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

Plan Local d'Urbanisme



Saint-Jory

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

1 – Rapport de présentation

Notice explicative

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

SNCF RÉSEAU

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 SAINT-JORY (31)





ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

ÉDITION AOÛT 2014

Modifié en septembre 2015

PREAMBULE

Le présent document constitue une mise à jour du dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme présenté à l'enquête publique du 14 octobre 2014 au 7 janvier 2015, portant sur le projet des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. En application de l'article R123-23-1 du Code de l'Urbanisme, les communes ou EPCI sont consultés par le Préfet sur le dossier MECDU modifié pour tenir compte des observations du public et des résultats de l'enquête.

Dans le cadre de cette enquête publique, la commission d'enquête a émis un avis favorable avec deux réserves dont l'une portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Saint-Jory.

La réserve est ainsi rédigée : *« L'emplacement réservé n° 37 qui figure dans le document graphique du PLU de SAINT JORY doit être inscrit dans la liste des emplacements réservés. »*

Suite à cette réserve des modifications ont été apportées au présent dossier MECDU de Saint-Jory. Elles figurent **en orange** dans le présent dossier et concernent la liste des emplacements réservés figurant au paragraphe 5.3 du dossier, qui est rendue exhaustive (y/c ER n ° 37).

Par ailleurs, la commission d'enquête a émis un certain nombre d'appréciations dans le thème 10 de son rapport émis le 30 mars 2015 (La mise en compatibilité des PLU), concernant les différents dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, dont l'une porte sur la MECDU de Saint-Jory.

Sur l'aspect de la superposition des ER n ° 73 et n° 74, il n'y a pas eu de modification du dossier pour les raisons suivantes :

Les communes de Saint-Jory et de Castelnau d'Estrétefonds (Haute-Garonne) se situent à l'interface de deux opérations du GPSO et elles font chacune l'objet de deux MECDU distinctes. Chaque MECDU conduit à introduire son propre emplacement réservé. Ainsi à Saint-Jory, l'ER n ° 73 est celui destiné aux AFNT tandis que l'ER n ° 74 est celui destiné au projet des lignes nouvelles.

SNCF Réseau précise que les dossiers de MECDU sont rédigés de manière autonome dans la mesure où ils seront soumis à des enquêtes publiques distinctes, en vue de déclarations d'utilité publique également distinctes. A Saint-Jory, une superposition des ER a été retenue, avec le même bénéficiaire :

- d'une part, parce que cela correspond à une réalité temporelle (la base travaux liée à l'opération AFNT sera finalisée avant le démarrage des travaux des lignes nouvelles) ;
- d'autre part, parce que cela correspond bien à une réalité technique (interpénétration des deux projets).

Par rapport au document initial daté de juin 2014, les pages comportant des modifications sont datées **de septembre 2015** pour un repérage plus facile.

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 5

1.4.1. Une procédure en cinq étapes 5

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 du projet traversant la commune de Saint-Jory 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 Saint-Jory 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 17

3.5. Les dispositions générales 17

3.6. Le zonage et le règlement 17

3.7. Les emplacements réservés 18

3.8. Les Espaces Boisés Classés 18

3.9. Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 du Code de l'urbanisme 18

3.10. Les règlements de lotissements (article L.442-13 du Code de l'urbanisme) 18

3.11. Les plans d'aménagement de ZAC (article L.311-7 du Code de l'urbanisme) 18

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

4.1. Le réseau Natura 2000 20

4.2. Le site de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » 20

4.3. Le site « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » 21

4.4. Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sur les sites Natura 2000 21

5. Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Saint-Jory 23

5.1. Le plan de zonage 24

5.2. Les extraits du règlement d'urbanisme 32

5.3. La liste des emplacements réservés 40

6. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité 43

6.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale 44

6.2. Contenu de l'évaluation environnementale et avis de l'Autorité environnementale 44

6.2.1. Contenu de l'évaluation environnementale 44

6.2.2. Avis de l'Autorité environnementale 45

6.3. Analyse de l'état initial de l'environnement 46

6.3.1. L'environnement humain 46

6.3.2. Les activités agricoles et sylvicoles 48

6.3.3. L'environnement physique 49

6.3.4. L'environnement naturel et biologique 51

6.3.5. Le patrimoine, tourisme et loisirs 53

6.3.6. Le paysage 54

6.3.7. Synthèse des enjeux 55

6.4. Raisons du choix du projet retenu 58

6.4.1. Les étapes d'études et de concertation 58

6.4.2. Les décisions ministérielles du 30 mars 2012 et du 23 octobre 2013 59

6.4.3. Les variantes étudiées 59

6.4.4. La solution retenue 59

6.5. Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées. 61
6.5.1. L'environnement humain 62
6.5.2. Les activités agricoles et sylvicoles 63
6.5.3. L'environnement physique 64
6.5.4. L'environnement naturel et biologique 66
6.5.5. Patrimoine tourisme et loisirs 67
6.5.6. Paysage 67
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 Saint-Jory 68
6.6. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement 68
6.7. Méthodologie, difficultés et limites 69
6.8. Cartographie de synthèse des effets et mesures à l'échelle de la commune de Saint-Jory 69
6.9. Résumé non technique 84

7. Annexe : Avis de l'autorité environnementale 89

8. Annexe : PV Examen conjoint 91



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 Saint-Jory 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.

La commune de Saint-Jory se situe à l'interface de deux opérations du programme du GPSO :

- Les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax ;
- Les aménagements ferroviaires de la ligne existante au nord de Toulouse.

Ces deux opérations faisant l'objet de deux procédures de déclaration d'utilité publique distinctes, il en résulte deux procédures de mise en compatibilité distinctes, et en conséquence :

- Le dossier d'enquête publique relatif aux lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax comporte un dossier de mise en compatibilité du PLU de Saint-Jory avec cette opération ;
- Le dossier d'enquête publique relatif aux aménagements ferroviaires de la ligne existante au nord de Toulouse comporte un dossier de mise en compatibilité du PLU de Saint-Jory avec cette opération.

En fonction du déroulement de l'instruction des demandes de déclaration d'utilité publique respectives, l'une ou l'autre des deux déclarations d'utilité publique pourra intervenir en premier, emportant alors une première mise en compatibilité du PLU.

La seconde DUP emportera alors une seconde mise en compatibilité, venant s'ajouter à la première (en pratique, il est probable, si les conditions sont réunies, que la DUP relative aux aménagements ferroviaires de la ligne existante au nord de Toulouse intervienne la première, le délai d'instruction par les services de l'Etat étant de 12 mois après la clôture de l'enquête publique, alors qu'il est de 18 mois pour les lignes nouvelles).

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 Saint-Jory, 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 mise en compatibilité du PLU de Saint-Jory 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 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 l'article 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 Saint-Jory.



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 Saint-Jory 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 du projet traversant la commune de Saint-Jory

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

La commune de Saint-Jory 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).

Il est rappelé également que la commune de Saint-Jory est concernée par la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et Bordeaux- Dax, abordée au sein du cahier géographique n°11.

2.3.1. Le territoire communal

Située à 17 kilomètres de Toulouse, la commune de Saint-Jory fait partie du canton de Fronton, et de la communauté urbaine de Toulouse Métropole.

L'accès à la commune est facilité par la proximité de le RD 820 (qui traverse le centre du territoire communal) ainsi que par le canal latéral de la Garonne et la voie de chemin de fer (ligne Bordeaux – Sète).

D'une superficie d'environ 1 900 hectares, la commune compte un peu plus de 5 000 habitants.

Elle se développe dans la plaine de la Garonne au niveau de sa confluence avec l'Hers. Les pentes de Saint-Jory divergent à partir du canal latéral vers la Garonne à l'Ouest et vers l'Hers à l'Est.

2.3.2. Le projet sur le territoire communal

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

- **L'infrastructure ferroviaire**

Les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse traversent le territoire communal sur près de 4 900 mètres.

Au Nord de la commune, les travaux qui seront réalisés sur le réseau ferré existant sont rattachés à l'opération de ligne nouvelle. Le raccordement à la ligne existante, nécessite en effet de décaler les voies existantes à l'Est pour que les voies nouvelles puissent s'insérer côté Ouest.

A partir de la zone commerciale, correspondant à la fin de la zone de raccordement de la ligne nouvelle et au début des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, et jusqu'au sud de la commune, deux voies supplémentaires seront insérées à l'Ouest des voies existantes.

La halte existante sera réaménagée au niveau des quais et des accès et une liaison piétonne dénivelée sera créée, permettant de traverser l'ensemble du plateau de voies projetées.

Un parvis multimodal accueillera bus, vélos et véhicules particuliers.

- **Les rétablissements de voirie**

Hormis des adaptations sur le pont-route de la RD 20 – Route de Saint-Caprais, aucun rétablissement de voirie n'est prévu sur le territoire de Saint-Jory.

Dans le cadre d'un dialogue avec les gestionnaires, RFF peut être amené à adapter la conception de cet ouvrage de rétablissement afin qu'il puisse intégrer des évolutions de fonctionnalités, et ainsi préserver l'avenir.

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

Compte tenu de la configuration du secteur géographique n°12 et la proximité immédiate du Canal latéral à la Garonne longeant la voie ferrée sur les ¾ du linéaire, une partie des approvisionnements de matériaux nécessaires au chantier va être réalisée par le Canal.

Une base arrière pourrait être aménagée le long du Canal, sur la commune de Saint-Jory, au Sud de la traversée de l'Hers mort. Ce terrain d'environ 1 hectare sera relié à la RD 820 par un pont-route provisoire, et permettra de stocker les matériaux d'approvisionnement ou destinés à être évacués.

RFF s'est rapproché et continue de travailler avec VNF pour trouver la solution la plus satisfaisante pour le positionnement de la base arrière.

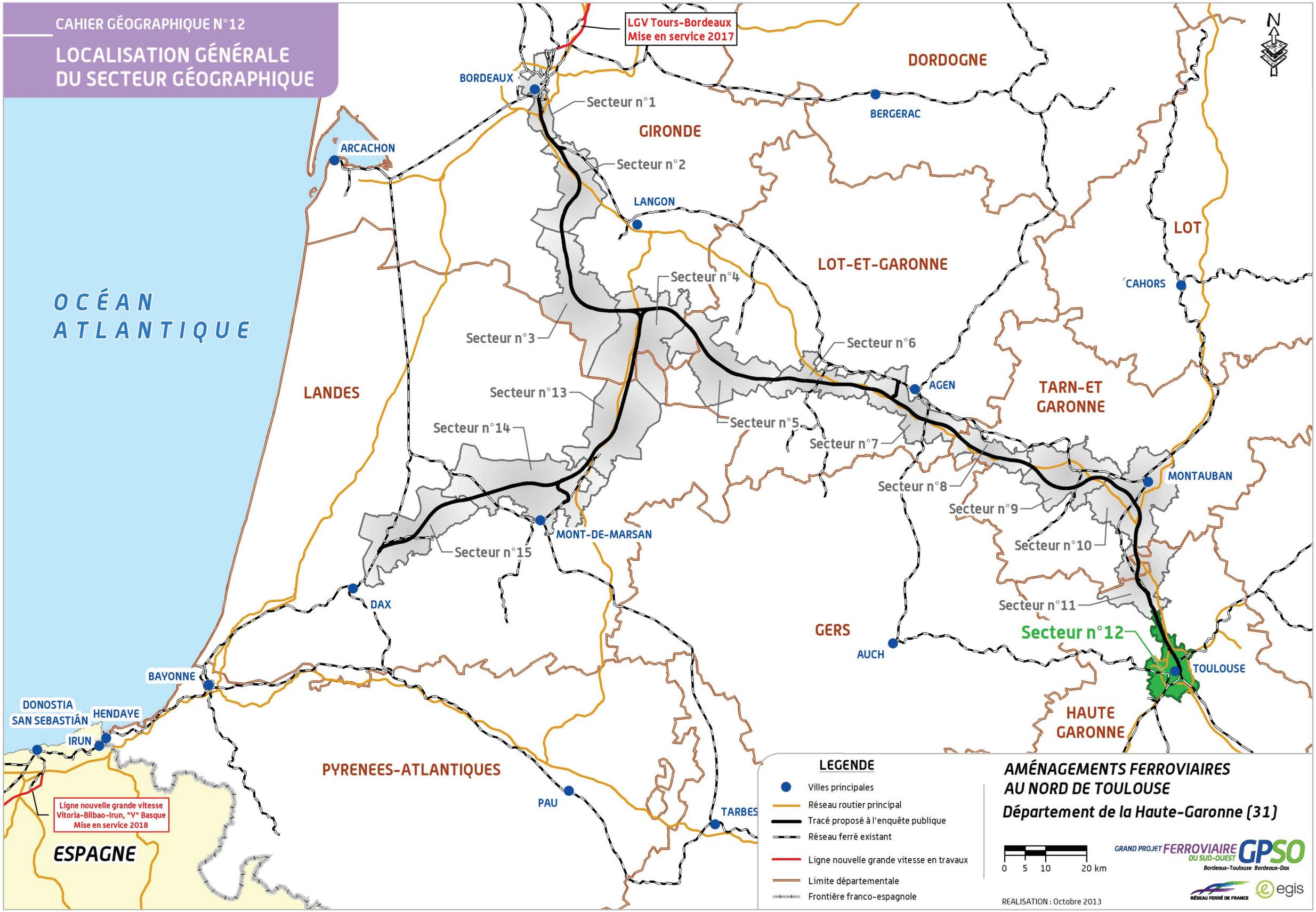
La sous-station existante de Saint-Jory sera renforcée. Cela se traduira par une extension d'emprise de l'ordre de 200 m² comprenant l'implantation d'un transformateur sur une surface de 50 m² et des adaptations d'accès routiers ainsi que l'ajout de quatre alimentations électriques pour les nouvelles voies.

Ces aménagements au niveau de la sous-station ne nécessitent néanmoins aucune emprise supplémentaire.

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

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

LOCALISATION GÉNÉRALE DU SECTEUR GÉOGRAPHIQUE



COMMUNE DE SAINT-JORY

LOCALISATION DES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS

BOULOC

GRENADE

VILLENEUVE-LES-BOULOC

SAINT-SAUVEUR

SAINT-JORY

BRUGUIERES

LESPINASSE

GAGNAC-SUR-GARONNE

SEILH

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 SAINT-JORY

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 SAINT-JORY

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 Saint-Jory		
Date de prescription	**Date d'arrêt du projet**	**Date d'approbation**
21/05/2002	20/03/2006	19/12/2011
Modification n°1 : approuvée par délibération en conseil communautaire du 19/12/2013		
Mise à jour du PLU par arrêté du 23/05/2014		

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 Durable, 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).

La commune de Saint-Jory est concernée par deux des trois opérations qui constituent la première phase du programme du GPSO :

- la création de deux lignes ferroviaires nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ;
- la réalisation des Aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au Nord de Toulouse.

Chacune d'entre elles relève d'enquêtes publiques distinctes. Par conséquent, chacune d'entre elles conduit à une mise en compatibilité du PLU de la commune spécifique. Le présent dossier ne concerne que l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

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 Saint-Jory s'articule autour de sept axes déclinés sous forme de thématiques. Seuls les axes et thématiques en relation avec le projet sont évoqués ci-après :

- **Prendre conscience du territoire et mettre en valeur ses qualités naturelles comme support du cadre de vie et valorisation du cadre urbain**
  - En aménageant des chemins piétons et en créant une continuité Est-Ouest en réalisant une liaison douce.

  Le projet longe le canal latéral de la Garonne et des travaux seront réalisés au nouveau du pont-route de la route de Saint-Caprais. L'accès routier sera modifié mais les circulations seront conservées permettant la réalisation ultérieure d'un réseau de circulation douce orienté Sud-Ouest – Nord-Est. Au niveau de la halte de Saint-Jory, le projet prévoit la création d'une liaison piétonne permettant de garantir la pérennité des circulations douces.

- **Développer des activités de loisirs plus particulièrement à destination des habitants de la commune**
  - En renforçant les relations qu'entretient la ville avec le canal par l'aménagement de celui-ci dans la partie la plus proche du centre

  Les aménagements projetés au niveau de la halte de Saint-Jory ont été conçus de façon à favoriser la multimodalité des transports. Ainsi le parvis sera accessible aux bus, vélo et véhicules particuliers.

Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que les Aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse ne remettent pas en cause les orientations du PADD. Néanmoins, afin d'éviter toute ambigüité, il conviendra d'adapter la carte présentée en page 5 du PADD, en déplaçant le rectangle rouge (représentant certains aménagements liés au canal et notamment la halte nautique) au niveau de la halte ferroviaire, comme précisé dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation mises en compatibilité.

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.

Les orientations particulières d'aménagement du PLU de Saint-Jory prévoient la prise en compte de l'évolution du territoire au sens large et de ses contraintes, notamment par l'anticipation d'un SDAT (Schéma directeur d'aménagement du territoire) élargi (à l'horizon 2015), intégrant le territoire de Saint-Jory. Le SDAT prévoit en particulier le renforcement des transports en commun, notamment les lignes ferroviaires de desserte de l'agglomération. Cette orientation est en phase avec le projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

Les orientations d'aménagements de Saint-Jory font également état de la nécessité de renforcement de l'attractivité de la gare en tant que pôle de liaison avec l'agglomération. Là aussi, le projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse va dans ce sens.

La pièce 2.2. intitulée Orientations particulières d'aménagement et schémas d'aménagement de la première modification du PLU approuvée le 19/12/2013 fait état de deux orientations particulières d'aménagement, l'une située le long du chemin de Bougeng, et l'autre au sein d'Euronord – les Cabanes. Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ne remettent pas en cause ces deux orientations d'aménagement très localisées.

Pour autant, les Orientations particulières d'aménagement mentionnées dans la version du PLU approuvée le 19/12/2011 sont à prendre en considération (pièce 2.2. du PLU).

Parmi ces orientations particulières d'aménagement est mentionné le projet de halte nautique sur le canal latéral à la Garonne. Cette halte permettra de renforcer les échanges entre le centre-bourg et le canal, et de faire bénéficier aux plaisanciers des commerces du centre.

Le positionnement envisagé de cette halte nautique, au Nord de la RD 20 en berge Est du canal latéral à la Garonne, n'est pas compatible avec les aménagements prévus pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse tels que définis en études préliminaires.

Sur ce secteur, le projet prévoit en effet l'implantation de deux nouvelles voies ferrées, la réalisation d'une zone sablonneuse et caillouteuse tassée pour la transplantation de pieds de Mousse fleurie voués à être détruits le cas échéant dans le cadre des travaux. Les études ultérieures doivent également étudier la possibilité d'y implanter un bassin de rétention.

L'orientation particulière d'aménagement de création d'une halte nautique à Saint-Jory devra donc être adaptée. Afin de rester en conformité avec les orientations du PADD, il est proposé d'adapter la position de l'orientation d'aménagement particulière de création d'une halte nautique, en la positionnant au sud du pont-route de la RD20, en lien direct avec la halte ferroviaire.

3.5. Les dispositions générales

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

Les dispositions générales du règlement du PLU de Saint-Jory précisent au paragraphe 6 que « dans toutes les zones, l'édification d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement :

- Des réseaux divers (eau potable, assainissement, gaz, électricité, télécommunications, ouvrages pour la sécurité publique, etc...) ;
- Des voies de circulation terrestres, ferroviaires, aériennes ou aquatiques

peut-être autorisée même si les installations ne respectent pas le corps de règle de la zone concernée ».

Les motifs du choix du lieu d'implantation doivent néanmoins être justifiés.

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 Saint-Jory.

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 6 zonages définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal :

- Zone UA :

La zone UA correspond au noyau ancien du village. C'est une zone affectée essentiellement à l'habitat, aux services et aux commerces.

- Zone UB :

La zone UB est une zone d'habitat, présentant un tissu peu structuré, souvent construit au coup par coup, et composé essentiellement de maisons individuelles.

- Zone UF :

La zone UF est destinée à recevoir des établissements commerciaux (entrepôts, magasins, halls d'exposition) des bureaux et des activités artisanales et industrielles.

- Zone N et le secteur Nc :

La zone N regroupe les secteurs à dominante naturelle sur la commune.

Le secteur Nc regroupe le canal et ses abords, patrimoine historique structurant la commune.

- Zone 2AU :

La zone 2AU regroupe des espaces à vocation d'habitat, de services et d'équipements publics.

Aucune prescription contraire aux dispositions générales n'a été recensée au sein des articles des différentes zones concernées.

Néanmoins, en matière d'occupations et afin d'éviter toute ambiguïté, la mise en compatibilité porte sur l'autorisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

3.7. Les emplacements réservés

Un emplacement réservé inscrit au PLU de Saint-Jory est concerné par l'emplacement réservé aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse:

- emplacement réservé n°52 : création d'une troisième voie SNCF par l'Etat correspondant à une surface de 37 550 m²;

L'emplacement réservé n°52 sera ajusté dans le cadre des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Le chapitre 5.3 présente les justifications de ces ajustements.

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)

Il existe une zone d'Aménagement Concerté (ZAC) à usage principal d'habitation sur le secteur Ladoux-Vigné, situé en bordure de l'ER n°52 actuel longeant les emprises ferroviaires existantes, à l'Est de la halte de Saint-Jory. Les deux opérations se jouxtent sans pour autant se superposer.

Cette ZAC a été adoptée par délibération du 20 mars 2006.

Cette ZAC s'inscrit dans la politique générale de la commune. Les objectifs de cette ouverture à l'urbanisation et de restructuration sont les suivants :

- Requalification de la RD 820 (ancienne RN 20) afin de marquer davantage l'entrée de ville Sud de la commune de Saint-Jory ;
- Restructuration des abords de la gare.

Elle a notamment pour objectif de favoriser les relations avec l'activité ferroviaire. Il prévoit la création d'un bâtiment faisant office de gare, la mise à disposition de places de stationnement ou encore l'implantation de commerces ou services.

Le projet des Aménagements ferroviaires est compatible avec cette ZAC.

Aucune autre ZAC ou projet de ZAC n'est concerné par les emprises de l'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.



4. L'ANALYSE DES INCIDENCES DE 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 Saint-Jory est concerné par un site Natura 2000, qui fait donc l'objet d'un dossier d'incidence au titre du projet de lignes nouvelles :

- *« Vallée de la Garonne de Muret à Moissac », directement concerné par les bande des 500 mètres du projet des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ;*
- *«Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste», non concerné par la bande des 500 mètres du projet des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.*

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. ».

La commune de Saint-Jory est concernée par 2 sites Natura 2000 :

- « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » au titre de la Directive Habitats FR7301822;
- « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » au titre de la Directive Oiseaux, référence n° FR7312014.

Le site « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac est intercepté par les emprises de l'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse en phase chantier sur le territoire de la commune de Saint-Jory.

4.2. Le site de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac »

La commune de Saint-Jory est concernée par le site de la Vallée de la Garonne de Muret à Moissac – référence, n°FR7312014.

Le site de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » concerne 38 communes riveraines du fleuve situées dans les départements de Haute-Garonne (31) et du Tarn-et-Garonne (82).

Il est désigné Zones de Protection Spéciales (ZPS) par l'arrêté du 7 juin 2006.

Ce site Natura 2000 concerne des portions plus ou moins larges et étendues de la vallée de la Garonne. Sa superficie est de 4 493 ha.

Le site de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » n'est pas directement concerné par les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, allant de Castelnau d'Estrétefonds à Toulouse. En effet, les aménagements prévus dans le cadre du projet sont situés en dehors du périmètre de la ZPS.

En revanche, certaines installations de chantier seront positionnées en limite Est du site à la traversée de l'Hers.

Les études et investigations écologiques réalisées sur cette zone bordant la ZPS ont démontré l'absence d'habitat intéressant pour les espèces d'intérêt communautaire de cette ZPS. Il s'agit notamment de l'Aigle botté (*Hieraaetus pennatus), du* Milan noir *(Milvus migrans*) ou encore du Héron pourpré *(Ardea purpurea)*

De plus, ces espèces n'ont que très peu d'intérêt d'aller vers l'Est de la ZPS étant donné la forte urbanisation et la présence anthropique à l'Est du Canal latéral à la Garonne. Les circulations des espèces de la ZPS se font principalement entre les gravières et la vallée de la Garonne.

Aucune incidence particulière des emprises temporaires de chantier situées en bordure de la ZPS de la Vallée de la Garonne de Muret à Moissac n'est donc attendue.

Il convient également de rappeler que cette zone constitue la zone de raccordement de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse du GPSO, qui prévoit un franchissement de l'Hers par un viaduc avant de se raccorder au réseau existant.

L'évaluation des incidences Natura 2000 réalisée dans le cadre de la ligne nouvelle a permis de démontrer l'absence d'atteinte significative aux espèces d'oiseaux (ainsi qu'à leurs habitats) ayant justifié la désignation de la Zone de Protection Spéciale de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac ». En effet, le passage en viaduc permet de préserver les habitats et de maintenir l'intégrité des berges et des bancs de graviers conformément aux objectifs généraux qui devraient guider l'élaboration du DocOb.

Certaines mesures, en particulier l'adaptation du planning des travaux au cycle biologique des oiseaux (début des travaux et déboisement hors périodes de reproduction), la limitation des emprises et la réhabilitation écologique des terrains touchés par les travaux seront mises en œuvre.

4.3. Le site « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste »

Le site « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » est localisé sur 277 communes de la Région Midi-Pyrénées, riveraines de la Garonne, de l'Ariège, de l'Hers, du Salat, du Pique et de la Neste, situées dans les départements de l'Ariège (pour 16% d'entre elles), de Haute-Garonne (pour 55%), des Hautes-Pyrénées (pour 2%) et du Tarn-et-Garonne (pour 27%).

Il est désigné Zone Spéciale de Conservation (ZSC) par l'arrêté du 27 mai 2009.

Ce site Natura 2000 comprend l'ensemble du réseau hydrographique de la Garonne, depuis les sources des principaux cours d'eau (Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste) jusqu'à la limite entre les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine, à l'aval. La superficie du site Natura 2000 est de 9602 ha.

Le site n'est pas directement concerné par les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, allant de Castelnau d'Estrétefonds à Toulouse. En effet, les aménagements prévus dans le cadre du projet sont situés en dehors du périmètre de la ZSC et à plus d'un kilomètre.

Les études et investigations écologiques réalisées sur cette zone ainsi l'évaluation des incidences Natura 2000 réalisée dans le cadre de la ligne nouvelle ont permis de démontrer l'absence d'atteinte significative aux habitats et espèces inféodées ayant justifiés la désignation de la Zone Spéciale de Conservation « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste».

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

Les compléments et modifications apportés au PLU de Saint-Jory se limitent strictement à assurer la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse :

- création d'un emplacement réservé ;
- mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet traité dans le présent dossier.

Les effets du projet en lui-même sur le site Natura 2000 font l'objet d'une analyse spécifique au titre des dossiers d'incidence Natura 2000, pièce de l'étude d'impact. La présente mise en compatibilité ainsi réalisée n'appelle donc, aucune mesure de réduction, de compensation ou de suppression des effets de la mise en compatibilité du PLU.

Au vu des conclusions des paragraphes précédents, les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse n'ont pas d'incidences sur les sites Natura 2000.

La compatibilité du PLU n'autorisant que les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, elle n'est donc pas susceptible « *d'affecter de manière significative* » les sites Natura 2000 (au sens de l'article L.414-4 du code de l'environnement.



5. LES DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE SAINT-JORY

La commune de Saint-Jory se trouve à l'interface de deux opérations du programme du GPSO :

- *les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ;*
- *les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse.*

Cette situation particulière a amené à prendre les dispositions suivantes :

- *s'agissant des zonages du PLU concernés par les deux opérations, les dispositions proposées pour l'adaptation des règlements concernés sont rédigées de façon identique dans les deux dossiers ;*
- *s'agissant des zonages concernés exclusivement par l'une ou l'autre des deux opérations pour l'opération des lignes nouvelles et pour les aménagements de la ligne existante, l'adaptation de leurs règlements figure exclusivement dans le dossier correspondant ;*
- *s'agissant des emplacements réservés, les plans de zonage font figurer exclusivement celui réservé à l'opération qui fait l'objet du dossier.*

Au final, à l'issue des deux DUP emportant mise en compatibilité, le PLU compilera de façon cohérente l'ensemble de ces adaptations.

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 extrait 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°73 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse,
- l'ajustement de l'ER n°52.

LEGENDE - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

LEGENDE

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

Limites zones et secteurs

Les autres indications

Espaces boisés classés à conserver ou à créer

Emplacement réservé pour ouvrage public
installation d'intêret général ou espace vert

Zone de bruit

Sites archéologiques

Périmètre de protection des captages d'eau potable

Accès obligatoire à aménager

PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES

Périmètre de sécurité de Boil Over (à titre informatif)

Risque inondation (cf. PPRI - Annexes)

Périmètre d'exposition aux risques autour du dépot de gaz
TOTALGAZ (cf. PPRT- Annexes)

Plan de prévention des risques naturels prévisibles de mouvements différentiels de terrain conséécutifs au phénomènes de retrait -gonflement des sols argileux (risque sur l'ensemble de la commune)

Secteur à Pourcentage de Logements sociaux au titre du L.123-1-5-16° du code de l'urbanisme

Toute opération de construction, incluant des logements, qui entraîne la création de plus de 300m² de surface de plancher ou plus de 2 logements doit comporter au minimum 30% de la surface de plancher destiné à du logement locatif social.
Dans les lotissements de plus de 2 lots, le programme global des constructions à usage d'habitation doit comporter 30% de la surface de plancher globale minimale, affectée aux logements locatifs sociaux. Cette surface de plancher pourra être répartie sur un ou plusieurs lots dans la demande de permis d'aménager ou dans la déclaration préalable.

UA* UB* UC* UD* 1AU* 1AU1*

*Inclue l'ensemble des secteurs des zones citées

LEGENDE - APRES MISE EN COMPATIBILITE

LEGENDE

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

Limites zones et secteurs

Les autres indications

Espaces boisés classés à conserver ou à créer

Emplacement réservé pour ouvrage public
installation d'intêret général ou espace vert

Emplacement Réservé aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse

Zone de bruit

Sites archéologiques

Périmètre de protection des captages d'eau potable

Accès obligatoire à aménager

PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES

Périmètre de sécurité de Boil Over (à titre informatif)

Risque inondation (cf. PPRI - Annexes)

Périmètre d'exposition aux risques autour du dépot de gaz
TOTALGAZ (cf. PPRT- Annexes)

Plan de prévention des risques naturels prévisibles de mouvements différentiels de terrain conséécutifs au phénomènes de retrait -gonflement des sols argileux (risque sur l'ensemble de la commune)

Secteur à Pourcentage de Logements sociaux au titre du L.123-1-5-16° du code de l'urbanisme

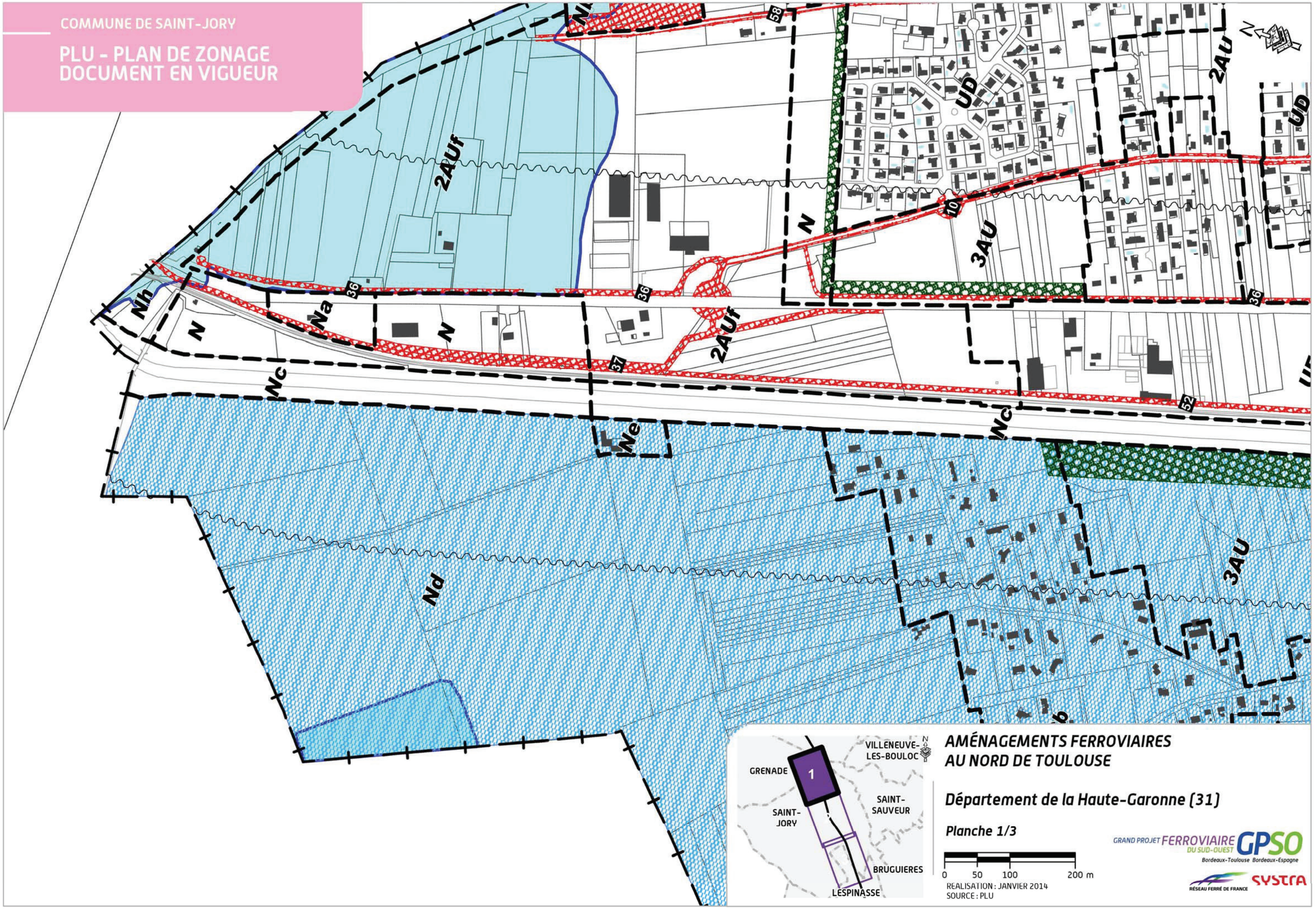
Toute opération de construction, incluant des logements, qui entraîne la création de plus de 300m² de surface de plancher ou plus de 2 logements doit comporter au minimum 30% de la surface de plancher destiné à du logement locatif social.
Dans les lotissements de plus de 2 lots, le programme global des constructions à usage d'habitation doit comporter 30% de la surface de plancher globale minimale, affectée aux logements locatifs sociaux. Cette surface de plancher pourra être répartie sur un ou plusieurs lots dans la demande de permis d'aménager ou dans la déclaration préalable.

UA* UB* UC* UD* 1AU* 1AU1*

*Inclue l'ensemble des secteurs des zones citées

COMMUNE DE SAINT-JORY

PLU - PLAN DE ZONAGE
DOCUMENT EN VIGUEUR



AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 1/3

0 50 100 200 m

REALISATION : JANVIER 2014
SOURCE : PLU

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

COMMUNE DE SAINT-JORY

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE



AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 1/3

0 50 100 200 m

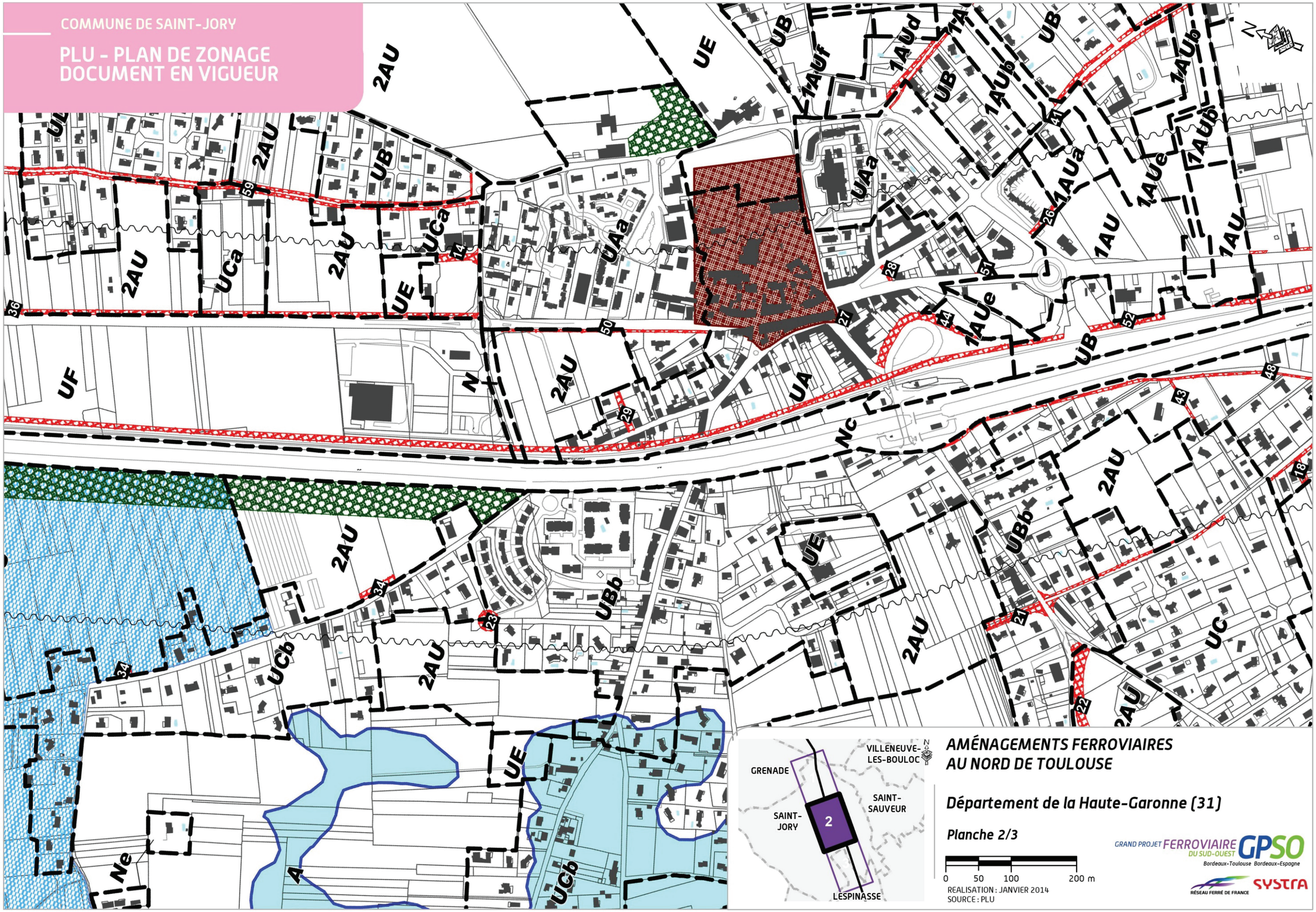
REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

COMMUNE DE SAINT-JORY

PLU - PLAN DE ZONAGE
DOCUMENT EN VIGUEUR



AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 2/3

0 50 100 200 m

REALISATION : JANVIER 2014
SOURCE : PLU

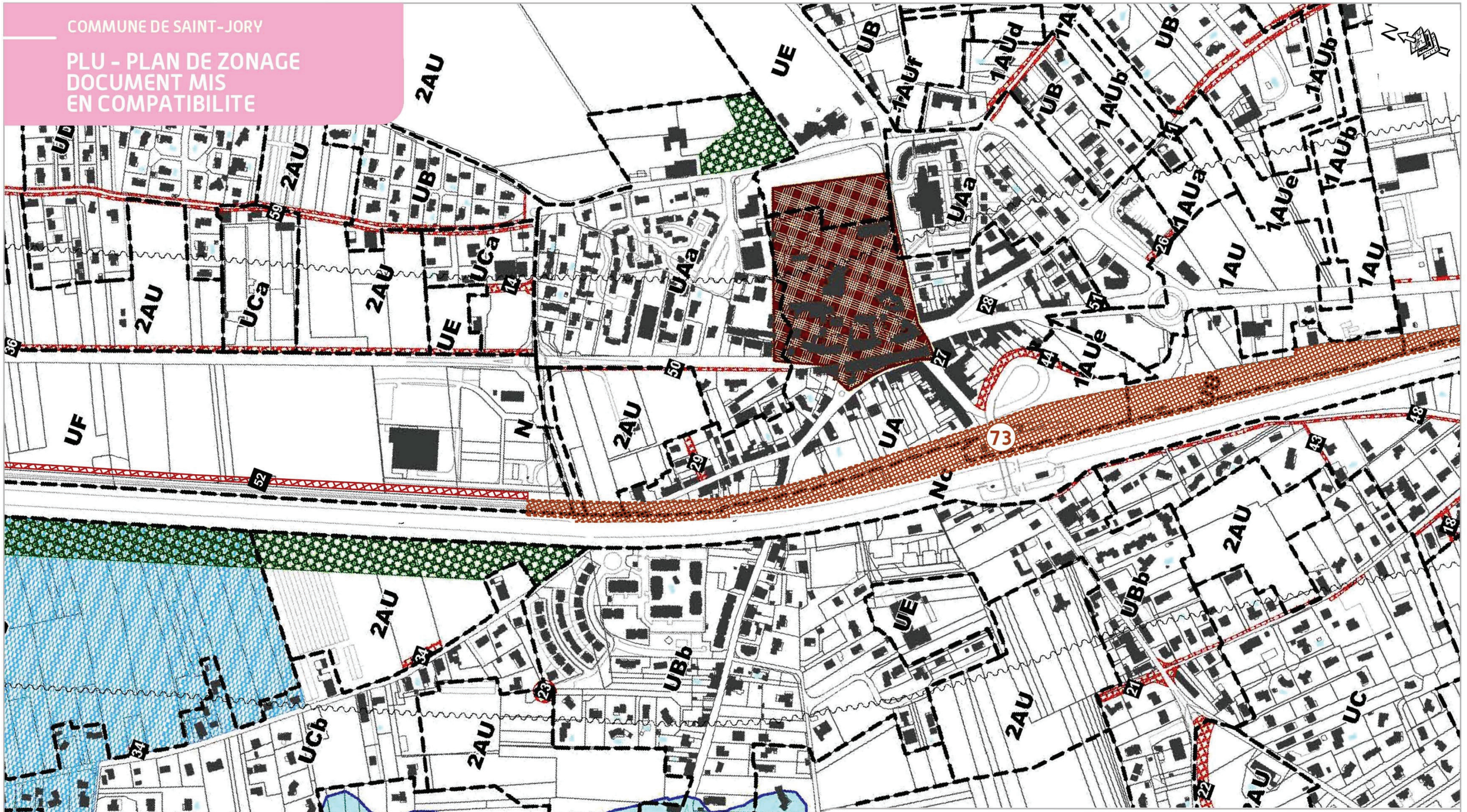
GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

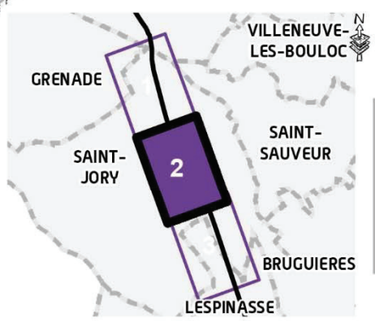
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

COMMUNE DE SAINT-JORY

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE





AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 2/3

0 50 100 200 m

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU

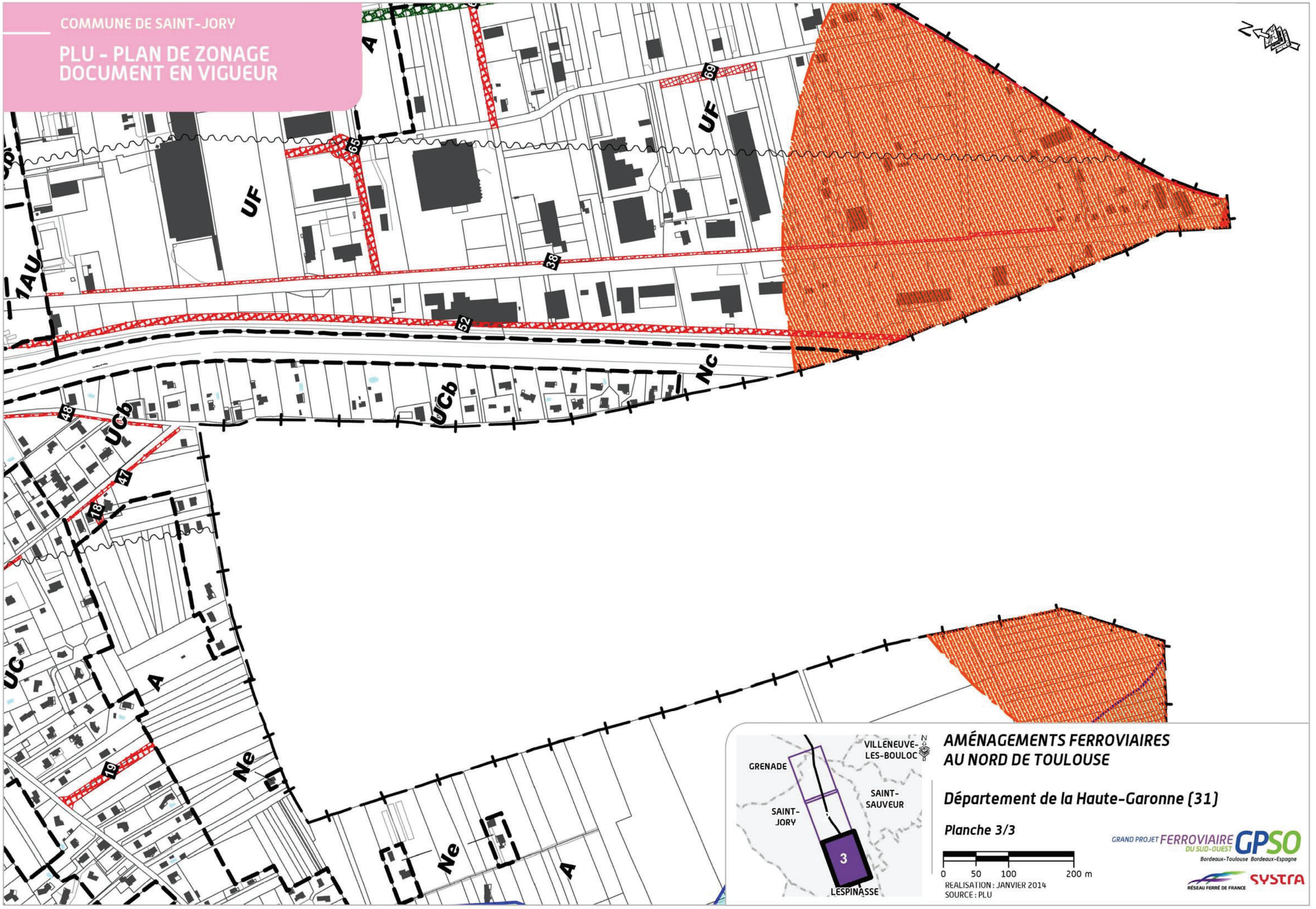
GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

COMMUNE DE SAINT-JORY

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT EN VIGUEUR



AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 3/3

0 50 100 200 m

REALISATION : JANVIER 2014
SOURCE : PLU

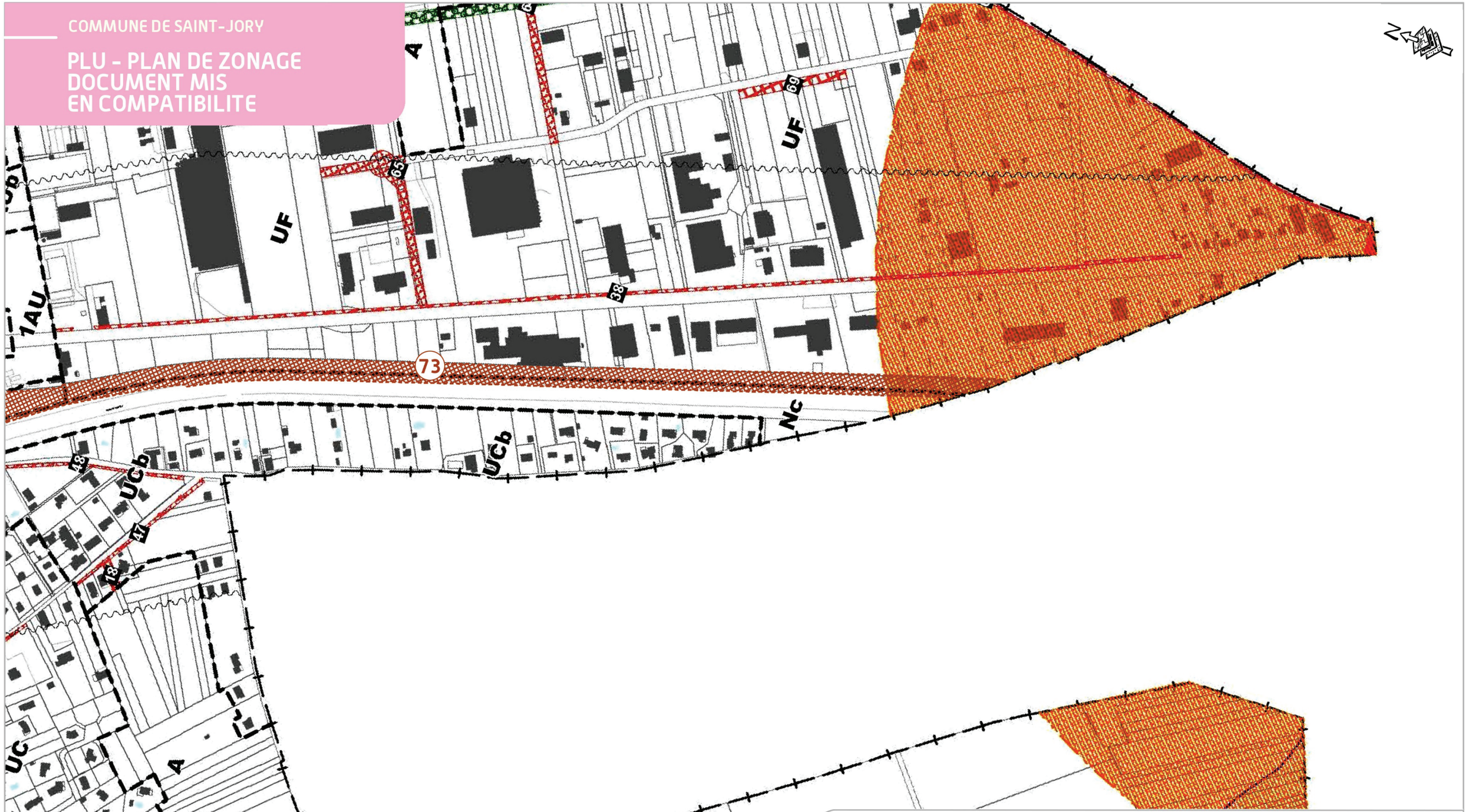
GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO DU SUD-OUEST
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

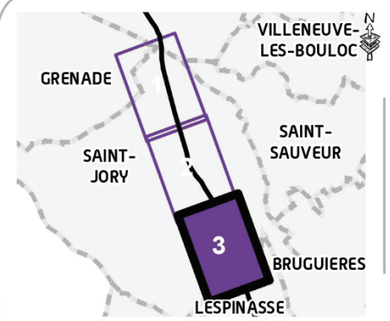
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

COMMUNE DE SAINT-JORY

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE





AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 3/3

0 50 100 200 m

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

5.2. Les extraits du règlement d'urbanisme

Bien que les dispositions générales du règlement autorisent les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, les règlements des zones UA, UB, UF, 2AU et N sont 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 UA - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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

1. Rappels :

1.1. Les démolitions sont soumises au permis de démolir dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château ;

1.2. L'édification des clôtures est soumise à déclaration ;

1.3. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité et d'exploitation, sont autorisés, sur un couloir de 40m au droit des lignes à 63kV, les abattages d'arbres et de branches qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages (décret du 12 novembre 1938 modifiant l'alinéa 12 de la loi du 15 Juin 1906).

2. Les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées si elles respectent les conditions ci-après :

2.1. Les constructions à usage de commerce et d'artisanat si elles ne créent pas de nuisances pour les fonds voisins, et pour celles supérieures à 50 m² de surface de vente, si elles disposent de possibilités de stationnement et ne créent pas de gêne pour la circulation ;

2.2. Toute opération de construction, incluant des logements, qui entraîne la création de plus de 300m² de surface de plancher ou plus de 2 logements doit comporter au minimum 30% de la surface de plancher destiné à du logement locatif social.

Dans les lotissements de plus de 2 lots, le programme global des constructions à usage d'habitation doit comporter 30% de la surface de plancher globale minimale, affectée aux logements locatifs sociaux. Cette surface de plancher pourra être répartie sur un ou plusieurs lots dans la demande de permis d'aménager ou dans la déclaration préalable.

2.3. Les modifications des établissements artisanaux, ou dépôts existants si les aménagements n'en augmentent pas les nuisance ;

2.4. Les installations classées liées aux constructions autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité, et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux aucune insalubrité ni sinistre, susceptibles de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens ;

2.5. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » annexé au présent PLU.

L'article UA-2 du règlement ne fait pas explicitement référence au service public ferroviaire. Bien que cette notion soit identifiée dans les dispositions générales, elle sera ajoutée afin de s'assurer de la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

ZONE UA - APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

1. Rappels :

1.1. Les démolitions sont soumises au permis de démolir dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château ;

1.2. L'édification des clôtures est soumise à déclaration ;

1.3. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité et d'exploitation, sont autorisés, sur un couloir de 40m au droit des lignes à 63kV, les abattages d'arbres et de branches qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages (décret du 12 novembre 1938 modifiant l'alinéa 12 de la loi du 15 Juin 1906).

2. Les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées si elles respectent les conditions ci-après :

2.1. Les constructions à usage de commerce et d'artisanat si elles ne créent pas de nuisances pour les fonds voisins, et pour celles supérieures à 50 m² de surface de vente, si elles disposent de possibilités de stationnement et ne créent pas de gêne pour la circulation ;

2.2. Toute opération de construction, incluant des logements, qui entraîne la création de plus de 300m² de surface de plancher ou plus de 2 logements doit comporter au minimum 30% de la surface de plancher destiné à du logement locatif social.

Dans les lotissements de plus de 2 lots, le programme global des constructions à usage d'habitation doit comporter 30% de la surface de plancher globale minimale, affectée aux logements locatifs sociaux. Cette surface de plancher pourra être répartie sur un ou plusieurs lots dans la demande de permis d'aménager ou dans la déclaration préalable.

2.3. Les modifications des établissements artisanaux, ou dépôts existants si les aménagements n'en augmentent pas les nuisance ;

2.4. Les installations classées liées aux constructions autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité, et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux aucune insalubrité ni sinistre, susceptibles de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens ;

2.5. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » annexé au présent PLU.

2.6. Les constructions, installations et aménagements et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ZONE UB - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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

1. Rappels :

1.1. Les démolitions sont soumises au permis de démolir dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château.

1.2. L'édification de clôtures est soumise à déclaration.

2. Les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées si elles respectent les conditions ci-après :

2.1. Les constructions à usage d'artisanat, de service et de bureau et les extensions de plus de 50m², si elles disposent de possibilités de stationnement et ne créent pas de gêne pour la circulation.

2.2. Toute opération de construction, incluant des logements, qui entraîne la création de plus de 300m² de surface de plancher ou plus de 2 logements doit comporter au minimum 30% de la surface de plancher destiné à du logement locatif social.

Dans les lotissements de plus de 2 lots, le programme global des constructions à usage d'habitation doit comporter 30% de la surface de plancher globale minimale, affectée aux logements locatifs sociaux. Cette surface de plancher pourra être répartie sur un ou plusieurs lots dans la demande de permis d'aménager ou dans la déclaration préalable.

2.3. Les installations classées nécessaires à la vie du quartier ou de la cité et au bon fonctionnement des constructions autorisées à condition qu'elles n'aient pas un effet dommageable sur l'environnement ; qu'elles n'entraînent pas de nuisances incompatibles avec l'affectation des parcelles voisines.

3. Pour le secteur UBb, Pour les espaces inclus dans le champ de la zone inondable, les constructions et installations autorisées par le PLU devront respecter le règlement du PPR 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 » annexé au présent PLU.

L'article UB-2 du règlement ne fait pas explicitement référence au service public ferroviaire. Bien que cette notion soit identifiée dans les dispositions générales, elle sera ajoutée afin de s'assurer de la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

ZONE UB - APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

1. Rappels :

1.1. Les démolitions sont soumises au permis de démolir dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château.

1.2. L'édification de clôtures est soumise à déclaration.

2. Les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées si elles respectent les conditions ci-après :

2.1. Les constructions à usage d'artisanat, de service et de bureau et les extensions de plus de 50m², si elles disposent de possibilités de stationnement et ne créent pas de gêne pour la circulation.

2.2. Toute opération de construction, incluant des logements, qui entraîne la création de plus de 300m² de surface de plancher ou plus de 2 logements doit comporter au minimum 30% de la surface de plancher destiné à du logement locatif social.

Dans les lotissements de plus de 2 lots, le programme global des constructions à usage d'habitation doit comporter 30% de la surface de plancher globale minimale, affectée aux logements locatifs sociaux. Cette surface de plancher pourra être répartie sur un ou plusieurs lots dans la demande de permis d'aménager ou dans la déclaration préalable.

2.3. Les installations classées nécessaires à la vie du quartier ou de la cité et au bon fonctionnement des constructions autorisées à condition qu'elles n'aient pas un effet dommageable sur l'environnement ; qu'elles n'entraînent pas de nuisances incompatibles avec l'affectation des parcelles voisines.

2.4. Les constructions, installations et aménagements et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

3. Pour le secteur UBb, Pour les espaces inclus dans le champ de la zone inondable, les constructions et installations autorisées par le PLU devront respecter le règlement du PPR 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 » annexé au présent PLU.

ZONE UF - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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

1. Rappels :

1.1. Les démolitions sont soumises au permis de démolir dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château.

1.2. L'édification de clôtures est soumise à déclaration.

1.3. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

2. Les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées si elles respectent les conditions ci-après :

2.1. Les constructions à usage d'habitation destinées au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou la direction des établissements ;

2.2. Les extensions, aménagements, constructions d'annexes ainsi que l'édification de clôtures de constructions existantes à la date d'approbation du PLU sans lien avec la vocation de la zone ;

2.3. Les installations classées nécessaires à la vie du quartier ou de la cité et au bon fonctionnement des constructions autorisées à condition qu'elles n'aient pas un effet dommageable sur l'environnement ; qu'elles n'entraînent pas de nuisances incompatibles avec l'affectation des parcelles voisines ;

2.4. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du Plan de Prévention des Risques Technologiques annexé au présent PLU ;

2.5. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » annexé au présent PLU.

L'article UF-2 du règlement ne fait pas explicitement référence au service public ferroviaire. Bien que cette notion soit identifiée dans les dispositions générales, elle sera ajoutée afin de s'assurer de la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

ZONE UF - APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

1. Rappels :

1.1. Les démolitions sont soumises au permis de démolir dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château.

1.2. L'édification de clôtures est soumise à déclaration.

1.3. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

2. Les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées si elles respectent les conditions ci-après :

2.1. Les constructions à usage d'habitation destinées au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou la direction des établissements ;

2.2. Les extensions, aménagements, constructions d'annexes ainsi que l'édification de clôtures de constructions existantes à la date d'approbation du PLU sans lien avec la vocation de la zone ;

2.3. Les installations classées nécessaires à la vie du quartier ou de la cité et au bon fonctionnement des constructions autorisées à condition qu'elles n'aient pas un effet dommageable sur l'environnement ; qu'elles n'entraînent pas de nuisances incompatibles avec l'affectation des parcelles voisines ;

2.4. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du Plan de Prévention des Risques Technologiques annexé au présent PLU ;

2.5. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » annexé au présent PLU.

Sont par ailleurs autorisés les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ZONE 2AU - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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

1. Rappels :

1.1. Les démolitions sont soumises au permis de démolir dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château.

1.2. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

2. Les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées si elles respectent les conditions ci-après :

2.1. Les constructions et ouvrages techniques à condition qu'ils soient nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt général.

2.2. Les aménagements, extensions, et annexes des constructions existantes ainsi que l'édification de clôtures.

2.3. Pour les espaces inclus dans le champ de la zone inondable, les constructions et installations autorisées par le PLU devront respecter le règlement du PPR joint en annexe du PLU ;

2.4. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » annexé au présent PLU.

L'article 2AU-2 du règlement ne fait pas explicitement référence au service public ferroviaire. Bien que cette notion soit identifiée dans les dispositions générales, elle sera ajoutée afin de s'assurer de la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

ZONE 2AU - APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

1. Rappels :

1.1. Les démolitions sont soumises au permis de démolir dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château.

1.2. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

2. Les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées si elles respectent les conditions ci-après :

2.1. Les constructions et ouvrages techniques à condition qu'ils soient nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt général.

2.2. Les aménagements, extensions, et annexes des constructions existantes ainsi que l'édification de clôtures.

2.3. Pour les espaces inclus dans le champ de la zone inondable, les constructions et installations autorisées par le PLU devront respecter le règlement du PPR joint en annexe du PLU ;

2.4. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » annexé au présent PLU.

Sont par ailleurs autorisés les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ZONE N - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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

1. Rappels :
   - 1.1. Les démolitions sont soumises au permis de démolir dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château.
   - 1.2. L'édification de clôtures est soumise à déclaration.
   - 1.3. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité et d'exploitation, sont autorisés, sur un couloir de 40m au droit des lignes à 63kV, les abattages d'arbres et de branches qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages (décret du 12 novembre 1938 modifiant l'alinéa 12 de la loi du 15 Juin 1906).

2. Les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées si elles respectent les conditions ci-après :
   - 2.1. Dans le secteur Na
     - Les installations et constructions nécessaires à la réalisation d'une aire d'accueil pour les Gens du Voyage.
     - Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public, et à condition qu'ils soient liés à la nature de la zone.
   - 2.2. Dans le secteur Nb
     - Les constructions et installations, y compris des installations classées, à condition qu'elles soient nécessaires aux services d'intérêt collectif
   - 2.3. Dans le secteur Nc
     - Les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires aux besoins d'exploitation du canal ou à son développement touristique.
     - Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public et à condition qu'ils soient liés à l'utilisation du canal.
   - 2.4. Dans les secteurs Nd :
     - Les exhaussements et affouillements du sol et sous réserve du respect des prescriptions dans les périmètres de captage d'eau potable.
   - 2.5. Dans le secteur Ne
     - L'aménagement, la restauration des constructions existantes à condition qu'il n'y ait pas de création de nouveau logement.
     - l'extension des constructions existantes, à condition :
       - que les extensions ne dépassent pas 20 % de l'existant,
       - et dans la limite de 200 m² de Surface de plancher totale,
       - et à condition qu'il n'y ait pas de création de nouveau logement.
     - La création d'annexes à l'habitat.

L'article N-2 (plus précisément le Nc) du règlement ne fait pas explicitement référence au service public ferroviaire. Bien que cette notion soit identifiée dans les dispositions générales, elle 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. Rappels :
   - 1.1. Les démolitions sont soumises au permis de démolir dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château.
   - 1.2. L'édification de clôtures est soumise à déclaration.
   - 1.3. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité et d'exploitation, sont autorisés, sur un couloir de 40m au droit des lignes à 63kV, les abattages d'arbres et de branches qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages (décret du 12 novembre 1938 modifiant l'alinéa 12 de la loi du 15 Juin 1906).

2. Les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées si elles respectent les conditions ci-après :
   - 2.1. Dans le secteur Na
     - Les installations et constructions nécessaires à la réalisation d'une aire d'accueil pour les Gens du Voyage.
     - Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public, et à condition qu'ils soient liés à la nature de la zone.
   - 2.2. Dans le secteur Nb
     - Les constructions et installations, y compris des installations classées, à condition qu'elles soient nécessaires aux services d'intérêt collectif
   - 2.3. Dans le secteur Nc
     - Les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires aux besoins d'exploitation du canal ou à son développement touristique.
     - Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public et à condition qu'ils soient liés à l'utilisation du canal.
     - Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.
   - 2.4. Dans les secteurs Nd :
     - Les exhaussements et affouillements du sol et sous réserve du respect des prescriptions dans les périmètres de captage d'eau potable.
   - 2.5. Dans le secteur Ne
     - L'aménagement, la restauration des constructions existantes à condition qu'il n'y ait pas de création de nouveau logement.
     - l'extension des constructions existantes, à condition :
       - que les extensions ne dépassent pas 20 % de l'existant,
       - et dans la limite de 200 m² de Surface de plancher totale,
       - et à condition qu'il n'y ait pas de création de nouveau logement.
     - La création d'annexes à l'habitat.

ZONE N - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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

2.6. Dans le secteur Nf :

- L'ouverture et l'exploitation des carrières ;
- Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sous réserve d'être liées et nécessaires aux activités d'extraction de matériaux ;
- Les exhaussements et affouillements du sol ;
- Les installations et constructions nécessaires à l'exploitation des carrières. ;
- Le dépôt de matériaux liés à l'activité de la zone ;
- L'ensemble des dispositions ci-dessus sous réserve du respect des prescriptions dans les périmètres de captage d'eau potable.

2.7. Dans le secteur Ng :

Sont notamment autorisés sous conditions, et sous réserve de l'application des prescriptions liées au caractère fortement inondable du secteur (aléa fort) :

- L'aménagement, la restauration et l'extension des constructions existantes, la création d'annexes à l'habitat à condition qu'il n'y ait pas création de logements et dans les limites fixées par le PPRI.
- Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public, et qu'ils ne nuisent pas à la qualité environnementale du site.

2.8. Dans le secteur Nh :

Ce secteur est inclus dans la zone inondable de l'Hers, en aléa faible.

Sont notamment autorisés sous conditions :

- L'aménagement, la restauration et l'extension des constructions existantes, à condition que les extensions ne dépassent pas 20 % de l'existant, et dans la limite de 200 m² de Surface de plancher totale, et à condition qu'il n'y ait pas de création de nouveau logement.
- La création d'annexes à l'habitat.
- Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public, et qu'ils ne nuisent pas à la qualité environnementale du site.

2.9. Dans le secteur Ni :

Ce secteur est inclus dans la zone inondable de la Garonne, et soumis à la réglementation du PPRI.

Sont notamment autorisés sous conditions,

- L'aménagement, la restauration et l'extension des constructions et installations existantes, à condition que les extensions ne dépassent pas 20 % de l'existant, et dans la limite du tiers de la superficie de la parcelle, et à condition qu'il n'y ait pas de création de nouveau logement.
- L'extension des installations classées existantes à condition qu'elles ne créent pas de nuisances supplémentaires.
- Le dépôt de matériaux liés à l'activité de la zone, sous réserve des contraintes hydrauliques telles que définies dans le règlement du PPRI.

2.10. Dans les secteurs Nl

Sont autorisés sous conditions :

- Les constructions et installations à condition qu'elles soient liées à la vocation de la zone.
- Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public.
- Les locaux techniques, sanitaires ou de loisirs, à condition qu'elles soient indispensables aux activités de plein air,

ZONE N - APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

2.6. Dans le secteur Nf :

- L'ouverture et l'exploitation des carrières ;
- Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sous réserve d'être liées et nécessaires aux activités d'extraction de matériaux ;
- Les exhaussements et affouillements du sol ;
- Les installations et constructions nécessaires à l'exploitation des carrières. ;
- Le dépôt de matériaux liés à l'activité de la zone ;
- L'ensemble des dispositions ci-dessus sous réserve du respect des prescriptions dans les périmètres de captage d'eau potable.

2.7. Dans le secteur Ng :

Sont notamment autorisés sous conditions, et sous réserve de l'application des prescriptions liées au caractère fortement inondable du secteur (aléa fort) :

- L'aménagement, la restauration et l'extension des constructions existantes, la création d'annexes à l'habitat à condition qu'il n'y ait pas création de logements et dans les limites fixées par le PPRI.
- Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public, et qu'ils ne nuisent pas à la qualité environnementale du site.

2.8. Dans le secteur Nh :

Ce secteur est inclus dans la zone inondable de l'Hers, en aléa faible.

Sont notamment autorisés sous conditions :

- L'aménagement, la restauration et l'extension des constructions existantes, à condition que les extensions ne dépassent pas 20 % de l'existant, et dans la limite de 200 m² de Surface de plancher totale, et à condition qu'il n'y ait pas de création de nouveau logement.
- La création d'annexes à l'habitat.
- Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public, et qu'ils ne nuisent pas à la qualité environnementale du site.

2.9. Dans le secteur Ni :

Ce secteur est inclus dans la zone inondable de la Garonne, et soumis à la réglementation du PPRI.

Sont notamment autorisés sous conditions,

- L'aménagement, la restauration et l'extension des constructions et installations existantes, à condition que les extensions ne dépassent pas 20 % de l'existant, et dans la limite du tiers de la superficie de la parcelle, et à condition qu'il n'y ait pas de création de nouveau logement.
- L'extension des installations classées existantes à condition qu'elles ne créent pas de nuisances supplémentaires.
- Le dépôt de matériaux liés à l'activité de la zone, sous réserve des contraintes hydrauliques telles que définies dans le règlement du PPRI.

2.10. Dans les secteurs Nl

Sont autorisés sous conditions :

- Les constructions et installations à condition qu'elles soient liées à la vocation de la zone.
- Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public.
- Les locaux techniques, sanitaires ou de loisirs, à condition qu'elles soient indispensables aux activités de plein air,

ZONE N - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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

2.11. Dans le secteur Ns :

Sont autorisés sous conditions :

- Les constructions et installations à condition qu'elles soient liées à la vocation de la zone.
- Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public.
- Les locaux techniques, sanitaires ou de loisirs, à condition qu'elles soient indispensables aux activités de plein air.

2.12. Pour toutes les parties de secteurs incluses dans le périmètre de captage d'eau potable, les occupations et utilisations du sol admises ne sont autorisées que si elles respectent les conditions fixées par arrêté préfectoral présenté en annexe du présent PLU.

2.13. **Pour les espaces inclus dans le champ de la zone inondable**, les constructions et installations autorisées par le PLU devront respecter le règlement du PPR joint en annexe du PLU ;

2.14. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » annexé au présent PLU.

ZONE N - APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

2.11. Dans le secteur Ns :

Sont autorisés sous conditions :

- Les constructions et installations à condition qu'elles soient liées à la vocation de la zone.
- Les terrains de jeux, de sports et des aires de stationnement ouverts au public.
- Les locaux techniques, sanitaires ou de loisirs, à condition qu'elles soient indispensables aux activités de plein air.

2.12. Pour toutes les parties de secteurs incluses dans le périmètre de captage d'eau potable, les occupations et utilisations du sol admises ne sont autorisées que si elles respectent les conditions fixées par arrêté préfectoral présenté en annexe du présent PLU.

2.13. **Pour les espaces inclus dans le champ de la zone inondable**, les constructions et installations autorisées par le PLU devront respecter le règlement du PPR joint en annexe du PLU ;

2.14. Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels « sècheresse » 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.

L'emplacement réservé n°52, consacré à la création d'une troisième voie SNCF sera ajusté au droit de l'Emplacement réservé pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Le projet rendant caduque la nécessité d'une 3ème voie SNCF, cet emplacement réservé sera remplacé par l'emplacement réservé n°73 des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

Un autre emplacement réservé sera prévu au bénéfice de Réseau Ferré de France pour le projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax, dans le cadre de la mise en compatibilité menée au titre de cette opération (emplacement réservé n°74). Cet emplacement réservé a été défini en cohérence avec celui du projet des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Au niveau de la base arrière au droit de l'Hers prévue dans le cadre des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, il se superpose à celui réservé au projet de lignes nouvelles. S'agissant d'une installation provisoire de chantier, sa période de fonctionnement sera calée en fonction du planning de réalisation du projet de lignes nouvelles.

Par ailleurs, au niveau de son extrémité nord, l'emplacement réservé n°73 prévu pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse se superpose légèrement avec l'extrémité sud de l'emplacement réservé n°74 prévu pour les lignes nouvelles. Cette situation ponctuelle s'explique par l'interpénétration des deux projets ferroviaires à cet endroit.

La planche ci-après présente 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

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (M²)
4	Aménagement des futurs terrains de sports	Commune	145.100
5	Extension des terrains de sports aux abords du cimetière	Commune	20.575
6	Création d'équipements de loisirs et/ou socio-culturels, chemin de Ladoux	Commune	5.180
10	Aménagement d'une intersection rue Pichounelle / Chemin de la Plaine	C.U.T.M.	815
11	Aménagement d'une intersection rue Pichounelle / Chemin du Tucol	C.U.T.M.	995
12	Aménagement d'une intersection sur le chemin de Tucol / chemin de la Mouillère	C.U.T.M.	865
14	Création d'une amorce de voie au lieu-dit « Les Laques »	C.U.T.M.	700
16	Aménagement d'une intersection au lotissement « Le Moulin à vent » avec le chemin de Ladoux	C.U.T.M.	700
17	Aménagement d'une intersection sur le chemin de Trinchet	C.U.T.M.	965
18	Création d'une amorce de voirie débouchant sur la voie communale n°104	C.U.T.M.	450
19	Création d'une amorce de voie débouchant sur le chemin de Gagnac	C.U.T.M.	2.110
21	Création d'une amorce de voie débouchant sur la rue de Fabas	C.U.T.M.	1.090
22	Aménagement de l'entrée de ville sur la voie communale n°8	C.U.T.M.	2.535
23	Création d'une amorce de voie, opération récente Monné-Decroix	C.U.T.M.	745
26	Création d'une amorce de voie d'accès au secteur de Ladoux	C.U.T.M.	555

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - APRES MISE EN COMPATIBILITE

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (M²)
4	Aménagement des futurs terrains de sports	Commune	145.100
5	Extension des terrains de sports aux abords du cimetière	Commune	20.575
6	Création d'équipements de loisirs et/ou socio-culturels, chemin de Ladoux	Commune	5.180
10	Aménagement d'une intersection rue Pichounelle / Chemin de la Plaine	C.U.T.M.	**17.650**
11	Aménagement d'une intersection rue Pichounelle / Chemin du Tucol	C.U.T.M.	995
12	Aménagement d'une intersection sur le chemin de Tucol / chemin de la Mouillère	C.U.T.M.	865
14	Création d'une amorce de voie au lieu-dit « Les Laques »	C.U.T.M.	700
16	Aménagement d'une intersection au lotissement « Le Moulin à vent » avec le chemin de Ladoux	C.U.T.M.	700
17	Aménagement d'une intersection sur le chemin de Trinchet	C.U.T.M.	965
18	Création d'une amorce de voirie débouchant sur la voie communale n°104	C.U.T.M.	450
19	Création d'une amorce de voie débouchant sur le chemin de Gagnac	C.U.T.M.	2.110
21	Création d'une amorce de voie débouchant sur la rue de Fabas	C.U.T.M.	1.090
22	Aménagement de l'entrée de ville sur la voie communale n°8	C.U.T.M.	2.535
23	Création d'une amorce de voie, opération récente Monné-Decroix	C.U.T.M.	745
26	Création d'une amorce de voie d'accès au secteur de Ladoux	C.U.T.M.	555

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - AVANT MISE EN COMPATIBILITE (suite)

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (M²)
27	Création de stationnements dans le centre	Commune	95
28	Extension de l'espace public et réalisation d'une voie en continuité de la rue de Verdun	C.U.T.M.	105
29	Création d'une amorce de voie d'accès rue de Bagnols	C.U.T.M.	625
31	Aménagement d'une raquette de retournement, chemin de Bougeng	C.U.T.M.	380
32	Création d'une voie, chemin de Bougeng	C.U.T.M.	555
34	Aménagements de voirie, route de Saint-Caprais (RD20)	C.U.T.M.	890
35	Elargissement du chemin de la rivière et chemin de Coudournac, largeur totale de la voie 12 mètres	C.U.T.M.	25.145
36	Création de contre allées à la RD820, de voies de désenclavement, et de raquette de retournement	C.U.T.M.	17.180
37	Création de contre allées à la RD820, de voies de désenclavement, et de raquette de retournement	C.U.T.M.	8.635
38	Liaison douce le long de la RD820	C.U.T.M.	5.840
41	Aménagement de l'intersection le chemin de Ladoux et le futur quartier	C.U.T.M.	60
43	Accès piétonnier débouchant sur le chemin du Canou	C.U.T.M.	235
44	Liaison piétonne à hauteur de la bretelle du RD20	C.U.T.M.	2.080
45	Liaison douce entre le centre et l'Hers	C.U.T.M.	1.540
46	Aménagement de voirie (chemin de Beldou) et création d'une liaison douce entre le centre et les zones de loisirs à l'ouest de la commune	C.U.T.M.	6.775
47	Elargissement pour création d'une liaison douce, chemin Vié	C.U.T.M.	1.950
48	Elargissement pour création d'une liaison douce, chemin du Canou	C.U.T.M.	2.225

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - APRES MISE EN COMPATIBILITE (suite)

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (M²)
27	Création de stationnements dans le centre	Commune	95
28	Extension de l'espace public et réalisation d'une voie en continuité de la rue de Verdun	C.U.T.M.	105
29	Création d'une amorce de voie d'accès rue de Bagnols	C.U.T.M.	625
31	Aménagement d'une raquette de retournement, chemin de Bougeng	C.U.T.M.	**17.650**
32	Création d'une voie, chemin de Bougeng	C.U.T.M.	555
34	Aménagements de voirie, route de Saint-Caprais (RD20)	C.U.T.M.	890
35	Elargissement du chemin de la rivière et chemin de Coudournac, largeur totale de la voie 12 mètres	C.U.T.M.	25.145
36	Création de contre allées à la RD820, de voies de désenclavement, et de raquette de retournement	C.U.T.M.	17.180
37	Création de contre allées à la RD820, de voies de désenclavement, et de raquette de retournement	C.U.T.M.	8.635
38	Liaison douce le long de la RD820	C.U.T.M.	5.840
41	Aménagement de l'intersection le chemin de Ladoux et le futur quartier	C.U.T.M.	60
43	Accès piétonnier débouchant sur le chemin du Canou	C.U.T.M.	235
44	Liaison piétonne à hauteur de la bretelle du RD20	C.U.T.M.	2.080
45	Liaison douce entre le centre et l'Hers	C.U.T.M.	1.540
46	Aménagement de voirie (chemin de Beldou) et création d'une liaison douce entre le centre et les zones de loisirs à l'ouest de la commune	C.U.T.M.	6.775
47	Elargissement pour création d'une liaison douce, chemin Vié	C.U.T.M.	1.950
48	Elargissement pour création d'une liaison douce, chemin du Canou	C.U.T.M.	2.225

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - AVANT MISE EN COMPATIBILITE (suite)

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (M²)
49	Création d'un cheminement aux abords de la Garonne	C.U.T.M.	14.840
50	Aménagement d'un piétonnier le long de la RD820, au nord du centre	C.U.T.M.	1.010
51	Aménagement de l'espace public aux abords de la RD820 dans le centre	C.U.T.M.	60
52	Création d'une troisième voie SNCF	Etat	37.550
55	Elargissement du chemin des Bourdettes et du chemin d'allègre, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	7.875
56	Elargissement et aménagement de voirie (voiture-piéton-vélo) : chemin de Bougeng, largeur totale : 10 mètres	C.U.T.M.	2.340
57	Elargissement du chemin de la Mouillère, largeur totale : 10 mètres, et création d'une raquette de retournement	C.U.T.M.	1.730
58	Elargissement du chemin de Tucol, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	3.090
59	Elargissement du chemin de la Plaine, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	9.490
60	Elargissement et aménagement de voirie (voiture-piéton-vélo) : chemin de Ladoux	C.U.T.M.	12.520
61	Elargissement du chemin de Novital, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	2.000
62	Elargissement et aménagement de voirie (voiture-piéton-vélo) : chemin de Trinchet, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	6.450
63	Élargissement et aménagement de voirie (voiture-piéton-vélo) : chemin de Gagnac, largeur totale : 10 mètres	C.U.T.M.	3.600
64	Création d'une voie de raccordement entre le chemin de Ladoux et le chemin de Casselèvres, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	4.065
65	Création d'une voie desservant la zone industrielle au lieu-dit Mazet, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	4.505
69	Elargissement de voie (chicane) chemin de Casselèvres	C.U.T.M.	1.840
70	Création d'une voie de desserte	C.U.T.M.	920

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - APRES MISE EN COMPATIBILITE (suite)

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (M²)
49	Création d'un cheminement aux abords de la Garonne	C.U.T.M.	14.840
50	Aménagement d'un piétonnier le long de la RD820, au nord du centre	C.U.T.M.	1.010
51	Aménagement de l'espace public aux abords de la RD820 dans le centre	C.U.T.M.	60
52	Création d'une troisième voie SNCF	Etat	**17.650**
55	Elargissement du chemin des Bourdettes et du chemin d'allègre, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	7.875
56	Elargissement et aménagement de voirie (voiture-piéton-vélo) : chemin de Bougeng, largeur totale : 10 mètres	C.U.T.M.	2.340
57	Elargissement du chemin de la Mouillère, largeur totale : 10 mètres, et création d'une raquette de retournement	C.U.T.M.	1.730
58	Elargissement du chemin de Tucol, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	3.090
59	Elargissement du chemin de la Plaine, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	9.490
60	Elargissement et aménagement de voirie (voiture-piéton-vélo) : chemin de Ladoux	C.U.T.M.	12.520
61	Elargissement du chemin de Novital, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	2.000
62	Elargissement et aménagement de voirie (voiture-piéton-vélo) : chemin de Trinchet, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	6.450
63	Élargissement et aménagement de voirie (voiture-piéton-vélo) : chemin de Gagnac, largeur totale : 10 mètres	C.U.T.M.	3.600
64	Création d'une voie de raccordement entre le chemin de Ladoux et le chemin de Casselèvres, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	4.065
65	Création d'une voie desservant la zone industrielle au lieu-dit Mazet, largeur totale : 12 mètres	C.U.T.M.	4.505
69	Elargissement de voie (chicane) chemin de Casselèvres	C.U.T.M.	1.840
70	Création d'une voie de desserte	C.U.T.M.	920

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - AVANT MISE EN COMPATIBILITE (suite)

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (M²)
71	Elargissement de voirie route de Saint-Caprais (RD20)	C.U.T.M.	400
72	Station d'épuration	C.U.T.M.	14.865

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - APRES MISE EN COMPATIBILITE (suite)

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (M²)
71	Elargissement de voirie route de Saint-Caprais (RD20)	C.U.T.M.	400
72	Station d'épuration	C.U.T.M.	14.865
73	**Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et leurs aménagements connexes**	**Réseau Ferré de France**	**104 700 m²**

Nota : Un autre emplacement réservé sera prévu au bénéfice de Réseau Ferré de France pour le projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax, dans le cadre de la mise en compatibilité menée au titre de cette opération (emplacement réservé n°74).



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.

Suppression paragraphe

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 Saint-Jory ;**
- **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 Saint-Jory sont issues :

- du rapport de présentation et du PADD du PLU qui date de 2011 (la 1ère modification du PLU approuvée en décembre 2013 n'a pas porté sur ces pièces) ;
- de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact et plus particulièrement le volume 4 pour les cahiers géographiques 11 et 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 (2011) 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 12,3% 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 Saint-Jory est située à 17 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 Saint-Jory est en augmentation constante depuis 1962, avec une croissance qui s'est accentuée sur la période 1990-1999 :

- 1578 habitants en 1962 ;
- 3244 en 1990 ;
- 4069 en 1999 ;
- *5014 en 2009.*

Ainsi la population a plus que triplé en près de 50 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*
Saint-Jory	*262,5*	*5 014*	*+ 23,3%*	*39,9%*	*14,8%*

L'urbanisation et l'habitat

La commune de Saint-Jory s'est récemment développée autour d'un noyau ancien, sous deux dynamiques :

- un étirement très marqué et systématique le long des routes convergeant vers le centre, qui a vu naître une grande quantité de maisons individuelles égrenées sur les axes, et également des lotissements ancrés sur ces voies. Le territoire est structuré par les axes Nord-Sud qui définissent plusieurs entités urbaines. L'urbanisation est fortement induite par cette structure, notamment sur la partie Ouest de la commune, puisque celle-ci s'est développée autour de ces composantes qui préexistaient ;
- un développement de zones d'activités organisé autour de la RD 820, et qui s'inscrit au Sud dans la continuité des implantations sur la commune de Bruguières et Lespinasse.

Ainsi, plusieurs types de tissus urbains se distinguent :

- **un centre bourg historique**

Le centre de la commune de Saint-Jory est ancien : il se compose de bâtiments alignés sur les voies, et construits en mitoyenneté.

Ce centre occupe aujourd'hui une superficie peu importante au vu de l'étalement de l'urbanisation. Le centre bourg s'est étoffé de constructions diverses, et peut se délimiter aujourd'hui par une ceinture de Boulevards.

- **des étirements de maisons individuelles**

De part et d'autre du centre, les voies ont accueilli de très nombreuses maisons individuelles, construites au coup par coup. Ce phénomène est néanmoins aujourd'hui beaucoup plus lisible sur la partie Ouest.

- **les ensembles de maisons individuelles**

La commune de Saint-Jory se distingue par la présence de lotissements très éloignés du centre, en particulier au Nord-Est du territoire.

Ceux-ci regroupent des parcelles de petites tailles, et sont ancrés sur les voies existantes.

- **les grandes entités industrielles et commerciales**

Soutenu par l'effet de vitrine sur la RD 820 et par la qualité de la desserte (proximité de l'autoroute A62, voie ferrée existante Bordeaux-Sète), les implantations de grands établissements sont nombreuses, particulièrement au Sud de la commune.

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

Principaux indicateurs de l'habitat à Saint-Jory 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)*			
Saint-Jory	*1 951*	*95,9%*	*63,6%*	*0,6%*	*81,8%*	*31%*

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 Saint-Jory est soumise à une forte pression urbaine du fait de sa proximité avec l'agglomération toulousaine.

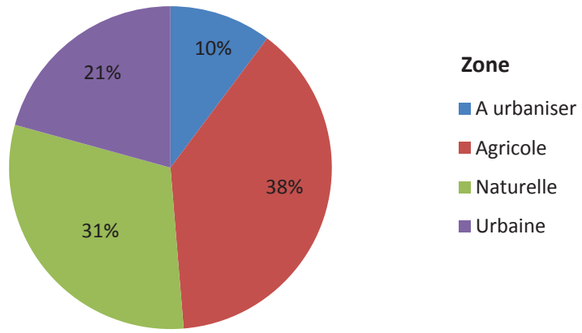
La répartition des zonages sur la commune

Les principales occupations du sol rencontrées sur le territoire de Saint-Jory sont :

- les zones agricoles ;
- les espaces naturels ;
- les zones urbanisées ;

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 Saint-Jory – en % - (source : rapport de présentation du PLU, 2014)



Emploi et activités économiques

La commune comptait en 2000, 197 établissements actifs. Les deux domaines économiques sont le commerce et la construction.

L'ensemble de ces établissements sont répartis de la façon suivante :

- le noyau commercial : au centre, accroché sur l'axe de la RD 820 ;
- l'ensemble des établissements artisanaux et industriels, le long de la RD 820, et de part et d'autre ;
- 3 gravières se situent sur le territoire à l'Est du Canal latéral à la Garonne.

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 Saint-Jory 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
Saint-Jory	*3 314*	*77,2%*	*2 406*	*1 692*	*6,0%*

Sur la commune, notons la présence de la zone d'activités de La Plaine. Un projet d'extension de la ZAC Eurocentre, piloté par le Comité Syndical d'Eurocentre est par ailleurs envisagé sur les communes de Saint-Sauveur et Saint-Jory. Il occupe une superficie totale d'environ 145 hectares.

Etendue des zones d'activités comprises dans la zone d'études (source : documents d'urbanisme communaux, 2011)

Commune	Superficie des zones d'activités existantes (ha)	Superficie des zones d'activités futures (ha)
Saint-Jory	*23,9*	*35,9*

6.3.1.2. Les réseaux, servitudes et équipements

Les infrastructures de transport

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

- la RD 820 qui relie Montauban à Toulouse. Cet axe, entouré de part et d'autre d'alignements de platanes, supporte un trafic important. La RD 820 est le lien essentiel avec les communes au Nord : Villeneuve-lès-Bouloc et Grenade, et au Sud : Bruguières et Lespinasse ;
- 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. *Une gare ferroviaire dessert la commune de Saint-Jory (à proximité de la RD 20)*

Le système de voies de la commune est essentiellement organisé de manière convergente vers le centre ancien, en particulier lorsque l'on se rapproche de celui-ci.

Les différentes liaisons avec les communes alentours, sont peu développées. Seule la relation avec Saint-Sauveur est affirmée, avec un franchissement de l'Hers mort. Le chemin de la rivière (voie communale n° 2) longe la Garonne et relie Grenade à Gagnac-sur-Garonne.

Les voies secondaires de la commune sont :

- en partie Ouest de la commune :
  - la route de Saint-Caprais (RD 20),
  - la rue de Grenade, prolongée par le chemin de Perruquet (VCI) et le chemin de Pradel. (VC 107),
  - la rue de Fabas, poursuivie par le chemin de Beldou (VC8), chemin de la Claou (VC3), chemin de Gagnac (VC4),
  - le chemin de Canou (VC 105).
- en partie Est de la commune :
  - le chemin de la Plaine,
  - le chemin du Tucol,
  - la RD 20 d'Ondes à Saint Félix,
  - le chemin du Bougeng,
  - le chemin de Trinchet (VC 6),
  - le chemin de Ladoux (VC 106).

La commune est reliée à l'agglomération toulousaine par plusieurs axes majeurs:

- l'A 62 (Autoroute des Deux Mers), qui relie Bordeaux à Toulouse, et qui dessert Saint-Jory par l'échangeur n° 11 ;
- la RD 820 ;
- la voie ferrée qui dessert Saint-Jory depuis la gare Matabiau ;
- le Canal Latéral de la Garonne.

Equipements publics

L'implantation des équipements publics sur la commune répond à deux logiques :

- une concentration dans et autour du noyau ancien, uniquement en partie Est du Canal latéral ;
- des équipements techniques et des propriétés foncières éclatées sur le territoire.

Différents équipements scolaires sont présents sur la commune :

- une école maternelle publique ;
- une école élémentaire publique ;
- une école privée.

On retrouve par ailleurs les équipements sportifs et de loisirs suivants :

- 2 terrains de sport au lieu-dit la Palanque, superficie : 38 500m² ;
- 1 gymnase : 3 800 m² ;
- 2 centres de loisirs municipaux : Palanque (130m²) et Le château (350m²) ;
- 1 pool house tennis ;
- 1 boulodrome ;
- 1 centre socio-culturel : 1 030 m² ;
- 1 bibliothèque municipale.

Notons la présence d'une station d'épuration sur la commune de Saint-Jory.

Les autres réseaux et servitudes associées

La commune de Saint-Jory est traversée par la ligne électrique 63 kV Ondes – Saint-Alban – Saint-Jory qui intercepte la zone d'études au niveau du franchissement de l'Hers mort. Des servitudes sont associées à ce réseau :

Commune	*Servitudes(s)*
Saint-Jory	***I4*** *: Servitudes relatives à l'établissement des Canalisations électriques ; Servitudes d'ancrage, d'appui de passage, d'élagage et d'abattage d'arbres.* *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 :* *[…] Dans un souci de sécurité des personnes, il est demandé que tout projet de construction à proximité des lignes électriques figurant sur le plan des servitudes d'utilité publique soit transmis au préalable au responsable de la servitude.*

6.3.2. Les activités agricoles et sylvicoles

6.3.2.1. L'agriculture

D'après le Recensement Agricole de 2010, les principales caractéristiques de l'agriculture à l'échelle de la commune de Saint-Jory sont les suivantes :

Caractéristiques agricoles de la commune de Saint-Jory en 2010 (Source : Recensement Agricole, 2010)

Surface Agricole Utile totale (ha)	Nombre d'exploitations ayant leur siège dans la commune	Cheptel (en unité de gros bétail)	Travail dans les exploitations (en unité de travail annuel)
859	54	83	119

Sur le territoire de Saint-Jory, l'agriculture est principalement tournée vers les fleurs et l'horticulture.

La structure foncière des exploitations

Symbole du recul de l'activité agricole, le nombre d'exploitants recensés sur la commune de Saint-Jory a diminué entre 1979 en 2000 passant de 140 à 114 exploitants.

Le recensement agricole de 2010 dénombre 54 exploitations sur la commune de Saint-Jory.

La superficie agricole concernée dans le périmètre d'étude des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse est de 61,55 ha.

On dénombre dans la zone d'études, 5 exploitations dont 5 sièges.

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

Commune	*Nombre d'exploitations*	*Nombre de sièges d'exploitation*
Saint-Jory	*5*	*5*

Les productions agricoles

Les cultures principales, après les terres labourables, sont le maraîchage et les cultures industrielles. La commune de Saint-Jory accueille un centre équestre et une pépinière. Les pâturages et les vignes ont quasiment disparu.

Au niveau de la zone d'études, les parcelles agricoles se concentrent au Nord de la commune et correspondent à des prairies et des cultures d'autres céréales et oléo-protéagineux.

La zone d'études intercepte 1,5 hectare de parcelles agricoles irriguées au goutte à goutte et aspersion mais aucun captage privé d'eau.

6.3.2.2. La sylviculture

Des forêts peu développées

Il existe peu de boisements sur le territoire de Saint-Jory.

La zone d'études comprend quelques petites parcelles correspondant à la ripisylve de l'Hers mort à cheval sur les communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Saint-Jory.

Un usage de protection

Les parcelles sylvicoles de la zone d'études ne font l'objet d'aucun document de gestion.

Les aménagements sylvicoles particuliers et risques incendies

Le département de la Haute-Garonne est peu exposé au risque incendie, aucune commune du secteur n'y est exposée. Ce risque reste néanmoins présent dans n'importe quelle forêt et ne doit pas être sous-estimé.

6.3.3. L'environnement physique

6.3.3.1. Relief et géologie

La commune de Saint-Jory se développe dans la plaine de la Garonne, au niveau de sa confluence avec l'Hers mort, à une côte évoluant de 120 mNGF au Sud-Est à 113 mNGF au Nord-Ouest.

Les pentes divergent à partir du secteur occupé par le Canal latéral à la Garonne d'une part vers l'Ouest et le Nord-Ouest en direction du fleuve, avec des valeurs de 1,5 à 2 ‰.

À l'Ouest, le niveau de la Garonne est de 4 à 5 m sous le niveau de la Plaine.

L'essentiel du territoire communal est établi sur les alluvions de la basse plaine de la Garonne. Elles sont composées de limons superficiels, peu ou pas graveleux en surface et souvent hydromorphes.

Le caractère graveleux et sableux se développe à partir de 1 à 1,5 m de profondeur. Les alluvions deviennent ensuite sablo-graveleuses vers 1,5 m à 2 m, et elles se développent jusqu'à 5 m en moyenne sous le terrain naturel.

En se rapprochant du fleuve, les formations superficielles limoneuses sont moins épaisses et le caractère sablo-graveleux est plus marqué. Ce secteur a fait l'objet de nombreuses extractions.

En bordure Ouest, les alluvions de la Garonne sont plus récentes et exclusivement composées de sables et graviers. Cette formation alluviale se développe jusqu'à 500m du fleuve, jusqu'au chemin de la rivière.

À l'Est, les alluvions sont remaniées par l'Hers sur une bande de terrain s'étendant jusqu'à 200 à 400 m de la rivière. Ces alluvions présentent un caractère nettement plus argileux en surface et argilo-graveleux en profondeur.

Sous les alluvions, le substratum présente une nature marneuse. Il est ponctuellement visible en bordure du lit de l'Hers et au fond du lit de la Garonne

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 Saint-Jory :

- *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 Saint-Jory.

6.3.3.3. Les eaux superficielles

Les cours d'eau

Le territoire communal est marqué par trois cours d'eau principaux (dont un artificiel) :

- la Garonne ;
- l'Hers mort ;
- le Canal latéral à la Garonne.

Sur la commune, le secteur situé à l'Ouest du Canal latéral appartient au bassin versant de la Garonne qui symbolise la frontière Ouest de Saint-Jory. Le réseau de fossés de drainage est bien développé dans la plaine, mais la faible pente entraîne fréquemment des problèmes d'écoulement et de stagnation des eaux.

À l'Est du Canal, les eaux de ruissellement sont drainées par l'Hers mort qui souligne la limite Est de la commune. *Au droit de la zone d'études, plusieurs ouvrages, très proches les uns des autres, franchissent ce cours d'eau, en limite communale entre Castelnau d'Estrétefonds et Saint-Jory :*

- *le pont routier de la RD 820 ;*
- *le pont ferroviaire de la ligne Bordeaux – Sète ;*
- *le pont du Canal latéral à la Garonne.*

La ripisylve discontinue présente sur le tronçon intercepté par la zone d'étude est constitué d'une végétation arborée.

Actuellement l'Hers mort fait l'objet d'un programme d'actions pour rétablir un état plus naturel, en l'occurrence en diversifiant ses faciès d'écoulements et ses habitats.

La rivière de l'Hers mort (Source : ASCONIT Consultants)



Classements spécifiques

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

Les plans d'eau

Un plan d'eau est intercepté par la zone d'études :

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

Type de plan d'eau	Commune	Localisation	Surface totale (ha)
Lac de captage	Saint-Jory	Près du Canal latéral à la Garonne	23,5

La qualité des eaux superficielles

Parmi les masses d'eau identifiées au sein de la zone d'études, certaines ont 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	
Rivière l'Hers mort (Saint-Jory)	Mauvais	Mauvais	Bon potentiel 2021	2015	Échéance 2021
Le Canal latéral à la Garonne	Pas de suivi actuellement	Bon potentiel en 2021	Bon état en 2021	2021	

Les usages

La commune de Saint-Jory dispose d'une prise d'eau destinée à l'alimentation en eau potable (AEP) : la prise d'eau dans le Canal latéral à la Garonne, bénéficiant d'un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique en date du 04/10/2002 permettant l'instauration de servitudes de périmètres de protection réglementaire au profit du Syndicat de syndicats de production d'eau potable des vallées de la Save, de l'Hers mort du Girou et des Coteaux de Cadours).

Cette prise d'eau dispose d'un Périmètre de Protection Immédiate d'environ 7 m² et d'un Périmètre de Protection Rapprochée de 4,45 ha.

Elle dispose par ailleurs d'une zone de vigilance appelée zone sensible dont l'emprise correspond au Canal latéral à la Garonne entre Toulouse et la prise d'eau et aux territoires des communes riveraines de ce tronçon : Grenade, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet, Saint-Alban et Aucamville.

D'après l'arrêté de déclaration d'utilité publique du 04/10/2002, sont interdits au sein du périmètre de protection immédiate toutes activités autres que celles nécessaires au service de surveillance, d'entretien et de fonctionnement de la prise d'eau ainsi que l'usage de produits phytosanitaires ou d'engrais.

La commune est également concernée par les périmètres de protection immédiate, rapprochée ainsi que par la zone sensible de la prise d'eau du plan de Lagarde située à Grenade, bénéficiant du même arrêté préfectoral que la prise d'eau dans le Canal.

D'après l'avis de l'hydrogéologue agréé du 05/02/2010, sont notamment interdits à l'intérieur du périmètre de protection immédiate toute activité autre que celle relevant du service et de l'entretien des ouvrages de la prise d'eau ainsi que le stockage de produit.

Une troisième prise d'eau s'effectue dans le lac de Capy et est située à cheval sur les communes de Grenade et de Saint-Jory. Cette prise d'eau s'effectue pendant la période de chômage du Canal latéral à la Garonne. Elle est en cours d'instruction suite à l'avis de l'hydrogéologue.

6.3.3.4. Les zones humides

Deux zones humides ont été recensées sur le territoire communal intercepté par la zone d'études :

- *une au Sud-Est du lac de Capy en bordure de la ripisylve du Canal latéral à la Garonne (surface de près de 3 120 m²) ;*
- *une au Nord-Est de la RD20 (route de Saint-Caprais) également en bordure du Canal latéral à la Garonne (surface de près de 4 100 m²).*

Elles sont disséminées de par l'urbanisation grandissante et correspondent à des lambeaux de forêts galeries de Saules blancs à proximité du Canal latéral à la Garonne.

Zone humide située au Sud-Est du lac de Capy et à l'Ouest du Canal latéral à la Garonne (source : RFF, 2012)



Zone humide située au Nord-Est de la route de Saint-Caprais et à l'Ouest du Canal latéral à la Garonne (source : Google map, 2012)



6.3.3.5. Les risques naturels

Le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRi) du Bassin de Risque Garonne-Nord de la commune de Saint-Jory a été approuvé par arrêté préfectoral du 29 Juillet 2005.

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

Dans la zone d'étude, le risque inondation est présent à la traversée de l'Hers mort, représentant la limite communale entre Castelnau d'Estrétefonds et Saint-Jory.

Le PPRI du bassin de la Garonne Nord, interdit notamment en zone rouge :

- *la création de sous-sols et de remblais (autres que ceux strictement nécessaires à la mise en œuvre des aménagements autorisés (voir liste ci-dessous) ;*
- *toutes occupations, constructions, travaux, dépôts, installations et activités de quelque nature qu'il soit à l'exclusion de celles visées ci-après, soumises à prescriptions.*

Les activités autorisées sont en particulier :

- *les travaux d'infrastructure nécessaires au fonctionnement des services publics, y compris les voiries nouvelles à condition de ne pas aggraver les risques, prendre les dispositions appropriées aux risques créés par les travaux et avertir le public par une signalisation efficace ;*
- *les équipements techniques de services publics à condition de ne pas aggraver les risques et de placer les équipements vulnérables ou sensibles au-dessus du niveau des plus hautes eaux connu ;*
- *les ouvrages destinés à assurer le franchissement des cours d'eau par les voies de communication s'ils sont dimensionnés pour permettre le transit des débits correspondant au moins à la plus grosse crue connue.*

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

Un secteur compressible, sensible au tassement en cas de fortes surcharges, est recensé sur la zone d'études. Il se localise en bordure de l'Hers mort, en limite communale entre Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds.

6.3.4. L'environnement naturel et biologique

6.3.4.1. Les grandes fonctionnalités écologiques

Trame verte

La sous-trame des milieux humides

Un réservoir de biodiversité appartenant à cette sous-trame est identifié sur la zone d'études, il s'organise autour des gravières de la Gravette sur les communes de Castelnau d'Estrétefonds, Grenade et Saint-Jory.

On note également la présence, à l'Ouest de Saint-Jory (hors zone d'études), 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. Deux axes de déplacement de la grande faune, chacun empruntés par le Sanglier et le Chevreuil, ont été identifiés. Ils correspondent aux abords des principaux cours d'eau de la zone d'études :

Les axes de déplacement de la faune identifiés dans la zone d'études (Source : fédération de chasse de la Haute-Garonne et bureau d'études Grege, 2012)

Commune	Localisation
Saint-Jory	Abords du Canal latéral à la Garonne
	Abords de l'Hers mort

Les vallées, les cours d'eau ainsi que les nombreux fossés sillonnant le secteur constituent des axes de déplacement à enjeu fort et très fort pour les mammifères semi-aquatiques tels que la Loutre ou la Musaraigne aquatique. Ils sont également empruntés par les chauves-souris.

Trame bleue

Les éléments structurants de la sous-trame

Au sein de la zone d'études, un cours d'eau appartenant à la sous-trame aquatique est recensé : l'Hers mort.

6.3.4.2. Les zonages règlementaires et d'inventaire

Les différents zonages identifiés sur le territoire communal sont essentiellement liés au système Garonne.

La commune de Saint-Jory est concernée par deux sites Natura 2000 :

- la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » correspondant à l'aire de fréquentation historique du Saumon atlantique. Elle abrite plusieurs habitats naturels et espèces animales et végétales aquatiques et terrestres, d'intérêt communautaire. Le périmètre du site correspond au lit mineur et aux berges des rivières Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste. Sur la Garonne, il inclut également des portions de lit majeur, principalement des convexités de méandres ;
- la Zone de Protection Spéciale (ZPS) «Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » où les espèces concernées sont principalement des échassiers (Blongios, nain, Bihoreau gris, Aigrette garzette,…) et des rapaces (Balbuzard pêcheur, Aigle botté, Milan noir,…) qui nichent à proximité du fleuve ou qui sont présent en migration. *Ce site concerne la zone d'études.*

Trois secteurs ont également été inventoriés dans le cadre de l'inventaire national des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) :

- *« Gravières de Saint-Caprais et de la Gravette », de type I. Cette zone, d'une superficie totale de 233 ha, située dans la plaine alluviale de la Garonne, au droit de sa confluence avec la rivière de l'Hers mort est constituée de plusieurs plans d'eau issus de l'exploitation du site. Ces milieux artificiels s'inscrivent au sein d'un couloir migratoire et, par la présence de milieux jeunes, sont notamment favorables à l'avifaune. Cette ZNIEFF constitue en effet une zone de gagnage et/ou d'hivernage de plusieurs espèces d'intérêt comme les hérons cendrés, pourprés, la Grande Aigrette et l'Aigrette garzette. Plusieurs espèces de canards et de sarcelles et de nombreuses autres espèces comme le Foulque macroule, les Grèbes huppé, à cou noir et castagneux utilisent le site pour l'hivernage. Des espèces de laridés fréquentent cette zone, notamment la Mouette rieuse, la Sterne pierregarin ou les Guifettes moustac et noire. Les eaux stagnantes des gravières présentent également un intérêt pour les invertébrés. La Libellule fauve, l'Anax napolitain et l'Agrion mignon font partie des espèces déterminantes de ce site.*
- *« La Garonne de Montréjeau jusqu'à Lamagistère », de type I ;*
- *« La Garonne et milieux riverains, en aval de Montréjeau, de type II.*

Gravière de Saint-Caprais (Source : Ecotone)



La Garonne est également concernée par un autre Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope : Biotopes nécessaires à la reproduction, au repos et à la survie des poissons migrateurs sur la Garonne.

D'autres espaces naturels sont identifiés sur la commune. Ils correspondent essentiellement aux autres formations boisées des bords de Garonne et ne sont pas concernés par les zonages règlementaires et d'inventaires ci-avant. On mentionnera également les quelques bosquets et haies résiduelles dans l'espace agricole qui présentent un fort intérêt comme refuge pour la faune et la flore sauvage et contribuent également à la qualité du paysage.

6.3.4.3. Les sites à enjeux écologiques

Le Canal latéral à la Garonne

Le chemin de halage du Canal latéral à la Garonne ainsi que les zones rudérales de la gare de Saint-Jory abritent des stations de Mousse fleurie, espèce protégée.

Toujours en bordure du Canal, des vieux chênes attaqués et/ou favorables au Grand Capricorne présentent des enjeux importants étant donné le statut de protection de cette espèce de coléoptère.

L'ensemble des boisements bordant le Canal latéral à la Garonne accueille aussi des sites de nidification du Gobemouche gris (espèce d'oiseau en déclin) présentant un fort enjeu.

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)



La ripisylve de l'Hers mort

Les boisements de l'Hers mort forment un écosystème d'une grande richesse faunistique et floristique entretenu par les relations étroites entre le milieu aquatique et terrestre.

Ils permettent à certaines espèces animales notamment les Chiroptères de se déplacer, par effet de corridor.

Pont sur l'Hers mort (source : SYSTRA, 2012)



Friches et parcelles agricoles

De nombreuses friches et fourrés ainsi que les cultures présents au Nord de la commune sont favorables à la nidification de certaines espèces patrimoniales d'oiseaux en déclin tels que la Fauvette grise, le Bruant proyer et la Bergeronnette printanière.

Friche en bordure du chemin de halage (source : Biotope, 2012)



Les gravières

Les gravières de Saint-Caprais et de la Gravette situées au Nord de la commune regroupent de nombreuses espèces d'intérêt patrimonial. Ces gravières servent notamment d'habitat et de site de reproduction du Pélodyte Ponctué (espèce d'amphibien assez rare en Midi-Pyrénées).

De façon générale, ces gravières représentent un site d'intérêt ornithologique majeur de la région.

Gravières de Saint-Caprais (source : Biotope, 2012)



6.3.5. Le patrimoine, tourisme et loisirs

6.3.5.1. Le patrimoine

Le service régional de l'archéologie, dépendant de la Direction Régionale des Affaires Culturelles a recensé quatre sites majeurs, à l'inventaire daté du 20 Août 1997.

Ils concernent :

- l'enclos protohistorique de Trinchet (Moulin à Vent) : enclos circulaire qui rappelle les structures protohistoriques du Nord et de l'Est de la France ;
- la station antique de Novital: tuiles à rebord et tuiles courbes ainsi que des fragments de céramique. Le lieu de Novital est mentionné dans un acte de cartulaire de Saint-Sernin ;
- la station antique et l'église de Beldou : site comportant de nombreux fragments de briques, des tuiles à rebord, une lèvre d'amphore du premier siècle, fragments de céramique commune rouge et un fragment de céramique sigillée ;
- le village, château, église Saint-Georges. Site possible d'implantation d'une agglomération secondaire gallo-romaine ; château du 13ème siècle détruit puis reconstruit; fort de protection de la ville. L'église date du 13ème ou du 14ème siècle pour le cœur et la nef. Le clocher composé d'une tour octogonale surmontée d'une flèche a été bâtie au 16ème siècle.

Concernant les monuments, la façade Est et le portail Ouest du château de Saint-Jory, ainsi que son vestibule vouté et deux cheminées du XVI^{ème} siècle ont été inscrits à l'inventaire des Monuments Historiques, le 4 février 1927. À ce titre, un périmètre de protection de 500 m est établi.

Le Canal latéral à la Garonne avec ses écluses, ses bâtiments en lien direct avec celui-ci (moulin, …) et ses alignements d'arbre présente un intérêt local.

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.

6.3.6. Le paysage

Le territoire communal se développe sur une terrasse alluviale actuelle de la Garonne et offre principalement un paysage agricole fortement marqué par l'activité maraîchère.

Cet espace rural s'est autrefois structuré autour de groupes de bâti diffus, comprenant maisons d'habitation et bâtiments d'exploitation.

Ce bâti traditionnel, dont la présence est de plus en plus effacée, était fortement signalé par des éléments végétaux :

- alignements d'arbres en bordure de voie d'accès ;
- arbres de parc (Cèdre, Pin parasol) jouxtant le bâti ;
- bosquets et haies entourant l'ensemble.

Au-delà du bâti, le marquage végétal était une constante du paysage et accompagnait les éléments structurants :

- la RD 820 bordée de platanes dans sa partie Nord ;
- le Canal latéral de Garonne également dans sa partie Nord.

Ce paysage, témoin d'une activité essentiellement agricole, subit actuellement une mutation profonde liée à l'urbanisation récente et à l'exploitation de gravières :

- mitage de l'espace agricole de façon tentaculaire le long de la majorité des voies communales ;
- banalisation de l'espace par la multiplicité de lacs et étangs résiduels de l'exploitation de gravières, sans réaffectation aboutie ou réhabilitation ;
- abandon du marquage végétal traditionnel au profit de végétaux standardisés. (laurière, thuya…).

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

- *au Nord, on retrouve une séquence plutôt naturelle et agricole (espaces cultivés, Hers mort et gravières) ;*
- *le centre est marqué par un tissu urbain constitué et lisible ;*
- *au Sud, une dissymétrie est présente entre l'Est où sont localisées des zones d'activités associées à la RD 820 et l'Ouest marqué par un bâti discontinu.*

Dans cette unité paysagère, une zone d'enjeux a été mise en exergue, au niveau de la limite communale entre Castelnau d'Estrétefonds et Saint-Jory :

- *la zone d'enjeu du franchissement de l'Hers mort et du Canal latéral à la Garonne*

Le paysage est marqué par l'eau : l'Hers mort, affluent de la Garonne au cours tortueux accompagné d'une ripisylve ; le Canal latéral à la Garonne et son pont-canal franchissant l'Hers ; ainsi que les nombreuses gravières en eau. La RD 820 et la voie ferrée la longeant franchissent également l'Hers mort. Le couvert végétal très dense à l'Est réduit les vues externes, tandis que l'ouverture des gravières offre des vues lointaines. La complexité de cette zone marquée par de nombreux franchissements en fait une zone d'enjeu architectural fort.

Le franchissement de l'Hers par les infrastructures de transport (Source : Egis, 2013)



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.

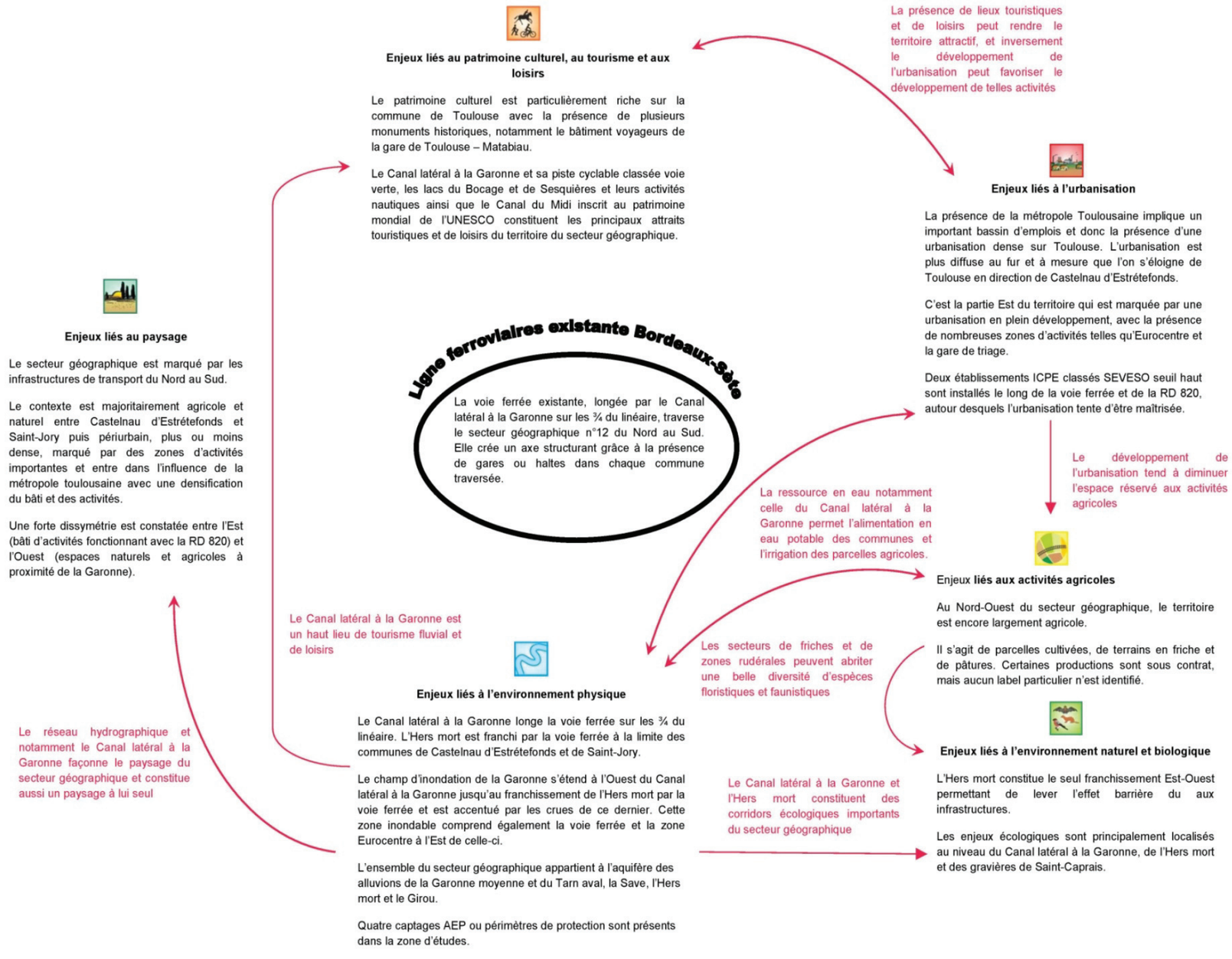
A l'Est, les espaces sont plus artificiels et représentés par les activités le long de la RD 820 qui continuent à s'y développer. Le territoire est marqué par de nombreuses zones d'activités, notamment l'Eurocentre sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds ou encore la gare de triage située sur la commune 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.

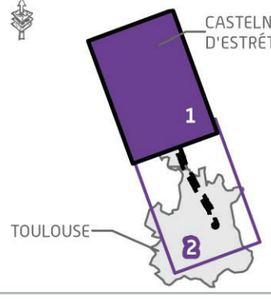
A l'Ouest du Canal et aux abords de la Garonne, cette zone est exposée aux risques d'inondation (zone rouge de PPRi). Les bâtis y sont très diffus et l'urbanisation est marquée par l'existence de gravières, exploitées ou non, dont certaines ont été aménagées en zone de loisirs (sport nautique). Par ailleurs, 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
CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS
LESPINASSE
FENOUILLET
GAGNAC-SUR-GARONNE
ONDES
GRENADE
SEILH

Canal latéral à la Garonne
rivière le Girou
rivière l'Hers
rivière la Save
ruisseau de la Seube
ruisseau des ribals
ruisseau d'engages
ruisseau de nalbèze
ruisseau de fongauzy
ruisseau de Nauze-Joane
ruisseau de la Baize
ruisseau de Cazaux
ruisseau de Bégou
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

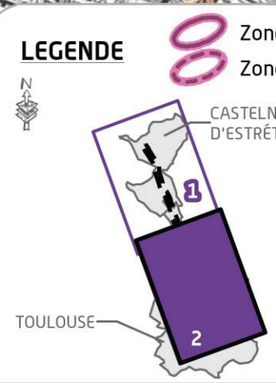
Lac de Sesquières
Ce lac artificiel représente un environnement naturel à proximité des zones urbaines où de nombreuses activités de loisirs peuvent être pratiquées

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
BRUGUIERES
SAINT-ALBAN
AUCAMVILLE
FENOUILLET
GAGNAC-SUR-GARONNE
BEAUZELLE
SEILH
BLAGNAC
TOULOUSE
BALMA
NAC
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
ruisseau de Maltemps
ruisseau de Chaussas
fleuve la Garonne
ruisseau le Riou
canal du Midi
Canal latéral à la Garonne
rivière l'aussonnelle

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 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

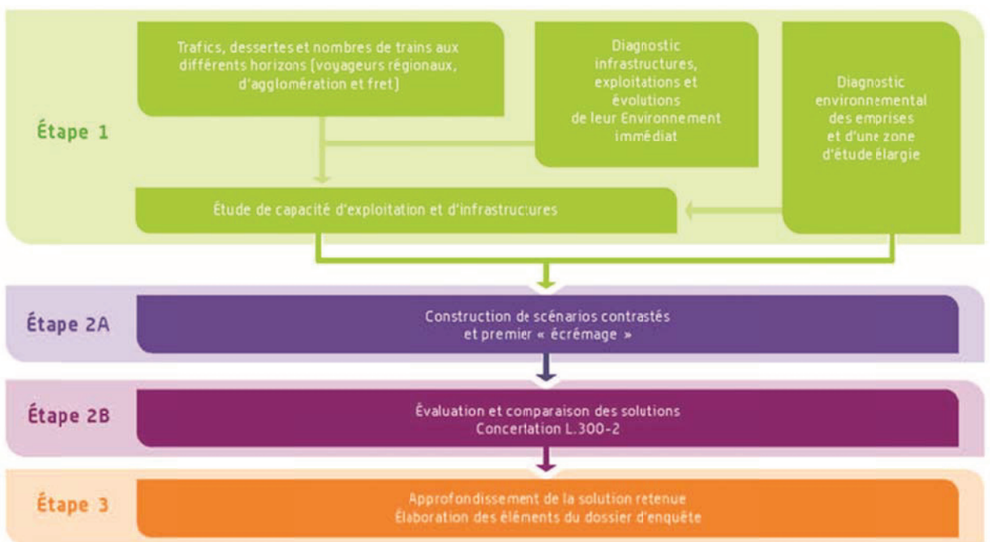
Sur la base des décisions décrites ci-avant un arrêté de prise en considération de la mise à l'étude a été prononcé par le préfet de Haute-Garonne le 15 juillet 2009. Cet arrêté a pour objectif de préserver, durant la phase amont du projet, l'emprise nécessaire à sa réalisation et en particulier d'éviter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

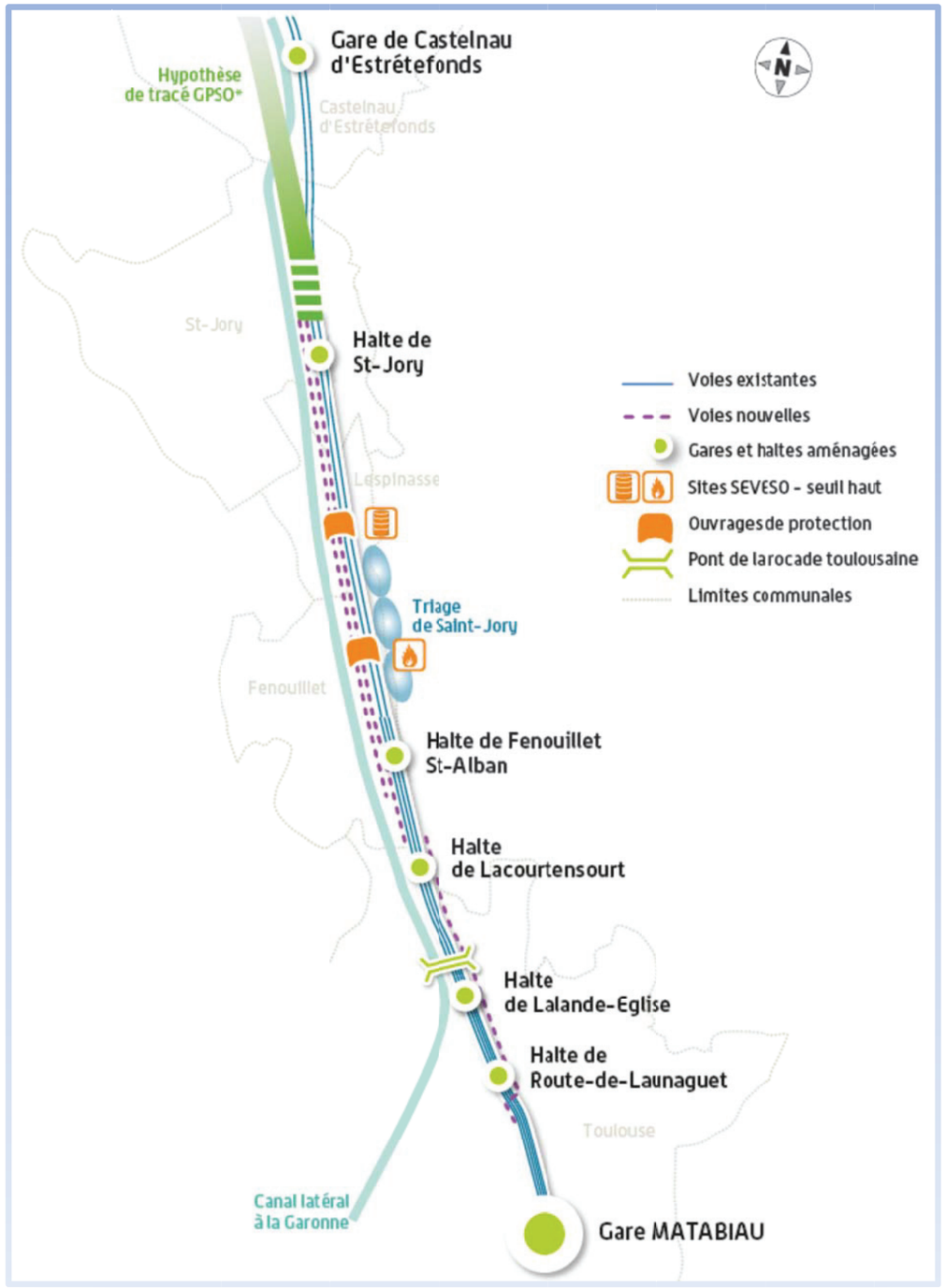
6.4.4. La solution retenue

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.

La commune de Saint-Jory est concernée par les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse mais également par le raccordement de la ligne nouvelle.

Seules les incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement liées aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sont traitées. Celles liées à la ligne nouvelle sont traitées dans le dossier de mise en compatibilité du PLU de Saint-Jory réalisé au titre de la ligne nouvelle.

Les modifications apportées au PLU de Saint-Jory 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 UA (zone affectée essentiellement à l'habitat, aux services et aux commerces) ;
- la zone UB (zone d'habitat présentant un tissu peu structuré) ;
- la zone UF (destinée à recevoir des établissements commerciaux, des bureaux et des activités artisanales et industrielles) ;
- la zone N (secteur à dominante naturelle sur la commune) et le secteur Nc (canal et ses abords, patrimoine historique structurant la commune) ;
- la zone 2AU (regroupe des espaces à vocation d'habitat, de services et d'équipements publics).

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 2,19 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 UA			
	ha	% de la zone au sein de…	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	1,25	**… l'emprise ferroviaire actuelle** : 15,10%	0,06%
Emprise prévisionnelle complémentaire	0,31	**…l'emprise prévisionnelle complémentaire** : 14,16%	0,02%
Emplacement réservé	1,56	**…l'emplacement réservé** : 14,90%	0,08%

Zone UB			
	ha	% de la zone au sein de…	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	1,27	**… l'emprise ferroviaire actuelle** : 15,34%	0,07%
Emprise prévisionnelle complémentaire	0,04	**…l'emprise prévisionnelle complémentaire** : 1,83%	0,002%
Emplacement réservé	1,31	**…l'emplacement réservé** : 12,51%	0,07%

Zone UF			
	ha	% de la zone au sein de…	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	1,69	**… l'emprise ferroviaire actuelle**	0,09%
		20,41%	
Emprise prévisionnelle complémentaire	0,47	**…l'emprise prévisionnelle complémentaire**	0,02%
		21,46%	
Emplacement réservé	2,16	**…l'emplacement réservé**	0,11%
		20,63%	

Zone N et sous-secteur Nc			
	ha	% de la zone au sein de…	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	3,99	**… l'emprise ferroviaire actuelle**	0,21%
		48,19%	
Emprise prévisionnelle complémentaire	1,37	**…l'emprise prévisionnelle complémentaire**	0,07%
		62,56%	
Emplacement réservé	5,36	**…l'emplacement réservé**	0,28%
		51,19%	

Zone 2AU			
	ha	% de la zone au sein de…	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	0,08	**… l'emprise ferroviaire actuelle**	0,004%
		0,97%	
Emprise prévisionnelle complémentaire	0	**…l'emprise prévisionnelle complémentaire**	0%
		0%	
Emplacement réservé	0,08	**…l'emplacement réservé**	0,004%
		0,76%	

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 :

- UA,
- UB,
- UF,
- N et sous-secteur Nc,
- 2AU.

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, 1 acquisition de bâti est envisagée sur la commune de Saint-Jory.

L'emplacement réservé sur la commune de Saint-Jory concerne :

- des zones d'habitat ;
- des zones d'activités ;
- des espaces naturels.

Mesures

En fonction des emprises prévisionnelles définies au stade de l'enquête préalable à la DUP, 1 acquisition de bâti est prévue sur la commune de Saint-Jory.

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.

C'est France Domaine qui sera chargé d'évaluer les biens d'après leur usage, leur consistance et leur état. Cette évaluation sera fonction de la nature, de l'état des biens, et de l'effort de l'entretien. Elle se référera aux données du marché immobilier local, sans tenir compte de l'existence des travaux d'aménagement de la ligne existante, le tout formant une valeur assortie d'indemnisations liées à l'expropriation, conformément au code de l'expropriation.

En matière de protection acoustique, le cahier géographique n°12 détaille les mesures prévues : 3 protections acoustiques à la source pour amener un maximum de bâtis sous les seuils réglementaires ainsi que 26 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
Saint-Jory	RD 20 – Route de Saint-Caprais	240+5	Route départementale	pont-route

Mesures

Concernant 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 zones UF, N et sous-secteurs.

Ils seront limités aux emprises nécessaires liées à la réalisation de l'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de ses aménagements connexes.

Bien que le zonage Agricole (A) du PLU de Saint-Jory ne nécessite pas de mise en compatibilité, la modification du règlement des zones N, AU ou encore UF peut avoir des incidences sur les activités agricoles éventuellement pratiquées au sein des espaces régies par ces zonages.

On note par exemple la pépinière Grégory, inscrite en zone UF et concernée par les emprises liées au projet. S'agissant néanmoins du périmètre de la zone de raccordement de la ligne nouvelle, les effets sur ces parcelles agricoles sont traités dans l'évaluation environnementale du dossier de mise en compatibilité du PLU de Saint-Jory réalisé au titre des lignes nouvelles.

Une seule parcelle agricole pourrait subir les effets de l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, au Nord du centre-ville de Saint-Jory, située en zone 2AU.

Les effets sur l'agriculture à l'échelle de l'opération sont :

Un effet d'emprise

La réalisation des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse implique la consommation d'espace sur une parcelle agricole située sur la commune de Saint-Jory. Les effets du projet se résument à un effet d'emprise en bordure de parcelle.

Aucun bâtiment agricole n'est inclus dans les emprises.

Mesures

Les propriétaires d'exploitations concernées par les emprises du projet seront indemnisés.

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.

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 et ses sous-secteurs.

Ils seront limités aux emprises nécessaires liées à la réalisation de l'opération d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de ses aménagements connexes (base arrière au Nord de Saint-Jory en particulier).

Les effets de cette mise en compatibilité sur la sylviculture sont les suivants :

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, aucune acquisition de bâti en lien avec l'activité sylvicole n'est envisagée sur la commune de Saint-Jory.

Des parcelles identifiées en tant qu'activités sylvicoles « autres » et correspondant à la ripisylve de l'Hers subiront les effets d'emprise de la base arrière localisée au Nord de Saint-Jory.

Surface forestière incluse dans les emprises du projet de lignes nouvelles ferroviaire (Source : Office National des Forêts, 2011)

Commune	Surface forestière (ha)			Pourcentage de surface forestière concernée par le projet
	Totale (dans la zone d'études)	Dans les emprises du projet		
		Totale	Avec document de gestion	
Saint-Jory	10,61 ha	2,07 ha	0	9,38%

Nb. Les surfaces sylvicoles avec document de gestion sont calculées pour chaque document de gestion, lequel peut être à cheval sur plusieurs communes. La surface indiquée par commune est donc approximative.

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 § 6.5.6.).

6.5.3. L'environnement physique

6.5.3.1. Relief, 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 :

- UA,
- UB,
- UF,
- N et sous-secteur Nc,
- 2AU.

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

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.

Compte tenu de l'opportunité dont pourrait disposer RFF d'utiliser le transport par voie fluviale pour certains matériaux par le biais du canal latéral à la Garonne, il est envisagé la création d'une base arrière aménagée le long du Canal. Au stade actuel des études, cette base arrière est envisagée au Nord de Saint-Jory, à proximité de la traversée de l'Hers mort, entre le canal et la voie ferrée.

Ce terrain d'environ 1 hectare sera relié à la RD 820 par un pont-route provisoire, et permettra de stocker les matériaux d'approvisionnement ou destinés à être évacués.

La base arrière figure sur les cartes des effets et mesures présentes en fin de chapitre.

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

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 :

- UA,
- UB,
- UF,
- N et sous-secteur Nc,
- 2AU.

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 Saint-Jory, 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, dont un se situe sur la commune de Saint-Jory, au Nord du pont-route de la RD 20 – Route de Saint-Caprais, entre la nouvelle plateforme ferroviaire et le canal latéral à la Garonne (voir localisation sur les cartes des effets et mesures présentes en fin de chapitre).

L'opération ne nécessite aucun ouvrage hydraulique sur la commune de Saint-Jory.

La halte de Saint-Jory est équipée de systèmes de collecte des eaux de ruissellement de la plateforme ferroviaire, des parkings et des voiries associés.

Les phases ultérieures d'études définiront précisément les aménagements hydrauliques existants et identifieront les compléments à apporter à ces aménagements, en particulier dans le cadre des extensions liées à la réalisation du pôle d'échanges multimodal.

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 Saint-Jory, 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 239+9 et 240+1 (à hauteur de la rue de Bagnols) et entre les Pk 241+3 et 242+4 (au Nord de l'écluse de Bordeneuve).

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 Saint-Jory, 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 la plus 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 Saint-Jory, le passage en déblai rasant permet d'éviter les problèmes de rabattement et de remontées locales de nappes.

Au stade actuel des études, un bassin de rétention est prévu au Nord du pont-route de la RD 20 – Route de Saint-Caprais, entre la nouvelle plateforme ferroviaire et le canal latéral à la Garonne (voir localisation sur les cartes des effets et mesures présentes en fin de chapitre).

La création de ce bassin pourrait avoir un effet localisé sur les écoulements de la nappe en présence. Les phases ultérieures d'études prévoient la réalisation de sondages hydro géotechniques afin de connaitre avec précision la profondeur de la nappe alluviale et de déterminer sa réelle sensibilité vis-à-vis du projet.

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

Les effets sur les prises d'eau d'alimentation en eau potable

Deux prises d'eau sont soumises à des périmètres de protection constituant des servitudes d'utilité publique à proximité immédiate des voies ferrées à hauteur de Saint-Jory :

- la prise d'eau du Canal latéral à la Garonne au lieu-dit « Capy » sur Saint-Jory ;
- la prise d'eau de la Gravière de Lagarde à proximité de l'usine de Saint-Caprais sur Grenade.

Une autre prise d'eau est présente dans ou à proximité de la zone d'études à hauteur de Saint-Jory : la prise d'eau du lac de Capy.

L'ensemble de ces prises d'eau est soumis à un risque de pollution par ruissellement ou par infiltration :

- en cas de déversement accidentel relatif à un accident de Fret (évènement extrêmement rare) ;
- dans le cadre de l'entretien des voies ferrées.

Mesures

Les mesures prévues en cas de pollution accidentelle et chronique des eaux superficielles (cf. précédemment) permettent de limiter le risque de pollution des prises d'eau du Canal latéral à la Garonne au niveau du lieu-dit « Capy », de la Gravière Lagarde et du lac de Capy.

Le système de drainage de la nouvelle plateforme ferroviaire et les bassins de collecte et de confinement répondront strictement aux exigences formulées dans l'avis de hydrogéologue du 5 février 2010 sur la protection de la ressource d'alimentation en eau potable du plan d'eau de Capy.

L'efficacité de collecte et de traitement des eaux issues de la plateforme ferroviaire existante au sein des périmètres de protection sera également vérifiée, et améliorée en cas de désordre constaté.

En cas d'accident de train de Fret, un système d'alerte sera mis en place entre la SNCF, le Syndicat des Eaux de la Save et des Coteaux de Cadours et la communauté urbaine Toulouse métropole de façon à cesser le prélèvement dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, Réseau Ferré de France a mis en place une concertation étroite avec les acteurs concernés et recueilli les prescriptions spécifiques de l'hydrogéologue agréé. Ces prescriptions émises dans l'avis du 5 juillet 2013 seront respectées, en plus de celle émises dans son avis du 5 février 2010, et garantiront la poursuite de l'exploitation des ressources d'eau destinées à la consommation humaine prélevées par les installations de Saint-Caprais.

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 Saint-Jory, les emprises de l'opération ne concernent aucune zone inondable.

Les aménagements prévus sur la commune de Saint-Jory dans le cadre du raccordement de la ligne nouvelle sont en revanche situés en zone inondable à la traversée de l'Hers. Cet aspect est traité dans l'évaluation environnementale du dossier de mise en compatibilité du PLU de Saint-Jory réalisé dans le cadre des lignes nouvelles.

Mesures

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

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, un bassin est envisagé sur la commune de Saint-Jory, au Nord du pont-route de la RD 20 – Route de Saint-Caprais, entre la nouvelle plateforme ferroviaire et le canal latéral à la Garonne (voir localisation sur les cartes des effets et mesures présentes en fin de chapitre).

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 :

- UA,
- UB,
- UF,
- N et sous-secteur Nc,
- 2AU.

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 5,36 ha.

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

Le territoire de la commune de Saint-Jory est concerné par un site Natura 2000, qui fait donc l'objet d'un dossier d'incidence au titre du projet de lignes nouvelles :

- « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac », directement concerné par les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ;

  Et

- «Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste», non concerné par la bande des 500 mètres.

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).

Le périmètre d'étude du projet intercepte également la ZNIEFF de type I « Gravières de Saint-Caprais et de la Gravette ».

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

Les principaux enjeux relatifs aux milieux naturels dans les emprises sur la commune de Saint-Jory sont :

- Un risque de destruction d'un chêne à Grand Capricorne (Pk 240+270) ;
- Un risque d'emprise sur des stations de Mousse fleurie (espèce protégée en Région Midi-Pyrénées) pour l'implantation de la nouvelle plateforme ferroviaire (PK 240+400 à 241+150 et Pk 242+050) ;
- un risque d'altération d'habitats d'espèces faunistiques de zones humides (berges du canal latéral à la Garonne) (PK 235 à 235+2) ;
- un 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.

Mesures

La principale mesure sur le territoire de Saint-Jory sera le déplacement des stations de Mousse fleurie risquant de subir les effets d'emprise de l'opération et la création d'une zone sablonneuse et caillouteuse tassée pour la transplantation des pieds. Cette zone sera mise en défens.

Il est également envisagé le marquage et le balisage pour la mise en défens et l'information du personnel de chantier pour assurer la préservation du chêne à Grand Capricorne.

Les berges du canal modifiées pour l'implantation des nouvelles voies feront l'objet d'un traitement. Plusieurs solution seront mises en œuvre selon la hauteur d'eau impactée : Pour un impact sur une hauteur d'eau inférieure à 30 cm, une protection de la partie médiane de la berge, par un boudin d'hélophytes (roseaux, joncs) sera mise en œuvre. Ces aménagements pourront être favorables à la faune des zones humides, notamment le Campagnol amphibie et la Musaraigne aquatique, mais également des insectes tels que le Gomphe de Graslin (libellule).

Vis-à-vis des reptiles, 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 Saint-Jory, cet aménagement de gabions est envisagé sur un linéaire de 400 mètres de part et d'autre du pont-route de la RD 20 à l'Ouest de la voie ferrée.

Ces mesures seront affinées dans les études détaillées et procédures ultérieures (espèces protégées notamment).

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 :

- UA,
- UB,
- UF,
- N et sous-secteur Nc,
- 2AU,

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 Saint-Jory, 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.

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.

6.5.5. 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 :

- UA,
- UB,
- UF,
- N et sous-secteur Nc,
- 2AU.

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.

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 :

- UA,
- UB,
- UF,
- N et sous-secteur Nc,
- 2AU.

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 Saint-Jory, 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.

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 Saint-Jory 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 Saint-Jory

Effets sur le plan de zonage

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

Il apparait que ces effets de l'emplacement réservé se limitent à 3 types de zones : les zones d'habitat (UA, UB, 2AU), les zones d'activités (UF, 2AU) et les zones naturelles (zone N et sous-secteur Nc).

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 Saint-Jory.

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 Saint-Jory (Source : Systra, 2014)

	Surface concernée…					
	Total (ha)	Zone UA (ha)	Zone UB (ha)	Zone UF (ha)	Zone N et sous-secteur Nc (ha)	Zone 2AU (ha)
…par l'emprise ferroviaire actuelle	8,28	1,25	1,27	1,69	3,99	0,08
…par l'emprise prévisionnelle complémentaire	2,19	0,31	0,04	0,47	1,37	0
…par l'emplacement réservé	10,47	1,56	1,31	2,16	5,36	0,08

Effets sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Saint-Jory

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 :

- **Prendre conscience du territoire et mettre en valeur ses qualités naturelles comme support du cadre de vie et valorisation du cadre urbain**
  - En aménageant des chemins piétons et en créant une continuité Est-Ouest en réalisant une liaison douce.

Le projet longe le canal latéral de la Garonne et des travaux seront réalisés au nouveau du pont-route de la route de Saint-Caprais. L'accès routier sera modifié mais les circulations seront conservées permettant la réalisation ultérieure d'un réseau de circulation douce orienté Sud-Ouest – Nord-Est. Au niveau de la halte de Saint-Jory, le projet prévoit la création d'une liaison piétonne permettant de garantir la pérennité des circulations douces.

- **Développer des activités de loisirs plus particulièrement à destination des habitants de la commune**
  - En renforçant les relations qu'entretient la ville avec le canal par l'aménagement de celui-ci dans la partie la plus proche du centre

Les aménagements projetés au niveau de la halte de Saint-Jory ont été conçus de façon à favoriser la multimodalité des transports. Ainsi le parvis sera accessible aux bus, vélo et véhicules particuliers.

La mise en compatibilité du PLU de Saint-Jory 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 Saint-Jory

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, mais également aux effets et mesures liés à la ligne nouvelle venant se raccorder au réseau ferroviaire existant sur la commune de Saint-Jory.

En effet, l'étude d'impact porte sur la première phase du GPSO et de ce fait, traite des différentes opérations : lignes nouvelles/lignes existantes.

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 effets et mesures – planche 2 (projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse) – les Pk sont ceux de la ligne existante

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte urbain et habitat			
	237+2	**Ligne électrique 63 kV Ondes-Saint-Alban-Saint-Jory (RTE)** Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupures de lignes électriques (X 2) 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 les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception du projet
		DN 200 Ondes-Castelnau Cat. A et B **DN 300 Castelnau-Villeneuve les Bouloc cat. B (TIGF)** Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupures de canalisations de gaz (X 2) 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 les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception du projet
	237+3	**Lignes électriques 400 kV Lesquive-Verfeil I et Donzac-Verfeil II (RTE)** Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupure de ligne électrique 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 les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception du projet
Milieu naturel			
	236+0- 236+1 236+2 236+3	Travaux : risque de destruction de chênes favorables au Grand Capricorne	Travaux : marquage, balisage pour mise en défens et information du personnel de chantier pour assurer la préservation des chênes (3 chênes à protéger) et le cas échéant, déplacement des chênes en coupant les troncs et en les déposant à proximité d'autres chênes sur pieds et abritant également l'espèce (un chêne à déplacer)
	234-236+5	Exploitation : risque de perturbation du cycle écologique d'espèces d'odonates patrimoniales (habitat de chasse et de maturation du Gomphe de Graslin, de l'Anax napolitain et de la Libellule fauve) et de la Decticelle côtière.	Exploitation : reconstitution de friches favorables au bon fonctionnement du cycle écologique des espèces d'odonates patrimoniales
	237-237+3 237+7- 239+6	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
	237+4	Exploitation : risque d'atteinte à la continuité écologique de l'Hers mort	Exploitation : conception du nouvel ouvrage sur l'Hers mort de telle sorte à assurer la continuité entre les habitats de part et d'autre des voies ferrées ; aménagement des berges permettant la circulation de la petite, moyenne (dont la loutre) et grande faune ; mise en place de clôtures grande faune puis d'un grillage à mailles très fines enterré pour canaliser la faune sous le pont-rail ; mise en place de clôtures ou murs de chaque côté du pont-rail et de plantation de haies de part et d'autre amenant les animaux, notamment les chiroptères, à passer sous l'ouvrage
		Travaux : risque de pollutions accidentelles et d'atteinte à la faune piscicole de l'Hers mort	Travaux : sensibilisation du personnel de chantier, interdiction de rejet et stockage dans et aux abords du cours d'eau, équipement adapté (bas de rétention, etc.)
Contexte géologique et géotechnique			
	237+4	Travaux : risque d'instabilité de l'ouvrage (aléa faible retrait gonflement des argiles)	Travaux : adaptation des techniques de construction
Contexte hydrogéologique et hydrologique			
	236+5-238	Travaux et exploitation: risque d'augmentation des effets des crues	Travaux : mesures visant à ne pas aggraver le risque inondation et à éviter le risque de pollution en cas d'inondation, respect des prescriptions des PPRi de Castelnau d'Estrétefonds et de Saint-Jory Exploitation: dimensionnement de l'ouvrage de franchissement de l'Hers mort adapté aux prescriptions des PPRi de Castelnau d'Estrétefonds et de Saint-Jory (dimensionnement permettant le transit des débits correspondant au moins à la plus grosse crue connue) – Réalisation d'une étude hydraulique dans le cadre des phases ultérieures d'études

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
	236+3	Travaux et exploitation : risque de perturbation des écoulements du ruisseau de Bégou	Travaux : mesures spécifiques lors de la phase travaux pour maintenir le franchissement canalisé du ruisseau de Bégou Exploitation : conception du projet maintenant le franchissement canalisé du ruisseau de Bégou
	236+6	Travaux et exploitation : risque de perturbation des écoulements du ruisseau de la Nauze	Travaux : mesures spécifiques lors de la phase travaux pour maintenir le franchissement canalisé du ruisseau de Bégou Exploitation : conception du projet maintenant le franchissement canalisé du ruisseau de la Nauze
	237+4	Travaux et exploitation : risque de pollution et de perturbation, voire d'obstruction, des écoulements de la rivière de l'Hers mort	Travaux : mesures préventives et d'intervention ou curatives lors de la phase travaux pour prévenir tout risque de pollution du cours d'eau – Maintien des écoulements de l'Hers mort pendant les travaux Exploitation : conception du projet visant à préserver les conditions d'écoulement de l'Hers mort, études hydrauliques spécifiques prévues dans le cadre des phases ultérieures d'études, système anti-déraillement (rail de sécurité) à la traversée de l'Hers mort afin de prévenir tout risque de pollution accidentelle ou chronique
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.
	234+9- 237+5	Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne	Exploitation : aménagement paysager visant à maintenir l'image agricole avec végétation basse et mixte (renforcement de l'image de friche) (séquence 1a de l'étude d'insertion paysagère)

Tableau effets et mesures – planche 2 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux – Dax) - les Pk sont ceux de la ligne nouvelle

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte urbain			
	232,2	Travaux : risque d'interruption du transport en cas de coupure de gazoducs croisés pendant le chantier	Travaux : déviation des conduites de gaz préalable au démarrage des travaux de terrassement, permettant d'assurer la continuité du transport et de prévenir toute coupure
	232,3 233,3	Travaux : risque d'interruption du transport en cas de coupure des 2 lignes très haute tension sur support commun (interceptées à reprises) par le chantier Exploitation : risque d'interférences avec le tracé	Travaux : réalisation des déviations des réseaux en préalable au démarrage des travaux de terrassement, permettant d'assurer la continuité du service et de prévenir toute coupure accidentelle Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception de la ligne nouvelle
	232,9	Travaux : risque d'interruption du transport en cas de coupure de la ligne haute tension par le chantier Exploitation : risque d'interférences avec le tracé	Travaux : réalisation des déviations des réseaux en préalable au démarrage des travaux de terrassement, permettant d'assurer la continuité du service et de prévenir toute coupure accidentelle Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception de la ligne nouvelle
	232,7	Travaux et exploitation : 1 propriété (le Moulin) dans les emprises à Castelnau d'Estrétefonds	Travaux et exploitation : acquisition de la propriété conformément au code de l'expropriation
	232,2	*2 bâtiments concernés* Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur 2 bâtis du lieu-dit La Gravette	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire pour chacun des bâtiments
	232,4	*2 bâtiments concernés* Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur 2 bâtis situés entre le canal latéral à la Garonne et la voie ferrée existante Bordeaux - Sète	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire pour chacun des bâtiments

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
	232,5 à 232,6	*2 bâtiments concernés* Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur 2 bâtis du secteur du Moulin	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire pour chacun des bâtiments
Contexte agricole et sylvicole			
	231,6 à 232,5	*Parcelles céréalières et légumes plein champs, partiellement irriguées, sous contrat* Travaux : risque de perte de jouissance temporaire de parcelles proches du chantier, pertes d'exploitation liées à l'émission de poussières Exploitation : effet d'emprise sur les parcelles agricoles	Travaux : sensibilisation du personnel, mise en place d'un arrosage régulier des pistes de chantier Exploitation : une indemnisation sera proposée aux exploitants et propriétaires subissant un effet d'emprise. Dans le cadre d'une déstructuration des exploitations pouvant remettre en cause leur viabilité, des mesures spécifiques seront mises en place : un aménagement foncier agricole et forestier pourra être mis en place par une commission locale sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général ; des surfaces agricoles et viticoles compensatoires pourront être mises en réserve par la SAFER.
	233,2	Travaux : risque d'accessibilité réduite aux parcelles situées de part et d'autre du chantier, pour des raisons de sécurité Exploitation : coupure des cheminements agricoles entre parcelles de part et d'autre de la ligne nouvelle	Travaux : maintien des cheminements existants ou mise en place de cheminements alternatifs dès lors que la sécurité peut être assurée Exploitation : rétablissement du chemin du Moulin-ferme, en concertation avec la profession agricole, par un pont route (passage au-dessus de la ligne nouvelle)
Contexte hydrogéologique et hydrologique			
	232,5 à 232,8	*PPRi du bassin de la Garonne Nord – zone jaune* Exploitation : modification du champ d'expansion des crues du fait de la traversée en remblai, avec un risque d'exhaussement des eaux aggravant le risque d'inondation	Exploitation : mise en place de 3 ouvrages (viaducs) de décharge entre les PK 228,9 et 231,9 assurant le maintien du champ d'expansion des crues
	233,0 à 233,4	*PPRi du bassin de la Garonne Nord – Zones jaune et rouge* Exploitation : modification du champ d'expansion des crues du fait de la traversée partiellement en remblai, avec un risque d'exhaussement des eaux aggravant le risque d'inondation	Exploitation : mise en place de 3 ouvrages (viaducs) de décharge entre les PK 228,9 et 231,9 assurant le maintien du champ d'expansion des crues ; le secteur en zone rouge (abords de l'Hers mort) est franchi par 2 viaducs jumelés permettant le passage de la ligne nouvelle et assurant la préservation des zones d'expansion à ce niveau
	232,1 232,7	Travaux : risque de pollution et de perturbation (surtout en phase travaux), voire d'obstruction, des 2 écoulements	Travaux : mise en œuvre d'ouvrage de franchissement temporaire des écoulements superficiels, lorsque l'ouvrage définitif ne peut être réalisé immédiatement. Canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins à l'écart des cours d'eau. Exploitation : rétablissement des 2 écoulements, respectivement par une buse, traitements phytosanitaires raisonnés
	233,3	Travaux et exploitation : risque de pollution (en particulier en phase travaux) et de perturbation, voire d'obstruction, des écoulements de l'Hers mort et du Canal latéral à la Garonne.	Travaux : mise en place d'ouvrage de franchissement temporaire des écoulements superficiels, lorsque l'ouvrage définitif ne peut être réalisé immédiatement. Canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins à l'écart des cours d'eau. Exploitation : aménagement de deux ouvrages hydrauliques dimensionnés pour le franchissement de l'Hers mort et du canal latéral à la Garonne : viaducs jumelés de 310 et 390 m de long. Les piles seront implantées à 5 mètres de part et d'autre des berges de l'Hers mort, évitant ainsi le secteur inondable en zone rouge.
Milieu naturel			
	233,3	Exploitation : coupure d'un corridor de déplacement de la grande faune (Chevreuil, Sanglier) aux abords de l'Hers mort	Exploitation : rétablissement du corridor grande faune par 3 viaducs : 2 viaducs jumelés eu droit de la ligne nouvelle et 1 viaduc au droit de la ligne existante
	231,6 à	Emprise sur des habitats d'espèces du cortège agro-pastoral (Busard Saint-Martin, Bergeronnette printanière, Cochevis huppé, Huppe fasciée...). Emprise sur des habitats d'Empuse et de Dectique à front blanc et risque de destruction de	Travaux : *mesures de réduction* : limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire Exploitation : *mesures compensatoires* : sécurisation foncière (acquisition, conventionnement) de friches, cultures, prairies ;

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
	233,3	nichées	rétrocession (organisme compétent) et financement pour gestion (mesures agro-environnementales : restauration/conversion en prairies, bandes enherbées)
	233,3 à 233,4	Risque d'emprise sur un habitat à enjeu (Végétation à grandes Laîches), d'une espèce assez rare (Vallisnérie en spirale) ; risque d'altération d'habitats à Anguille, Brochet, oiseaux d'eau (Hers mort et canal latéral) ; risque de coupure de corridor à chiroptères ; obstruction à la circulation des mammifères semi-aquatique	Travaux : *mesures de suppression* : mise en défens de l'Hers mort, du canal latéral et de leurs berges *mesures de réduction* : limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire, réhabilitation écologique des habitats Exploitation : *mesures de suppression* : maintien de la transparence (viaduc)
Paysage, Patrimoine culturel, tourisme et loisirs			
	232,5 à 233,0	Travaux : coupure des trames paysagères Exploitation : coupure visuelle dans la vallée générée par l'important remblai. Covisibilité du remblai avec les riverains	Travaux et exploitation : plantation ponctuelle haies hautes et/ou bandes boisées
	233,4	*Voie verte longeant le canal latéral à la Garonne* Travaux : perturbation de l'itinéraire Exploitation : coupure et modification de l'ambiance paysagère	Travaux : rétablissement de l'itinéraire si les conditions de sécurité du chantier le permettent. Signalisation spécifique et sécurisation des abords du chantier vis-à-vis des promeneurs Exploitation : maintien de l'itinéraire par un franchissement par viaducs jumelés
	231,8 à 233,3	Travaux : effet d'emprise sur une réserve de chasse (perte d'attractivité pour la faune due aux nuisances sonores et à la présence humaine, coupure des circulations et sécurité des personnels) Exploitation : perte d'attractivité des abords de l'infrastructure pour la faune chassée, coupure des axes de circulation de la faune et des chasseurs	Travaux : réglementation de l'activité de chasse aux abords du chantier Exploitation : indemnisation des installations de chasse qui se trouvent sous les emprises du projet. Un travail complémentaire avec les fédérations de chasseurs consistera à définir les installations aux abords du projet qui pourraient être perturbées. Mise en place d'un passage grande faune hydraulique mixte au Pk 233,3
	233,0 à 233,5	Travaux et exploitation : covisibilités limitées de l'ouvrage	Travaux et exploitation : franchissement en viaduc avec traitement architectural de l'ouvrage d'art (transparence visuelle), intégration des culées de l'ouvrage.

Tableau effets et mesures – planche 2 (zone de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante – effets et mesures des deux opérations confondues) - les Pk sont ceux de la ligne nouvelle

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte urbain			
	233,7 à 234,5	Travaux : risque de perturbation du fonctionnement des activité des zones d'Eurocentre et du Capy (accessibilité limitée, emprise partielle, nuisances diverses) Exploitation : emprise du raccordement à la ligne existante sur la ZAC Eurocentre (bordure Ouest)	Travaux : mise en place d'itinéraires de déviation en cas de perturbation des voies d'accès à la zone d'activité. Des indemnisations seront prévues si un manque à gagner est avéré durant la phase de réalisation des travaux Exploitation : acquisition des parcelles concernées et indemnisation des exploitants en fonction du préjudice avéré
	233,5	Travaux et exploitation : 4 propriétés dans les emprises, à proximité du lieu-dit Nazareth (1 au Nord-ouest, 1 à l'Ouest et 2 au Sud-Ouest à Saint-Jory	Travaux et exploitation : acquisition de la propriété conformément au code de l'expropriation
	233,9	Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur un bâti du lieu-dit Nazareth	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire
Contexte agricole et sylvicole			
	233,8 à 235,3	Exploitation : parcelles agricoles incluses dans les emprises du projet	Exploitation : acquisition des parcelles agricoles conformément au code de l'expropriation
Contexte hydrogéologique et hydrologique			
	233,4	*Prise d'eau en canal latéral, franchissement de la prise d'eau et des périmètres de protection immédiate et rapprochée* Travaux : risque d'atteinte à la ressource en eau : pollution des eaux par retombée d'effluents de chantier (matières en suspension,...), prélèvements pour l'alimentation en eau du chantier Exploitation : risque limité d'atteinte à la qualité des eaux par retombée des eaux de plate-forme : usure des matériels, aux traitements phytosanitaires	Travaux : canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins hors périmètre de captage ou sur zones étanches, limitation des prélèvements, suivi et alerte voire arrêt du captage en cas de pollution accidentelle, respect des prescriptions de l'hydrogéologue agréé du 5 juillet 2013 émises spécifiquement pour l'implantation de la base arrière nécessaire aux aménagements ferroviaires au nord de toulouse, sans porter atteinte à l'exploitation de la ressource en eau potable Exploitation : mise en place d'un système de collecte des eaux de la plate-forme et traitement quantitatif avant restitution au milieu naturel; traitements phytosanitaires raisonnés. Risques limités par l'emploi de la traction électrique du matériel roulant. Intégrité du captage maintenue par un franchissement du canal par viaducs 2 jumelés
	233,3 à 234,9	*Prise d'eau en gravière de Lagarde (et lac du Capy)*, franchissement du périmètre de protection rapprochée Travaux : risque d'atteinte à la ressource en eau : pollution des eaux par retombée d'effluents de chantier (matières en suspension,...), prélèvements pour l'alimentation en eau du chantier Exploitation : risque limité d'atteinte à la qualité des eaux par retombée des eaux de plate-forme : usure des matériels, aux traitements phytosanitaires	Travaux : canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins hors périmètre de captage ou sur zones étanches, limitation des prélèvements, suivi et alerte voire arrêt du captage en cas de pollution accidentelle, respect des prescriptions de l'hydrogéologue agréé du 5 juillet 2013 émises spécifiquement pour l'implantation de la base arrière nécessaire aux aménagements ferroviaires au nord de toulouse, sans porter atteinte à l'exploitation de la ressource en eau potable Exploitation : mise en place d'un système de collecte des eaux de la plate-forme et traitement quantitatif avant restitution au milieu naturel ; traitements phytosanitaires raisonnés. Risques limités par l'emploi de la traction électrique du matériel roulant.
	233,0 à 233,4	*PPRi du bassin de la Garonne Nord – Zones jaune et rouge* Exploitation : modification du champ d'expansion des crues du fait de la traversée partiellement en remblai, avec un risque d'exhaussement des eaux aggravant le risque d'inondation	Exploitation : mise en place de 3 ouvrages (viaducs) de décharge entre les PK 228,9 et 231,9 assurant le maintien du champ d'expansion des crues ; le secteur en zone rouge (abords de l'Hers mort) est franchi par 2 viaducs jumelés permettant le passage de la ligne nouvelle et assurant la préservation des zones d'expansion à ce niveau

Tableau effets et mesures – planche 2 (zone de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante – effets et mesures des deux opérations confondues) (suite)- les Pk sont ceux de la ligne nouvelle

Milieu naturel			
	233,5 à 235,2	Emprise sur un habitat d'espèces du cortège agro-pastoral (Busard Saint-Martin, Bergeronnette printanière, Cochevis huppé, Caille des blés, Huppe fasciée...) et risque d'altération de nichées	Travaux : *mesures de réduction* : limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire Exploitation : *mesures compensatoires* : sécurisation foncière (acquisition, conventionnement) de friches, cultures, prairies ; rétrocession (organisme compétent) et financement pour gestion (mesures agro-environnementales : restauration/conversion en prairies, bandes enherbées)
Paysage, Patrimoine culturel, tourisme et loisirs			
	233,4	*Voie verte longeant le Canal latéral à la Garonne* Travaux : perturbation de l'itinéraire Exploitation : coupure et modification de l'ambiance paysagère	Travaux : rétablissement de l'itinéraire si les conditions de sécurité du chantier le permettent. Signalisation spécifique et sécurisation des abords du chantier vis-à-vis des promeneurs Exploitation : maintien de l'itinéraire par un franchissement par viaducs jumelés
	233,0 à 233,5	Travaux et exploitation : covisibilités limitées de l'ouvrage	Travaux et exploitation : franchissement en viaduc avec traitement architectural de l'ouvrage d'art (transparence visuelle), intégration des culées de l'ouvrage.
	233,5 à 235,3	Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne	Exploitation : aménagement paysager visant à maintenir l'image agricole avec création d'une haie champêtre (Séquence 1b de l'étude d'insertion paysagère des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)
	233,5 à 235,3	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

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

vers Montauban

vers Toulouse

Pk 236+0

Pk 236+5

Pk 237+0

Pk 237+5

Ecluse de Castelnau

Avenue de l'Europe

ruisseau de bégou

ruisseau de la nauze

D820

D45D

D945

SAINT-SAUVEUR

L'HERS MORT

PK: 233.0

PK: 232.0

CANAL LATÉRAL À LA GARONNE

Ligne Nouvelle

L'Hers

Ecluse de l'Hers

L'HERS MORT ET LE CANAL LATERAL A LA GARONNE

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS

GRENADE

SAINT-JORY

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS

TOULOUSE

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

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 2/13

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 effets et mesures – planche 3 (zone de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante – effets et mesures des deux opérations confondues) - les Pk sont ceux de la ligne nouvelle

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte urbain			
	233,7 à 234,5	Travaux : risque de perturbation du fonctionnement des activité des zones d'Eurocentre et du Capy (accessibilité limitée, emprise partielle, nuisances diverses) Exploitation : emprise du raccordement à la ligne existante sur la ZAC Eurocentre (bordure Ouest)	Travaux : mise en place d'itinéraires de déviation en cas de perturbation des voies d'accès à la zone d'activité. Des indemnisations seront prévues si un manque à gagner est avéré durant la phase de réalisation des travaux Exploitation : acquisition des parcelles concernées et indemnisation des exploitants en fonction du préjudice avéré
	234,8 à 235,3	Travaux : perturbation du fonctionnement des activité de la zone d'activités de la Plaine du (accessibilité limitée, emprise partielle, nuisances diverses) Exploitation : emprise du tracé et du raccordement à la ligne existante sur la zone d'activités de la Plaine	Travaux : mise en place d'itinéraires de déviation en cas de perturbation des voies d'accès à la zone d'activité. Des indemnisations seront prévues si un manque à gagner est avéré durant la phase de réalisation des travaux Exploitation : acquisition des parcelles concernées (3 bâtiments de la pépinière Grégori seront acquis) et indemnisation des propriétaires en fonction du préjudice avéré.
	234,0	Travaux et exploitation : 2 propriétés au Sud-Ouest de Nazareth (Saint-Jory) dans les emprises (parmi les 4 déjà détaillées planche 2)	Travaux et exploitation : acquisition des propriétés conformément au code de l'expropriation
	234,2	Travaux et exploitation : 1 propriété à l'Est de Capy (Saint-Jory) dans les emprises	Travaux et exploitation : acquisition de la propriété conformément au code de l'expropriation
	234,8 à 235,0	Travaux et exploitation : 3 propriétés (bâtiments d'activités) dans les emprises sur le secteur de la Plaine à Saint-Jory	Travaux et exploitation : acquisition des propriétés conformément au code de l'expropriation
	234,2	Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur un bâti du lieu-dit Capy	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire
	234,8 à 235,0	*6 bâtiments concernés* Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur 5 bâtis du secteur de la Plaine	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire pour chacun des bâtiments
	234,5 à 234,9	*22 bâtiments concernés* Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur 22 bâtis du secteur de Martre	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire pour chacun des bâtiments
Contexte agricole et sylvicole			
	233,8 à 235,3	Exploitation : parcelles agricoles incluses dans les emprises du projet	Exploitation : acquisition des parcelles agricoles conformément au code de l'expropriation
Contexte hydrogéologique et hydrologique			
	233,3 à 234,9	*Prise d'eau en gravière de Lagarde (et lac du Capy)*, franchissement du périmètre de protection rapprochée Travaux : risque d'atteinte à la ressource en eau : pollution des eaux par retombée d'effluents de chantier (matières en suspension,...), prélèvements pour l'alimentation en eau du chantier Exploitation : risque limité d'atteinte à la qualité des eaux par retombée des eaux de plate-forme : usure des matériels, aux traitements phytosanitaires	Travaux : canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins hors périmètre de captage ou sur zones étanches, limitation des prélèvements, suivi et alerte voire arrêt du captage en cas de pollution accidentelle Exploitation : mise en place d'un système de collecte des eaux de la plate-forme et traitement quantitatif avant restitution au milieu naturel ; traitements phytosanitaires raisonnés. Risques limités par l'emploi de la traction électrique du matériel roulant.
Milieu naturel			
	233,5 à	Emprise sur un habitat d'espèces du cortège agro-pastoral (Busard Saint-Martin, Bergeronnette printanière, Cochevis	Travaux : *mesures de réduction* : limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte urbain			
	235,2	huppé, Caille des blés, Huppe fasciée...) et risque d'altération de nichées	Exploitation : *mesures compensatoires* : sécurisation foncière (acquisition, conventionnement) de friches, cultures, prairies ; rétrocession (organisme compétent) et financement pour gestion (mesures agro-environnementales : restauration/conversion en prairies, bandes enherbées)
	233,5 à 235,4	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 au niveau de la zone de raccordement à la ligne classique à l'Est des voies existantes
Paysage, Patrimoine culturel, tourisme et loisirs			
	233,5 à 235,3	Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne	Exploitation : aménagement paysager visant à maintenir l'image agricole avec création d'une haie champêtre (Séquence 1b de l'étude d'insertion paysagère des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)
	233,5 à 235,3	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

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

vers Montauban

vers Toulouse

Pk 238+0

Pk 238+5

SAINT-JORY

Chemin de la Plaine

Pk 239+0

Pk 239+5

D820

Route de Paris

Ligne Nouvelle

CANAL LATÉRAL À LA GARONNE

GRENADE

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS

TOULOUSE

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

Planche 3/13

0 25 50 100 150 m

RÉALISATION Juillet 2013 - SOURCE : © OPTIO

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

Tableau des effets et des mesures – planche 4 (Projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte urbain et habitat			
	240+45	Travaux et exploitation : 1 bâti dans les emprises du tracé (ancienne maison de garde)	Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation
	241+0	**Ligne électrique 63 kV Ondes-Saint-Alban-Saint-Jory-Villemur (SNCF)** Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupure de ligne électrique 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 les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception du projet
Contexte agricole et sylvicole			
	238-239+850	Exploitation : parcelles agricoles incluses dans les emprises du projet	Exploitation : acquisition des parcelles agricoles conformément au code de l'expropriation
Milieu naturel			
	239+9-240+1	Exploitation : modifications de la berge Est du Canal pour l'implantation des nouvelles voies et risque d'altération d'habitats d'espèces faunistiques de zones humides (Campagnol amphibie, Musaraigne aquatique, Gomphe de Graslin) Risque de pollution chronique lors de l'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies ferrées	Exploitation : plusieurs solutions de traitement des berges seront mises en œuvre selon la hauteur d'eau impactée par le projet : Pour un impact sur une hauteur d'eau inférieure à 30 cm, une protection de la partie médiane de la berge, par un boudin d'hélophytes (roseaux, joncs) sera mise en œuvre Interdiction d'utilisation de produits phytosanitaires lorsque la voie ferrée est à moins de 5 m du canal latéral à la Garonne
	240+2-241	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 du PRO de la RD20 à Saint-Jory à l'Ouest de la voie ferrée
	240+270	Travaux : risque de destruction d'un chêne favorable au Grand Capricorne	Travaux : marquage, balisage pour mise en défens et information du personnel de chantier pour assurer la préservation du chêne
	240+600-240+750	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
	240+950-241+150	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
	240+4	Travaux : risque de destruction de stations de Mousse fleurie lors des travaux d'aménagement	Exploitation : création d'une zone sablonneuse et caillouteuse tassée, favorable à l'implantation de la Mousse fleurie et transplantation des pieds issus des stations vouées à être déplacées dans le cadre des travaux
Contexte hydrogéologique et hydrologique			
	240+3-240+4	Exploitation : risque d'augmentation de surface de ruissellement des eaux	Exploitation : création d'un bassin de rétention (nécessité, emplacement et volume à confirmer dans les phases ultérieures d'études)
	240+5	Travaux : risque d'instabilité des aménagements (aléa faible retrait gonflement des argiles)	Travaux : adaptation des techniques de construction
Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs			
	239+760-240+750	Travaux : risque de dégradation de l'ambiance paysagère du château de Saint-Jory Exploitation : risque de modification de l'ambiance paysagère des alentours du château de Saint-Jory	Travaux : mise en place de mesures destinées à limiter les effets liés aux installations de chantier sur le paysage : limitation des emprises du chantier, utilisation préférentielle de tracés existants pour les pistes d'accès, propreté du chantier, remise en état du site après travaux Exploitation : concertation avec le SDAP pour vérifier l'absence d'effet notable du projet sur l'ambiance paysagère autour du château de Saint-Jory – Avis de l'ABF 4 mois avant le démarrage des travaux

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte urbain et habitat			
	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.
	237+5-240 240-240+5 240+5- 244+2	Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne	Exploitation : aménagements paysagers visant à : • maintenir l'image agricole avec création d'une haie champêtre (séquence 1b de l'étude d'insertion paysagère) ; • occuper un espace dilaté pour des fonctions urbaines en lien avec l'existant (boulodrome, halte nautique) (séquence 2 de l'étude d'insertion paysagère) ; • affirmer l'aspect artificiel (plantations urbaines, végétation décorative et colorée) (séquence 3 de l'étude d'insertion paysagère)
Équipements ferroviaires			
	240+7	Travaux : risque de dérangement du service Ter	Travaux : phasage des travaux sur l'ensemble du secteur pour maintenir un service Ter minimum et mise en place de solutions de substitution pour la période d'inutilisation de la gare (bus).

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

vers Montauban

vers Toulouse

Halte de Saint-Jory
Aménagement de
la halte existante

Renforcement de la
sous-station électrique

Ecluse de
Saint-Jory

Pk 240+0

Pk 240+5

Pk 241+0

Pk 241+5

SAINT-
JORY

D20

Route de Paris

D820

Route de Paris

D820

CANAL LATÉRAL À LA GARONNE

Chemin du Canou

Rue de Bagnols

Route de Saint-Caprais

Rue Fabas

LESPINASSE

RD 20 - Route de
Saint-Caprais
Création d'un
pont-route sur les
deux voies nouvelles
et modification de
l'accès routier

CASTELNAU
D'ESTRÉTEFONDS

TOULOUSE

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

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

Planche 4/13

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 Saint-Jory.

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 Saint-Jory 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, à hauteur de 8,28 ha, de l'emprise prévisionnelle complémentaire nécessaire à la réalisation du projet (extension de l'emprise ferroviaire), à hauteur de 2,19 ha, et de l'emplacement réservé en résultant, représentant 10,47 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 Saint-Jory (Source : Systra, 2014)

	Surface concernée…					
	Total (ha)	Zone UA (ha)	Zone UB (ha)	Zone UF (ha)	Zone N et sous-secteur Nc (ha)	Zone 2AU (ha)
…par l'emprise ferroviaire actuelle	8,28	1,25	1,27	1,69	3,99	0,08
…par l'emprise prévisionnelle complémentaire	2,19	0,31	0,04	0,47	1,37	0
…par l'emplacement réservé	10,47	1,56	1,31	2,16	5,36	0,08

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 Saint-Jory.

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 et du PADD du PLU qui date de 2011 (la 1ère modification du PLU approuvée en décembre 2013 n'a pas porté sur ces pièces) ;
- de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact et plus particulièrement le volume 4 pour les cahiers géographiques 11 et 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 12,2% 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 Saint-Jory 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 Saint-Jory sur le plan de zonage.

Il apparait que ces effets de l'emplacement réservé se limitent à 3 types de zones : les zones d'habitat (UA, UB, 2AU), les zones d'activités (UF, 2AU) et les zones naturelles (zone N et sous-secteur Nc).

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 Saint-Jory.

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 Saint-Jory (Source : Systra, 2014)

	Surface concernée…					
	Total (ha)	Zone UA (ha)	Zone UB (ha)	Zone UF (ha)	Zone N et sous-secteur Nc (ha)	Zone 2AU (ha)
…par l'emprise ferroviaire actuelle	8,28	1,25	1,27	1,69	3,99	0,08
…par l'emprise prévisionnelle complémentaire	2,19	0,31	0,04	0,47	1,37	0
…par l'emplacement réservé	10,47	1,56	1,31	2,16	5,36	0,08

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 :

- **Prendre conscience du territoire et mettre en valeur ses qualités naturelles comme support du cadre de vie et valorisation du cadre urbain**
  - En aménageant des chemins piétons et en créant une continuité Est-Ouest en réalisant une liaison douce.

Le projet longe le canal latéral de la Garonne et des travaux seront réalisés au nouveau du pont-route de la route de Saint-Caprais. L'accès routier sera modifié mais les circulations seront conservées permettant la réalisation ultérieure d'un réseau de circulation douce orienté Sud-Ouest – Nord-Est. Au niveau de la halte de Saint-Jory, le projet prévoit la création d'une liaison piétonne permettant de garantir la pérennité des circulations douces.

- **Développer des activités de loisirs plus particulièrement à destination des habitants de la commune**
  - En renforçant les relations qu'entretient la ville avec le canal par l'aménagement de celui-ci dans la partie la plus proche du centre

Les aménagements projetés au niveau de la halte de Saint-Jory ont été conçus de façon à favoriser la multimodalité des transports. Ainsi le parvis sera accessible aux bus, vélo et véhicules particuliers.

La mise en compatibilité du PLU de Saint-Jory 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 Saint-Jory.

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 120 m NGF au Sud-Est et 113 m NGF au Nord-Ouest	◗ Zonage UA (noyaux ancien du village) ◗ Zonage UB (zone d'habitat présentant un tissu peu structuré, souvent construit au coup par coup, et composé essentiellement de maisons individuelles) ◗ Zonage UF (destinée à recevoir des établissements commerciaux (entrepôts, magasins, halls d'exposition) des bureaux et des activités artisanales et industrielles) ◗ Zonage N (regroupe les secteurs à dominante naturelle sur la commune) et sous-secteur Nc (regroupe le canal et ses abords, patrimoine historique structurant la commune) ◗ Zonage 2AU (regroupe des espaces à vocation d'habitat, de services et d'équipements publics)	Modification 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 (notamment la base arrière) 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 UA (noyaux ancien du village) ◗ Zonage UB (zone d'habitat présentant un tissu peu structuré, souvent construit au coup par coup, et composé essentiellement de maisons individuelles) ◗ Zonage UF (destinée à recevoir des établissements commerciaux (entrepôts, magasins, halls d'exposition) des bureaux et des activités artisanales et industrielles) ◗ Zonage N (regroupe les secteurs à dominante naturelle sur la commune) et sous-secteur Nc (regroupe le canal et ses abords, patrimoine historique structurant la commune) ◗ Zonage 2AU (regroupe des espaces à vocation d'habitat, de services et d'équipements publics)	Modification 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
Contexte socio-économique et urbanisation	Habitat développé autour du noyau ancien avec étirement le long des voies convergentes vers le centre et développement des zones d'activités autour de la RD 820	◗ Zonage UA (noyaux ancien du village) ◗ Zonage UB (zone d'habitat présentant un tissu peu structuré, souvent construit au coup par coup, et composé essentiellement de maisons individuelles) ◗ Zonage UF (destinée à recevoir des établissements commerciaux (entrepôts, magasins, halls d'exposition) des bureaux et des activités artisanales et industrielles) ◗ Zonage N (regroupe les secteurs à	Modification de l'article 2 des règlements des zones concernées Mise en place d'un emplacement réservé	1 acquisition de bâti (hors zone de raccordement)

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
		dominante naturelle sur la commune) et sous-secteur Nc (regroupe le canal et ses abords, patrimoine historique structurant la commune) ◗ Zonage 2AU (regroupe des espaces à vocation d'habitat, de services et d'équipements publics)		
Activités agricoles et sylvicoles	Des prairies et des cultures d'autres céréales et oléo-protéagineux Des boisements peu présents à l'image de l'activité sylvicole	◗ Zonage UA (noyaux ancien du village) ◗ Zonage UB (zone d'habitat présentant un tissu peu structuré, souvent construit au coup par coup, et composé essentiellement de maisons individuelles) ◗ Zonage UF (destinée à recevoir des établissements commerciaux (entrepôts, magasins, halls d'exposition) des bureaux et des activités artisanales et industrielles) ◗ Zonage N (regroupe les secteurs à dominante naturelle sur la commune) et sous-secteur Nc (regroupe le canal et ses abords, patrimoine historique structurant la commune) ◗ Zonage 2AU (regroupe des espaces à vocation d'habitat, de services et d'équipements publics)	Modification de l'article 2 des règlements des zones concernées Mise en place d'un emplacement réservé	Indemnisations des exploitations concernées 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. Compensation en cas d'emprises sur des boisements (ripisylve de l'Hers notamment)
Environnement naturel et biologique	Sur la commune, présence de : ◗ 2 sites Natura 2000 ; ◗ 3 ZNIEFF ; ◗ 1 APPB ◗ Un corridor et réservoir de biodiversité appartenant à la trame verte et bleue : le Canal latéral à la Garonne et ses berges	◗ Zonage UA (noyaux ancien du village) ◗ Zonage UB (zone d'habitat présentant un tissu peu structuré, souvent construit au coup par coup, et composé essentiellement de maisons individuelles) ◗ Zonage UF (destinée à recevoir des établissements commerciaux (entrepôts, magasins, halls d'exposition) des bureaux et des activités artisanales et industrielles) ◗ Zonage N (regroupe les secteurs à dominante naturelle sur la commune) et sous-secteur Nc (regroupe le canal et ses abords, patrimoine historique structurant la commune) ◗ Zonage 2AU (regroupe des espaces à vocation d'habitat, de services et d'équipements publics)	Modification de l'article 2 des règlements des zones concernées Mise en place d'un emplacement réservé	Mise en place de mesures de réduction et/ou de suppression et/ou de mesures compensatoires définies à l'échelle du projet (notamment déplacement de stations de Mousse fleurie)

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	4 sites archéologiques 1 monument historique : le château de Saint-Jory 1 site d'intérêt local : le canal latéral à la Garonne 1 sentier de randonnée : la voie verte du canal latéral	◗ Zonage UA (noyaux ancien du village) ◗ Zonage UB (zone d'habitat présentant un tissu peu structuré, souvent construit au coup par coup, et composé essentiellement de maisons individuelles) ◗ Zonage UF (destinée à recevoir des établissements commerciaux (entrepôts, magasins, halls d'exposition) des bureaux et des activités artisanales et industrielles) ◗ Zonage N (regroupe les secteurs à dominante naturelle sur la commune) et sous-secteur Nc (regroupe le canal et ses abords, patrimoine historique structurant la commune) ◗ Zonage 2AU (regroupe des espaces à vocation d'habitat, de services et d'équipements publics)	Modification 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	1 unité paysagère à l'échelle de la zone d'études : la côtière de Pompignan (terrasse de Fronton et vallée de la Garonne)	◗ Zonage UA (noyaux ancien du village) ◗ Zonage UB (zone d'habitat présentant un tissu peu structuré, souvent construit au coup par coup, et composé essentiellement de maisons individuelles) ◗ Zonage UF (destinée à recevoir des établissements commerciaux (entrepôts, magasins, halls d'exposition) des bureaux et des activités artisanales et industrielles) ◗ Zonage N (regroupe les secteurs à dominante naturelle sur la commune) et sous-secteur Nc (regroupe le canal et ses abords, patrimoine historique structurant la commune) ◗ Zonage 2AU (regroupe des espaces à vocation d'habitat, de services et d'équipements publics)	Modification 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



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 : 1171
Réf. : HP-AME-521-Ecj-CompatibilitePLU_GPSO-AE2-AExistante-StJory

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de SAINT-JORY

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

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.

<u>Remarques relatives aux dossiers :</u>

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.

<u>Commune de Fenouillet</u> :
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

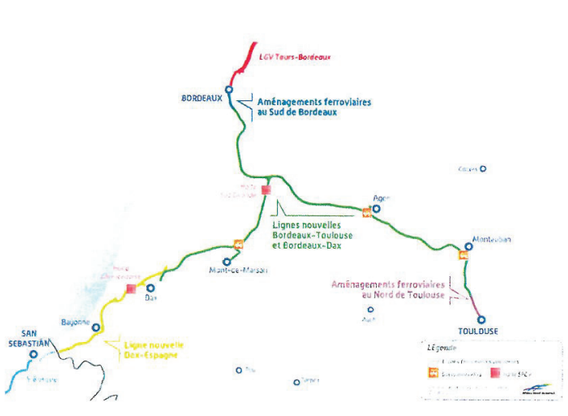
Présentation de la procédure

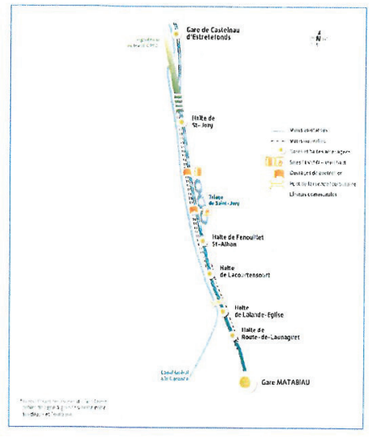
Conçu pour répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle du grand Sud-Ouest, le programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) doit permettre une amélioration globale des services ferroviaires à travers notamment :

- 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 ;
- 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.

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 :
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

Les partenaires financeurs des études du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

Crédits photos : TER Midi-Py : Emmanuel Grimault - RFF / Philippe Giraud - Conception et réalisation : AVF Ingénierie RCS 423 624 188 Bordeaux

www.saintjory-toulouse.fr

SNCF Réseau

Direction Régionale Midi-Pyrénées
2, esplanade Compans-Caffarelli
31000 Toulouse - Tél. 05 34 44 10 60

Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse
Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest