU correspondent ainsi à celles prévues au titre du projet.

Les effets du projet en lui-même font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact, avec présentation de l'ensemble des mesures envisagées pour les réduire, les éviter ou les compenser.

Pour plus de détails, on pourra également se référer au cahier géographique du secteur n°12 partie « 3.2.1 l'environnement humain et le cadre de vie », ainsi qu'au volume 3 chapitres 5 et 6 de l'étude d'impact de la première phase du GPSO, présentant les effets sur les commodités du voisinage (acoustique, vibrations, qualité de l'air) et sur la santé humaine, ainsi que les mesures correspondantes.

Le volume 3 chapitre 5 présente également :

- au paragraphe 5.2.1.2 les effets indirects de la première phase du GPSO sur l'urbanisation, à l'échelle plus globale des territoires, ainsi qu'à proximité des gares et haltes ferroviaires ;
- au paragraphe 5.4 une analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus (dont 2 pour le secteur des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse).

Le tableau ci-après rappelle de manière synthétique les effets de la mise en compatibilité du PLU de Lespinasse sur le plan de zonage.

Il apparait que ces effets de l'emplacement réservé se limitent à 4 types de zones : les zones d'habitat (UB et sous-secteur UBa et UBb), les zones d'activités (UF et sous-secteur UFa), les zones naturelles (zone N) et les zones agricoles (zone A) sur 7,14 ha.

De même, la superficie des zones incluses dans l'emplacement réservé reste très faible au regard de la superficie totale des zones sur la commune de Lespinasse.

La superficie de ces zones incluses dans l'emprise prévisionnelle complémentaire nécessaire à la réalisation du projet (extension de l'emprise ferroviaire) y est encore plus faible.

Effet des emprises (actuelle et complémentaire) et de l'emplacement réservé nécessaires au projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sur les zones du document d'urbanisme de Lespinasse (Source : Systra, 2014)

	Surface concernée…				
	Total (ha)	Zone N (ha)	Zone A (ha)	Zone UF et sous-secteur UFa (ha)	Zone UB et sous-secteurs UBa et UBb (ha)
…par l'emprise ferroviaire actuelle	5,96	0,92	0,70	4,30	0,04
…par l'emprise prévisionnelle complémentaire	1,16	0,27	0,31	0,01	0,57
…par l'emplacement réservé	7,12	1,19	1,01	4,31	0,61

Les enjeux et équilibres définis dans le PLU susceptibles d'être concernés par la réalisation du projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sont :

- **Maîtriser le rythme de la construction**
  - En aménageant, avec un souci de qualification urbaine et de sécurité la RD 63 et l'ancienne RN 20 (RD 820)

Le projet passe sous le pont-route de la RD 63 au Nord de l'écluse de Lespinasse. Des travaux de renforcement des piles contre les chocs ferroviaires sont prévus et s'intègrent ainsi favorablement à cette orientation du PADD en améliorant la sécurité au droit de cette zone.

- **Intégrer les risques et la sécurité dans l'aménagement urbain et le développement durable de la commune**
  - En prenant en compte le risque industriel et notamment celui attaché aux dépôts de produits pétroliers.

La définition du projet s'est réalisée dans un souci de protection des usagers des infrastructures ferroviaires contre le risque industriel vis-à-vis du site Raffinage Marketing de Lespinasse notamment. Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse s'inscrivent donc totalement dans cette orientation d'aménagement.

La mise en compatibilité du PLU de Lespinasse a des incidences limitées sur le plan de zonage et ne remet pas en cause les enjeux et l'équilibre définis dans le document d'urbanisme de la commune.

Le tableau ci-après reprend les principaux enjeux, effets de la mise en compatibilité et mesures proposées sur la commune de Lespinasse.

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
Relief	Topographie relativement plate variant entre 125 m NGF au Sud-Est et 118 m NGF au Nord	◗ Zonage UB (zone à dominante d'habitation récente, essentiellement pavillonnaire, accueillant également des équipements collectifs et constructions à usage artisanal, commercial, de services et de bureaux desservie par le réseau d'assainissement) et sous-secteurs : • UBa (correspond à des extensions anciennes du village ancien), • UBb (secteur où l'urbanisation a été réalisée majoritairement sous forme d'opérations d'ensemble) ◗ Zonage UF (accueille principalement des constructions à usage d'activités) et sous-secteur UFa (majeure partie de la zone d'activité existante. Englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire) ◗ Zonage N (correspond aux espaces naturels et forestiers de la commune qu'il convient de protéger en raison de leur qualité paysagère et de leur richesse écologique) ◗ Zonage A (correspond aux espaces du territoire communal réservés à l'activité agricole qu'il convient de protéger au regard de sa valeur économique et paysagère)	Modification des dispositions générales et de l'article 2 des règlements des zones concernées Mise en place d'un emplacement réservé	Des sites potentiels de dépôts ont été définis à proximité du projet Utilisation d'une base travaux déjà existante : la gare de triage de Saint-Jory, limitant les effets causés par la création d'une nouvelle base travaux Recherche de l'équilibre du mouvement des terres
Eaux souterraines et superficielles	1 aquifère vulnérable de par sa proximité avec la surface Le canal latéral à la Garonne (non considéré comme un cours d'eau)	◗ Zonage UB (zone à dominante d'habitation récente, essentiellement pavillonnaire, accueillant également des équipements collectifs et constructions à usage artisanal, commercial, de services et de bureaux desservie par le réseau d'assainissement) et sous-secteurs : • UBa (correspond à des extensions anciennes du village ancien), • UBb (secteur où l'urbanisation a été réalisée majoritairement sous forme d'opérations d'ensemble) ◗ Zonage UF (accueille principalement des constructions à usage d'activités) et sous-secteur UFa (majeure partie de la zone d'activité existante. Englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire) ◗ Zonage N (correspond aux espaces	Modification des dispositions générales et de l'article 2 des règlements des zones concernées Mise en place d'un emplacement réservé	Calage du profil en déblai rasant sur la majeure partie du territoire concerné Mise en place de mesures de drainage Collecte des eaux de ruissellement Utilisation proscrite des produits phytosanitaires sur les secteurs sensibles

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
		naturels et forestiers de la commune qu'il convient de protéger en raison de leur qualité paysagère et de leur richesse écologique) ◗ Zonage A (correspond aux espaces du territoire communal réservés à l'activité agricole qu'il convient de protéger au regard de sa valeur économique et paysagère)		
Contexte socio-économique et urbanisation	Perte d'unité du centre ancien lors de la création de la gare de triage. Urbanisation récente concentrée à l'Ouest du Canal et le long des voies secondaires	◗ Zonage UB (zone à dominante d'habitation récente, essentiellement pavillonnaire, accueillant également des équipements collectifs et constructions à usage artisanal, commercial, de services et de bureaux desservie par le réseau d'assainissement) et sous-secteurs : • UBa (correspond à des extensions anciennes du village ancien), • UBb (secteur où l'urbanisation a été réalisée majoritairement sous forme d'opérations d'ensemble) ◗ Zonage UF (accueille principalement des constructions à usage d'activités) et sous-secteur UFa (majeure partie de la zone d'activité existante. Englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire) ◗ Zonage N (correspond aux espaces naturels et forestiers de la commune qu'il convient de protéger en raison de leur qualité paysagère et de leur richesse écologique) ◗ Zonage A (correspond aux espaces du territoire communal réservés à l'activité agricole qu'il convient de protéger au regard de sa valeur économique et paysagère)	Modification des dispositions générales et de l'article 2 des règlements des zones concernées Mise en place d'un emplacement réservé	2 acquisitions de bâti
Activités agricoles et sylvicoles	Productions céréalières, maraîchage plein champ, sur de petites parcelles en une zone périurbaine. Aucune activité sylvicole	◗ Zonage UB (zone à dominante d'habitation récente, essentiellement pavillonnaire, accueillant également des équipements collectifs et constructions à usage artisanal, commercial, de services et de bureaux desservie par le réseau d'assainissement) et sous-secteurs : • UBa (correspond à des extensions anciennes du village ancien),	Modification des dispositions générales et de l'article 2 des règlements des zones concernées Mise en place d'un emplacement réservé	Aucun

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
		• UBb (secteur où l'urbanisation a été réalisée majoritairement sous forme d'opérations d'ensemble) ◗ Zonage UF (accueille principalement des constructions à usage d'activités) et sous-secteur UFa (majeure partie de la zone d'activité existante. Englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire) ◗ Zonage N (correspond aux espaces naturels et forestiers de la commune qu'il convient de protéger en raison de leur qualité paysagère et de leur richesse écologique) ◗ Zonage A (correspond aux espaces du territoire communal réservés à l'activité agricole qu'il convient de protéger au regard de sa valeur économique et paysagère)		
Environnement naturel et biologique	Sur la commune, aucun site protégé (Natura 2000) ou inventorié (ZNIEFF) Un corridor et réservoir de biodiversité appartenant à la trame verte et bleue : le Canal latéral à la Garonne et ses berges Lac du Bocage à l'Ouest du Canal latéral à la Garonne	◗ Zonage UB (zone à dominante d'habitation récente, essentiellement pavillonnaire, accueillant également des équipements collectifs et constructions à usage artisanal, commercial, de services et de bureaux desservie par le réseau d'assainissement) et sous-secteurs : • UBa (correspond à des extensions anciennes du village ancien), • UBb (secteur où l'urbanisation a été réalisée majoritairement sous forme d'opérations d'ensemble) ◗ Zonage UF (accueille principalement des constructions à usage d'activités) et sous-secteur UFa (majeure partie de la zone d'activité existante. Englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire) ◗ Zonage N (correspond aux espaces naturels et forestiers de la commune qu'il convient de protéger en raison de leur qualité paysagère et de leur richesse écologique) ◗ Zonage A (correspond aux espaces du territoire communal réservés à l'activité agricole qu'il convient de protéger au regard de sa valeur économique et paysagère)	Modification des dispositions générales et de l'article 2 des règlements des zones concernées Mise en place d'un emplacement réservé	Reconstitution d'une trame verte en bord de berge en installant des végétaux adaptés à leur environnement

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
Patrimoine, tourisme et loisirs	2 sites archéologiques 1 site d'intérêt local : le canal latéral à la Garonne 1 sentier de randonnée : la voie verte du canal latéral	◗ Zonage UB (zone à dominante d'habitation récente, essentiellement pavillonnaire, accueillant également des équipements collectifs et constructions à usage artisanal, commercial, de services et de bureaux desservie par le réseau d'assainissement) et sous-secteurs : • UBa (correspond à des extensions anciennes du village ancien), • UBb (secteur où l'urbanisation a été réalisée majoritairement sous forme d'opérations d'ensemble) ◗ Zonage UF (accueille principalement des constructions à usage d'activités) et sous-secteur UFa (majeure partie de la zone d'activité existante. Englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire) ◗ Zonage N (correspond aux espaces naturels et forestiers de la commune qu'il convient de protéger en raison de leur qualité paysagère et de leur richesse écologique) ◗ Zonage A (correspond aux espaces du territoire communal réservés à l'activité agricole qu'il convient de protéger au regard de sa valeur économique et paysagère)	Modification des dispositions générales et de l'article 2 des règlements des zones concernées Mise en place d'un emplacement réservé	Archéologie préventive (diagnostic, fouilles, etc…) dans le cadre du projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse
Paysage	Forte dissymétrie entre l'Ouest (bâti discontinu et activités agricoles relictuelles) et l'Est (bâti d'activités en relation avec la RD 820 notamment le site Total Raffinage Marketing	◗ Zonage UB (zone à dominante d'habitation récente, essentiellement pavillonnaire, accueillant également des équipements collectifs et constructions à usage artisanal, commercial, de services et de bureaux desservie par le réseau d'assainissement) et sous-secteurs : • UBa (correspond à des extensions anciennes du village ancien), • UBb (secteur où l'urbanisation a été réalisée majoritairement sous forme d'opérations d'ensemble) ◗ Zonage UF (accueille principalement des constructions à usage d'activités) et sous-secteur UFa (majeure partie de la zone d'activité existante. Englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire) ◗ Zonage N (correspond aux espaces	Modification des dispositions générales et de l'article 2 des règlements des zones concernées Mise en place d'un emplacement réservé	Mise en place d'un parti d'aménagement paysager en application du schéma directeur : réaménagement de la berge Est du canal latéral à la Garonne

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
		naturels et forestiers de la commune qu'il convient de protéger en raison de leur qualité paysagère et de leur richesse écologique) ◗ Zonage A (correspond aux espaces du territoire communal réservés à l'activité agricole qu'il convient de protéger au regard de sa valeur économique et paysagère)		



7. ANNEXE : AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES

Le 13 MAI 2014

Information sur l'absence d'avis de l'Autorité Environnementale

Garance : 1172
Réf. : HP-AME-521-Ecj-CompatibilitéPLU_GPSO-AE2-AExistante-Lespinasse

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de LESPINASSE

Par courrier reçu le 12 février 2014, Réseau Ferré de France a sollicité, au titre de l'article R 121-16 du Code de l'Urbanisme, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement relatif à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme avec l'aménagement de la ligne ferroviaire existante dans le cadre du GPSO.

Conformément à l'article R 121-15-IV, l'avis de l'Autorité Environnementale n'ayant pas été émis dans les trois mois à compter de la date de réception, soit le 12 mai 2014, il est réputé sans observation.

1 rue de la Cité administrative – CS 80002 - 31074 TOULOUSE CEDEX 9 – Tél. 05 61 58 50 00
http://www.midi-pyrenees.pref.gouv.fr



8. ANNEXE : PV EXAMEN CONJOINT

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA HAUTE GARONNE

Direction Départementale des Territoires

Service Prospective et Stratégie

Réunion d'examen conjoint préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse du Grand Prrojet du Sud Ouest valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse-Métropole -communes de Saint Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse- et de la commune de Castelnau d'Estrétefonds,

jeudi 26 juin 2014 à 10h30

Procès- verbal

Le jeudi 26 juin 2014 à 10h30, s'est tenue à la préfecture, sous la présidence de M. Philippe Kahn, directeur départemental des territoires de la Haute Garonne, la réunion d'examen conjoint préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse du Grand Projet du Sud Ouest valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse-Métropole -communes de Saint Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse- et de la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

Etaient présents :

- M. Atsarias Roger, conseiller municipal délégué de Toulouse,
- Mme Fernandez Michèle, 1ère adjointe au maire de Lespinasse,
- M. Druaux Jean-Jacques, conseiller municipal de Lespinasse,
- M. Fourcassier Thierry, maire de Saint Jory,
- M. Soulet Serge, adjoint au maire de Saint Jory,
- M. Belident Thierry, adjoint au maire de Fenouillet,
- M. Dupuy Daniel, maire de Castelnau d'Estrétefonds,
- M. Houles Laurent, représentant le conseil régional de Midi Pyrénées,
- M. Ramade Lionel, représentant le conseil général de la Haute Garonne,
- M. Gosset Eric, représentant la communauté urbaine de Toulouse Métropole,
- M. Doucet Christophe, représentant le syndicat mixte des transports en commun,
- M. Aussel Edmond, maire de Saint Rustice, vice-président du syndicat du traitement des eaux potables de l'usine de Saint Caprais,
- Mme Belleville Marie Hélène, représentant le président du Scot NordToulousain,
- M. Castan Patrick, Réseau Ferré de France,
- M. Aubeleau Jean Michel, Réseau Ferré de France,
- M. Radoubé Maxime, Réseau Ferré de France,
- Mme Françoise Haeffelin, bureau de l'aménagement commercial et des procédures d'utilité publique de la préfecture.
- M. Kahn Philippe, directeur départemental des territoires de la Haute Garonne,
- M. Vivier Pascal, direction départementale des territoires de la Haute Garonne
- M. Bardou Thierry, direction départementale des territoires de la Haute Garonne,
- M. Gourmaud Bruno, direction départementale des territoires de la Haute Garonne,
- M. Roujean Alain, direction départementale des territoires de la Haute Garonne

Le président ouvre la séance au cours de laquelle ont été successivement examinés les points suivants :
- exposé du contexte réglementaire,
- présentation du projet et des mesures envisagées pour mettre en compatibilité les plans locaux d'urbanisme de Toulouse-Métropole -communes de Saint Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse- et de la commune de Castelnau d'Estrétefonds.
- observations des participants.

CONTEXTE REGLEMENTAIRE

1 Ouverture de la séance :

M. Kahn remercie les participants d'avoir répondu à l'invitation du préfet pour cette réunion, organisée en application du code de l'urbanisme pour l'examen conjoint des dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulouse Métropole - communes de Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse, et de la commune de Castelnau-d'Estrétefonds. Cette réunion s'inscrit dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet des aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse (AFNT) du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Il rappelle que Réseau Ferré de France (RFF) poursuit les études lancées depuis une dizaine d'années sur le programme du GPSO constitué dans sa première phase de trois opérations : les lignes nouvelles Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax, les aménagements ferroviaires des lignes existantes au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse. En octobre 2013, le choix du tracé définitif de la ligne nouvelle a été retenu et les procédures préalables aux trois enquêtes publiques des trois opérations ont été lancées. Le 13 juin 2014, le Secrétaire d'État des Transports, de la Mer et de la Pêche a approuvé les dossiers supports des trois enquêtes publiques pour la première phase du GPSO. Il a demandé à ce qu'elles soient lancées pour l'automne 2014.
La ligne nouvelle Dax-Espagne fera l'objet d'une enquête publique ultérieure.

Cette réunion, relative aux aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse, s'inscrit dans le contexte de préparation de l'enquête publique prévue à l'automne. Elle est organisée dans le cadre des dispositions du Code de l'Urbanisme, en application de son article L.123-14-2: en effet, l'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU).

Tous les dossiers de mise en compatibilité, établis par commune, comprennent également un volet relatif à l'évaluation environnementale. Elle est exigée par le Code de l'urbanisme pour les PLU dont le territoire comprend un site Natura 2000. Dans un souci d'homogénéité cette analyse a été étendue à l'ensemble des communes.

Après une présentation par RFF de l'état d'avancement du GPSO et des modalités de la mise en compatibilité, les observations seront recueillies. La réunion donnera lieu à un procès-verbal, qui sera joint au dossier d'enquête publique. A l'issue de l'enquête, le dossier de mise en compatibilité accompagné du rapport et des conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint seront transmis à l'EPCI compétent pour les documents d'urbanisme, ou à la commune, qui disposeront alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis.

A signaler enfin que la réunion est enregistrée pour faciliter la rédaction du procès-verbal.

2 La procédure de mise en compatibilité :

En application de l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'à la double condition suivante :
- l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- l'acte déclaratif d'utilité publique est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet des personnes associées visées à l'article L.121-4 du même code.

Au cas présent, le montage juridique retenu prévoit l'ouverture d'une consultation portant sur :
- l'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse ;
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulouse-Métropole -communes de Saint Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse- et de la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

3 La réunion d'examen conjoint :

Conformément à l'article R 123-23-1 du code de l'urbanisme, la réunion d'examen conjoint doit avoir lieu avant l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'automne 2014.

Ont été conviés à cette séance les services et organismes prévus à l'article L.124-1 du même code et les services associés en application du principe général d'association et de concertation:
- les maires des communes concernées : Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint Jory, et Castelnau d'Estrétefonds ;
- les présidents des conseils régional et général,
- le président du syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine,
- le président du syndicat mixte en charge du SCOT de la grande agglomération toulousaine,
- le président du syndicat mixte en charge du SCOT Nord Toulousain,
- les présidents des trois chambres consulaires,
- le président de la communauté urbaine Toulouse Métropole
- le pétitionnaire : Réseau Ferré de France,
- les services de l'État concernés : la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, la direction départementale des territoires.

Se sont excusés : la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et le syndicat mixte en charge du SCOT de la grande agglomération toulousaine,

4 Les suites de la procédure :

Une fois l'enquête publique achevée, l'assemblée délibérante des collectivités disposera d'un délai de deux mois pour émettre son avis sur :
- le dossier de mise en compatibilité, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête,
- le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur,
- le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.

Si elle ne s'est pas prononcée dans ce délai, son avis sera réputé favorable.

La déclaration d'utilité publique emportera approbation des nouvelles dispositions des plans locaux d'urbanisme de Toulouse-Métropole -communes de Saint Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse- et de la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

PRESENTATION DU PROJET ET DES MESURES DE MISE EN COMPATIBILITE

1 Présentation du projet :

Jean Michel Aubeleau (RFF) rappelle le programme des opérations du GPSO qui seront mis prochainement à l'enquête publique : les lignes nouvelles Bordeaux/Dax et Bordeaux/Toulouse, les aménagements ferroviaires de la ligne existante au sud de Bordeaux et les aménagements ferroviaires de la ligne existante au nord de Toulouse.
En deuxième phase, une quatrième opération, la ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole fera l'objet d'une enquête d'utilité publique ultérieure.

Il s'agit d'un programme d'ensemble qui a pour objectif :
- la grande vitesse avec la volonté de gagner du temps et favoriser la mobilité à longue distance,
- libérer des capacités pour développer d'autres services,
- faciliter les transports du quotidien en proposant une infrastructure permettant d'améliorer les fréquences et la régularité des trafics.

Il rappelle le contenu de l'opération des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse :

- la mise à quatre voies de l'ensemble du linéaire entre le raccordement de la ligne à grande vitesse, au nord de la commune de Saint Jory, et la gare de Toulouse-Matabiau,
- les aménagements en gare de Toulouse-Matabiau compatibles avec les objectifs plus globaux du projet de Toulouse Euro Sud-Ouest,
- le réaménagement de toutes les gares et haltes existantes du parcours,
- la création d'un terminus partiel pour les missions de proche banlieue à Castelnau-d'Estrétefonds.

Maxime Radoubé (RFF) explique ainsi le besoin de mener une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanismes lorsque les documents d'urbanisme existants ne sont pas compatibles avec le projet. Cette procédure est engagée par le Préfet, avec aujourd'hui une réunion d'examen conjoint pour valider les différentes adaptations qui sont proposées dans les documents d'urbanisme.

Il rappelle le déroulement de la procédure :
- une présentation d'abord du projet ferroviaire
- l'analyse des documents d'urbanisme existants avec l'incidence du projet sur les différents rapports de présentation, les projets d'aménagements et de développement durable(PADD), les orientations d'aménagement et de programmation (OAP),
- les règlements et documents graphiques qui sont en vigueur dans les documents,
- l'analyse de l'incidence de la mise en compatibilité sur la zone NATURA2000,
- les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU (les plans de zonage, les extraits du règlement d'urbanisme, la liste des emplacements réservés).
- l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité de ces PLU avec un avis de l'Autorité Environnementale (AE).

Il revient, sur les principes généraux de la mise en compatibilité, en précisant que :
- la mise en compatibilité ne porte pas sur les plans de zonage puisqu'il n'y a pas de modification des zonages existants.
- mais qu'en revanche, un emplacement réservé a été inscrit au bénéfice de RFF pour pouvoir réaliser le projet.

Il cite les documents d'urbanisme mis en compatibilité :
- PLU de Toulouse Métropole :
    - commune de Saint-Jory, modification n°1 approuvée le 19 décembre 2013,
    - commune de Lespinasse, première modification simplifiée approuvée le 19 décembre 2013,
    - commune de Fenouillet, mise à jour approuvé le 27 juin 2013,
    - commune deToulouse, arrêté le 4 novembre 2013 suite à la mise à jour n°1 approuvée le 27 juin 2013.
- PLU de Castelnau d'Estrétefonds, approuvé le 20 mars 2014.

Les SCoT Nord Toulousain et Grande Agglomération Toulousaine sont compatibles avec le programme des AFNT du GPSO. L'avis de l'autorité environnementale sur les dossiers de MECDU de Saint Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse a été émis le 13 mai 2014. Celui relatif au dossier de la communes de Castelnau d'Estrétefonds sera disponible fin juillet.

2 Documents de séance :

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DES PARTICIPANTS

Commune de Toulouse

M. Atsarias demande à partir de quand court le délai pour effectuer des remarques (il a compris qu'il y avait un délai de 2 mois).
M. Kahn rappelle que, formellement, toutes les remarques auraient dû être formulées lors de cette réunion pour être prises en compte dans le procès-verbal qui sera joint au dossier d'enquête publique. Qu'ensuite, à l'occasion de l'enquête des remarques pourront être faites auprès de la commission et qu'à l'issue de l'enquête publique, un délai de 2 mois est prévu pour la délibération de la collectivité.
Toutefois, les remarques transmises sous **quinze jours** à partir de la date d'aujourd'hui, pourront être indexées aux éléments d'examen conjoint consignés dans le procès verbal.

M. Aubeleau (RFF) ajoute que les documents produits pour cette réunion peuvent toujours être perfectibles. Dans l'idée de les parfaire, il est donc preneur des remarques pouvant arriver rapidement sous 10 jours maximum, afin que RFF soit en capacité d'intégrer les éléments qui amélioreraient la qualité des dossiers transmis. Ces remarques peuvent être transmises par mail ou par téléphone, le courrier postal étant plus long.

Communauté urbaine de Toulouse Métropole

M. Gosset, informe, en introduction, que l'avis de Toulouse Métropole va être formalisé par courrier. Il précise que Toulouse Métropole fera de son mieux pour respecter le délai des 10 jours.

Il fait une première remarque générale en annonçant que les quatre PLU de Toulouse Métropole (Saint-Jory, Lespinasse, Toulouse et Fenouillet) qui sont concernés par la mise en compatibilité vont faire l'objet de modifications/évolutions. Ces modifications/évolutions vont avoir lieu entre l'enquête publique des AFNT et la DUP attendue au plus tard fin 2015. Cela va nécessiter une synchronisation des procédures des différents projets.

Il rappelle les discussions techniques avec RFF sur les emplacements réservés. Dans un premier temps, ces derniers avaient été imaginés et tracés par RFF en particulier autours des haltes ferroviaires du projet. Ces emplacements réservés limités aux abords des haltes semblaient, pour Toulouse Métropole pouvoir ne pas être suffisamment dimensionnés pour accueillir toutes les fonctions urbaines utiles à ces pôles multimodaux. Il avait été alors décidé, en accord avec RFF, de ne pas mettre d'emplacements réservés aux abords des haltes dans le projet qui est aujourd'hui présenté à la réunion d'examen conjoint.

Remarques relatives aux dossiers :

Il demande des précisions sur les éléments réglementaires qui ont été analysés dans la bande de 500 mètres. Ces éléments n'apparaissent pas très clairement à la lecture des dossiers ainsi que ceux qui sont impactés ou non.
Ce court chapitre est à préciser. Par exemple la ZAC « Ladoux-Vigné », sur la commune de Saint-Jory tangente le projet. Dans ce cas il convient de mesurer s'il y a impact ou non. De même, sur la commune de Toulouse, plusieurs Orientations d'Aménagements de Programmation (OAP) quartiers « Lapujade » et « Izards-Trois Cocus » et les deux ZAC de « La Vache » et « Borderouge » sont dans le périmètre des 500 mètres sans que l'on puisse mesurer quels sont les impacts du projet sur ces dernières.

Dans la rédaction des modifications du règlement et notamment les articles 6 et 7, il est proposé d'intégrer une mesure dérogatoire concernant l'implantation des constructions. Il faut alors spécifier la distance de ce retrait.

Commune de Fenouillet :
La notice comporte une erreur entre le plan de zonage avant mise en compatibilité et après mise en compatibilité. L'espace boisé classé (EBC) n'apparaît pas dans la cartographie du plan de zonage actuel.
Un élément bâti du patrimoine qui est préservé dans le PLU est impacté directement par l'emplacement réservé créé par RFF. L'ER n'est pas compatible avec cet élément de bâti à protéger.

Commune de Saint Jory :
L'ER jouxte la ZAC de « Ladoux-Vigné », s'assurer que le projet ne présente aucun impact sur l'orientation d'aménagement.

Commune de Toulouse :
Le règlement graphique du PLU est composé de deux éléments : un plan de zonage général et un cahier de planches au 1/2500ème appelé pièce « 4B2 ». Ce cahier décrit des éléments qui n'apparaissent pas dans le règlement graphique. L'analyse qui n'a porté que sur le règlement graphique général est insuffisante. Des éléments, notamment les OAP, apparaissent dans la pièce « 4B2 » (échelle plus fine) et il convient de conduire l'analyse à ce niveau d'échelle.
RFF propose des modifications du règlement écrit dans les dispositions générales notamment pour introduire des dérogations possibles pour toutes les constructions d'installation, ouvrages nécessaires aux aménagements ferroviaires. Ces dispositions sont introduites dans le chapitre qui permet déjà des dérogations possibles pour les transports en commun en sites propres. L'introduction de ces nouvelles dispositions risque de fragiliser le règlement de Toulouse Métropole. Il convient d'analyser plus finement l'introduction de ces dérogations.

Ces remarques seront consignées par un courrier.

M. Aubeleau (RFF) précise que pour les haltes, le choix a été fait de limiter les emplacements réservés au bord des quais nécessaires aux arrêts ferroviaires. Des réflexions complémentaires sont en cours dans le cadre des études d'Avant-Projet sur les abords des haltes. C'est ainsi que dans le dossier d'enquête publique, on parle de fonctionnalités et qu'on conserve une certaine évolutivité des aménagements proposés autours des haltes, en attendant que les acteurs de ces projets les définissent plus précisément.

M. Radoubé (RFF) rajoute que sur ce sujet-là, dans le dossier d'enquête, les aménagements aux abords des haltes sont bien inclus dans le projet et que ce n'est pas parce que les emplacements réservés ne sont pas inscrits aujourd'hui dans les PLU que les aménagements ne sont pas prévus.

M. Aubeleau (RFF) propose que RFF précise certains éléments des objets présents dans la bande de 500 mètres qui ne paraissent pas être suffisants. Il insiste sur la nécessaire production des remarques de Toulouse Métropole dans les meilleurs délais et est preneur d'un échange assez rapide pour prendre en compte au mieux les remarques de Toulouse Métropole. L'erreur sur l'EBC de Fenouillet sera bien évidemment corrigée.
A propos du cahier de la pièce « 4B2 » et de la demande de M. GOSSET, il indique que le nécessaire sera fait pour essayer de l'intégrer au mieux.

Commune de Castelnau d'Estrétefonds

M. Dupuy remarque que l'emplacement réservé N°24 est prévu sur les abords de la halte. Il demande si cet emplacement prend en compte l'ensemble du parking actuel.

M. Radoubé (RFF) rappelle qu'il avait été convenu de mettre sous ER les aménagements des abords de la halte de Castelnau-d'Estrétefonds, contrairement à ce qui avait été convenu avec la CUTM sur les autres haltes.

M. Dupuy se satisfait de la pérennisation de ce parking.

Commune de Saint Jory

M. Fourcassier souligne que les abords de la halte de Saint-Jory sont dans le périmètre d'une ZAC qui est aujourd'hui constructible. Il souhaite que le développement de cette ZAC puisse être coordonné avec le développement de la halte et de ses abords.

M. Aubeleau (RFF) rappelle que RFF a produit dans le dossier une image, à titre d'illustration, d'un schéma fonctionnel des aménagements prévus autours des haltes, sans pour autant les traduire en matière d'emplacements réservés. Ces aménagements pourront faire l'objet d'adaptations dans le cadre d'un dialogue continu avec les acteurs concernés dans les mois qui arrivent. Il rappelle que la phase d'avant-projet est en cours sur les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et qu'il y a des réunions spécifiques sur les aménagements aux abords des haltes qui ont déjà démarré. Les communes, avec la communauté urbaine, doivent rester vigilantes sur ces espaces autours des haltes qui ne font pas l'objet d'emplacements réservés et qui sont néanmoins nécessaires pour construire les aménagements souhaités.

M. Fourcassier souhaite connaître le devenir de l'ER n°52, portant sur la création d'une troisième voie, qui n'a plus lieu d'exister. Il rappelle sa proposition de supprimer cet ER à la fois dans le cadre du projet de modification du PLU de la commune ou dans le cadre du présent dossier d'enquête publique.

M. Aubeleau (RFF) confirme que l'emplacement réservé n°52, initialement destiné à la création d'une 3ème voie à l'Est des voies actuelles, sera supprimé dans le cadre de la procédure.

M. Fourcassier interroge RFF sur le fait que dans la zone de raccordement (LN/LE) était initialement prévu le projet routier de la RD929. Ce projet est il pris en compte ?

M. Castan (RFF) précise que dans la zone de raccordement pouvait apparaître la RD929. Sur le plan technique, le projet ferroviaire préserve la faisabilité ultérieure de cet aménagement routier.

M. Aubeleau (RFF) informe que chaque projet fait l'objet de sa propre procédure, celui de la RD929 fera certainement l'objet d'une enquête publique pour pouvoir être mise en œuvre. C'est à ce moment-là que ce projet apparaîtra dans les documents d'urbanisme, et non dans le cadre du projet ferroviaire.

M. Fourcassier s'interroge sur l'impact de l'implantation de la base de travaux sur le trafic routier de la RD820 et sur les problèmes de circulation au Sud de Saint-Jory.

M. Aubeleau (RFF) explique que RFF a l'ambition de pouvoir utiliser la voie d'eau pour faciliter les mouvements de matériaux, et que, dans cet esprit-là il regarde comment optimiser au mieux les circulations de camions qui malgré tout resteront nécessaires. Il précise que cela fait partie de l'étude d'impacts du dossier d'enquête qui traite à la fois la phase d'exploitation mais aussi des phases provisoires de construction.

Syndicat du traitement des eaux potables de l'usine de Saint Caprais

M. Aussel interpelle RFF au sujet du projet de la base travaux à construire aux abords du canal, à proximité du captage d'eau de l'usine.

M. Radoubé (RFF) rappelle qu'il est prévu la construction d'une base de travaux sur le nord de la commune de Saint-Jory dans le délaissé entre le canal et la RD820.
Les échanges avec les organismes concernés ont arrêté des mesures de déplacement provisoire du point de pompage en amont pour se préserver de tous les incidents possibles en lien avec la base travaux située à cet endroit.

M. Aubeleau (RFF) rappelle aussi que l'objectif d'une base travaux sur cette zone correspond à l'idée de pouvoir éventuellement utiliser la voie d'eau pour alimenter le chantier en matériaux. De plus, cette zone sera utilisée pour « l'atterrissage » de la ligne à grande vitesse qui enjambe l'Hers et le canal dans cette zone.

Commune de Lespinasse

Mme Fernandez indique qu'elle n'a pas de remarques à formuler, autres que celles formulées par Toulouse Métropole.

Conclusion de la réunion

En l'absence de nouvelles remarques, le président demande à RFF de rappeler le calendrier de la procédure à venir :

- compléments à apporter aux dossiers (une dizaine de jours),
- désignation de la commission d'enquête début juillet,
- enquête publique annoncée à l'automne 2014,
- délai d'instruction de 12 mois après la clôture de l'enquête pour l'opération sur les lignes existantes et de 18 mois pour l'opération des lignes nouvelles pour les déclarations d'utilité publique.

En l'absence d'observations complémentaires, le président remercie les participants et lève la séance à 11h30.

Le directeur départemental des Territoires

Philippe KAHN

PJ : - courrier de la CUTM

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Toulouse, le 21 JUIL. 2014

Annette LAIGNEAU
Vice-Présidente

N/REF : JLM/NG/MV/VD/EG/VR
D14029327

Affaire suivie par : Eric GOSSET
Responsable PLU – Secteur Est-Garonne
Reglementation-urbaine@toulouse-metropole.fr

Monsieur Le Préfet
Préfecture de la Haute-Garonne
1 pl St Etienne
31038 TOULOUSE CEDEX 9

Objet : Mise en compatibilité des PLU de Toulouse Métropole, Communes de Fenouillet, Lespinasse, Toulouse et Saint-Jory avec les opérations « Lignes nouvelles » et « Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse » du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Monsieur le Préfet,

Suite aux réunions d'examen conjoint en date du 26 mai 2014 concernant la mise en compatibilité (MEC) des PLU de Toulouse Métropole, Communes de Fenouillet, Lespinasse, Toulouse et Saint-Jory avec les opérations du GPSO citées en objet, je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous la synthèse des principales observations émises par la Communauté urbaine Toulouse Métropole.

1° Rappel de la position de Toulouse Métropole concernant les aménagements autour des haltes ferroviaires

Le dossier concernant la mise en compatibilité des PLU des Communes de Saint-Jory, Fenouillet et Toulouse ne comporte aucune indication d'emplacements réservés (ER) relatifs aux aménagements envisagés autour des futurs pôles d'échanges multimodaux.

A leur sujet, la Communauté urbaine Toulouse Métropole souhaite rappeler sa position.

Elle considère que les études préliminaires menées par RFF pour définir les caractéristiques de ces aménagements sont en l'état insuffisantes pour permettre de délimiter les emplacements réservés nécessaires. A ce titre, les esquisses d'aménagement figurant au dossier des Aménagements Ferroviaires Nord Toulousain constituent des illustrations d'un schéma de principe fonctionnel urbain et de mobilité.

Les études d'Avant Projet à venir seront plus à même de définir précisément les caractéristiques et les périmètres de ces aménagements et donc leurs assiettes foncières.

Immeuble Marengo Boulevard
6 rue René Leduc
BP 35821
31 505 TOULOUSE Cedex 5

5° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération AFNT

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ont été analysées. Il est conclu que la mise en compatibilité du PLU pour les AFNT va dans le même sens que les orientations particulières d'aménagement du PLU. Si tel est le cas, il est nécessaire d'approfondir cette analyse car il apparaît certains points de conflit. Par exemple, il est prévu dans les orientations particulières d'aménagement une halte nautique au bord du canal latéral de la Garonne qui est localisée dans le nouvel ER 73 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

L'absence d'impact de l'ER n°73 créé à proximité immédiate de la ZAC Le Vigné – Ladoux est à démontrer.

La remarque concernant la superposition des ER n°73 et 74 effectuée précédemment est aussi valable pour le dossier de MEC du PLU de Saint-Jory avec le projet AFNT.

6° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de TOULOUSE, avec l'opération « AFNT »

L'analyse de la pièce 4B2 du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, n'a pas été réalisée. Il s'agit du document graphique « Cahier au 21/2500ème » comportant des dispositions graphiques complémentaires à celles de la pièce 4B1.

Ce cahier fait apparaître notamment les périmètres d'OAP ainsi que les périmètres de projet « L.123-2-a » et éléments de paysage identifiés au titre du L 123-1-5 III 2°.

Il est donc indispensable que cette pièce du document graphique soit analysée et mise en compatibilité le cas échéant, au même titre que la pièce 4B1.

Par ailleurs, si l'étude porte sur une bande de 500 m, l'incidence du projet n'est pas établie sur l'ensemble des documents car seraient également impactés :

- deux OAP : OAP Lapujade et OAP des Izards Trois Cocus ;
- d'autres ER et SEP ;
- d'autres secteurs du zonage, autres que ceux mentionnés ;
- des EBC ;
- des Éléments de Paysage identifiés ;
- deux ZAC : ZAC de La Vache et ZAC de Borderouge ;
- des périmètres L.111-10 et L.123-2-a ;
- des périmètres de lotissement.

Le chapitre 3 du dossier de MEC devrait donc présenter l'incidence du projet dans une bande de 500m au regard de l'ensemble des éléments exposés ou bien exprimer l'absence d'incidence de l'ER°914 sur ces éléments.

Les précisions apportées aux articles 2, 3, 4, 6, 9, 10 et 11 des dispositions communes du règlement écrit du PLU ne semblent pas utiles puisque ce dernier propose déjà des exceptions pour les aménagements ferroviaires ainsi que les locaux afférents à ceux-ci. Ces dispositions sont celles apparaissant sous le titre « réseaux de transport en commun en site propre (TCSP) » ou bien sont liés aux exemptions des services publics ou d'intérêt collectif. L'introduction de dispositions spécifiques pour les AFNT risque de fragiliser l'application des règles pour les aménagements à venir, si distincts de ceux présentés pour l'ensemble des TCSP.

Immeuble Marengo Boulevard
6 rue René Leduc
BP 35821
31 505 TOULOUSE Cedex 5

2° Observations générales sur l'ensemble des dossiers de MEC

La rédaction de la partie « 3.1 » de tous les dossiers mérite d'être clarifiée et mise en cohérence entre les opérations AFNT et GPSO. En effet, il est nécessaire de savoir précisément quels sont les éléments du PLU qui ont été analysés dans la bande des 500 m de part et d'autre du tracé car de nombreux outils réglementaires semblent impactés, notamment dans le PLU de Toulouse et de Saint-Jory (voir points 5° et 6° ci-après).

Saint-Jory étant concernée par l'opération AFNT et par l'opération « Lignes nouvelles », il serait pertinent de disposer d'une vision d'ensemble des impacts de ces 2 projets sur la commune. De plus, la notice de MEC pour l'opération « Lignes nouvelles » devrait porter d'une part sur le PLU opposable et d'autre part, sur le PLU mis en compatibilité avec l'opération AFNT.

La modification de rédaction proposée aux articles 6 et 7 du règlement écrit des PLU permet aux « constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire » de s'implanter à l'alignement mais ne précise pas de distance minimale de retrait le cas échéant. Or, cette disposition ne parait pas légale. En effet, il est impératif, même pour des équipements publics ou d'intérêt collectif, de règlementer la distance d'implantation en cas de retrait.

3° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de FENOUILLET, avec l'opération AFNT

Au chapitre 5 de la notice, les extraits du document graphique du PLU en vigueur sont erronés. En effet, ils ne font pas apparaître les espaces boisés classés (EBC) inscrits le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne.

L'élément bâti patrimonial n°2 identifié au règlement graphique est impacté par l'ER n°34 créé pour le projet d'aménagements ferroviaires.

En l'état, l'intérêt de préservation de cet élément de patrimoine bâti n'est pas compatible avec la vocation de l'ER créé.

4° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération «Lignes nouvelles »

En page 46, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Hers, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donné qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.

Immeuble Marengo Boulevard
6 rue René Leduc
BP 35821
31 505 TOULOUSE Cedex 5

Vous trouverez en annexe une note technique plus détaillée reprennant l'ensemble des observations émises par mes services.

Enfin, je vous informe que les PLU concernés devraient faire l'objet d'évolutions entre l'enquête publique du projet GPSO prévue à l'automne et les DUP qui suivront.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations les meilleures.

La Vice-Présidente,
Urbanisme et Projets Urbains
Archéologie Préventive

Annette LAIGNEAU

PJ : Avis technique de Toulouse Métropole concernant les dossiers de MEC des PLU

Copie : Pascal Courcier, Jean Capdeville, Jacques Rosen, Christian Dumez

Immeuble Marengo Boulevard
6 rue René Leduc
BP 35821
31 505 TOULOUSE Cedex 5

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Toulouse, le 17 juin 2014

DIRECTION GÉNÉRALE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DURABLE

Direction de la Planification Urbaine
Service Règlementation Urbaine

Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest
Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse
Lignes nouvelles
Mise en compatibilité des PLU de Toulouse Métropole, Communes de Fenouillet, Lespinasse, Toulouse et Saint-Jory

Avis technique de Toulouse Métropole

Réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associées du 26 juin 2014

Affaire suivie par : Eric GOSSET
T. : 05 81 91 72 34

Présentation de la procédure

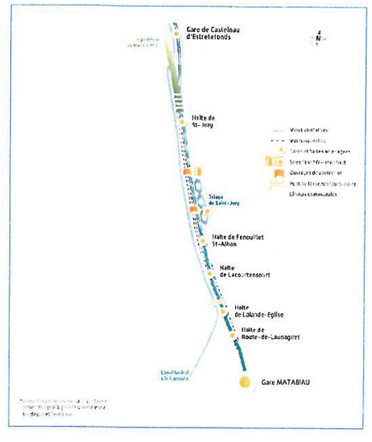
Conçu pour répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle du grand Sud-Ouest, le programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) doit permettre une amélioration globale des services ferroviaires à travers notamment :

- de meilleures performances pour les voyageurs, par l'apport de la grande vitesse (lignes nouvelles) relayée ensuite par la complémentarité trains à grande vitesse/TER ;
- le renforcement des transports du quotidien au droit des deux métropoles (ligne existante au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse).

Le programme GPSO comprend trois opérations faisant chacune l'objet d'une enquête préalable aux Déclarations d'Utilité Publique (DUP) :

- les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux ;
- ***les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax ;***
- ***les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT).***





6 rue René Leduc B.P. 35 821 – 31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 – f. 05 81 91 72 01 – www.toulouse-metropole.fr

Seules les deux dernières opérations concernent Toulouse Métropole et nécessitent la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) suivants :

- PLU de Fenouillet, Lespinasse et Toulouse avec l'opération « AFNT » ;
- PLU de Saint-Jory avec les opérations « AFNT » et « Lignes nouvelles ».

Planning prévisionnel de la procédure de DUP/MEC pilotée par le Préfet de la Région Aquitaine :

- Examen conjoint le 26 juin 2014 :
  - de 9h-10h30 pour l'opération Lignes nouvelles ;
  - de 10h30-12h00 pour l'opération AFNT.
- Enquêtes publiques concomitantes aux 2 opérations : octobre/novembre 2014
- DUP pour les AFNT : fin 2015 / MEC des PLU de Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Toulouse
- DUP pour les lignes nouvelles : juin 2016 / MEC n°2 du PLU de Saint-Jory

La présente note a pour objectif de formaliser l'avis de Toulouse Métropole en vue des réunions d'examen conjoint du 26 juin.

Suite à l'enquête publique organisée par le Préfet, il reviendra à la Communauté Urbaine et aux Conseils Municipaux des communes concernées, d'émettre un avis sur la MEC des PLU impactés.

Avis technique

Après analyse et en préambule, il apparaît que le projet ne remet pas en cause les orientations des PADD des PLU de Toulouse Métropole concernés.

Néanmoins, d'un point de vue réglementaire, il est possible d'apporter les observations ci après.

1° Remarques valables pour l'ensemble des dossiers de MEC

La rédaction de la partie « 3.1 » de tous les dossiers mérite d'être clarifiée et mise en cohérence entre les opérations AFNT et GPSO. En effet, il est nécessaire de savoir précisément quels sont les éléments du PLU qui ont été analysés dans la bande des 500 m de part et d'autre du tracé car de nombreux outils réglementaires (OAP, ZAC,...) semblent impactés, notamment dans le PLU de Toulouse et de Saint-Jory (voir ci-après).

Dans la partie 3.1 « Les principes généraux », il est évoqué la suppression d'Espaces Boisés Classés (EBC) sur une bande de 50 m de part et d'autre des emprises du projet, à l'exception de quelques cas particuliers. Même s'il s'agit de l'explication des principes généraux, il est préférable pas évoquer la suppression d'EBC lorsque la commune concernée n'est pas impactée.

Saint-Jory étant concernée par l'opération AFNT et par l'opération lignes nouvelles, il serait pertinent de disposer d'une vision d'ensemble des impacts de ces 2 projets sur la commune. De plus, la notice de MEC pour l'opération lignes nouvelles devra porter d'une part sur le PLU opposable et d'autre part, sur le PLU mis en compatibilité avec l'opération AFNT.

La modification de rédaction proposée aux articles 6 et 7 du règlement écrit des PLU permet aux « constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire » de s'implanter à l'alignement mais ne précise pas de distance de retrait minimale le cas échéant. Or, cette disposition ne parait pas légale. En effet, il est impératif, même pour des équipements publics ou d'intérêt collectif, de règlementer la distance d'implantation en cas de retrait.

In fine, dans les dossiers de PLU qui seront mis en compatibilité, le figuré utilisé pour représenter l'ER dédié aux Aménagements ferroviaires au bénéfice de RFF devra être identique à celui utilisé pour l'ensemble des emplacements réservés (ER) inscrits aux PLU.

2° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de FENOUILLET, avec l'opération AFNT

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « AFNT » sont :

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique :
  - par la création d'un ER n°34 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes »
  - par la suppression de 8,4 ha d'EBC situés le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne ;

6 rue René Leduc B.P. 35 821 – 31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 – f. 05 81 91 72 01 – www.toulouse-metropole.fr

- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire :
  - dans les dispositions générales, les articles 1 et 2 de la zone UE,
  - dans l'article 1 de la zone AUE0
  - dans les articles 1,2, 6 et 7 de la zone N ;
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°34 cité ci-dessus.

Observations de Toulouse Métropole

Concernant la notice explicative :
P26-27 : Sur le plan de zonage du PLU de Fenouillet, l'élément bâti patrimonial n°2 et un « site archéologique » sont repérés. Le projet d'ER n°34 impacte notamment l'EBP. En revanche, ces éléments ne sont pas repérés sur les cartes du cahier géographique n°12 (PP73&75), ni mentionnés dans les tableaux des effets et des mesures (PP72&74).

Concernant le règlement graphique :
Au chapitre 5 de la notice, les extraits du document graphique du PLU en vigueur sont erronés. En effet, ils ne font pas apparaître les EBC inscrits le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne. La représentation des planches de zonage « avant MEC » et « après MEC » doit montrer la modification induite par la MEC du PLU concernant la suppression des 8,4 ha d'EBC.

L'élément bâti patrimonial n°2, identifié au règlement graphique (pièce 4-2) ainsi qu'à la pièce 4-4 « Liste des éléments bâtis et paysagers à protéger au titre de l'article L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme », est impacté par l'ER n°34 créé pour le projet d'aménagements ferroviaires.
En l'état, l'intérêt de préservation de cet élément de patrimoine bâti n'est pas compatible avec la vocation de l'ER créé.

La chapitre 5 qui recense l'ensemble des dispositions proposées pour assurer la MEC du PLU de Fenouillet doit comporter une mention sur la suppression des 8,4 ha d'espaces boisés classés (EBC) situés le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne.

Concernant le règlement écrit :
Article 2 de la zone UE / Article 1 de la zone N : Les modifications proposées concernant les constructions, installations et aménagements autorisés à l'intérieur du périmètre d'étude du plan de prévention des risques technologiques de « Total gaz » devront être validées par le Préfet.

3° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de LESPINASSE, avec l'opération AFNT

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « AFNT » sont :

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique par la création d'un ER n°11 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes »
- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire :
  - dans les dispositions générales et les articles 6 des zones UB et UF ;
  - dans les dispositions générales et les articles 1, 2 et 6 de la zone A ;
  - dans les dispositions générales et les articles 2 et 6 de la zone N.
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°11 cité ci-dessus.

Observations de Toulouse Métropole

Concernant la notice explicative :
Dans le tableau de la page 16, supprimer « par décret » dans la mention « 1ère modification simplifiée approuvée par décret en conseil communautaire du 19/12/13 ».
En page 17, la description du sous-secteur UFa, impacté par le projet ferroviaire, est erronnée. La rédaction doit être remplacée par « Le secteur UFa correspond à la majeure partie de la zone d'activité existante. Elle englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire ».

Concernant le règlement écrit :
En page 30, dans l'article UB-6 « avant mise en compatibilité » et « aprés mise en compatibilité », il est nécessaire de rajouter le § 5 existant dans le PLU opposable : « 5- Les aménagements et agrandissements de constructions existantes à une distance inférieure à celles énoncées ci-dessus peuvent être autorisés sans tenir compte des paragraphes ci-dessus à condition que cela ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics. ».

6 rue René Leduc B.P. 35 821 – 31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 – f. 05 81 91 72 01 – www.toulouse-metropole.fr

4° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération « AFNT »

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « AFNT » sont :

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique par la création d'un ER n°73 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes » et la modification du périmètre de l'ER n°52 au bénéfice de l'Etat intitulé « Création d'une troisième voie SNCF » ;
- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire dans les articles 2 et 6 des zones UA, UB, UF, N et 2AU ;
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°73 et la modification de la surface de l'ER n°52.

Observations de Toulouse Métropole

Concernant la notice explicative :
Dans le tableau de la page 16, supprimer « par décret » dans la mention « Modification n°1 : approuvée par Décret en conseil communautaire du 19/12/13 ».
Pages 16 et 17, les Orientations d'aménagement et de programmation ont été analysées. Il est conclu que la mise en compatibilité du PLU pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse va dans le même sens que les orientations particulières d'aménagement du PLU. Si tel est le cas, il est nécessaire d'approfondir cette analyse car il apparaît certains points de conflit. Par exemple, il est prévu dans les orientations particulières d'aménagement une halte nautique au bord du canal latéral de la Garonne qui est localisée dans le nouvel ER 73 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.
L'absence d'impact de l'ER n°73 créé à proximité immédiate de la ZAC Le Vigné – Ladoux est à démontrer.
Page 17 dans la partie 3.7 « Les Emplacements réservés », il est nécessaire de remplacer « suppression » par « modification » dans la dernière phrase du paragraphe relative à l'ER n°52.

Concernant le règlement graphique :
Page 24 dans l'introduction de la partie, il est nécessaire de rappeler les éléments modifiés : la création de l'ER n°73 et la modification de l'ER n°52, à l'image du résumé de la partie 5.2.

Concernant le règlement écrit :
Pour l'ensemble des articles modifiés des zones UA, UB, UF, 2AU et N, il est impératif de reprendre l'ensemble des articles du PLU opposable et non une version tronquée.
Il est préférable de reprendre pour l'article 2.6 de la zone UA et l'article 2.4 de la zone UB (pages 33 et 35) la même rédaction que celle de l'article 2 des zones UF, 2AU et N (page 37, 39 et 41) par souci de cohérence.

Concernant la liste des Emplacements réservés :
Page 43, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Hers, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donnée qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.

5° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération «Lignes nouvelles »

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « GPSO» sont :

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique par la création de l'ER n°74 au bénéfice de RFF intitulé « Projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax et ses aménagements connexes», la modification du périmètre de l'ER n°52 au bénéfice de l'État intitulé « Création d'une troisième voie SNCF » et la modification du périmètre de l'ER n°37 au bénéfice de Toulouse Métropole intitulé « Création de contre allées à la RD820, de voies de désenclavement, et de raquette de retournement » ;
- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire dans les articles 2 et 11 de la zone 2AU, dans les articles 2, 6, 7, 10, 11 et 13 de la zone N (secteurs Na, Nc, Ne et Nh) et dans les articles 2, 6, 7, 9, 10 et 13 de la zone UF ;
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°74 et la modification de la surface des ER n°52 et n°37.

6 rue René Leduc B.P. 35 821 – 31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 – f. 05 81 91 72 01 – www.toulouse-metropole.fr

Observations de Toulouse Métropole

Concernant la notice explicative :
Pour rappel, la notice de MEC pour l'opération lignes nouvelles devra porter d'une part sur le PLU opposable et d'autre part, sur le PLU mis en compatibilité avec l'opération AFNT.
Dans le tableau de la page 16, remplacer « Modification M1 le 9 décembre 2013 » par « Modification n°1 approuvée par délibération du conseil communautaire du 19/12/13 ».

Concernant le règlement graphique :
Comme spécifié dans la partie 3.8 « les Espaces boisés Classés » page 17, il n'y a pas d'EBC déclassé, il ne faut donc pas évoquer l'ajustement éventuel d'EBC dans l'introduction de la partie.
L'étiquette de l'ER 74 sur le plan de zonage (pages 27 et 29) doit être représentée graphiquement de la même façon que les étiquettes des autres ER.
Suite à la suppression partielle des ER n°37 et n°52, il reste 2 étiquettes de ces ER sur les parties supprimées qu'il convient d'enlever.

Concernant la liste des Emplacements réservés :
Page 46 dans l'introduction de la partie, pour parler de l'ER réservé aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, il est fait référence à l'ER n°74, or il s'agit de l'ER n°73. L'ensemble du texte fait également l'amalgame entre ces 2 ER.
Dans ce même texte, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Hers, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donnée qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.
Dans le tableau de la liste des ER pages 49 et 50, la modification des surfaces des ER n°37 et n°52 n'a pas été faite. Il manque également dans ce tableau la destination, le bénéficiaire et la superficie de l'ER n°73. A ce titre, il aurait été préférable de rajouter dans la notice la mise en compatibilité du PLU pour les lignes nouvelles sur la base du PLU déjà mis en compatibilité avec les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse pour le règlement graphique et écrit et la liste des ER, cela d'autant plus que la cette mise en compatibilité risque d'intervenir après celle relative aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

6° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de TOULOUSE, avec l'opération « AFNT »

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « AFNT » sont :

- le rapport de présentation : pièce n°1 (pièces 1A à 1F), par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le document graphique du règlement : pièces n°4B1 « plan de zonage au 1/5000ème » et 4B2 « Cahier au 1/2500ème »
  - par la création d'un ER n°914 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes » et par la modification d'un ER n°322
- le règlement écrit : pièce n°4A, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire :
  - dans les dispositions générales aux articles 2, 3, 4, 6, 9 et 10,
  - dans les dispositions spécifiques des zones UI, UM, UL, UE et N (articles 2 et 6 de chacune des zones).
- la liste des ER et des Servitudes pour Équipements Publics (SEP) : pièce n°4C , par l'ajout de l'ER n°914 cité ci-dessus et la réduction de la superficie de l'ER n°322.

Observations de Toulouse Métropole

L'analyse de la pièce 4B2 du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, n'a pas été réalisée. Il s'agit du document graphique « Cahier au 21/2500ème » comportant des dispositions graphiques complémentaires à celles de la pièce 4B1. Ce cahier fait apparaître notamment les périmètres d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ainsi que les périmètres de projet « L.123-2-a » et éléments de paysage identifiés au titre du L 123-1-5 III 2°. Il est donc indispensable que cette pièce du document graphique soit analysée au même titre que la pièce 4B1.

6 rue René Leduc B.P. 35 821 – 31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 – f. 05 81 91 72 01 – www.toulouse-metropole.fr

Concernant la notice explicative :

Remarques relatives aux chapitres 2 et 3 de la notice de mise en compatibilité

Comme spécifié dans le titre 1°, si l'étude porte sur une bande de 500 m, l'incidence du projet n'est pas établie sur l'ensemble des documents (p.17 de la notice de MEC) car seraient également impactés :

- deux OAP : OAP Lapujade et OAP des Izards Trois Cocus ;
- d'autres ER et SEP ;
- d'autres secteurs du zonage, autres que ceux mentionnés ;
- des EBC ;
- des Éléments de Paysage identifiés. Pour rappel , la Loi ALUR a changé la dénomination de l'article L.123-1-5-7° par L.123-1-5 III 2°. A priori, aucun Espace Vert Protégé (EVP) ne serait concerné mais un Élément Bâti Patrimonial (EBP), sur le secteur des Izards, serait recensé dans la bande des 500 m.
- deux ZAC : ZAC de La Vache et ZAC de Borderouge ;
- des périmètres L.111-10 et L.123-2-a ;
- des périmètres de lotissement : bien que la loi ALUR ait supprimé les règlements de lotissements, les droits de ceux approuvés depuis moins de 10 ans continuent de perdurer. Or, la pièce 5E1 ne fait apparaître que les périmètres dont les règlements ont été maintenus. Des règlements de lotissement toujours en vigueur pourraient être inclus dans la bande des 500 m.

La pièce 4B2 du document graphique fait apparaître l'ensemble de ces dispositions. La pièce 5C « Graphiques d'information » comporte les périmètres de ZAC, de PAE, de DPU, DPUR, de DPC et les périmètres de sursis à statuer.

Il est donc nécessaire que le chapitre 3 du dossier de mise en compatibilité présente l'incidence du projet dans une bande de 500 m au regard de l'ensemble des éléments exposés ou bien exprime l'absence d'incidence de l'ER°914 sur ces éléments.

Remarques relatives au chapitre 4 : analyse des incidences de la compatibilité sur Natura 2000

Au chapitre intitulé « Site de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » (p 20), il est précisé que la commune de Toulouse et les aménagements prévus ne sont pas situés en Natura 2000. Or, si les aménagements ne sont pas situés en zone Natura 2000, la commune de Toulouse en comporte, comme indiqué au chapitre 6 « évaluation environnementale de la mise en compatibilité ».

Remarques relatives au chapitre 5 : « les dispositions proposées pour assurer la MEC du PLU de Toulouse »

Au chapitre 5.1, voici les remarques à prendre en compte :

Légende (p. 23 de la notice) :

- il serait préférable d'insérer la zone UP en zone mixte plutôt qu'en zone spécifique
- Périmètres L.123-2-a : le périmètre du pôle multimodal TGV secteur Michel-Ange est tombé en décembre 2013 et a été remplacé par un L.111-10 (le Document Graphique du Règlement du PLU et les annexes du PLU vont être modifiés en ce sens dans la cadre d'une prochaine procédure d'évolution). Ce périmètre sera à supprimer du document graphique 4B2.

Il serait nécessaire de faire apparaître les planches de la pièce 4B2 du PLU de Toulouse « Cahier au 1/2500ème » en complément de la pièce 4B1 puisque ces deux pièces se lisent de façon complémentaire à celle du règlement écrit.

Chapitre 5.2 : les extraits du règlement d'urbanisme

Les précisions apportées aux articles 2, 3, 4, 6, 9, 10 et 11 des dispositions communes du règlement ne semblent pas utiles puisque le règlement de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, propose déjà des exceptions pour les aménagements ferroviaires ainsi que les locaux afférents à ceux-ci. Ces dispositions sont celles apparaissant sous le titre « réseaux de transport en commun en site propre » ou bien sont liés aux exemptions des services publics ou d'intérêt collectif. L'introduction de dispositions spécifiques pour les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse risque de fragiliser l'application des règles pour les aménagements à venir, si distincts de ceux présentés pour l'ensemble des TCSP.

Relativement aux articles 2 et 6 des zones concernées par les modifications réglementaires liées au projet AFNT, les dispositions générales et les « dispositions spécifiques » de chacune des zones s'appliquent concomitamment. Il ne semble donc pas nécessaire d'identifier à nouveau des exemptions aux articles 2 et 6 des zones citées.

6 rue René Leduc B.P. 35 821 – 31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 – f. 05 81 91 72 01 – www.toulouse-metropole.fr

Toutefois, si les règles opposables des dispositions communes relatives aux équipements publics ou d'intérêt collectif ne conviennent pas aux articles 6 et 7, les nouveaux alinéas devront néanmoins être réglementés par un retrait minimum.

Remarques relatives au chapitre 6 : « l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité »

Les remarques relatives à ce chapitre relèvent plutôt d'erreurs matérielles à corriger que de remarques de fond.

A l'alinéa relatif à l'agriculture (p. 57) : ajouter le secteur des « Izards » dans la liste des zones agricoles présentes sur la commune de Toulouse.

Relief et géologie (p. 58) : Corriger « Carnes » et « Esquiols » par « Carmes » et « Esquirol »

Environnement humain (p. 72) : une zone *non aedificandi* de 2 m de part et d'autre des emprises ferroviaires est mentionnée à cet endroit de la notice. Or, réglementairement, elle n'apparaît sur aucun document graphique ou en annexe du PLU. A minima, il serait préférable de l'inscrire en annexe du règlement.

Activités sylvicoles (p. 73) : cet alinéa fait mention d'une zone N modifiée par l'opération de l'écluse de Lacourtensourt à la halte de Lacourtensourt. Or, le chapitre sur les évolutions réglementaires ne fait apparaître aucune modification de zonage. Le texte porte à confusion car on en déduit que le zonage doit être modifié. L'ER n°914 concerne en effet 0,84 ha de la zone N, mais cet outil n'a pas de conséquence directe sur l'évolution du zonage.

Eaux souterraines et superficielles (p. 74) : Mesures concernant les effets sur les eaux superficielles : « Aucun de ces bassins n'est envisagé sur la commune de Lespinasse ». Il serait souhaitable de remplacer la commune de Lespinasse par celle de Toulouse.

Résumé non technique (p. 92)
« *Le projet de mise en compatibilité est donc à apprécier au niveau de l'ER mais aussi des emprises prévisionnelles* ». A quoi correspondent ces emprises prévisionnelles de 3 ha et où sont-elles situées ? Seul l'ER n°914 est reporté sur les planches du 4B1.

Tableau récapitulatif (p. 94 et suivantes) : supprimer dans la colonne « nature de la mise en compatibilité réglementaire » les mentions relatives à l'introduction des dispositions concernant l'affouillement et l'exhaussement qui sont déjà autorisées par le PLU.

6 rue René Leduc B.P. 35 821 – 31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 – f. 05 81 91 72 01 – www.toulouse-metropole.fr

Crédits photos : TER Midi-Py : Emmanuel Grimault - RFF / Philippe Giraud - Conception et réalisation : AVF Ingénierie RCS 423 624 188 Bordeaux

Les partenaires financeurs des études du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

www.saintjory-toulouse.fr

Réseau Ferré de France

Direction Régionale Midi-Pyrénées
2, esplanade Compans-Caffarelli
31000 Toulouse - Tél. 05 34 44 10 60

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse
Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest