Domaine de la Planification et de la Programmation
Service de la Réglementation Urbaine



Saint-Jory

Plan Local d'Urbanisme

- **PLU approuvé le 19 décembre 2011**
- **Mis à jour le 3 août 2012**
- **1ere modification approuvée le 19 décembre 2013**
- **Mis à jour le 23 mai 2014**
- **Mis en compatibilité le 4 janvier 2016**
- **Mis en compatibilité par décret du 2 juin 2016 publié au JO le 5 juin 2016**

2ème Modification du PLU Approuvée par Délibération du Conseil de la Métropole du 30/06/2016

1 - Rapport de présentation

- **« Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) Mise en compatibilité du PLU par décret n°2016-738 du 2 juin 2016, publié le 5 juin 2016 au JO »**

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

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

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 septembre 2015

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

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 au 8 décembre 2014, portant sur le projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax. 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 réserves en ce qui concerne la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Les réserves sont ainsi rédigées :

- *« Le maître d'ouvrage constituera, pour chaque commune, un dossier du PLU mis en compatibilité, comprenant l'ensemble des pièces modifiées, destiné à être mis à la disposition du public à l'issue de la procédure (pièces écrites et plans) ;*
- *Le projet de lignes nouvelles sera rappelé et décrit dans le rapport de présentation et figurera dans les orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de chaque commune, conformément à l'article R123-2-1 qui mentionne la nécessité de « l'exposé des motifs des changements apportés » ;*
- *Les servitudes publiques, notamment les périmètres de protection des forages d'AEP et les périmètres de protection contre les risques d'inondation (PPRI) seront rappelés dans le rapport de présentation qui précisera les modalités prévues pour leur prise en compte* ».

Par ailleurs, la commission d'enquête a émis un certain nombre d'appréciations dans le chapitre V de son rapport du 27 mars 2015 (Analyse des observations relatives à la MECDU suivie des appréciations de la commission d'enquête).

Suite à ces réserves et à ces commentaires, des modifications ont été apportées aux dossiers MECDU.

Les modifications apportées aux dossiers figurent **en orange** dans le présent dossier et concernent :

- un complément apporté au rapport de présentation avec l'exposé des motifs des changements apportés, en application des R.123-2 et R.123-2-1 du code de l'urbanisme,
- un complément apporté au PADD des communes concernées par les projets de gares nouvelles,
- la rectification des erreurs matérielles signalées par la Commission d'enquête dans son rapport du 27 mars 2015.

En effet, il apparait après examen que :

- les PADD de toutes les communes n'ont pas lieu d'être modifiés (cf. § 3.3 du présent document à ce sujet), à l'exception des communes concernées par les gares nouvelles,
- la reprise des servitudes n'est pas nécessaire dans un dossier de mise en compatibilité, dès lors qu'elles ne sont pas modifiées ; l'évaluation environnementale et l'étude d'impact du projet présentent les périmètres de protection AEP et les zones inondables, ainsi que les mesures prévues du fait du projet d'infrastructure,
- et qu'il n'appartient pas au maitre d'ouvrage du projet de lignes nouvelles d'établir un document consolidé intégrant la mise en compatibilité, qui ne pourra que relever de l'initiative de la commune ou de l'EPCI compétent (SNCF Réseau se tenant à leur disposition pour en faciliter l'établissement).

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 objectifs du programme 8

2.2. Les caractéristiques générales des lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax 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 du règlement 17

3.6. Les dispositions applicables aux différentes zones 17

3.7. Les emplacements réservés 17

3.8. Les Espaces Boisés Classés 17

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

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 «Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » 20

4.2.1. La présentation du site 20

4.2.2. Les effets du projet sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces du site 20

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

4.3.1. La présentation du site 21

4.3.2. Les effets du projet sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces du site 21

4.4. Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sur le site Natura 2000 de « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » et « Garonne Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » 21

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

5.0. Le rapport de présentation 24

5.1. Le plan de zonage 24

5.2. Les extraits du règlement d'urbanisme 30

5.3. La liste des emplacements réservés 46

6. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité 51

6.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale 52

6.2. Contenu de l'évaluation environnementale et avis de l'Autorité environnementale 52

6.2.1. Contenu de l'évaluation environnementale 52

6.2.2. Avis de l'Autorité environnementale 52

6.3. Analyse de l'état initial de l'environnement 53

6.3.1. Environnement humain 53

6.3.2. Les activités agricoles et sylvicoles 55

6.3.3. L'environnement physique 56

6.3.4. L'environnement naturel et biologique 58

6.3.5. Le patrimoine, tourisme et loisirs 60

6.3.6. Le paysage 61

6.3.7. Synthèse des enjeux 62

6.4. Raisons du choix du projet retenu 65

6.4.1. Les étapes d'études et de concertation 65

6.4.2. Des options de passage au projet de tracé 65

6.5. Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées. 67

6.5.1. L'environnement humain 67

6.5.2. Les activités agricoles et sylvicoles 68

6.5.3. L'environnement physique 69

6.5.4. L'environnement naturel et biologique 70

6.5.5. Patrimoine tourisme et loisirs 73

6.5.6. Paysage 73

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 75

6.6. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement 76

6.7. Méthodologie, difficultés et limites 77

6.8. Cartographie de synthèse des effets et mesures à l'échelle de la commune de Saint-Jory 78

6.9. Résumé non technique 92

7. Annexe : avis de l'autorité environnementale 97

8. Annexe : PV examen conjoint 101



1. LES GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE 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. 122-16-1 (SCOT) ;
- L.123-14-2 (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 Grande Agglomération Toulousaine, document piloté par le Syndicat Mixte d'Etudes de l'Agglomération Toulousaine (SMEAT) et approuvé 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)

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 également 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 première 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 seconde 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 en 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).

1.2. La mise en compatibilité d'un PLU

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

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

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

1.3. L'objet du présent dossier

Le présent dossier, établi conformément aux articles L.123-14 et L.123-14-2 du code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Jory, dans le département de Haute Garonne. L'opération visée est le projet de création des lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax.

La mise en compatibilité des PLU 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 ligne nouvelle dans son 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 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. La commune ou 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.

À 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 à l'article L. 123-14-2 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 le chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, 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 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 lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Dax, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Jory.



2. LA PRESENTATION DU PROJET

Les lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax sont la composante principale de la première phase du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) qui regroupe par ailleurs deux autres opérations relatives à la ligne existante Bordeaux-Sète :

- *les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux ;*
- *les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.*

Les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse font l'objet chacun d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, distincte de celle des lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax, 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 de sa première phase, dont les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, 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 de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax.

2.1. Le contexte et objectifs du programme

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 1990 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 la ligne nouvelle Irun/Bilbao/Vitoria, dit « Y basque », en construction. Constituant un axe 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 du 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, les lignes nouvelles apporteront 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 aménagements 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 programme du GPSO renforcera **l'accessibilité et donc l'attractivité des territoires (activités économiques, tourisme…)** au bénéfice de leurs habitants, avec des effets 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 renforce 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 lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax

Ces lignes nouvelles, d'une longueur totale de 327 km, avec 3 gares nouvelles et 1 halte ferroviaire, ainsi que les raccordements aux lignes existantes dont les liaisons intergares, se décomposent en trois tronçons :

- Un tronc commun de 55 km entre le Sud de Bordeaux et le Sud Gironde :

Il se développe entre le raccordement à la ligne existante à Saint-Médard-d'Eyrans, au Sud de l'agglomération bordelaise, et le Sud Gironde (Bernos-Beaulac). Il s'agit d'une Ligne à Grande Vitesse (LGV) à deux voies, conçue pour des Trains Aptes à la Grande Vitesse (TaGV) et pouvant accueillir trains de messagerie rapide et trains de Service Régional à Grande Vitesse (SRGV).

Ce secteur comporte une base travaux entre le péage de l'autoroute A 62 et la ligne nouvelle sur la commune de Saint-Selve (33), en complément de l'utilisation d'une partie de la gare de triage d'Hourcade réaffectée au Sud de Bordeaux (communes de Bègles et de Villenave-d'Ornon). Elle servira par ailleurs à la réalisation de l'aménagement de la ligne existante entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans.

- Un tronçon de 167 km entre le Sud Gironde et le Nord de Toulouse :

Cette ligne nouvelle ferroviaire évolue entre le Sud Gironde (Bernos-Beaulac) et le raccordement à la ligne Bordeaux-Sète au Nord de l'agglomération de Toulouse, à Saint-Jory.

Il s'agit d'une LGV à deux voies, qui permettra les dessertes :

- d'Agen par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle (commune de Brax) ;
- de Montauban par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle (commune de Bressols) ;

Une base travaux permettant d'assurer la construction du projet et la pose des équipements ferroviaires est prévue sur le tronçon Sud Gironde-Nord de Toulouse. Elle se situe à Sainte-Colombe-en-Bruilhois (Lot-et-Garonne), avec un raccordement au réseau ferré national via la liaison inter-gares d'Agen.

Deux bases de maintenance sont prévues sur les communes de Sainte-Colombe-en-Bruilhois et de Montbartier (Tarn-et-Garonne).

- Un tronçon de 105 km entre le Sud Gironde et le Nord de Dax :

Cette ligne nouvelle ferroviaire évolue entre le Sud Gironde (Bernos-Beaulac) et le Nord de Dax, où elle se raccorde avec le réseau ferré national sur la commune de Pontonx-sur-l'Adour (Landes).

Ce tronçon de ligne nouvelle à grande vitesse Sud Gironde-Dax est conçue pour des Trains aptes à la Grande Vitesse (TaGV) avec une vitesse commerciale de 320 km/h, pouvant rouler jusqu'à 350 km/h. Elle intègre des mesures conservatoires pour la circulation de trains de messagerie rapide circulant à 160 km/h ou plus. Cette ligne nouvelle accueillera aussi des trains de Service Régional à Grande Vitesse (SRGV). Elle est conçue selon les normes internationales pour permettre également la circulation de TaGV internationaux.

Les autres fonctionnalités du tronçon de ligne nouvelle Sud Gironde-Dax sont les suivantes :

- le raccordement « Sud-Sud » au niveau de la bifurcation entre les deux lignes nouvelles permettant des liaisons directes sans passer par Bordeaux.;
- une halte SRGV en Sud Gironde sur la commune d'Escaudes (Gironde) ;
- la desserte de l'agglomération de Mont-de-Marsan par une gare nouvelle sur ligne nouvelle (commune de Lucbardez-et-Bargues) y compris liaison inter-gares ;
- la desserte de Dax, Bayonne, Biarritz, Saint Jean-de-Luz, Hendaye, Orthez, Pau, Lourdes, Tarbes par les gares existantes, grâce à un raccordement de desserte voyageur au Nord de Dax (commune de Pontonx-sur-l'Adour) ;
- une installation (SAS) de régulation des trafics fret sur la ligne existante, au Nord du raccordement fret entre la ligne existante et la ligne nouvelle au Nord de Dax (communes de Laluque, Pontonx-sur l'Adour).

Une base travaux permettant d'assurer la construction du tronçon de ligne nouvelle Sud Gironde-Dax et la pose des équipements ferroviaires est prévue à proximité de la base existante de Laluque (Landes).

Deux bases de maintenance permettant d'assurer l'entretien du projet sur la section Sud Gironde-Dax sont prévues sur la commune d'Escaudes, et sur la commune de Laluque.

2.3. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Saint-Jory

Les études ont abouti à un découpage de la zone d'études en 15 secteurs. La commune de Saint-Jory est incluse dans le secteur n° 11 (voir la carte ci-après : « Localisation générale du secteur géographique »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer au cahier géographique n°11 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 projet de tracé proposé à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

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

2.3.1. Le territoire communal

Située à 17 km de Toulouse, au Nord du département de la Haute-Garonne (31), la commune de Saint-Jory fait partie du canton de Fronton et de la communauté urbaine Toulouse Métropole.

D'une superficie de 1 934 ha, elle est structurée par trois axes de communication orientés Nord-Sud : la RD 820 (ex RN 20), qui relie Montauban à Toulouse, le canal latéral à la Garonne et la voie de chemin de fer Bordeaux-Sète. Deux cours d'eau structurants bordent également les limites du territoire : la Garonne à l'Ouest et l'Hers mort à l'Est.

En 2009, Saint-Jory comptait 5 014 habitants.

2.3.2. Le projet sur le territoire communal

Le projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Dax concerne la moitié Nord de la commune de Saint-Jory qu'il parcourt en son centre suivant un axe Nord-Sud.

- **L'infrastructure ferroviaire**

Le projet intercepte le territoire communal sur environ 2 800 mètres.

Le tracé de la ligne nouvelle s'insère au Nord de la commune de Saint-Jory, par deux viaducs parallèles de près de 400 mètres permettant le franchissement de l'Hers et du Canal latéral à la Garonne. Le tracé, en léger déblai, longe le canal latéral à la Garonne à l'Est.

Le tracé vient ensuite se raccorder à la voie ferrée existante Bordeaux-Toulouse située à l'Est du canal latéral à la Garonne. Le raccordement se fait à l'Ouest de la RD 820 de manière à ne pas impacter la zone d'activité de Capy et les habitations du Nord de Saint-Jory.

- **Les rétablissements de voirie**

Aucun rétablissement de voirie n'est nécessaire sur le territoire de Saint-Jory.

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

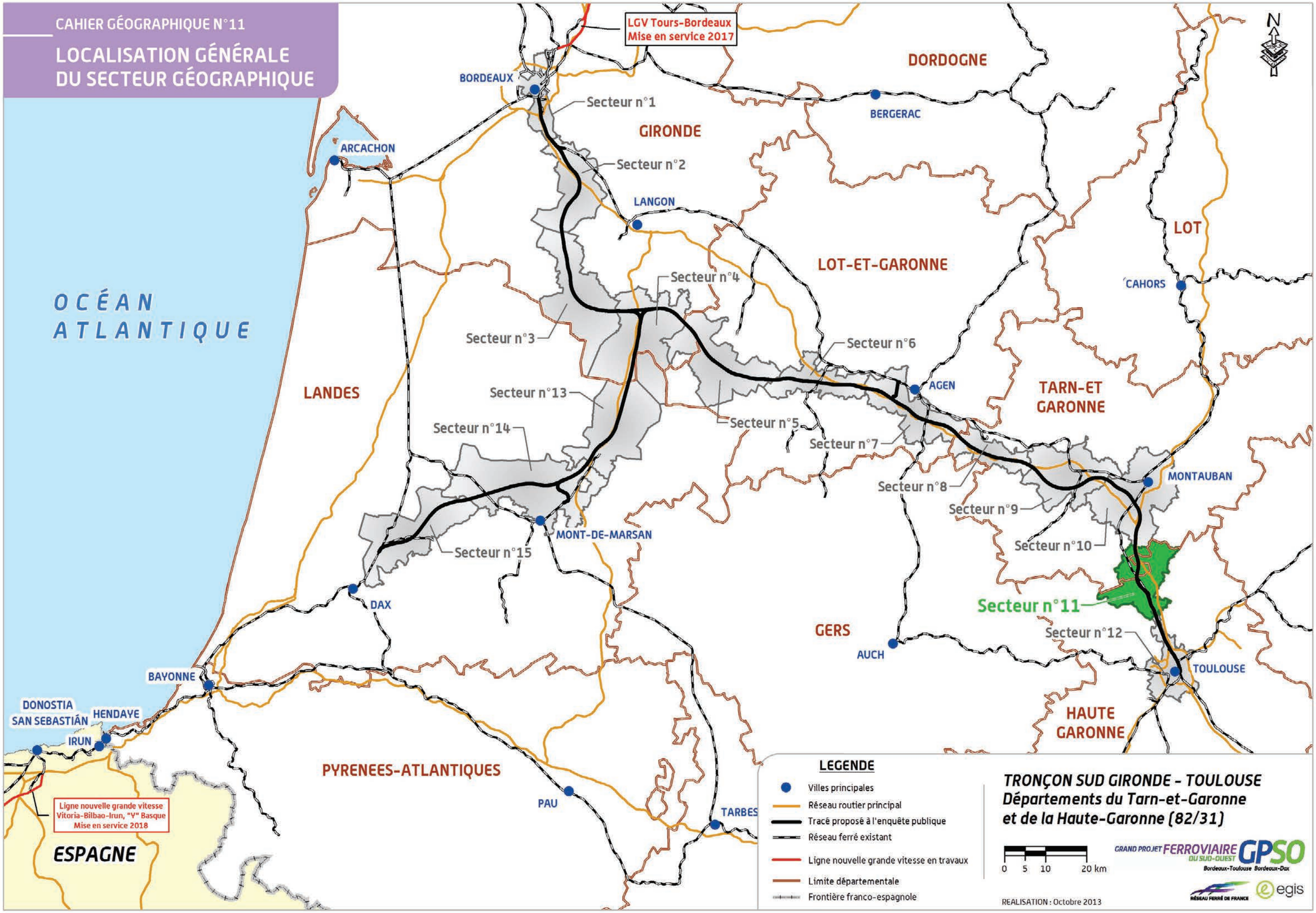
A ce stade des études, aucune installation de ce type n'est prévue sur la commune.

La carte de « Localisation du projet de Lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax », ci-après, situe le projet sur le territoire de Saint-Jory.

Le projet de tracé est accompagné d'une bande d'étude de 500 mètres de large centrée sur ce dernier, au sein de laquelle le calage définitif du projet pourra intervenir en phase d'études détaillées. Les zonages du document d'urbanisme de la commune seront donc analysés pour cette bande et, si nécessaire, mis en compatibilité.

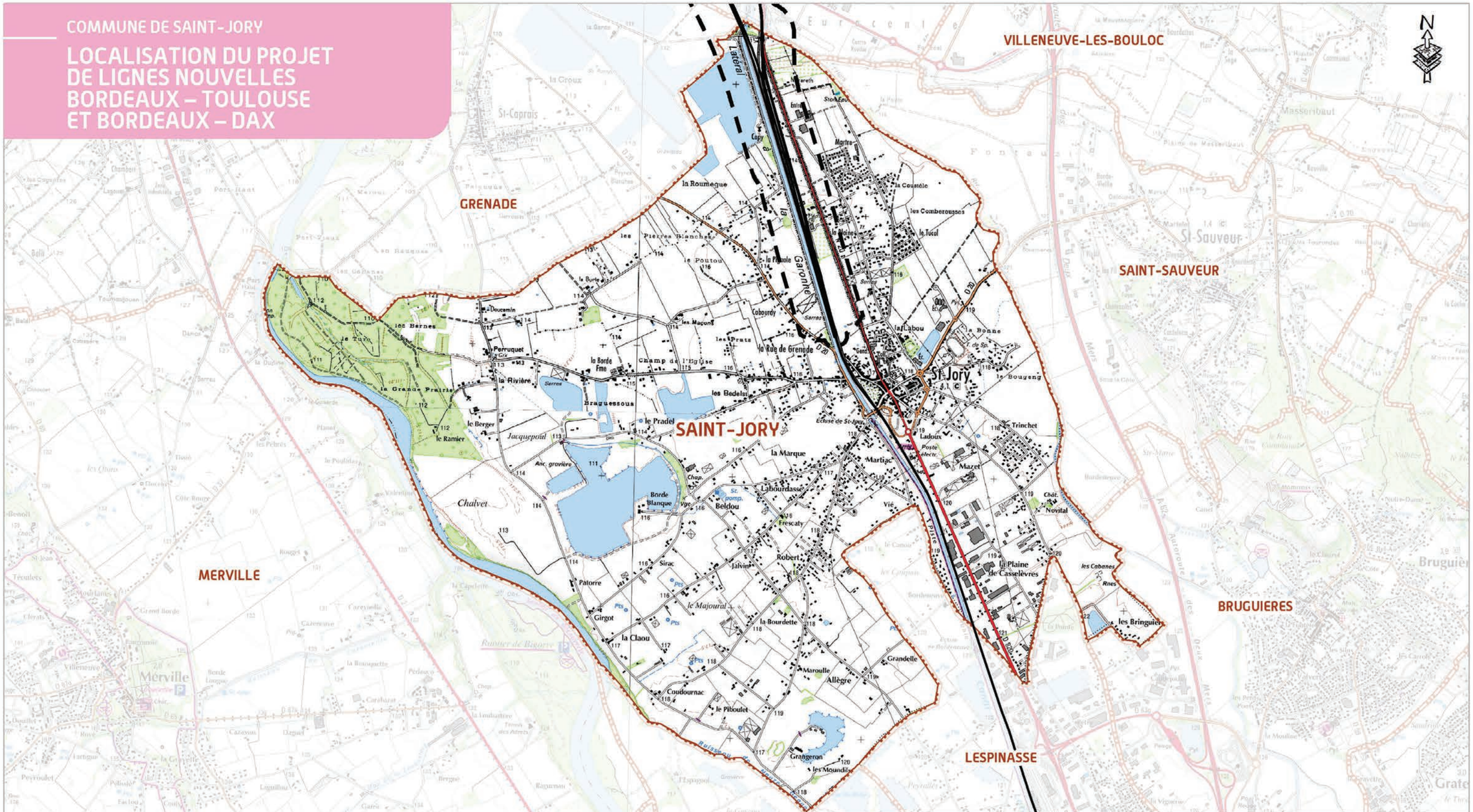
CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°11

LOCALISATION GÉNÉRALE DU SECTEUR GÉOGRAPHIQUE



COMMUNE DE SAINT-JORY

LOCALISATION DU PROJET DE LIGNES NOUVELLES BORDEAUX – TOULOUSE ET BORDEAUX – DAX



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
- Limite départementale

TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

Mise en compatibilité du PLU de SAINT-JORY

0 0,25 0,5 1 Km

REALISATION : NOVEMBRE 2013
SOURCE : © IGN - SCAN 25

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

egis



3. L’ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-JORY

Le Maître d'ouvrage du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax 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. Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme approuvé de Saint-Jory qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, 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 du conseil communautaire du 19 décembre 2013		

3.1. Les principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable, orientations d'aménagement et de programmation (uniquement pour les PLU), règlement, document graphique (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage :
  - création d'un emplacement réservé au projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax et à ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera RFF ;
  - suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax ;
- la mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par la bande d'étude de 500 mètres de large centrée sur le tracé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet de lignes nouvelles ;
- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout de l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

Les emprises prévisionnelles du projet de lignes nouvelles correspondent pour la section courante et les raccordements aux entrées en terre (intersection des déblais ou remblais avec le terrain naturel) augmentées d'une bande de 25 m de part et d'autre (portée à 35 m de part et d'autre en cas de pistes DFCI).

Les emplacements réservés présentés dans le présent dossier correspondent aux emprises prévisionnelles augmentées de 25 m de part et d'autre.

Des excroissances sont prévues pour les installations particulières (bases travaux, sous-stations électriques, gares nouvelles) et pour permettre la réalisation des rétablissements en gardant une certaine souplesse pour les mises au point résultant des études détaillées à mener dans les phases ultérieures.

Après mise en service de la ligne, les terrains non utilisés feront l'objet d'une suppression des emplacements réservés.

C'est pour cette raison de nécessaire souplesse à préserver pour la mise au point finale du projet que les espaces boisés classés sont déclassés sur une bande de 50 m de part et d'autre des emprises du projet, à l'exception de quelques cas particuliers. Pour autant, la préoccupation de limitation des emprises et des défrichements au strict nécessaire, demeure. Les espaces boisés non concernés en définitive par l'aménagement pourront être classés à nouveau.

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

3.2. Incidences du projet sur le rapport de présentation

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

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

Il justifie les objectifs compris dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

En application de l'avant-dernier alinéa de l'article R. 123-2-1, il sera ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la DUP des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax.

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 de lignes nouvelles sont évoqués ci-après :

- **Prendre en compte l'évolution du territoire au sens large, et ses contraintes**

Ce chapitre fait référence à deux documents supra-communaux cadrant le PLU et auxquels la commune doit de conformer :

- le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine :

Ce document a été remplacé, depuis juin 2012, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Grande Agglomération Toulousaine dont fait partie la commune de Saint-Jory. Le SCOT Grande Agglomération Toulousaine a fait l'objet d'une analyse spécifique indépendante du présent dossier concluant à la compatibilité du document avec le projet. La présente mise en compatibilité assurera donc la mise en cohérence du PLU avec les dispositions du SCOT relatives au projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux -Dax ;

- le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) Garonne Nord :

La transparence hydraulique du projet de lignes nouvelles vis-à-vis des crues de la Garonne et de l'Hers mort a fait partie des principaux enjeux ayant guidé la conception du tracé sur le secteur Nord toulousain. Ainsi, les dispositions du PPRi ont été respectées dans les études d'élaboration du projet.

- **Structurer une entité urbaine, pour orienter l'évolution du bourg vers l'émergence de sa future vocation : « être la ville de l'entrée Nord de l'agglomération toulousaine »**

Parmi les orientations évoquées et intégrées au plan du PADD : « *l'intégration d'un axe d'agglomération et le renforcement du réseau routier communal* ». Le projet de lignes nouvelles intercepte l'axe d'agglomération précité qui correspond à l'aménagement de la RD 929 (franchissement de la Garonne entre la RD 2 et l'A 62). Ce projet a été pris en compte lors des études techniques du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Dax afin de ne pas en empêcher sa réalisation.

Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Dax ne remet pas en cause les orientations du PADD.

3.4. Les orientations d'aménagement et de programmation

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

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

En 2010, cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP) devient obligatoire en application de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme. Elle prévoit, comme les OA, les actions et opérations à mener telles que définies à l'article L.123-1-4 du code de l'urbanisme.

Le projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux – Dax n'a pas d'emprise au niveau du projet d'aménagement de la commune de Saint-Jory.

Au vu des considérations précédentes, le projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax est compatible avec l'OA.

3.5. Les dispositions générales du règlement

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Saint-Jory. Aucune interdiction spécifique ne s'applique au projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Dax.

3.6. Les dispositions applicables aux différentes zones

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;
- 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.

Ainsi 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.

La bande d'études de 500 mètres de large centrée sur le projet de tracé concerne plusieurs zonages définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal :

- Zone 2AU :

La zone 2AU est une zone qui regroupe des zones à vocation d'habitat, de services et d'équipements publics.

Le secteur 2AUf correspond à des espaces à vocation économique, en continuité des sites existants sur le territoire communal ou sur les communes voisines.

- Zone 3AU :

La zone 3AU est une zone composée de terrains non aménagés qui seront fermés à l'urbanisation pour maîtriser l'extension urbaine à long terme et l'accueil des populations.

- Zone N :

La zone N est une zone à dominante naturelle. Le secteur N correspond aux secteurs tampons, aménagés entre les espaces à vocation d'habitat et les secteurs d'activité.

Le secteur Na correspond à l'aire des gens du voyage.

Le secteur Nc correspond au canal et ses abords, patrimoine historique structurant la commune.

Le secteur Nd correspond au périmètre rapproché du captage d'eau potable de Saint Caprais.

Le secteur Ne correspond à l'habitat diffus et permet une évolution des constructions non agricoles existantes dans la zone agricole.

Le secteur Nh correspond à l'espace naturel aux abords de l'Hers, et qui englobe le champ d'expansion des crues de la rivière.

- Zone UC :

La zone UC est une zone à dominante d'habitat composée essentiellement de maisons individuelles construites le long des voies existantes.

Les secteurs UCa et UCb correspondent aux zones non raccordées au réseau d'assainissement collectif.

- Zone UD :

La zone UD est une zone composée majoritairement de maisons individuelles organisées sous forme d'opérations d'ensembles.

- Zone UF :

La zone UF est une zone destinée à recevoir des établissements commerciaux, des bureaux et des activités artisanales et industrielles.

La mise en compatibilité porte sur les règlements des zonages du document d'urbanisme listés au chapitre « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité ».

3.7. Les emplacements réservés

Deux emplacements réservés inscrits au PLU de Saint-Jory sont concernés par l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Dax, ils sont présentés du Nord au Sud :

- Emplacement réservé n°52 : création d'une troisième voie SNCF.
- emplacement réservé n° 37 : création de contre allées à la RD 820, de voies de désenclavement, et de raquette de retournement.

Les emplacements réservés n°52 et 37 seront ajustés. Le chapitre 5.3 présente les justifications de ces ajustements.

3.8. Les Espaces Boisés Classés

Un Espace Boisé Classé (EBC) est présent à l'ouest du canal, il n'est pas traversé par le projet de lignes nouvelles. Par conséquent, aucun déclassement d'EBC, n'est nécessaire dans le cadre du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax.

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 la bande d'étude de 500 m axée sur le tracé.



4. L'ANALYSE DES INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR LE RESEAU NATURA 2000

Dans le cadre du projet de lignes nouvelles Bordeaux- Toulouse / Bordeaux - Dax, 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 deux sites Natura 2000, qui font donc l'objet de dossiers d'incidence au titre du projet de lignes nouvelles :

- *« Vallée de la Garonne de Muret à Moissac », directement traversé par la bande de 500 m axée sur le tracé de référence ;*
- *« Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste », se développant à l'Est de la commune et non concerné par la bande de 500 m précitée.*

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 du projet de lignes nouvelles Bordeaux- Toulouse / Bordeaux - Dax (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 deux sites Natura 2000 :

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

Le site de « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » est intercepté par la bande de 500 mètres axée sur le tracé de référence.

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

4.2.1. La présentation du site

La Zone de Protection Spéciale (ZPS), en application de la directive 79/409/CEE dite directive « Oiseaux », a été désignée le 7 juin 2006 sous l'appellation « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac» (FR7312014).

La Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » est localisée sur 38 communes riveraines de la Garonne, vingt-et-une situées dans le département de la Haute-Garonne (31) et dix-sept dans celui du Tarn-et-Garonne (82).

Ce site Natura 2000, d'une superficie de 4 493 ha, est divisé en 11 sous-secteurs :

- trois sous-secteurs en amont de Toulouse et deux en aval dans le département de la Haute-Garonne (31) ;
- un secteur sur la limite des départements de Haute-Garonne (31) et du Tarn-et-Garonne (82) ;
- cinq autres en aval dans le département du Tarn-et-Garonne (82).

Le site Natura 2000 est constitué de la Garonne et de son lit majeur, où l'on trouve un vaste ensemble de cultures et de prairies humides pâturées et/ou fauchées, traversé par un réseau de fossés et ruisseaux. Le site inclut également des chênaies, des boisements alluviaux ou marécageux, des peupleraies, des mégaphorbiaies, des gravières et plus ponctuellement des roselières, des landes, des pelouses sèches… Le lit majeur est régulièrement inondé en hiver, et présente des annexes fluviales plus ou moins déconnectées du fleuve.

L'intérêt écologique de cette ZPS est lié à sa grande diversité avifaunistique, du fait de l'importance des zones humides ouvertes et de leur caractère inondable, et à son rôle fonctionnel exceptionnel tout au long du cycle annuel (secteur de nidification, de halte migratoire, d'hivernage ; couloir migratoire…). Il abrite en particulier d'importants noyaux de population de Bihoreau gris (850 couples nicheurs), de Héron pourpré (près de 100 couples nicheurs) et de Milan noir (plus de 100 couples nicheurs).

4.2.2. Les effets du projet sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces du site

Au niveau de Saint-Jory, le site Natura 2000 est coupé par le projet.

Les incidences brutes du projet sur les oiseaux (ainsi que leurs habitats) ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » sont relatives aux effets de dérangement et à des risques de dégradation des habitats (altération de berges, risque de pollution…), en phases travaux et exploitation.

Les incidences directes et indirectes en phases travaux et exploitation sont faibles à négligeables pour l'ensemble de l'avifaune d'intérêt communautaire et leurs habitats.

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

4.3.1. La présentation du site

Le site « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » n'est pas concerné par le bande de 500 m axée sur le tracé.

Le Formulaire Standard des Données (FSD) indique que 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%).

L'arrêté désignant ce site en Zone Spéciale de Conservation (ZSC), du 27 mai 2009 (paru au J.O.R.F du 20 juin 2009), indique qu'il est également réparti sur 8 communes du département de l'Aude (région Languedoc-Roussillon).

La désignation de cette Zone Spéciale de Conservation (ZSC), en application de la directive « Habitats-Faune-Flore », date du 27 mai 2009 (Source : Formulaire Standard de Données – FSD –).

Le 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 9 602 hectares selon le FSD (version de septembre 2012).

Sur la portion du site allant de Saint-Jory à Castelsarrasin, concernée par le projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Dax, le site Natura 2000 comprend essentiellement le lit mineur de la Garonne (eau courante accompagnée des zones de dépôts et des épis ouverts, bourrelet alluvial), les berges et les éventuelles digues et leurs formations rivulaires. Au droit du viaduc, le périmètre de la ZSC se limite donc exclusivement au fleuve et aux berges.

L'intérêt écologique de ce site Natura 2000 est lié principalement :

- aux milieux aquatiques (eaux douces intérieures) et à leur rôle fonctionnel exceptionnel pour les poissons migrateurs ;
- aux zones humides annexes (forêts alluviales, landes, prairies, marais…) en partie inondables qui, outre leur valeur intrinsèque en tant qu'habitats d'intérêt communautaire et/ou patrimonial, constituent des habitats d'espèces d'intérêt européen comme le Vison d'Europe, qui bénéficie d'un plan national de restauration.

4.3.2. Les effets du projet sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces du site

Sur la commune de Saint-Jory, le tracé du programme du GPSO n'intercepte pas la zone Natura 2000. Les études réalisées dans le cadre du dossier d'incidence Natura 2000 ont identifié des effets du programme GPSO sur le site « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » à l'endroit où il traverse la Garonne, au niveau des communes de Castelferrus, Cordes-Tolosannes et Castelsarrasin. A cet endroit, la Garonne sera franchie au moyen d'un viaduc, enjambant également la Gimone. Une dizaine de piles seront positionnées à l'intérieur de la ZSC dont deux piles au sein du lit mineur de la Garonne.

Selon les études menées dans le cadre de l'étude d'incidence Natura 2000, il apparait que compte tenu de la mise en œuvre des mesures qui y sont préconisées, les incidences résiduelles du projet, faibles, ne remettront pas en cause l'état de conservation des habitats et des populations, ni le bon accomplissement des cycles biologiques, à court, moyen et long termes.

Le programme du GPSO n'aura pas d'impact sur le site «Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » sur la commune de Saint-Jory.

4.4. Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sur le site Natura 2000 de « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » et « Garonne Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste »

Les compléments et modifications apportés au PLU de Saint-Jory se limitent strictement à assurer la réalisation et le fonctionnement du projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax :

- 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 les sites 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 spécifique de réduction, de compensation ou de suppression des effets de la mise en compatibilité du PLU.

Au vu des conclusions des paragraphes précédents, le projet de lignes nouvelles n'a pas d'incidence significative sur les sites Natura 2000 « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac », et « Garonne, Ariège, Hers, Salt, Pique et Neste ».

La mise en compatibilité du PLU n'autorisant que le projet de lignes nouvelles, 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 PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE 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.

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du document d'urbanisme portent sur :

- le rapport de présentation
- le plan de zonage
- les extraits du règlement d'urbanisme
- la liste des emplacements réservés

5.0. Le rapport de présentation

Le rapport de présentation est complété après mise en compatibilité par l'addendum suivant :

Le projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax fait partie du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

La déclaration d'utilité publique du projet s'accompagne d'une mise en compatibilité du document d'urbanisme conformément aux dispositions du code de l'urbanisme. Outre la présente insertion, la mise en compatibilité porte sur les changements suivants :

- la modification du plan de zonage, avec notamment création d'un emplacement réservé au projet et déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) ;
- la modification des règlements des zones traversées pour permettre la réalisation et l'exploitation du projet de lignes nouvelles ;
- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout de l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

Cette mise en compatibilité a fait l'objet d'un dossier séparé, auquel il convient de se reporter pour plus de détails. En application de l'article R.121-16-4 du code de l'urbanisme, ce dossier comporte une évaluation environnementale de la mise en compatibilité, qui présente également de manière synthétique les mesures prévues pour l'insertion du projet au sein des territoires traversés.

5.1. Le plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax avant la mise en compatibilité du PLU ;
- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaitre l'emplacement réservé au projet et intègrent les emplacements réservés et les espaces boisés classés éventuellement ajustés.

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

LEGENDE - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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* 1AUY*

*Inclus l'ensemble des secteurs des zones citées

LEGENDE - APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

ou projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax et de ses aménagements connexes.

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

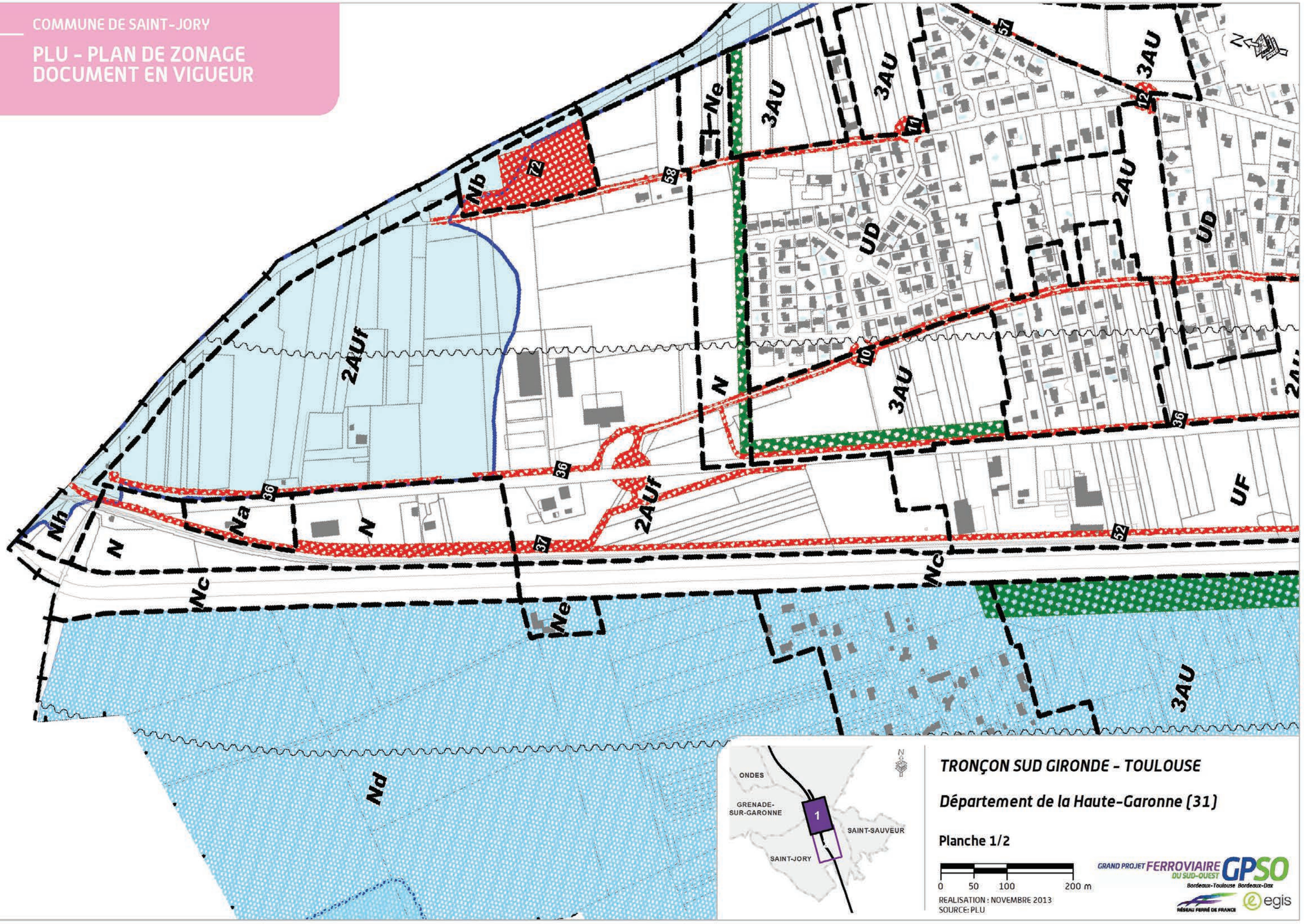
Toute opération de construction, incluant des logements, qui entraîne la création de plus de 300m² de surface de plancher ou plus de 2 logements doit comporter au minimum 30% de la surface de plancher destiné à du logement locatif social.
Dans les lotissements de plus de 2 lots, le programme global des 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* 1AUY*

*Inclus l'ensemble des secteurs des zones citées

COMMUNE DE SAINT-JORY

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT EN VIGUEUR



TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 1/2

0 50 100 200 m

REALISATION : NOVEMBRE 2013
SOURCE: PLU

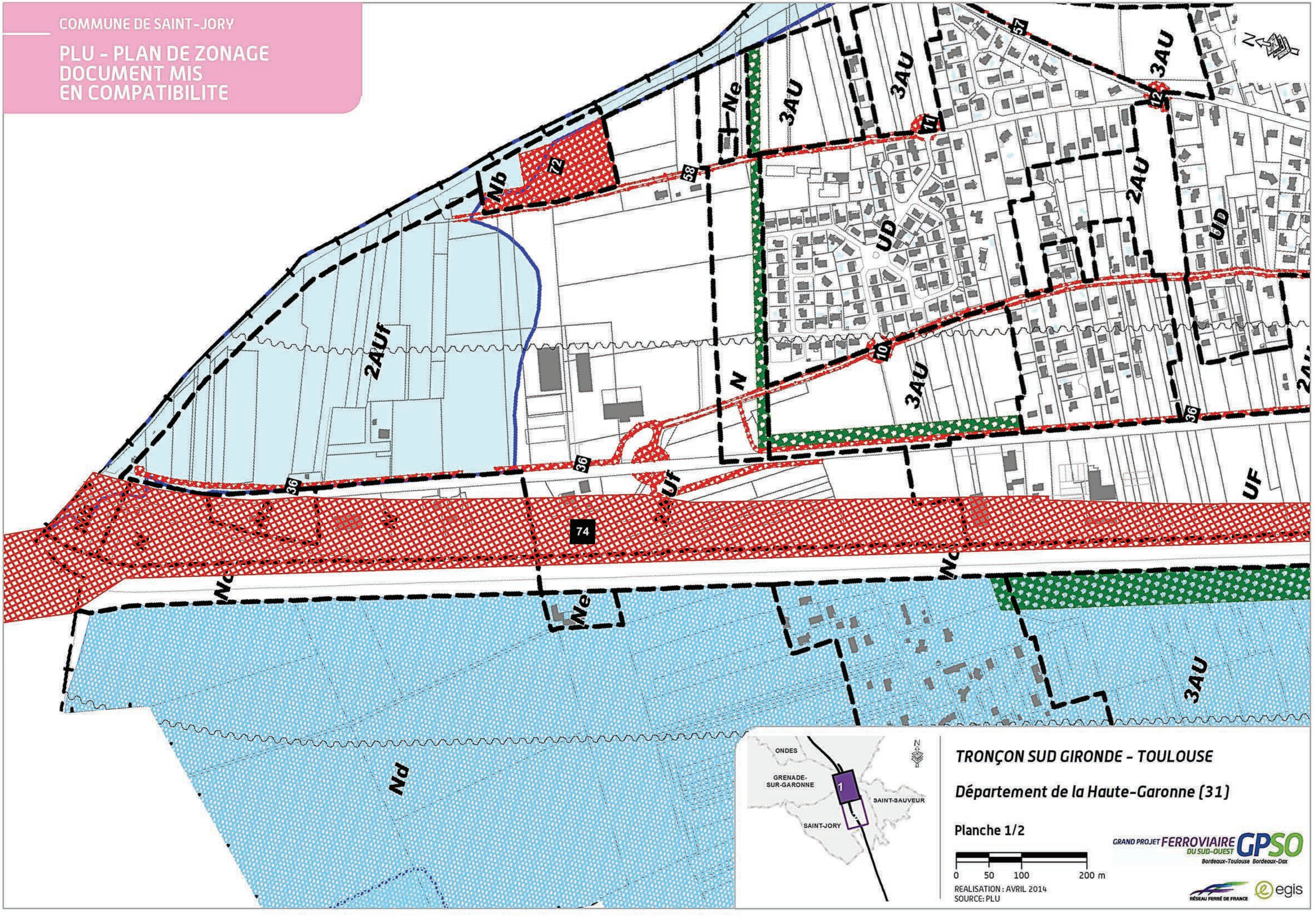
GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

egis

COMMUNE DE SAINT-JORY

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE



TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 1/2

0 50 100 200 m

REALISATION : AVRIL 2014
SOURCE: PLU

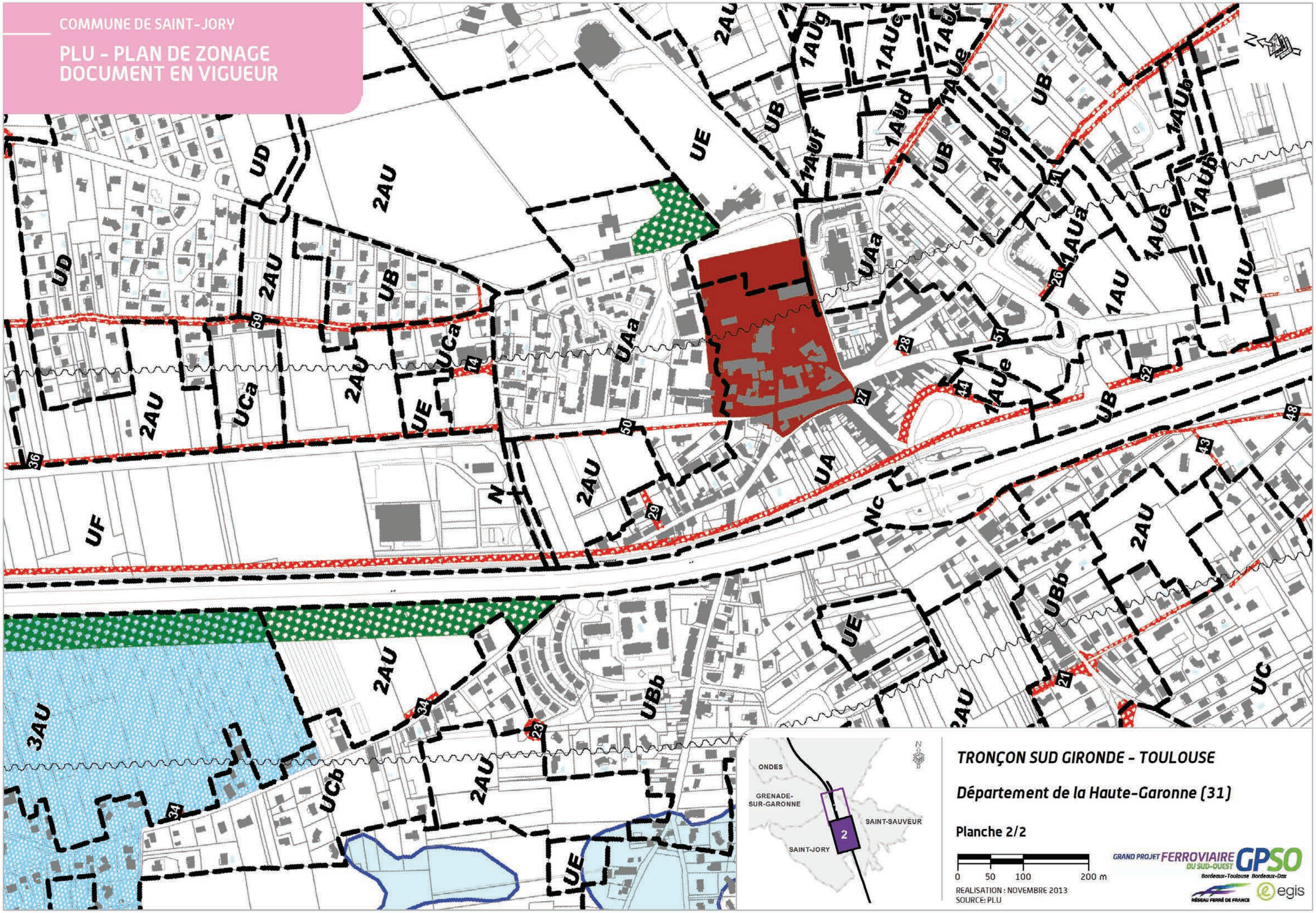
GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

egis

COMMUNE DE SAINT-JORY

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT EN VIGUEUR



TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 2/2

0 50 100 200 m

REALISATION : NOVEMBRE 2013
SOURCE: PLU

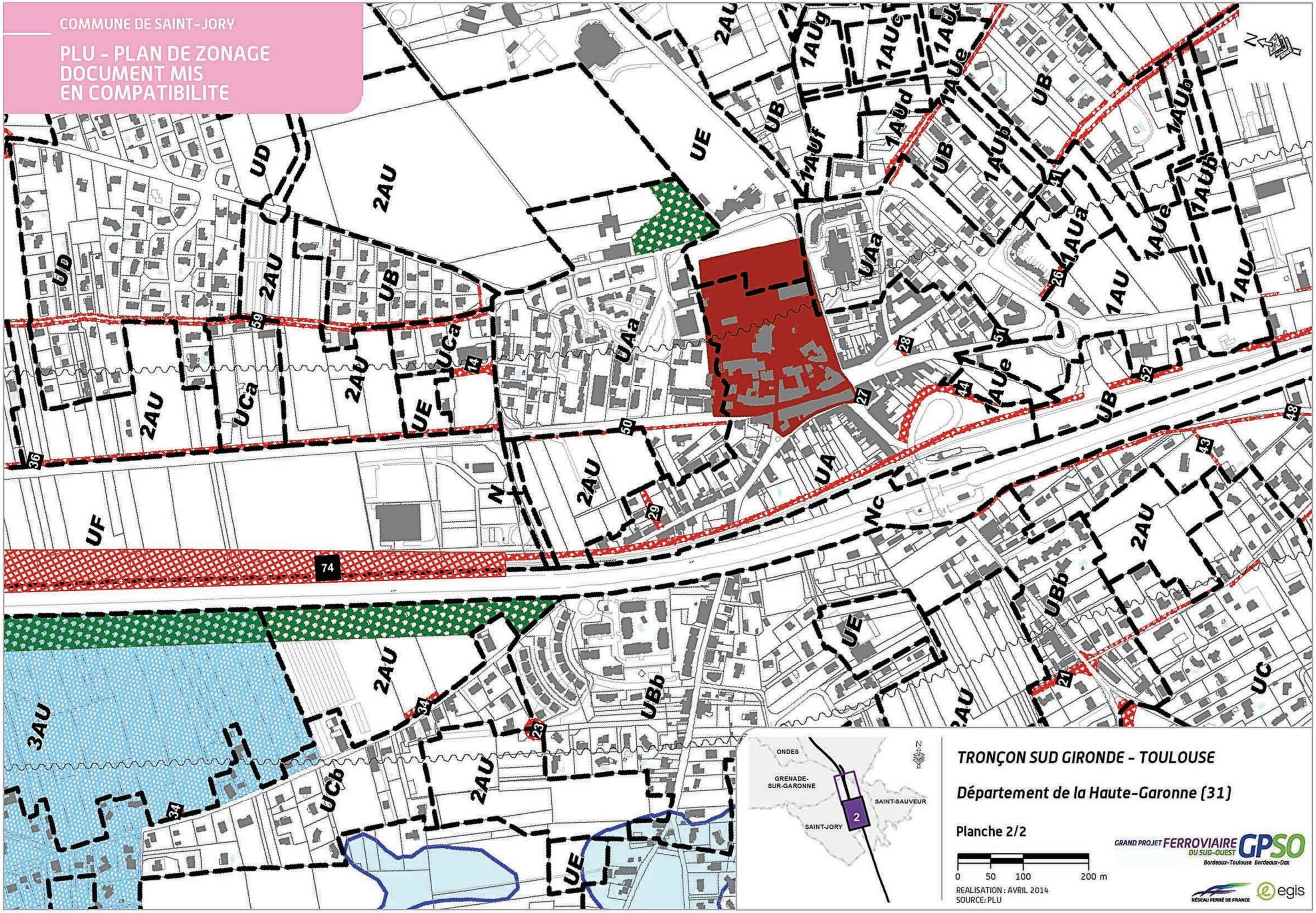
GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO DU SUD-OUEST
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

egis

COMMUNE DE SAINT-JORY

PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE



TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Planche 2/2

0 50 100 200 m

REALISATION : AVRIL 2014
SOURCE: PLU

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

egis

5.2. Les extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zonages 2AU, 2AUf, N, Na, Nc, Nd, Ne, Nh, UF seront concernés par la mise en compatibilité.

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

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

ZONE 2AU Secteur 2AUf - 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 ne prévoit pas la réalisation du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et de ses aménagements connexes. Il sera donc complété afin de les mentionner.

ARTICLE 2AU 11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Conditions générales :

Les constructions ou les modifications apportées aux constructions existantes devront s'harmoniser avec le caractère local de la partie historique du bourg ou le groupe de bâtiments environnants et s'intégrer dans le site. En aucun cas l'aspect des constructions autorisées ne devra avoir un effet dommageable sur le tissu urbain.

2. Clôtures et entrées de lots :

Les éléments composant les clôtures seront d'une grande simplicité et en harmonie avec l'aspect des façades :
2.1. Clôtures sur rue :
Toutes les clôtures sur rues auront un soubassement maçonné enduit minimum de 0,50m à 1,00m maximum, surmonté d'une grille ou d'un grillage. La hauteur maximale sera de 1,80m.
Les clôtures sur la RD 820 seront obligatoirement composées d'un muret maçonné de 0,80m de hauteur, surmonté d'une grille ou d'un grillage.
2.2. Clôture en limites séparatives :
Les clôtures en limites séparatives seront constituées :
- Soit d'une grille ou d'un grillage et d'une haie végétale faite d'essences locales.
Le soubassement maçonné sera de 20cm au maximum. Les haies monospécifiques seront proscrites. La hauteur maximale sera de 1,80m ;
- Soit d'un mur maçonné de 1,80 mètre au maximum.
2.3. Pour l'application de la règle dans le cas d'un dénivelé entre la voie et le terrain, se référer au schéma présenté à l'article UA 11.
2.4. Secteurs situés en zone inondable : Pour les secteurs situés en zone inondable, les clôtures devront être transparentes hydrauliquement.

L'article N-11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux – Dax.

ZONE 2AU Secteur 2AUf - 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.

ARTICLE 2AU 11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Conditions générales :

Les constructions ou les modifications apportées aux constructions existantes devront s'harmoniser avec le caractère local de la partie historique du bourg ou le groupe de bâtiments environnants et s'intégrer dans le site. En aucun cas l'aspect des constructions autorisées ne devra avoir un effet dommageable sur le tissu urbain.

2. Clôtures et entrées de lots :

Les éléments composant les clôtures seront d'une grande simplicité et en harmonie avec l'aspect des façades :
2.1. Clôtures sur rue :
Toutes les clôtures sur rues auront un soubassement maçonné enduit minimum de 0,50m à 1,00m maximum, surmonté d'une grille ou d'un grillage. La hauteur maximale sera de 1,80m.
Les clôtures sur la RD 820 seront obligatoirement composées d'un muret maçonné de 0,80m de hauteur, surmonté d'une grille ou d'un grillage.
2.2. Clôture en limites séparatives :
Les clôtures en limites séparatives seront constituées :
- Soit d'une grille ou d'un grillage et d'une haie végétale faite d'essences locales.
Le soubassement maçonné sera de 20cm au maximum. Les haies monospécifiques seront proscrites. La hauteur maximale sera de 1,80m ;
- Soit d'un mur maçonné de 1,80 mètre au maximum.
2.3. Pour l'application de la règle dans le cas d'un dénivelé entre la voie et le terrain, se référer au schéma présenté à l'article UA 11.
2.4. Secteurs situés en zone inondable : Pour les secteurs situés en zone inondable, les clôtures devront être transparentes hydrauliquement.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux clôtures liées au service public ferroviaire.

ZONE N Secteurs Na, Nc, Nd, Ne, Nh - 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.

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,

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.

L'article N-2 ne prévoit pas la réalisation du projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax et de ses aménagements connexes. Il sera donc complété afin de les mentionner.

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.
- 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.

2.2. 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
- 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.

2.5. 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.
- 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.

2.6. 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.
- 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.

2.9. 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,

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 Secteurs Na, Nc, Nd, Ne, Nh - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction nouvelle doit être implantée au minimum :

1. Canal latéral de la Garonne :
- 6 m des limites du domaine public fluvial pour les constructions dont l'utilisation est liée au Canal et pour les serres agricoles ;
- 20 m pour les autres constructions.

2. Voie ferrée :
- 25 m de l'axe de la voie principale pour l'habitat,
- 15 m de l'axe pour les activités.

3. RD 820 :
- 75m de l'axe de la RD 820.

4. Autres voies :
- 15 m de l'axe

5. Des implantations différentes pourront être autorisées pour les aménagements et extensions de constructions existantes, à condition qu'elles ne diminuent pas le retrait existant ou ne nuisent pas à la sécurité.

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les cheminements piétons.

L'article N-6 ne dispense pas les constructions liées au service public ferroviaire des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions

ZONE N Secteurs Na, Nc, Nd, Ne, Nh - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction nouvelle doit être implantée au minimum :

1. Canal latéral de la Garonne :
- 6 m des limites du domaine public fluvial pour les constructions dont l'utilisation est liée au Canal et pour les serres agricoles ;
- 20 m pour les autres constructions.

2. Voie ferrée :
- 25 m de l'axe de la voie principale pour l'habitat,
- 15 m de l'axe pour les activités.

3. RD 820 :
- 75m de l'axe de la RD 820.

4. Autres voies :
- 15 m de l'axe

5. Des implantations différentes pourront être autorisées
- pour les aménagements et extensions de constructions existantes, à condition qu'elles ne diminuent pas le retrait existant ou ne nuisent pas à la sécurité.
- Pour les constructions, aménagements et installations, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les cheminements piétons.

ZONE N Secteurs Na, Nc, Nd, Ne, Nh - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. **Dans les secteurs Ne et Ng :**

Les constructions doivent être implantées par rapport aux limites séparatives, à une distance au moins égale à la moitié de la hauteur sans être inférieure à 4 mètres.

2. **Dans les autres secteurs :**

Les constructions doivent être implantées par rapport aux limites séparatives, à une distance au moins égale à la moitié de la hauteur sans être inférieure à 6 mètres.

3. Des implantations différentes peuvent être autorisées, dans le cas d'aménagement ou d'agrandissement mesuré de constructions existantes, à condition de ne pas aggraver l'état existant.

4. De part et d'autre des ruisseaux ou fossés-mères, toute construction devra au minimum être implantée à 4 mètres de la crête de la berge.

Les constructions font l'objet de règles d'implantation par rapport aux limites séparatives. L'article N-7 sera complété afin de dispenser de cette obligation les constructions relatives au service public ferroviaire.

ZONE N Secteurs Na, Nc, Nd, Ne, Nh - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. **Dans les secteurs Ne et Ng :**

Les constructions doivent être implantées par rapport aux limites séparatives, à une distance au moins égale à la moitié de la hauteur sans être inférieure à 4 mètres.

2. **Dans les autres secteurs :**

Les constructions doivent être implantées par rapport aux limites séparatives, à une distance au moins égale à la moitié de la hauteur sans être inférieure à 6 mètres.

3. Des implantations différentes peuvent être autorisées, dans le cas d'aménagement ou d'agrandissement mesuré de constructions existantes, à condition de ne pas aggraver l'état existant.

4. De part et d'autre des ruisseaux ou fossés-mères, toute construction devra au minimum être implantée à 4 mètres de la crête de la berge.

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, peuvent être implantées en limite séparative.

ZONE N Secteurs Na, Nc, Nd, Ne, Nh - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

1. **Définition de la hauteur :**

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant jusqu'à l'égout du toit, ou sur l'acrotère pour les toits terrasses, et ce, par rapport au point le plus bas du terrain naturel, au droit de la construction.

2. **Hauteur :**

La hauteur des constructions ne doit pas excéder 7m sous sablière, à l'exception du secteur Nf, qui est non réglementé.

Les constructions font l'objet de règles de hauteur maximale. L'article N-10 sera complété afin de dispenser de cette obligation les constructions relatives au service public ferroviaire.

ZONE N Secteurs Na, Nc, Nd, Ne, Nh - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

1. **Définition de la hauteur :**

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant jusqu'à l'égout du toit, ou sur l'acrotère pour les toits terrasses, et ce, par rapport au point le plus bas du terrain naturel, au droit de la construction.

2. **Hauteur :**

La hauteur des constructions ne doit pas excéder 7m sous sablière, à l'exception du secteur Nf, qui est non réglementé.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, aménagements et installations, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.

ZONE N Secteurs Na, Nc, Nd, Ne, Nh - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N 11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Conditions générales :
Les constructions ou les modifications apportées aux constructions existantes, qu'elles soient de caractère traditionnel, contemporaines ou innovantes par leur architecture, par les techniques de construction employées, par la nature des matériaux utilisés doivent s'intégrer parfaitement aux 4 échelles de perception du territoire : l'environnement immédiat, le quartier, le paysage et le site.
Les annexes (garages, boxes, locaux techniques, locaux de remise …) doivent être construites avec des matériaux en harmonie avec ceux du bâtiment principal.
Pour les constructions inscrites dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château, les travaux seront soumis à l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France.

2. Façades et toitures :
En façade, l'emploi à nu de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que briques creuses, agglomérés est interdit.
Les enduits seront de préférence dans des tons allant du beige, au paille et à l'ocre brun couleur terre.
Les toitures des habitations seront en tuiles de terre cuite, à grandes ondes sauf pour les serres, vérandas et abris de jardin, parties vitrées en toitures, panneaux solaires, qui sont autorisés à condition qu'elles s'insèrent dans l'aspect global du toit.
Les toitures terrasses sont autorisées.
D'une manière générale, la pente des toitures sera comprise entre 30 et 35 %.
Ces dispositions ne s'appliquent pas aux abris de jardin et aux vérandas.

3. Clôtures :
En dehors de l'entrée, les clôtures seront essentiellement, traitées par des plantations d'essences locales et mélangées qui formeront des écrins autour des aménagements.
Pour les secteurs situés en zone inondable, les clôtures devront être transparentes hydrauliquement.

4. Architecture innovante :
Les architectures innovantes par rapport à l'architecture traditionnelle pourront déroger aux paragraphes 2 et 3 (façades, toitures) notamment dans le cadre d'opérations Haute Qualité Environnementale ou d'Aménagement Durable.
Les constructions devront toutefois garantir :

- Le respect des volumétries, des rythmes et de l'échelle des constructions traditionnelles ;
- Une bonne intégration dans leur environnement (immédiat et plus large : point de vue,
- etc.).

L'article N-11 impose des règles relatives aux façades et clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux – Dax.

ZONE N Secteurs Na, Nc, Nd, Ne, Nh - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N 11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Conditions générales :
Les constructions ou les modifications apportées aux constructions existantes, qu'elles soient de caractère traditionnel, contemporaines ou innovantes par leur architecture, par les techniques de construction employées, par la nature des matériaux utilisés doivent s'intégrer parfaitement aux 4 échelles de perception du territoire : l'environnement immédiat, le quartier, le paysage et le site.
Les annexes (garages, boxes, locaux techniques, locaux de remise …) doivent être construites avec des matériaux en harmonie avec ceux du bâtiment principal.
Pour les constructions inscrites dans le périmètre de 500 m défini autour des éléments inscrits du château, les travaux seront soumis à l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France.

2. Façades et toitures :
En façade, l'emploi à nu de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que briques creuses, agglomérés est interdit.
Les enduits seront de préférence dans des tons allant du beige, au paille et à l'ocre brun couleur terre.
Les toitures des habitations seront en tuiles de terre cuite, à grandes ondes sauf pour les serres, vérandas et abris de jardin, parties vitrées en toitures, panneaux solaires, qui sont autorisés à condition qu'elles s'insèrent dans l'aspect global du toit.
Les toitures terrasses sont autorisées.
D'une manière générale, la pente des toitures sera comprise entre 30 et 35 %.
Ces dispositions ne s'appliquent pas aux abris de jardin et aux vérandas.

Ces dispositions ne s'appliquent pas 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.

3. Clôtures :
En dehors de l'entrée, les clôtures seront essentiellement, traitées par des plantations d'essences locales et mélangées qui formeront des écrins autour des aménagements.
Pour les secteurs situés en zone inondable, les clôtures devront être transparentes hydrauliquement.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux clôtures liées au service public ferroviaire.

4. Architecture innovante :
Les architectures innovantes par rapport à l'architecture traditionnelle pourront déroger aux paragraphes 2 et 3 (façades, toitures) notamment dans le cadre d'opérations Haute Qualité Environnementale ou d'Aménagement Durable.
Les constructions devront toutefois garantir :

- Le respect des volumétries, des rythmes et de l'échelle des constructions traditionnelles ;
- Une bonne intégration dans leur environnement (immédiat et plus large : point de vue,
- etc.).

ZONE N Secteurs Na, Nc, Nd, Ne, Nh - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N 13 : ESPACES LIBRES ET LES PLANTATIONS

1. Espaces Boisés Classés:

Les espaces boisés figurant sur les documents graphiques sous la forme d'un quadrillage tel que précisés en légende sont classés à conserver, à protéger ou à créer et soumis aux dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme.

2. Plantations :

2.1. Dans les secteurs N :
Des plantations denses et diversifiées devront être créées, afin de former un écrin végétal permettant de limiter les nuisances entre des occupations du sol différentes.
2.2. Dans tous les secteurs :
Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.
Les essences locales sont préconisées.
2.3. Dans les secteurs Na, Nb, Nc, Nf, Nl, Ns, Ni :
Les aires de stationnement publiques ou privées devront comporter un arbre de haute tige pour quatre emplacements.

3. Dispositions relatives aux carrières :

L'ouverture de carrières, gravières, sablières, ainsi que leurs installations complémentaires de broyage, concassage, criblage ne peuvent être autorisés que dans la mesure où le plan d'exploitation et le programme de réaménagement proposé à l'appui de la demande d'ouverture auront été élaborés en vue de réduire au maximum les inconvénients inhérents au fonctionnement des installations, et soient compatibles avec le caractère inondable de la zone.

L'article N-13 impose des règles en matière de végétaux qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax

ZONE N Secteurs Na, Nc, Nd, Ne, Nh - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE N 13 : ESPACES LIBRES ET LES PLANTATIONS

1. Espaces Boisés Classés:

Les espaces boisés figurant sur les documents graphiques sous la forme d'un quadrillage tel que précisés en légende sont classés à conserver, à protéger ou à créer et soumis aux dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme.

2. Plantations :

2.1. Dans les secteurs N :
Des plantations denses et diversifiées devront être créées, afin de former un écrin végétal permettant de limiter les nuisances entre des occupations du sol différentes.
2.2. Dans tous les secteurs :
Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.
Les essences locales sont préconisées.
2.3. Dans les secteurs Na, Nb, Nc, Nf, Nl, Ns, Ni :
Les aires de stationnement publiques ou privées devront comporter un arbre de haute tige pour quatre emplacements.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liées à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.

3. Dispositions relatives aux carrières :

L'ouverture de carrières, gravières, sablières, ainsi que leurs installations complémentaires de broyage, concassage, criblage ne peuvent être autorisés que dans la mesure où le plan d'exploitation et le programme de réaménagement proposé à l'appui de la demande d'ouverture auront été élaborés en vue de réduire au maximum les inconvénients inhérents au fonctionnement des installations, et soient compatibles avec le caractère inondable de la zone.

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 ne sont admises que 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 ne prévoit pas la réalisation du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et de ses aménagements connexes. Il sera donc complété afin de les mentionner.

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 ne sont admises que 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 UF - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE UF 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Dans le cas d'ensemble de constructions et/ou de division parcellaire, conformément aux dispositions de l'article R.123-10-1 du code de l'urbanisme l'ensemble des règles s'applique à chacun des lots issus de la division.

Le long des voies existantes ou projetées ci-après énumérées, les constructions doivent être implantées dans les conditions suivantes :

1. Canal latéral de la Garonne :
   - 6 m minimum des limites du domaine public fluvial pour les constructions dont l'utilisation est liée au Canal et pour les serres agricoles.
   - 20 m minimum pour les autres constructions.

2. Voie ferrée :
   - 25 m minimum de l'axe de la voie principale pour l'habitat,
   - 15 m minimum de l'axe pour les activités.

3. RD 820 :
   - 25 m minimum de la limite d'emprise publique pour l'habitat
   - 15 m minimum pour les activités.

4. Voies communales et autres voies publiques existantes ou projetées :
   - 6 m minimum de l'emprise de la voie.

5. Voies privées existantes ou projetées :
   - A l'alignement ou à 1 m minimum de l'emprise de la voie pour les murs borgnes, à l'exclusion des sorties de stationnement couvert.

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les cheminements piétons.

L'article UF- 6 ne dispense pas les constructions liées au service public ferroviaire des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

ZONE UF - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE UF 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Dans le cas d'ensemble de constructions et/ou de division parcellaire, conformément aux dispositions de l'article R.123-10-1 du code de l'urbanisme l'ensemble des règles s'applique à chacun des lots issus de la division.

Le long des voies existantes ou projetées ci-après énumérées, les constructions doivent être implantées dans les conditions suivantes :

1. Canal latéral de la Garonne :
   - 6 m minimum des limites du domaine public fluvial pour les constructions dont l'utilisation est liée au Canal et pour les serres agricoles.
   - 20 m minimum pour les autres constructions.

2. Voie ferrée :
   - 25 m minimum de l'axe de la voie principale pour l'habitat,
   - 15 m minimum de l'axe pour les activités.

3. RD 820 :
   - 25 m minimum de la limite d'emprise publique pour l'habitat
   - 15 m minimum pour les activités.

4. Voies communales et autres voies publiques existantes ou projetées :
   - 6 m minimum de l'emprise de la voie.

5. Voies privées existantes ou projetées :
   - A l'alignement ou à 1 m minimum de l'emprise de la voie pour les murs borgnes, à l'exclusion des sorties de stationnement couvert.

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les cheminements piétons.

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 peuvent être implantées à l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou projetées.

ZONE UF - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE UF 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Dans le cas d'ensemble de constructions et/ou de division parcellaire, conformément aux dispositions de l'article R.123-10-1 du code de l'urbanisme l'ensemble des règles s'applique à chacun des lots issus de la division.

1. Toute construction nouvelle doit être implantée
   - w soit en limite séparative,
   - w soit à une distance des lignes séparatives de l'unité foncière au moins égale à sa hauteur avec un minimum de 6 mètres.

2. De part et d'autre des ruisseaux ou fossés-mères, toute construction devra au minimum être implantée à 4 mètres de la crête de la berge.

Les constructions font l'objet de règles d'implantation par rapport aux limites séparatives. L'article UF-7 sera complété afin de dispenser de cette obligation les constructions relatives au service public ferroviaire.

ZONE UF - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE UF 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Dans le cas d'ensemble de constructions et/ou de division parcellaire, conformément aux dispositions de l'article R.123-10-1 du code de l'urbanisme l'ensemble des règles s'applique à chacun des lots issus de la division.

1. Toute construction nouvelle doit être implantée
   - w soit en limite séparative,
   - w soit à une distance des lignes séparatives de l'unité foncière au moins égale à sa hauteur avec un minimum de 6 mètres.

2. De part et d'autre des ruisseaux ou fossés-mères, toute construction devra au minimum être implantée à 4 mètres de la crête de la berge.

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, peuvent être implantées en limite séparative.

ZONE UF - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE UF 9 : EMPRISE AU SOL

1. L'emprise au sol totale des constructions existantes et projetées ne peut excéder 60% de la surface de l'unité foncière.

2. L'emprise pourra atteindre 90 % pour les serres.

3. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas de reconstruction à l'identique après sinistre.

4. Les équipements publics ne sont pas assujettis à cette règle

L'article UF- 9 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés au service public ferroviaire. Il sera complété.

ZONE UF - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE UF 9 : EMPRISE AU SOL

1. L'emprise au sol totale des constructions existantes et projetées ne peut excéder 60% de la surface de l'unité foncière.

2. L'emprise pourra atteindre 90 % pour les serres.

3. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas de reconstruction à l'identique après sinistre.

4. Les équipements publics ne sont pas assujettis à cette règle

5. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, aménagements et installations, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.

ZONE UF - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE UF 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

1. Définition de la hauteur :

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant jusqu'à l'égout du toit, ou sur l'acrotère pour les toitures terrasse, et ce, par rapport au point le plus bas du terrain naturel, au droit de la construction.

2. Hauteur :

La hauteur maximale des constructions nouvelles ne peut excéder 10 mètres à la sablière et 15 mètres toitures comprises.

Pour les équipements publics : La hauteur maximale ne pourra excéder 12 mètres sous sablière.

Les dépassements de hauteur peuvent être admis pour les éléments fonctionnels nécessités par l'activité.

L'article UF-10 impose des limitations de hauteur des ouvrages et bâtiments ferroviaires. Il sera complété afin de dispenser de cette obligation les constructions relatives au service public ferroviaire.

ZONE UF - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE UF 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

1. Définition de la hauteur :

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant jusqu'à l'égout du toit, ou sur l'acrotère pour les toitures terrasse, et ce, par rapport au point le plus bas du terrain naturel, au droit de la construction.

2. Hauteur :

La hauteur maximale des constructions nouvelles ne peut excéder 10 mètres à la sablière et 15 mètres toitures comprises.

Pour les équipements publics : La hauteur maximale ne pourra excéder 12 mètres sous sablière.

Les dépassements de hauteur peuvent être admis pour les éléments fonctionnels nécessités par l'activité.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, aménagements et installations, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.

ZONE UF - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE UF 13 : ESPACES LIBRES ET LES PLANTATIONS

1. Espaces boisés classés :

Les espaces boisés figurant sur les documents graphiques sous la forme d'un quadrillage tel que précisés en légende sont classés à conserver, à protéger ou à créer et soumis aux dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme.

2. Espaces libres et plantations :

Les arbres de haute tige doivent être conservés ou remplacés.

Les espaces libres de toute construction, de toute aire de stationnement et en particulier, l'espace compris entre l'alignement et les bâtiments doivent être aménagés et plantés. Les espaces verts devront représenter un minimum de 10% de la superficie totale.

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour trois emplacements ; ces arbres seront répartis sur l'aire de stationnement.

Des écrans de verdure suffisamment fournis masqueront les installations et stockage.

Sur les parcelles de la zone UF, en périphérie de celle-ci, des plantations denses et diversifiées, faites d'essences locales mélangées, devront être réalisées sur cette limite afin de composer un écrin végétal autour des constructions et des installations.

L'article UF- 13 impose des règles en matière de végétaux qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax.

ZONE UF - APRES MISE EN COMPATIBILITE

ARTICLE UF 13 : ESPACES LIBRES ET LES PLANTATIONS

1. Espaces boisés classés :

Les espaces boisés figurant sur les documents graphiques sous la forme d'un quadrillage tel que précisés en légende sont classés à conserver, à protéger ou à créer et soumis aux dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme.

2. Espaces libres et plantations :

Les arbres de haute tige doivent être conservés ou remplacés.

Les espaces libres de toute construction, de toute aire de stationnement et en particulier, l'espace compris entre l'alignement et les bâtiments doivent être aménagés et plantés. Les espaces verts devront représenter un minimum de 10% de la superficie totale.

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour trois emplacements ; ces arbres seront répartis sur l'aire de stationnement.

Des écrans de verdure suffisamment fournis masqueront les installations et stockage.

Sur les parcelles de la zone UF, en périphérie de celle-ci, des plantations denses et diversifiées, faites d'essences locales mélangées, devront être réalisées sur cette limite afin de composer un écrin végétal autour des constructions et des installations.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liées à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.

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 «projet de lignes nouvelles Bordeaux -Toulouse et Bordeaux -Dax et ses aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établi au bénéfice de Réseau Ferré de France.

D'autre part, les emplacements réservés n° 37 et 52 seront ajustés.

Un autre emplacement réservé sera prévu au bénéfice de Réseau Ferré de France pour le projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, dans le cadre de la mise en compatibilité menée au titre de cette opération (emplacement réservé n°73). Cet emplacement réservé a été défini en cohérence avec celui du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Au niveau de la base travaux 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, il se superpose légèrement à l'extrémité sud de l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles. Cette situation ponctuelle s'explique par l'interpénétration des deux projets ferroviaires à cet endroit.

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

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

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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
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

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (M²)
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
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
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

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
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

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (M²)
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
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
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			
74	Projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax et ses aménagements connexes	Réseau Ferré de France	215 500

Nota : Un autre emplacement réservé sera prévu au bénéfice de Réseau Ferré de France pour le projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, dans le cadre de la mise en compatibilité menée au titre de cette opération (emplacement réservé n°73).

Nota : Dans le cas où un emplacement réservé existant est concerné par le projet de lignes nouvelles, sa superficie sera réduite pour prendre en compte son ajustement.



6. L’EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

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 PLUi 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).*

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

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

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

3° **Une analyse exposant** :

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

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

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

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

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

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

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

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

- **dans les parties générales de l'étude d'impact : état initial, raisons du choix du projet retenu, effets et mesures, effets sur la santé,… ;**
- **dans le cahier géographique n° 11 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 du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

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 28 juillet 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 ;
- de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact et plus particulièrement le volume 4 cahier géographique 11, 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 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 du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (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 du projet de lignes nouvelles telle que présentée au stade de l'étude d'impact porte en général sur une bande de 2000 m, qui correspond au fuseau de 1000 m ayant fait l'objet d'une approbation ministérielle du 27 septembre 2010 augmenté de 500 m de part et d'autre, (certaines thématiques ayant fait l'objet d'études sur des périmètres différents selon leur spécificité, cf. rappel des périmètres successifs d'études au titre du projet, depuis le stade des débats publics jusqu'à l'enquête préalable à la DUP, figurant dans l'étude d'impact).

Compte tenu de son positionnement, la zone d'études couvre 12,9% du territoire communal.

6.3.1. 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)	Évolution 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), 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	Évolution 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.

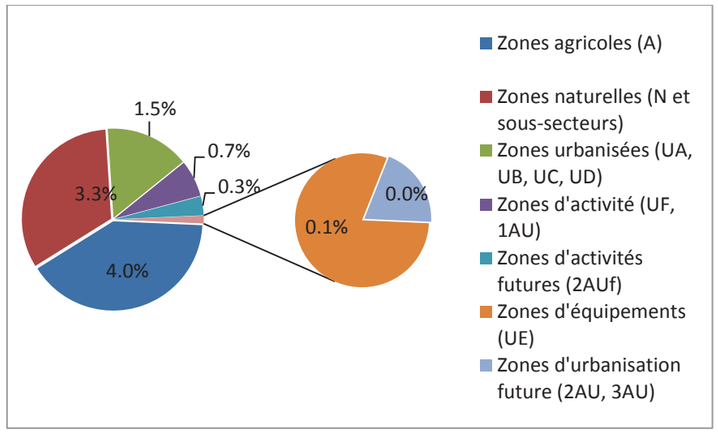
La répartition des zonages sur la commune

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, 2011)



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.

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'actif ayant un emploi	Nombre d'emplois	Taux de chômage
Saint-Jory	3314	77,2%	2406	1 692	6%

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.

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

Commune	Superficie des zones d'activités existantes (ha)	Superficie des zones d'activités futures (ha)
Saint-Jory	26,7	28,5

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 Bordeaux-Sète. *Une gare ferroviaire dessert la commune de Saint-Jory.*

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. 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.

Équipements 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 m^2 ;
- 2 centres de loisirs municipaux: Palanque (130m2) et Le château (350m^2) ;
- 1 pool house tennis ;
- 1 boulodrome ;
- 1 centre socio-culturel : 1 030 m^2 ;
- 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, au niveau de la zone d'études du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse / Bordeaux – Dax, par la ligne électrique 63 kV Ondes – Saint-Alban – Saint-Jory. Des servitudes sont associées à ce réseau :

Les servitudes liées aux réseaux électriques (Sources : documents d'urbanisme et direction départementale du territoire de la Haute-Garonne, 2013)

Commune	Servitude(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

Au sein de la zone d'études, la Surface Agricole Utile (SAU) est répartie comme suit :

Répartition de la Surface Agricole Utile (SAU) au sein de la commune de Saint-Jory (Source : Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne, 2012)

Commune	SAU (ha)	Dont SCOP (ha)	Dont vignes (ha)	Dont près (ha)
Saint-Jory	70	25	0	13,1

On dénombre par ailleurs 6 exploitations dont 2 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	8	2

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.

Les productions agricoles

Les cultures principales, après les terres labourables, sont le maraîchage et les cultures industrielles. Les pâturages et les vignes ont quasiment disparus.

La zone d'études intercepte 19 parcelles irriguées ainsi que 3 captages privés d'eau.

6.3.2.2. La sylviculture

Des forêts peu développées

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

Au sein de la zone d'études du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse / Bordeaux – Dax, les surfaces forestières sont les suivantes :

Les surfaces forestières de la zone d'études (Source : Office National des Forêts, 2011)

Nom	Surface communale incluse dans la zone d'études (ha)	Surface boisée dans la zone d'études (ha)	Part de surface boisée dans la zone d'études	Nombre de parcelles	Superficie moyenne des parcelles (ha)
Saint-Jory	250	16	6,4%	9	1,8

Les boisements de la zone d'études correspondent à 2 peuplements :

- *la lande ou friche forestière (34,8%) ;*
- *le taillis et futaie de feuillus en mélange (65,2%).*

Un usage de protection

Les parcelles sylvicoles de la zone d'études appartiennent toutes au domaine privé. Sur le territoire de Saint-Jory, elles sont associées à un objectif de protection (contre l'érosion des berges, rôle d'épuration, …).

Les usages des surfaces forestières au sein de la zone d'études, en ha (Source : Office National des Forêts, 2011)

Commune	Chasse	Environnement al	Loisir	Paysager	Protection
Saint-Jory	0	0	0	0	16,1

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, 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 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 5m 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 400m 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 Fronton.

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.*

Cette rivière a aussi une vocation agricole avec son alimentation via le barrage de la Ganguise et les nombreux pompages situés le long de la plaine agricole toulousaine.

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 cours d'eau identifiés au sein de la zone d'études, certains 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

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 la 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.

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.

6.3.3.4. Les zones humides

Une zone humide a été recensée sur le territoire communal intercepté par la zone d'études. Elle se situe au niveau du canal latéral à la Garonne. Ses principales caractéristiques sont détaillées dans le tableau suivant :

Nom	Commune	Localisation	Surface de la zone humide (ha)	Type de zone humide	Fonction hydrologique			Fonction d'épuration	Fonction écologique			Etat de conservation
					Entrées principales (Fréquence)	Sorties principales (Fréquence)	Contribution de la zone humide aux fonctions hydrologiques	Contribution de la zone humide aux fonctions d'épuration	Périmètres à statut	Espèces patrimoniales / habitats d'espèces patrimoniales	Contribution de la zone humide aux fonctions écologiques	
Zones humides associées au canal latéral à la Garonne	Saint-Jory	Secteur du Capy	0,72	Forêts en bordure de cours d'eau	Nappe (Permanente) - Ruissellements/Précipitations (Episodique/Saisonnière)	Infiltrations/échanges nappe-cours d'eau (Permanente)	Mauvaise	Mauvaise	-	Loutre d'Europe	Moyenne	Perturbé

Zone humide au Sud-Est du lac de Capy en bordure de ripisylve du canal latéral à la Garonne (Source : Réseau Ferré de France)



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.

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 systèle 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. S'étendant sur 9 602 ha, 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 », de 4 493 ha, 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.*

Gravière de Saint-Caprais (Source : Ecotone)



- *« La Garonne de Montréjeau jusqu'à Lamagistère », de type I ;*
- *« La Garonne et milieux riverains, en aval de Montréjeau, de type II.*

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 de Montbartier à Saint-Jory et milieux connexes

D'un point de vue floristique, ce site présente un intérêt particulier en raison du recensement de l'Epiaire des marais, espèce assez rare en Midi-Pyrénées et inscrite sur la liste déterminante de ZNIEFF de la région. Quelques plans ont été contactés à Pompignan, au niveau du Lieu-dit « Camps-grand » et à Castelnau-d'Estrefonds et Saint-Jory, de part et d'autre de la ferme « le Moulin ». Ce dernier site abrite également une végétation aquatique paucispécifique, dominée par la Vallisnérie en spirale, présente en abondance au plus près de la station d'épuration.

À Canals, au Nord / Nord-est du village, à proximité du canal latéral de la Garonne, se trouvent les coteaux calcicoles de « Geys ». Ils renferment une espèce protégée au niveau national : la Tulipe sauvage, avec plusieurs centaines de pieds. Elle se répartit au sein de deux habitats différents : un verger hautes-tiges intensif et un bois clair fortement dégradé (envahissement par le Robinier, dépôt d'ordures). La Tulipe sauvage présente un intérêt écologique au minimum fort. Elle est inscrite sur la liste des espèces protégées sur l'ensemble du territoire français (Annexe 1 : espèces strictement protégées), au livre rouge national de la flore menacée (tome 2 : espèces à surveiller), sur la liste rouge régionale ainsi que sur la liste des espèces déterminantes de ZNIEFF en Midi-Pyrénées. L'espèce semble néanmoins en forte régression sur l'ensemble du territoire, victime de l'intensification des pratiques agricoles et de la cueillette.

Concernant les populations d'oiseaux, la Bergeronnette printanière (rare), la Linotte mélodieuse (assez rare) et la Linotte mélodieuse nichent dans les milieux ouverts (plaine agricole) situés en bordure Ouest du canal. Les arbres d'alignement sont, ponctuellement propices à la nidification du Gobemouche gris (assez rare). L'ensemble du site est régulièrement fréquenté par le Milan noir lors de sa recherche alimentaire.

À Saint-Jory, le canal et ses ripisylves sont fréquentés en période estivale par plusieurs espèces de chauves-souris : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl et Noctule de Leisler. Le Murin de Bechstein et l'Oreillard sp. ont été contactés durant la période de transit automnal. Par ailleurs, les milieux connexes comprennent un réseau de haies et lisières constituant des axes favorables aux déplacements de la Barbastelle.

Malgré la fréquentation humaine et la proximité des milieux urbanisés, commerciaux et industriels, le canal latéral à la Garonne de Montbartier à Saint-Jory présente des conditions favorables à de nombreuses espèces de petits mammifères terrestres et semi-aquatiques : Campagnol amphibie (présence avérée), la Loutre et la Musaraigne aquatique. Le site se compose par ailleurs d'habitats avérés pour la Genette.

Une petite population de Pélodyte ponctué (crapaud), susceptible de fréquenter les berges du canal, est présente au niveau des gravières de Grenade.

Le Canal Latéral à la Garonne correspond à un milieu aquatique totalement artificiel. Toutefois, la présence de Brochets et d'Anguilles a été signalée, conférant à ce site un enjeu majeur, de par le statut attribué à ces espèces.

Le canal latéral à la Garonne à Saint-Jory (Source : Egis)



Principaux enjeux écologiques au niveau du canal latéral à la Garonne (Source : Ecosphère, 2012)

Critère	Niveau d'enjeu	Justification
Flore / Habitat naturel	Fort	Tulipe sauvage
Avifaune	Fort	Bergeronnette printanière
Mammifère	Majeur	Loutre, Musaraigne aquatique, Campagnol amphibie
Reptile / Amphibien	Assez fort	Pélodyte ponctué
Faune aquatique	Majeur	Brochet, Anguille

Le niveau d'enjeu est majeur au regard de la présence potentielle de la Loutre et confirmée du Campagnol amphibie, localement fort pour les coteaux calcicoles de « Geys » (Tulipe sauvage) et la plaine agricole bordant à l'ouest le canal (Bergeronnette printanière).

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 XVIème siècle ont été inscrits à l'inventaire des Monuments Historiques, le 4 février1927. À ce titre, un périmètre de protection de 500m 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 s'inscrit dans l'unité paysagère de la côtière de Pompignan (terrasse de Fronton et vallée de la Garonne) :

Le versant boisé de la Terrasse de Fronton (côtière de Pompignan) s'impose comme une ligne de force dans le paysage de la vallée de la Garonne. Cependant, l'urbanisation disséminée sur le versant à l'assaut de la ligne de crête a tendance à altérer ce site de forte valeur patrimoniale.

La RD 820, la voie ferrée ainsi que le canal latéral de la Garonne (canal des Deux Mers) se juxtaposent en longeant le pied de coteau. L'urbanisation de la RD 820 souvent très hétérogène souligne cet effet linéaire. À l'extrémité de la zone d'études (Castelnau-d'Estrétefonds et Saint-Jory), le bâti industriel et commercial implanté en pied de versant le long de la RD 820 artificialise et ferme le paysage de la vallée de l'Hers en amplifiant l'effet de coupure existant du fait du canal.

Dans la séquence de « l'Hers », les gravières à proximité de Saint-Caprais créent un « grand » paysage ouvert aux effets de perspective, de profondeur de champs animé par la présence de l'eau.

Dans cette unité paysagère, une zone d'enjeux a été mise en exergue, elle concerne notamment Saint-Jory :

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

Le paysage est marqué par l'eau : l'Hers, 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. 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°11, volume 4 de l'étude d'impact, avec une description réalisée à l'échelle du secteur géographique n°11 de Canals à Saint-Jory.

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.

Les enjeux identifiés sur le secteur géographique n°11 sont pour la plupart étroitement liés à la Garonne et aux terrasses et coteaux que le fleuve a façonné. Le relief est ainsi animé à l'Est par la présence d'une plaine alluviale qui laisse place, à l'Ouest, aux terrasses et côtières de Pompignan et de Castelnau-d'Estrétefonds.

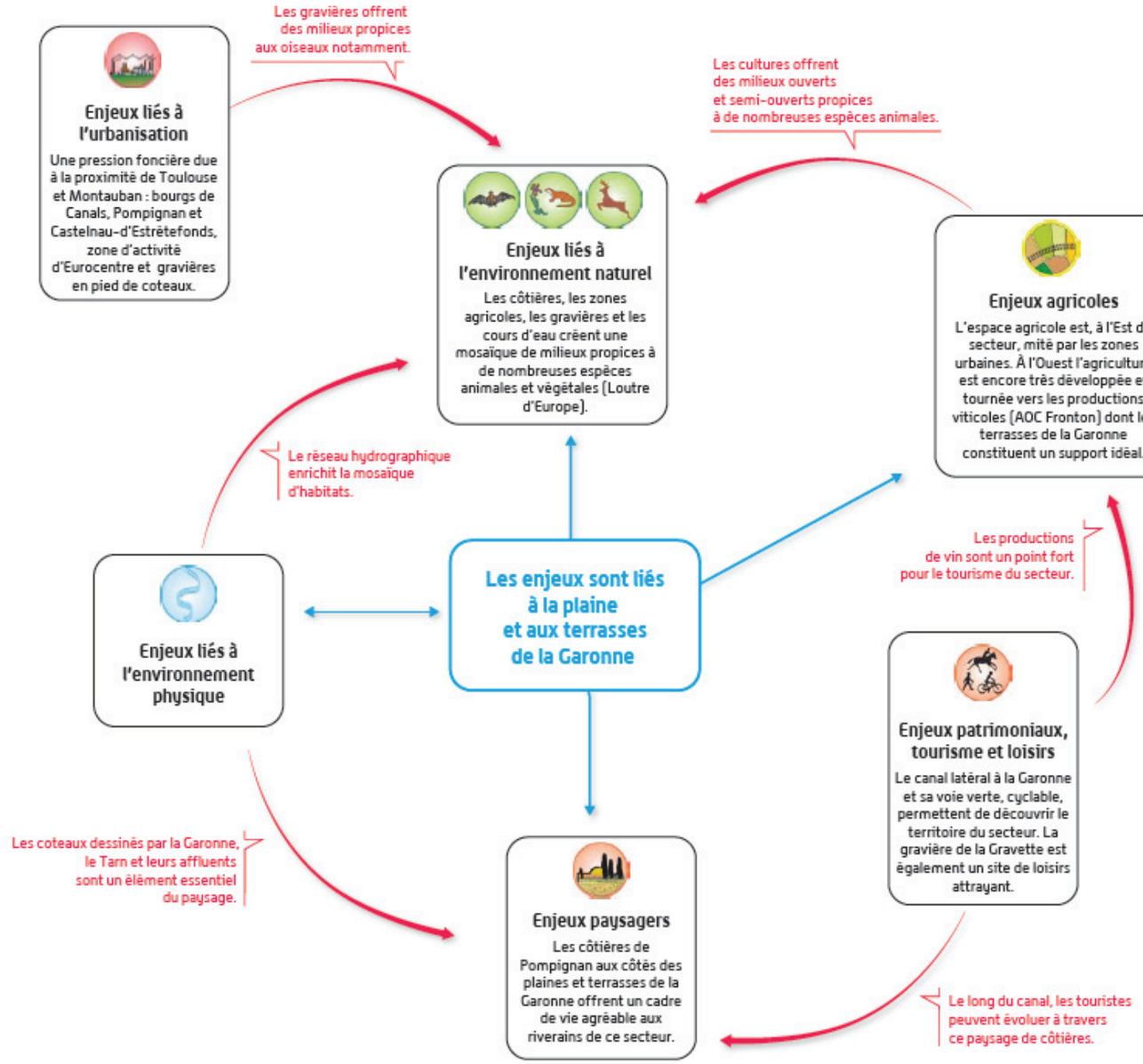
Ces formations ont chacune contribué au développement de l'agriculture sur le secteur :

- *les territoires de plaines ont permis l'implantation de grandes cultures de céréales et d'oléagineux ;*
- *les terrasses, présentes notamment au niveau de la commune de Fronton, se sont avérées favorables au développement de la viticulture. Les vignobles du frontonnais (appellation d'origine contrôlée) contribuent fortement à l'identité du secteur et à son activité touristique.*

Au milieu des parcelles agricoles et du relief, la présence du chevelu hydrographique de la Garonne et de quelques parcelles sylvicoles vient enrichir une mosaïque de milieux (coteaux, friches, landes, prairie) propice à diverses espèces végétales et animales, tels que la Gesse de Nissole, le Sérapias en cœur, la Loutre et la Musaraigne aquatique.

Certaines espèces se retrouvent également le long du canal latéral à la Garonne et des gravières d'Ondes et de la Gravette. Ces zones plus ou moins anthropiques sont par ailleurs des éléments attractifs du secteur. Les balades le long du canal permettent de découvrir le patrimoine historique, le paysage des côtières,…, tandis que les plans d'eau de la Gravette sont équipés pour la pratique de sports nautiques.

Outre le canal et les gravières, la présence humaine et la proximité des pôles que sont Toulouse et Montauban se traduisent par une urbanisation en forte croissance depuis 10 ans. On note en particulier les bourgs implantés sur les territoires de Pompignan, Canals et Castelnau-d'Estrétefonds. Cette dernière commune, desservie par l'A62, accueille par ailleurs l'imposante zone d'activités Eurocentre.



CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°11

SYNTHÈSE DES ENJEUX ET INTERRELATIONS

Espace peu urbanisé aux bâtis diffus offrant un cadre de vie agréable. Cultures dominées par les vignes.
Quelques édifices patrimoniaux enrichissent le paysage.
Diversification de l'environnement naturel par l'écoulement de cours d'eau dont les ruisseaux de Julienne et de Rouguel (corridors des sous-trames aquatique) et les fossés qui s'organisent notamment autour de la forêt royale de Fronton (réservoir de biodiversité des milieux humides).

Zones de bâtis développées le long des coteaux de la Garonne, où s'écoule le canal latéral à la Garonne (corridor de déplacement de la grande faune). Bourgs de Pompignan et Grisolles à flanc de coteaux : cadre agréable par une vue plongeante sur la vallée de la Garonne ; monuments historiques (église de Saint-Rustice, château de Pompignan). Zone inondable de la Garonne à l'Ouest de canal inscrite en zones rouge, orange et jaune du PPRi.

FRONTON
LABASTIDE SAINT-PIERRE
CAMPSAS
FABAS
CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS
POMPIGNAN
SAINT-RUSTICE
ONDES

LEGENDE

Zone à enjeux

Zone d'études (aire de collecte des données initiales)

Limite communale

CANALS
01
02
SAINT-JORY

TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Secteur n°11 - Planche 1/2

0 250 500 1 000 m

REALISATION : Février 2014
SOURCE : © IGN - SCAN 25

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
egis

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°11

SYNTHÈSE DES ENJEUX ET INTERRELATIONS

Zone fortement urbanisée proche de Toulouse. Cadre de vie agréable : flancs de coteaux vers les côtières de Pompignan et cours d'eau de l'Hers mort et du Girou (corridors de la sous-trame aquatique et axes de déplacement de la grande faune). Présence de la vaste zone d'activité Eurocentre desservie par l'A 62.

Zone exposée au risque inondation (zone rouge du PPRi) à l'Ouest du canal et aux abords de la Garonne (réservoir d'importance régionale de la sous-trame boisements de feuillus et mixtes). Bâtis très diffus et urbanisation marquées par les gravières existantes ou anciennes dont certaines ont été aménagées en zones de loisirs (sport nautique). Paysage agrémenté par le canal latéral qui offre des milieux propices à de nombreuses espèces.

Saint-Jory, commune riveraine de Toulouse : espace très urbanisé traversé par le canal latéral à la Garonne et l'A 62. Cadre de vie enrichit par la Garonne et les plans d'eau de Braguessous et Borde blanque qui représentent des zones naturelles appréciées des espèces animales et végétales.

Zone d'études des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (voir cahier géographique n°12)

Zone d'études du projet de lignes nouvelles tronçon Sud Gironde – Toulouse

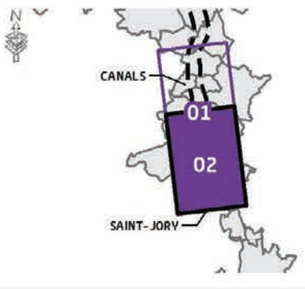
CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS
SAINT-SAUVEUR
LESPINASSE
POMPIGNAN
SAINT-RUSTICE
SAINT-JORY
ONDES
GRISOLLES
GRENADE

LEGENDE

Zone à enjeux

Zone d'études (aire de collecte des données initiales)

Limite communale



TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Secteur n°11 - Planche 2/2

0 250 500 1 000 m

REALISATION : Février 2014
SOURCE : © IGN - SCAN 25

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

egis

6.4. Raisons du choix du projet retenu

Les commentaires ci-dessous constituent une synthèse des éléments présentés dans les 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

Deux débats publics ont été organisés en 2005 et 2006 pour chacune des liaisons Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

A l'issue de ces débats, RFF a décidé la poursuite des études en vue de la réalisation de lignes nouvelles ; les conditions d'élaboration de ces deux projets de manière intégrée au sein du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ont été définies entre l'Etat, les collectivités et RFF.

Un processus innovant d'élaboration du projet a été mené à partir de 2009, avec dès l'origine une concertation approfondie, s'appuyant sur une charte de concertation territoriale, des temps d'échanges avec les différents services de l'Etat, les collectivités et acteurs locaux, des groupes de travail thématiques, et des commissions consultatives, se réunissant tout au long du processus.

Celui-ci a concerné les lignes nouvelles et l'aménagement de la ligne nouvelle au sud de Bordeaux, l'aménagement de la ligne existante au nord de Toulouse étant mené en parallèle.

La conception des projets a été assurée selon une logique plaçant la dimension technique au service des dimensions environnementales et fonctionnelles. De la sorte, RFF a fait le choix dans sa démarche de privilégier le recensement, la hiérarchisation et l'évitement des enjeux et la réduction des impacts environnementaux, dans le respect des fonctionnalités ferroviaires et la maîtrise des coûts de construction et d'exploitation. 21 engagements au titre du développement durable ont été pris à cette occasion.

Les études et la concertation ont été structurées en trois étapes définies ci-dessous :

- l'Etape 1 (mai 2009 - mai 2010) a permis de définir un fuseau de passage de 1 000 mètres de large environ à l'intérieur du périmètre d'études ;
- l'Etape 2 (juin 2010 - janvier 2012) a eu pour objectifs de rechercher un projet de tracé et de préciser les conditions d'insertion de la ligne. Les études ont également porté sur la définition d'un pré-programme des cinq gares TaGV (Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Dax et Bayonne), et de deux haltes SRGV (sud Gironde et Côte landaise). Elle s'est conclue par l'approbation ministérielle du 30 mars 2012 ;
- L'Etape 3 (à partir d'avril 2012) a porté sur la mise au point finale du tracé proposé et des mesures environnementales et compensatoires à mettre en œuvre, et à la préparation des dossiers d'enquête d'utilité publique. Elle a donné lieu à la décision ministérielle du 23 octobre 2013.

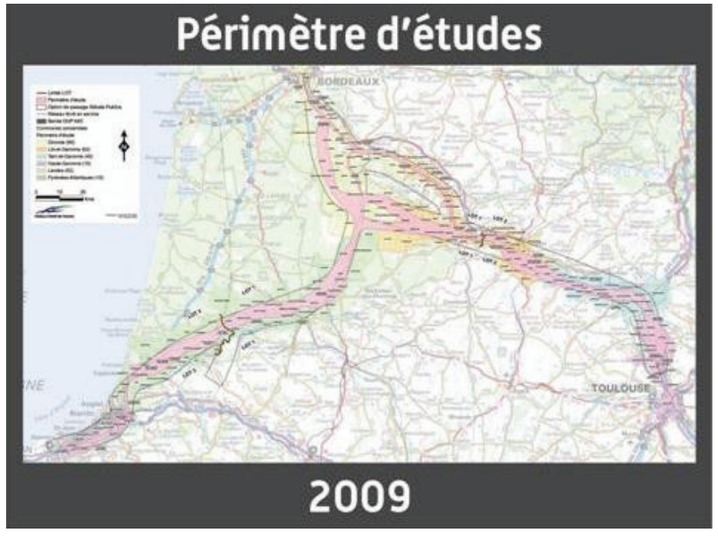
6.4.2. Des options de passage au projet de tracé

À partir des options de passage des débats publics (larges d'une dizaine de kilomètres), un **périmètre d'études** a été défini dans le respect des fonctionnalités retenues à l'issue des débats publics et validé lors des réunions du Comité de pilotage du GPSO en avril et septembre 2009. 256 communes étaient concernées à ce stade.

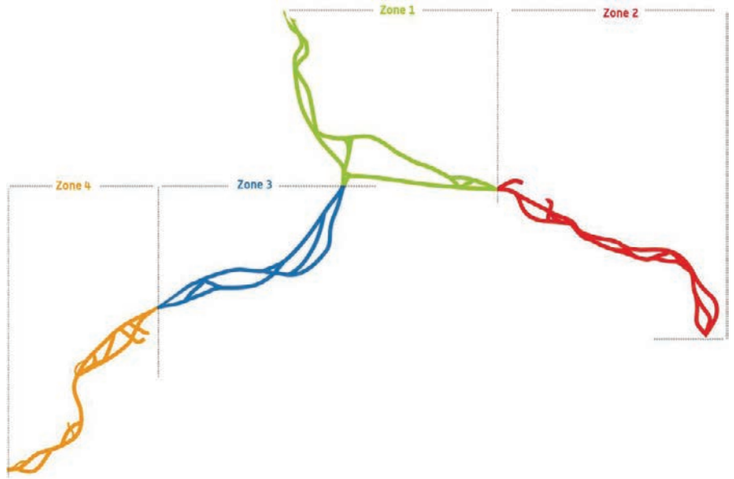
6.4.2.1. Le choix d'un fuseau en Etape 1

L'Etape 1 avait pour finalité d'aboutir à un **fuseau unique de 1 000 m** de large à l'intérieur de ce périmètre d'études et au choix du tronc commun aux deux projets de lignes nouvelles.

Du périmètre d'études au fuseau de 1 000 mètres

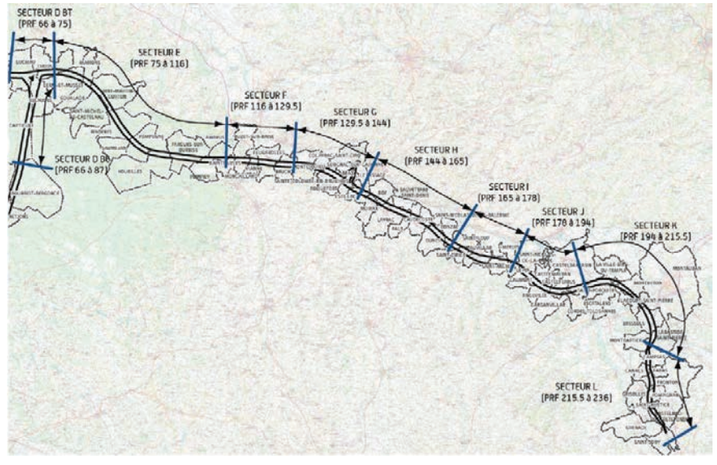


Pour en faciliter l'analyse, un découpage du territoire en quatre grandes zones a été effectué :



chaque zone étant elle-même décomposée en plusieurs secteurs, en fonction de points de passage obligés au vu des enjeux ou contraintes identifiés.

Le schéma ci-dessous présente ainsi la décomposition en secteurs effectuée dans la zone concernée pour la commune de Saint-Jory : plusieurs « options de fuseaux » ont été étudiées et comparées, avec prise en compte des analyses multicritères (aspects environnementaux, fonctionnels, économiques) et des apports de la concertation, garantissant un large examen des solutions envisageables.



Cette étape a conclu au choix du fuseau de 1000 m, retenu en septembre 2010, et concernant 148 communes.

6.4.2.2. Le choix d'un projet de tracé en Etape 2

Lors de l'Etape 2,la démarche a ensuite été poursuivie pour définir le projet de tracé de moindre impact au sein de ce fuseau.

Pour cela, il a été procédé à une analyse par secteurs au sein des trois tronçons constituant le programme du GPSO :

- trois secteurs pour le tronc commun des lignes nouvelles entre le sud de Bordeaux et le sud de la Gironde, un quatrième secteur entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans concernant l'opération d'aménagement de la ligne existante au sud de Bordeaux ;
- neuf secteurs pour le tronçon sud Gironde-Toulouse, un dixième secteur entre Saint-Jory et Toulouse concernant l'opération d'aménagement de la ligne existante au nord de Toulouse ;
- douze secteurs pour le tronçon sud Gironde-Dax.

Pour chaque secteur, plusieurs « hypothèses de tracés » ont été identifiées et comparées de manière analogue à la démarche retenue pour l'étape 1.

La commune de Saint-Jory était ainsi concernée par le secteur L les schémas ci-contre illustrant les hypothèses de tracé étudiées en vue du choix du projet de tracé.

Au terme de cette démarche, le projet de tracé présenté à la phase d'enquête publique a été retenu par la décision ministérielle du 30 mars 2012, complétée par une nouvelle décision ministérielle ministérielle le 23 octobre 2013.

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).

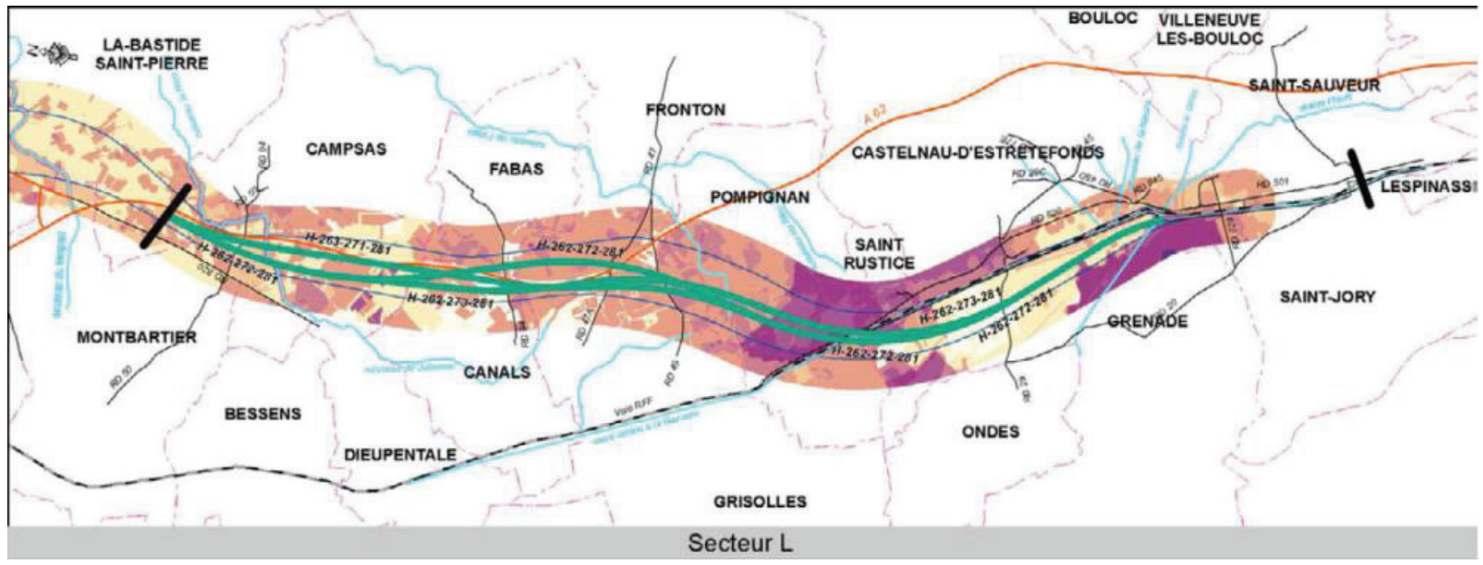
6.4.2.3. Comparaison de variantes fonctionnelles

Dans le cadre de la démarche d'élaboration ont également été examinées lors des différentes étapes, les options possibles en matière de dessertes, conduisant aux choix d'implantation des gares nouvelles au droit des communes de :

- Brax pour l'agglomération d'Agen ;
- Bressols pour l'agglomération de Montauban ;
- Lucbardez-et-Bargues pour l'agglomération de Mont-de-Marsan.

ainsi qu'à l'implantation des aménagements annexes liés à la construction ou à l'exploitation des lignes nouvelles ou existantes, notamment pour la première phase du GPSO :

- trois bases travaux prévues à Laluque (40), Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47) et Hourcade/Saint-Selve (33),
- quatre bases maintenance prévues sur le projet de lignes nouveelles : à Escaudes (33), à Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47), Montbartier (82) et Laluque (40) ; Par ailleurs, une fois la construction des lignes nouvelles achevée et leur mise en exploitation effectuée, le site de la base travaux de Saint-Selve pourrait être réaménagé pour accueillir une base maintenance. Deux bases de maintenance sont par ailleurs présentes sur les aménagements ferroviaires à Hourcade (33) et à Saint-Jory (31) ;
- sept sous-stations électriques prévues à Saint-Médard d'Eyrans (33), Saint-Léger-de-Balson (33), Retjons (40), Lesgor (40), Montesquieu (47), Montauban (82) et Saint-Jory (31).



Secteur L

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

Les modifications apportées au PLU de Saint-Jory se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax avec :

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

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.

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 au projet de lignes nouvelles ;
- 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 :

- le zonage UF (établissements commerciaux) ;
- le zonage 2AU (zones d'habitat futur) et son sous-secteur 2AUf (zones d'activités futures) ;
- le zonage N (bandes végétales aménagés entre les espaces à vocation d'habitat et les secteurs d'activités) et ses sous-secteurs :
  - Na : aires des gens du voyage ;
  - Nc : secteur du canal et abords ;
  - Nd : secteur du périmètre éloigné du captage d'eau potable de Saint-Caprais ;
  - Ne : secteur d'habitat diffus ;
  - Nh : abords de l'Hers mort et son champ d'expansion des crues.

Si l'on se réfère aux emprises prévisionnelles du projet, le chiffre est d'environ 21 ha, le tableau ci-après récapitulant la répartition en hectares et en pourcentage :

Répartition des emprises prévisionnelles et de l'emplacement réservé par zonage du PLU (Source : Egis)

	Zone N et sous-secteurs Na, Nc, Nd, Nh		
	ha	**% de la zone au sein de…**	**% par rapport à la surface communale totale**
Emprises prévisionnelles	10,5	**…l'emprise prévisionnelle**	0,5
		50,1	
Emplacement réservé	11,5	**…l'emplacement réservé**	0,6
		53,3	

	Zone UF		
	ha	**% de la zone au sein de…**	**% par rapport à la surface communale totale**
Emprises prévisionnelles	5,3	**…l'emprise prévisionnelle**	0,3
		25,2	
Emplacement réservé	5,3	**…l'emplacement réservé**	0,3
		24,6	

	Sous-secteur 2AUf		
	ha	**% de la zone au sein de…**	**% par rapport à la surface communale totale**
Emprises prévisionnelles	5,2	**…l'emprise prévisionnelle**	0,3
		24,8	
Emplacement réservé	5,2	**…l'emplacement réservé**	0,3
		24,2	

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 :

- 2AU et sous-secteur 2AUf ;
- N et sous-secteurs Na, Nc, Nd et Nh ;
- UF.

Elle sera limitée aux emprises nécessaires liées à la réalisation du projet de lignes nouvelles ferroviaires 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, 8 acquisitions de bâti sont envisagées sur la commune de Saint-Jory.

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

- des zones d'activités ;
- des territoires destinés à la réalisation future d'établissements commerciaux ;
- des espaces naturels.

Mesures

En fonction des emprises prévisionnelles définies au stade de l'enquête préalable à la DUP, 8 acquisitions de bâti sont prévues 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 chapitre 5 de l'étude d'impact où est décrite la procédure).

Les propriétaires des biens compris dans les emprises seront informés individuellement de l'ouverture d'une « enquête parcellaire » organisée postérieurement à la déclaration d'utilité publique du projet. Cette

enquête a pour but de déterminer avec précision les bâtiments situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique et d'identifier avec exactitude leurs propriétaires.

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

Sur la commune de Saint-Jory, aucun linéaire de protection acoustique n'est prévu dans la cadre du projet de lignes nouvelles.

Deux bâtis 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

Sur la commune de Saint-Jory, aucune voie de communication principale, ou réseau ne sera intercepté par le projet. Il n'y aura donc pas d'effet de coupure inhérent à la réalisation des terrassements liés au projet.

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 du projet de lignes nouvelles ferroviaires 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 et 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.

Les effets sur l'agriculture sont :

Un effet d'emprise

Sur le territoire de Saint-Jory, près de 5,7 ha de Surface Agricole Utile sont inclus au niveau des emprises prévisionnelles, dont 2,4 ha de prés.

6 exploitations agricoles auront des parcelles incluses dans les emprises prévisionnelles du projet. Aucune d'entre elle ne connaitra de prélèvement d'emprise supérieur à 10% de sa SAU totale.

Mesures

Les procédures d'aménagement foncier et/ou la constitution de réserves foncières devront permettre aux exploitants de retrouver une surface permettant d'honorer leurs divers contrats et engagements. À défaut, toute perte totale ou partielle de contrat ou d'aide lié à l'emprise du projet de lignes nouvelles ferroviaires sera indemnisée par RFF sur la base d'une étude personnalisée, ainsi qu'explicitée dans le volume 3, chapitre 5.

Au stade actuel, aucun bâtiment agricole n'est inclus dans les emprises.

Un effet de coupure

- **La déstructuration des exploitations**

Pour l'ensemble des exploitations, l'effet de coupure est limité puisque plus de 85% de l'exploitation reste du même côté de l'emprise.

Toute coupure de l'espace agricole implique également une restructuration des parcelles.

Cela peut conduire à une réadaptation totale des exploitations concernées par des restructurations et des échanges : le matériel peut ne plus être adapté aux parcelles reçues en échange.

Enfin, certaines coupures peuvent concerner l'hydromorphologie des sols, qu'elles soient en déblais ou remblais. Ainsi un déficit hydrique induit par l'ouvrage sur les parcelles coupées peut modifier les rendements de production.

- **La coupure des cheminements agricoles**

1 exploitation sera concernée par un phénomène de coupure de ses cheminements agricoles.

Mesures

Les circulations agricoles interrompues seront pour la plupart rétablies sur le site même de la voie coupée (par des passages dénivelés), ou par rabattement sur d'autres passages rétablis. Le rétablissement est décrit dans le tableau ci-dessous.

Exemple de rétablissement agricole (Source : Egis)



S'agissant de la déstructuration des exploitations, les propriétaires et les exploitants seront indemnisés, ainsi que précisé au volume 3, chapitre 5. Comme indiqué précédemment, des protocoles-cadres seront élaborés entre RFF et les organisations professionnelles agricoles et forestières afin de donner une base homogène à l'indemnisation des différents chefs de préjudices possibles : rupture d'unité de propriété ou d'exploitation, délaissé, allongements de parcours, etc.

Par ailleurs, un Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF), s'il est décidé localement, peut permettre de réduire – voire de supprimer - ces effets de déstructuration des exploitations.

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 du projet de lignes nouvelles ferroviaires et de ses aménagements connexes.

Les dispositions concernant les espaces libres, les zones de dépôt et les plantations ne s'appliquent pas aux dépôts et plantations liés au service public ferroviaire.

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.

Surface forestière incluse dans les emprises du projet de lignes nouvelles ferroviaire (Source : Office National des Fôrets, 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	16	3,5	0	21,7%

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

En matière de boisements, les emprises seront limitées au strict nécessaires. Pour les boisements affectés, des compensations seront mises en œuvre en fonction des préconisations des services de l'État (dans le cadre de la procédure d'autorisation de défrichement). Les lisières des boisements affectés seront reconstituées et stabilisées.

6.5.3. L'environnement physique

6.5.3.1. Relief et sols et sous-sol

Les effets de la mise en compatibilité

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

- 2AU et sous-secteur 2AUf ;
- N et sous-secteurs Na, Nc, Nd et Nh ;
- UF.

Cette modification réglementaire peut engendrer une évolution de la topographie dans ces espaces. En effet, la ligne nouvelle peut s'insérer par déblais ou par remblais, ce qui implique des modifications de relief. Les zones de dépôt, modelés de terre et modelés paysagers peuvent également modifier le relief.

À Saint-Jory, l'insertion de la ligne nouvelle est principalement affleurante vis-à-vis du terrain naturel, exception faite du franchissement de l'Hers mort et du canal latéral à la Garonne par viaducs jumelés et du remblai associé où le projet s'élève à plus de 11 m. La mise en place de remblais modifiera la topographie de la commune.

Mesures

Lors des travaux, les matériaux excédentaires seront préférentiellement mis en œuvre dans les délaissés et participeront à leur aménagement. Les matériaux excédentaires non utilisés dans les remblais courants ou comme matériaux nobles (pour la couche de forme et la sous-couche, notamment) seront mis en œuvre dans les protections acoustiques (merlons) et les modelés d'intégration paysagère, le solde étant mis dans d'autres dépôts définitifs.

Afin d'éviter le transport de ces matériaux loin du projet, il a été recherché des sites potentiels de dépôt à proximité du tracé.

Sur la base des études environnementales actuelles, RFF a, dans un premier temps, identifié les zones interdites à tous dépôts de matériaux (zones inondables, zones d'intérêt écologique, dont zones humides…). Ce travail, qui a également pris en compte les enjeux paysagers, a conduit à identifier des sites potentiels de dépôts.

Les sites de dépôts envisagés figurent sur les cartes des impacts et mesures présentes en fin de chapitre.

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

Au stade actuel du projet, aucune zone de dépôt n'est envisagée sur Saint-Jory.

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 :

- 2AU et sous-secteur 2AUf ;
- N et sous-secteurs Na, Nc, Nd et Nh ;
- UF.

Elle sera limitée aux emprises nécessaires liées à la réalisation du projet de lignes nouvelles ferroviaires 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 du projet de ligne nouvelle 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, le projet intercepte le canal latéral à la Garonne.

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 mais aucun ne se situe sur la commune.

*Les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés afin de permettre une **transparence hydraulique et écologique**, tout en assurant la pérennité des ouvrages.*

Les ouvrages hydrauliques sont classés selon 3 types, rappelés ci-dessous. Une description de ces 3 types est présente dans le Volume 3 de l'étude d'impact.

	Type 1 : pont, portique, viaduc	***Type 2 : cadre avec banquette, cadre avec reconstitution du lit***	***Type 3 : buse, dalot***
Transparence écologique	*Totale*	*Transparence pour la faune aquatique et semi-aquatique*	*Transparence pour la faune aquatique*

Ouvrages de rétablissement de type 1 et 2 des cours d'eau (Source : Egis)

Commune	Nom Cours d'eau	PK	Type d'ouvrage et dimensions
Saint-Jory	Canal latéral à la Garonne	233,4	Viaducs jumelés : Voie 1 : 310 m Voie 2 : 400 m

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

Mesures

L'utilisation de traitements phytosanitaires sera proscrite sur le territoire de Saint-Jory de manière à éviter toute atteinte à la prise d'eau du canal latéral à la Garonne destinée à l'alimentation en eau potable et aux périmètres de protection immédiate et rapprochée de la prise d'eau du plan de Lagarde située à Grenade.

.

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

Le profil en long du projet a été calé autant que possible au-dessus du terrain naturel pour ne pas affecter les nappes souterraines concernées.

L'utilisation de produits phytosanitaires sera proscrite.

Un suivi de la qualité des eaux souterraines pourra être mis en place, notamment lors des périodes de désherbage.

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 ligne nouvelle 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, 73,4 ha de zones inondables sont recensées au niveau de la zone d'études. Le projet de ligne nouvelle intercepte la zone inondable de la Garonne (incluant l'Hers mort). Elle dispose d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation : le PPRI du bassin de la Garonne Nord.

Mesures

Les zones inondables sont franchies par viaduc.

En outre, des études hydrauliques spécifiques ont été réalisées pour déterminer les dimensions des ouvrages de franchissement nécessaires au respect des recommandations de la circulaire du 24 juillet 2002 traitant des zones sensibles au risque d'inondation, et pour valider ainsi les dimensionnements choisis. Les tenants et aboutissants de cette circulaire sont détaillés dans le volume 3 chapitre 5 de l'étude d'impact.

Sur la commune Saint-Jory, ces études ont concerné la vallée de la Garonne et de l'Hers mort. Elles ont confirmé le bon dimensionnement des ouvrages hydrauliques.

Mesures

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.

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 :

- 2AU et sous-secteur 2AUf ;
- N et sous-secteurs Na, Nc, Nd et Nh ;
- UF.

Elle sera limitée aux emprises nécessaires liées à la réalisation du projet de lignes nouvelles ferroviaires 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 11 ha.

Un site Natura 2000 se situe dans les emprises du projet : « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac ». L'autre site Natura 2000 le plus proche est la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste ». Les incidences du projet de lignes nouvelles sur ces deux sites sont détaillées dans le volume 5 de l'étude d'impact, concluant à l'absence d'effet significatif compte tenu des mesures prises au titre du projet.

Les emprises du projet interceptent également la ZNIEFF de type I « Gravières de Saint-Caprais et de la Gravette ».

Au sein d'une aire élargie à 40 km de part et d'autre des projets ferroviaires (aire d'étude de l'analyse préliminaire réalisée au titre de l'analyse des incidences sur le réseau Natura 2000), 59 sites Natura 2000 ont été analysés. L'évaluation préliminaire de l'incidence des projets sur ces sites (voir détails dans le volume 5 de l'étude d'impact) a montré que :

- 8 sites sont directement concernés par les emprises,
- 8 sites Natura 2000 sont concernés par d'éventuels effets de coupure de corridors et de fragmentation des habitats d'espèces et/ou populations d'espèces, ou de dérangement généré par les projets.

L'évaluation des incidences, menée site par site et de manière cumulée, conclut à l'absence d'incidences notables des projets ferroviaires sur les habitats et espèces visés par des enjeux Natura 2000.

6.5.4.1. Effet d'emprise sur les habitats

Les principaux enjeux relatifs aux milieux naturels dans les emprises sont :

- un risque d'emprise sur un habitat à enjeu (végétation à grandes Laîches) d'une espèce assez rare, la Vallisnérie en spirale (PK 233,37 à 233,46) ;
- une risque d'altération d'habitats à Anguille, Brochet, oiseaux d'eau (Hers mort et canal latéral) (PK 233,37 à 233,46) ;
- un risque de coupure de corridor à chiroptères (PK 233,37 à 233,46) ;
- une emprise sur des habitats d'espèces du cortège agro-pastoral (Busard Saint-Martin, Bergeronnette printanière, Caille des blés, …) et risque d'emprise sur des nichées.

Mesures

La principale mesure sur le territoire de Saint-Jory sera la mise en place de viaducs jumelés franchissant l'Hers mort et le canal latéral à la Garonne permettant le passage de la faune au niveau de ces cours d'eau (PK 233,4)

Le tableau ci-après présente les mesures de suppression, réduction et de compensation mises en œuvre pour le milieu naturel. Ces mesures ont été définies sur les emprises prévisionnelles du projet défini à ce jour.

Au stade de l'enquête publique, un préprogramme de compensation au titre de l'effet de la première phase du programme du GPSO sur le milieu naturel a été défini ; le principe de l'équivalence écologique entre milieux concernés et mesures compensatoires sous-tendra le dimensionnement final qui résultera des études détaillées et procédures ultérieures (procédures loi sur l'eau, espèces protégées notamment).

Une première approche est présentée dans le volume 3 chapitre 5 de l'étude d'impact : dans le cadre d'un grand projet d'infrastructure linéaire, la mutualisation des mesures, tant entre espèces qu'au titre des différentes procédures, doit être prise en compte et recherchée dans la quantification de la compensation lorsqu'elle est pertinente, tant pour la fonctionnalité et la pérennité des milieux eux-mêmes que dans le souci de faisabilité en termes de disponibilité foncière (par acquisition ou engagements de gestion sur longue durée).

Le besoin global surfacique en compensation estimé à ce stade pour la première phase du GPSO se situe dans une fourchette arrondie de 1000 à 1750 ha toutes procédures confondues (avec une enveloppe de terrains éligibles identifiée à ce jour de 37 000 ha pour la mise en place de mesures compensatoires répondant au concept d'équivalence écologique) ; ce chiffre s'entend hors mesures compensatoires susceptibles d'être prescrites en lien avec les autorisations de défrichement des boisements de pins maritimes, dont la surface dans les emprises est estimée à ce stade à 2 500 ha.

Sa déclinaison territoriale relève des étapes ultérieures de mise au point du projet.
Le tableau page suivante détaille par ailleurs les mesures localisées.

6.5.4.2. 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 :

- 2AU et sous-secteur 2AUf ;
- N et sous-secteurs Na, Nc, Nd et Nh ;
- UF ;

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

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

Les éléments des trames verte et bleue interceptés par le projet sur la commune de Saint-Jory sont présentés dans les tableaux pages suivantes (un tableau pour chaque trame).

Mesures

Les mesures visant à préserver les trames verte et bleue au niveau de la commune de Saint-Jory sont listées dans les tableaux pages suivantes. Au-delà de ces mesures spécifiques, le franchissement en viaducs de l'Hers mort et du canal latéral à la Garonne permettra d'optimiser la transparence du projet de ligne nouvelle ferroviaire au niveau de ce secteur qui représente l'enjeu le plus important à l'échelle communale.

Tableau des effets et mesures sur le milieu naturel (Source Ecosphère, 2013)

Nature de l'effet	Site d'intérêt écologique concerné	PK	Niveau d'enjeu écologique de l'espèce ou de l'habitat le plus remarquable	Quantification	Niveau d'Intensité relatif à l'espèce ou l'habitat le plus impacté	Niveau d'effet brut relatif à l'espèce ou l'habitat le plus impacté	Mesures de suppression (MS) ou de réduction (MR)	Niveau d'effets résiduels	Mesures compensatoires	Mesures d'accompagnement
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 et Canal) ; Risque de coupure de corridor à chiroptères	Canal latéral à la Garonne de Montbartier à Saint-Jory et milieux connexes	BT 233,37-233,46	1000	190 ml ; 0,2 ha d'herbier ; 115 ml ; 220 ml	2	2	MS : Maintien de la transparence (viaduc) ; Mise en défens de l'Hers, du Canal et de leurs berges sur une bande de 2 à 5 m MR : limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire, réhabilitation écologique des habitats	5		
Emprise sur des habitats d'espèces du cortège agro-pastoral (Busard Saint-Martin, Bergeronnette printanière, Cochevis huppé, Caille des blés, Huppe fasciée...) et risque d'emprise sur des nichées	Canal latéral à la Garonne de Montbartier à Saint-Jory et milieux connexes	BT 233,5-235,9	100	2,9 ha ; 0,45 ha ; 2,9 ha ; 2,2 ha	3	4	MR : limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire	4	Sécurisation foncière (acquisition, conventionnement) de friches, cultures, prairies ; rétrocession (organisme compétent) et financement pour gestion (mesures agro-environnementales : restauration/conversion en prairies, bandes enherbées)	

Tableau des effets et mesures sur la trame verte (Source : Biotope)

Commune	PK	Réservoir/Corridor	Nom	Niveau d'enjeu	Zonages réglementaires correspondants	Niveau d'effet avant mesures	Mesures de suppression / réduction Niveau d'effet après mesures	Mesures de compensation
Castelnau-d'Estrétefonds / Grenade / Saint-Jory	232-234	**Réservoirs de biodiversité** Milieux humides / Fragmentation partielle	Gravières de Saint-Caprais et de la Gravette	Départemental	/	Moyen	***Mesure(s) de suppression / réduction*** Viaducs franchissant le ruisseau de l'Hers mort et le canal latéral à la Garonne au PK 233.3	Sécurisation foncière pour la compensation de la perte de milieux humides (23 900 m²) d'un réservoir de biodiversité.

Tableau des effets et mesures sur la trame bleue (Source : Biotope)

Commune	PK	Réservoir/Corridor	Nom	Niveau d'enjeu	Zonages réglementaires correspondants	Niveau d'effet avant mesures	Mesures de suppression / réduction Niveau d'effet après mesures	Mesures de compensation
Castelnau-d'Estrétefonds / Grenade / Saint-Jory	233,3	**Corridor** Sous-trame aquatique	L'Hers mort	Départemental	Zone de Protection Spéciale Vallée de la Garonne de Muret à Moissac	Fort	***Mesure(s) de suppression / réduction*** Viaducs franchissant le ruisseau de l'Hers mort et le canal latéral à la Garonne au PK 233.3	

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 :

- 2AU et sous-secteur 2AUf ;
- N et sous-secteurs Na, Nc, Nd et Nh ;
- UF.

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

Mesures

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

Pour plus de détails, se référer à la présentation du cahier géographique n°11, volume 4 de l'étude d'impact - Mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser ces impacts et notamment aux cartes.

L'emplacement réservé intercepte également un chemin de randonnée : la voie verte du canal latéral à la Garonne (PK 233,4).

Mesures

Le chemin de randonnée au niveau du PK 233,4 sera rétabli sur place.

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 :

- 2AU et sous-secteur 2AUf ;
- N et sous-secteurs Na, Nc, Nd et Nh ;
- UF.

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 du projet de lignes nouvelles ferroviaires et de ses aménagements connexes.

Enfin, les modifications des prescriptions concernant :

- la hauteur maximale des constructions (zones N et sous-secteurs et UF) ;
- les aspects extérieurs des constructions et aménagements (zones N et sous-secteurs) ;
- l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (zones N et sous-secteurs et UF) ;
- les emprises au sol des constructions (zone UF) ;
- l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques (zones 2AU et sous-secteur 2AUf, N et sous-secteurs et UF) ;
- la plantation et espaces libres (levées dans le cadre du projet dans les zones N et sous-secteurs et UF) ;

pourront avoir une incidence sur la perception paysagère aux abords de la future infrastructure ferroviaire.

Mesures

Le parti d'aménagement visera à intégrer les lignes nouvelles par la réalisation d'aménagements paysagers, conformément aux principes dégagés dans les études antérieures (cf. étude d'impact du projet, et pièce J1, Schéma Directeur Architectural et Paysager).

FRANCHISSEMENT DE L'HERS MORT ET DU CANAL LATERAL A LA GARONNE

Au niveau de l'Hers mort, sur la commune de Castelnau-d'Estretefonds le bâti industriel et commercial du Champ de Sainte-Croix implanté en pied de versant le long de la RD 820 artificialise et ferme le paysage de la vallée en amplifiant l'effet de coupure. La ligne passera en remblai le long du canal latéral à la Garonne puis franchira l'Hers et le canal à l'aide d'un viaduc jumelé (double viaduc). Ce dernier permettra de préserver une certaine transparence du site. À cet endroit, la ligne nouvelle se raccordera à la ligne existante.

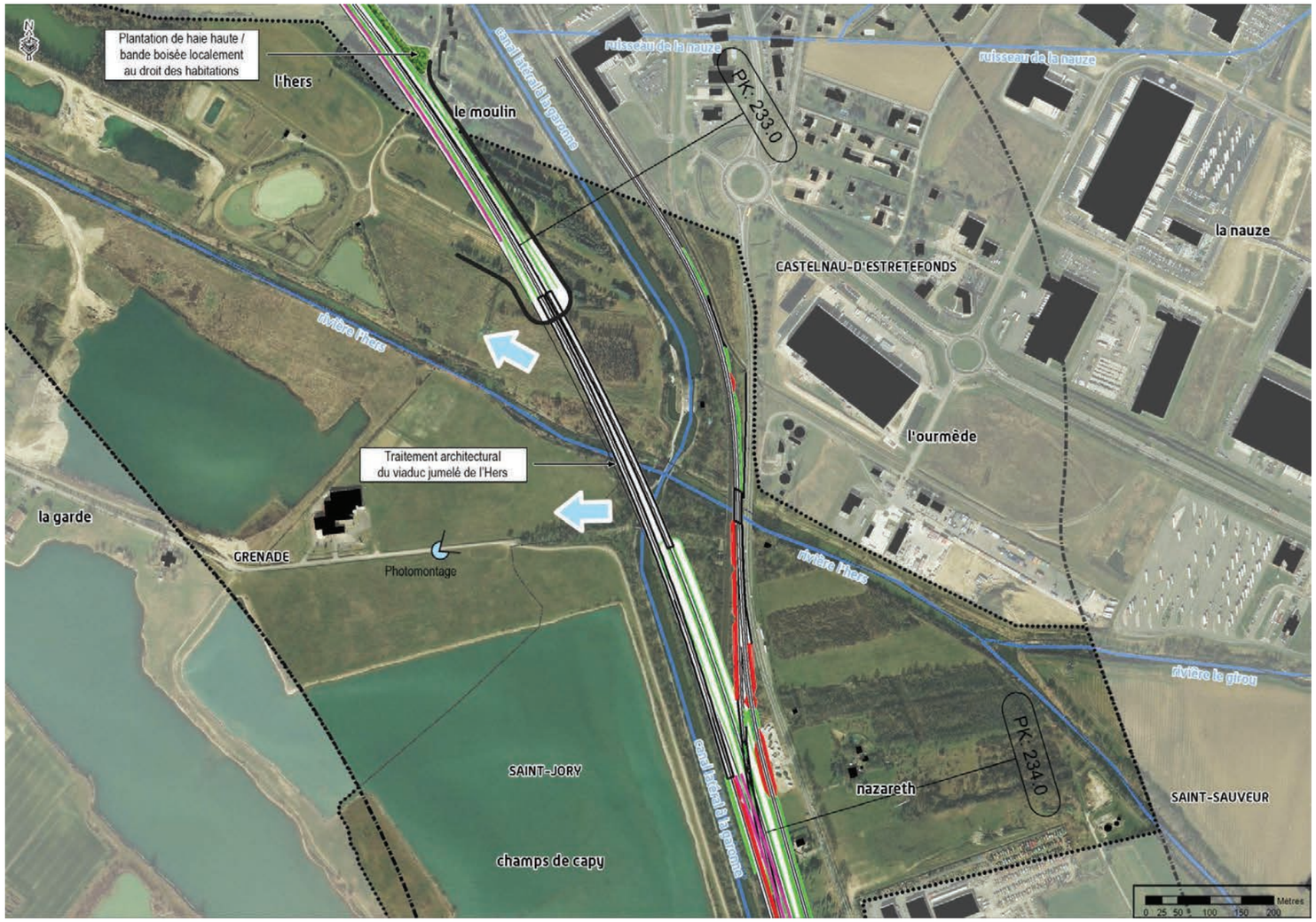
Les principaux effets seront liés à la coupure visuelle dans la vallée, et des covisibilités de l'infrastructure.

Mesures

Les mesures paysagères consisteront à planter ponctuellement des haies hautes au niveau des riverains placés à proximité de la ligne nouvelle. Ailleurs, les vues seront laissées ouvertes.

Le viaduc de franchissement de l'Hers et du canal latéral à la Garonne fera l'objet d'un traitement architectural spécifique décliné à partir de la ligne architecturale du GPSO. Le franchissement est caractérisé par deux ouvrages séparés : chaque ouvrage est composé d'une section en en béton armé qui constitue les travées d'approches aux remblais et d'ouvrages de type Warren doubles pour franchir le canal et l'Hers mort. Les ouvrages Warren, par leur structure, signalent la présence des cours d'eau. Les structures ajourées maintiennent, malgré le doublement des voies, une transparence visuelle. Ces ouvrages permettent de répondre aux contraintes techniques de franchissement des cours d'eau tout en respectant le tirant d'air voulu. La longueur totale des ouvrages est respectivement de 395m et 310m.

Plan des mesures paysagères dans le secteur du canal latéral à la Garonne et de l'Hers, Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Egis, 2013)



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 Naturelles (zone N et sous-secteurs Na, Nc, Nd et Nh) sur 11 ha ; les zones destinées aux établissements commerciaux (zone UF) ; et les zones d'activités futures (sous-secteur 2AUf).

De même, la superficie des zones incluses dans l'emplacement réservé reste relativement faible au regard de la superficie totale des zones sur la commune de Saint-Jory.

Effet de l'emprise et de l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles ferroviaires sur les zones du document d'urbanisme de Saint-Jory (Source : Egis, 2013)

	Surface concernée…			
	Total (ha)	Zone N et sous-secteurs Na, Nc, Nd, et Nh (ha)	Zone UF (ha)	Sous-secteur 2AUf (ha)
…par l'emprise	20,9	10,5	5,2	5,2
…par l'emplacement réservé	21,5	11	5,3	5,2

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 de lignes nouvelles ferroviaires sont :

- **Prendre en compte l'évolution du territoire au sens large, et ses contraintes**

Ce chapitre fait référence à deux documents supra-communaux cadrant le PLU et auxquels la commune doit de conformer :

- le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine :

Ce document a été remplacé, depuis juin 2012, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Grande Agglomération Toulousaine dont fait partie la commune de Saint-Jory. Le SCOT Grande Agglomération Toulousaine a fait l'objet d'une analyse spécifique indépendante du présent dossier concluant à la compatibilité du document avec le projet. La présente mise en compatibilité assurera donc la mise en cohérence du PLU avec les dispositions du SCOT relatives au projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux -Dax ;

- le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) Garonne Nord :

La transparence hydraulique du projet de lignes nouvelles vis-à-vis des crues de la Garonne et de l'Hers mort a fait partie des principaux enjeux ayant guidé la conception du tracé sur le secteur Nord toulousain. Ainsi, les dispositions du PPRi ont été respectées dans les études d'élaboration du projet.

- **Structurer une entité urbaine, pour orienter l'évolution du bourg vers l'émergence de sa future vocation : « être la ville de l'entrée Nord de l'agglomération toulousaine »**

Parmi les orientations évoquées et intégrées au plan du PADD : « *l'intégration d'un axe d'agglomération et le renforcement du réseau routier communal* ». Le projet de lignes nouvelles intercepte l'axe d'agglomération précité qui correspond à l'aménagement de la RD 929 (franchissement de la Garonne entre la RD 2 et l'A 62). Ce projet a été pris en compte lors des études techniques du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Dax afin de ne pas en empêcher sa réalisation.

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. chapitres 8 et 9) 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 9 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 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 faisant l'objet de la phase d'enquête d'utilité publique en 2014, 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°11, 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 liés au projet de lignes nouvelles et les mesures envisagées pour y remédier.

LEGENDE

CARTE DE SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES

CONTEXTE URBAIN ET HABITAT

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

ACOUSTIQUE

Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit

Bâti nécessitant une protection complémentaire

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

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les surfaces sylvicoles

Mesure de rétablissement des pistes DFCI

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les équipements de lutte contre les incendies

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

CONTEXTE GÉOLOGIQUE ET GÉOTECHNIQUE

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

Mesure relative à la réduction des vibrations engendrées par le projet

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 de protection de la ressource en eau dans la traversée de puit et de source privé

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

ÉLÉMENTS GENERAUX

Bande associée au projet proposé à l'enquête publique

(La bande associée au projet proposé à l'enquête publique est une bande centrée en général sur le tracé défini dans le cadre des études antérieures. Elle correspond à une aire à l'intérieur de laquelle s'inscrira le tracé définitif après la déclaration d'utilité publique du projet.)

Réseau hydrographique

Limite communale

Limite départementale

MILIEU NATUREL

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

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

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 au traitement architectural complémentaire des ouvrages d'art

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

Mesure de rétablissement des itinéraires de randonnée

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

Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les sites archéologiques

LE PROJET PROPOSÉ

Déblai

Remblai

PK xxx.x — Point kilométrique

Modelé

Ouvrage spécifique

Viaduc

Tunnel

Tranchée couverte

Equipements ferroviaires

Gare nouvelle

Halte Service Régionaux à Grande Vitesse (SRGV)

Base Travaux

Base maintenance

Sous-station électrique

PCV — Point de changement de voie

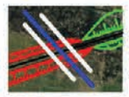
PCVE — Point de changement de voie avec évitement

Hydraulique - Assainissement

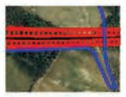
Ouvrage hydraulique

Bassin d'écrêtement et/ou de confinement

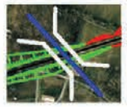
Rétablissement des voies de communication et des pistes DFCI



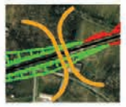
Rétablissement en pont route (PRO)



Rabattement de voirie



Rétablissement en pont rail (PRA)



Passage Grande Faune spécifique (PGF)

Piste forestière/ DFCI existante

Piste forestière/ DFCI rétablie

PROJET DE LIGNES NOUVELLES BORDEAUX – DAX / BORDEAUX – TOULOUSE

Date de prise en compte des données : Septembre 2013

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE — egis

REALISATION : Octobre 2013

Tableau effets et mesures – planche 4 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax)

Pictogramme	PK ligne nouvelle	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
	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 activités 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
	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
	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 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 bâtis (bâtiments d'activités) dans les emprises sur le secteur de la Plaine à Saint-Jory	**Travaux et exploitation :** acquisition des bâtis conformément au code de l'expropriation
	231,7	**Exploitation :** niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur un bâti au lieu-dit La Gravette	**Exploitation :** mise en place d'une protection acoustique complémentaire
	232,2	2 bâtiments concernés **Exploitation :** niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur 2 bâtis au Nord du lieu-dit Le Moulin	**Exploitation :** mise en place d'une protection acoustique complémentaire pour chacun des bâtiments

Tableau effets et mesures – planche 4 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) (suite)

Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
		Contexte urbain (suite)	
	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
	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
	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
	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 6 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	
	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.
	231,7 233,2	**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 de la Gravette et du chemin du Moulin-ferme, en concertation avec la profession agricole, par un pont route (passage au-dessus de la ligne nouvelle)
	234,0 à 235,3	**Exploitation :** parcelles agricoles incluses dans les emprises du projet	**Exploitation :** acquisition des parcelles agricoles conformément au code de l'expropriation

Tableau effets et mesures – planche 4 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) (suite)

Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
		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, déversement accidentel de fret	**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. Intégrité du captage maintenue par un franchissement du canal par viaducs 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 **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
	231,7	PPRi du bassin de la Garonne Nord – Rétablissement du chemin de la Gravette en 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
	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
	232,2 234,0	**Travaux :** risque d'atteintes à un puits/ source privé : assèchement et/ ou rabattement des nappes souterraines [en cas de déblai], pollution des eaux souterraines par infiltration d'effluents de chantier (hydrocarbures, matières en suspension,...) **Exploitation :** risque limité d'atteinte à la qualité des eaux souterraines par ruissellement puis infiltration des eaux de plate-forme ; risque résiduel lié à l'usure des matériels et aux traitements phytosanitaires ; risque de perturbation des écoulements par effet de barrière / effet de drainage	**Travaux :** canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins sur zones étanches, limitation des prélèvements, suivi et alerte voire arrêt de l'utilisation du puits/ source privé en cas de pollution accidentelle **Exploitation :** mise en place d'un assainissement de la plate-forme : collecte et traitement quantitatif des eaux par bassins avant restitution au milieu naturel, traitements phytosanitaires raisonnés ; indemnisation en cas d'atteinte résiduelle au puits/source privé, restitution de la ressource par un puits de substitution
	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 4 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) (suite)

Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
		Contexte hydrogéologique et hydrologique (suite)	
	232,1 232,7	**Travaux :** risque de perturbation des 2 écoulements naturels, d'obstruction ou de modification du lit des cours d'eau, y compris au-delà des emprises de travaux **Exploitation :** perturbation des écoulements superficiels par effet de barrière, modification des débits du cours d'eau du fait de la concentration des 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 un ouvrage hydraulique de type buse, traitements phytosanitaires raisonnés
	233,3	**Travaux :** risque de perturbation des écoulements de l'Hers mort et du canal latéral à la Garonne, d'obstruction ou de modification du lit des cours d'eau, y compris au-delà des emprises de travaux **Exploitation :** perturbation du cours d'eau par effet de barrière, modification des débits du cours d'eau du fait de la concentration des écoulements	**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 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 233,3	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 perte 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)
	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)
	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)

Tableau effets et mesures – planche 4 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) (suite)

Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
		Paysage, Patrimoine culturel, tourisme et loisirs	
	231,6	**Travaux :** coupure des trames paysagères **Exploitation :** coupure visuelle dans la vallée générée par un haut remblai. Covisibilité du remblai avec les riverains	**Travaux et exploitation :** pas de plantation systématique de haies hautes pour ne pas surligner la ligne nouvelle. Plantation ponctuelle de haies hautes limitée au niveau des riverains de la Gravette
	232,5 à 233,0	**Travaux :** coupure des trames paysagères **Exploitation :** coupure visuelle dans la vallée générée par un haut 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 :** risque d'interruption temporaire de la voie verte pendant la réalisation des travaux **Exploitation :** coupure de la voie verte 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 la voie verte par une traversée en viaducs jumelés
	231,8 à 233,3	**Travaux :** effet d'emprise sur la réserve de chasse (perte d'attractivité pour la faune, coupure des circulations et sécurité des personnels) **Exploitation :** perte d'attractivité des abords de l'infrastructure pour la faune, 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 surfaces situées sous les emprises du projet. Les modalités seront définies ultérieurement en concertation avec les propriétaires concernés. mise en place du passage faune mixte au PK 233,3 (viaducs de franchissement de l'Hers mort)
	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 du cahier géographique 12)
	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

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

Pictogramme	Pk ligne existante	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. À 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'autre 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.)

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

Pictogramme	Pk ligne existante	Description de l'effet	Description de la mesure associée
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
	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
	237+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 jumelés
	237+3 à 238+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
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)

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°11

SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

RD 450

Ruisseau de Cazaux

CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS

RD 945

SAINT-SAUVEUR

Rivière le Girou

Ribes

Ecluse de Castelnau

Chemin du Moulin

Ecluse de l 'Hers

SAINT-JORY

L'Ourmède

L'Hers-Mort

Ruisseau de Bégou

Ruisseau de la Nauze

PK 237

Champ de Sainte-Croix

PK 236

Martre

canal latéral à la Garonne

PK 233

Nazareth

Le Moulin

Séguéla

PK 232

La Plaine

RD 820

L'Hers

PK 234

PK 235

Capy

RD 501

La Gravette

Champs de Capy

PK 239

L'Hers-Mort et le canal latéral à la Garonne

Rivière l'Hers mort

RD 929

Voir planche précédente

Seguela

GRENADE

RD 20

RD 20

CANALS

SAINT-JORY

TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Secteur n°11 - Planche 04/05

0 100 200 400

REALISATION : Novembre 2013

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO

Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

egis

Tableau effets et mesures – planche 5

Pictogramme	PK ligne existante	Description de l'effet	Description de la mesure associée
		Contexte urbain et habitat	
	240+5	**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'autre 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

Tableau effets et mesures – planche 5

Pictogramme	PK ligne existante	Description de l'effet	Description de la mesure associée
		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
	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°11

SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

SAINT-SAUVEUR

BRUGUIERES

RD 20

SAINT-JORY

Halte de Saint-Jory
Aménagement de
la halte existante

Renforcement de la
sous-stationélectrique

Ecluse de Bordeneuve

Ecluse de Saint Jory

PK 241

PK 242

RD 820

PK 235

PK 240

Canal latéral à la Garonne

Écluse de Bordeneuve

Le Canou

Bordeneuve

RD 501

Martiac

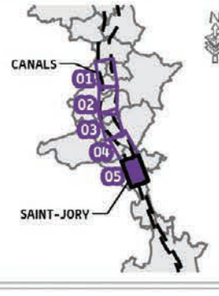
LESPINASSE

Voir planche
précédente

Fin du projet
d'aménagement
de lignes nouvelles

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

Nota : Projet d 'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse voir cahier géographique n°12



TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Secteur n°11 - Planche 05/05

0 100 200 400 Mètres

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

egis

REALISATION : Novembre 2013

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 est notamment réalisée dans le cadre liée à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Saint-Jory.

Au moment de l'enquête publique portant sur le projet de lignes nouvelles, 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 de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax : 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'emplacement réservé, représentant 21,5 ha (11 ha sur les zones N et sous-secteurs Na, Nc, Nd et Nh ; 5,3 ha sur les zones UF et 5,2 ha sur les sous-secteurs 2AUf), mais aussi au niveau des emprises prévisionnelles à hauteur de 20,9 ha.

Effet de l'emprise et de l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles sur les zones du document d'urbanisme de Saint-Jory (Source : Egis, 2013)

	Surface concernée…			
	Total (ha)	Zone N et sous-secteurs Na, Nc, Nd, Ne et Nh (ha)	Zone UF (ha)	Sous-secteur 2AUf (ha)
…par l'emprise	20,9	10,5	5,2	5,2
…par l'emplacement réservé	21,5	11	5,3	5,2

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 de lignes nouvelles, 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°11 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 datent de 2011 ;
- de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact et plus particulièrement le volume 4 cahier géographique n°11, 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 du projet de lignes nouvelles porte en général sur une bande de 2000 m de large, qui correspond au fuseau de 1000 m ayant fait l'objet d'une approbation ministérielle du 27 septembre 2010 augmenté de 500 m de part et d'autre, (certaines thématiques ayant fait l'objet d'études sur des périmètres différents selon leur spécificité, cf. rappel des périmètres successifs d'études au titre du projet, depuis le stade des débats publics jusqu'à l'enquête préalable à la DUP, figurant dans l'étude d'impact).

Compte tenu de son positionnement, la zone d'études couvre 12,9% du territoire communal.

Raisons du choix du projet retenu

Le choix du projet retenu résulte du processus d'élaboration du projet de lignes nouvelles, 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-Dax. Cette élaboration a donné lieu à une concertation approfondie, avec une charte de la concertation territoriale. Cette concertation a été mise au cœur du processus, avec une prise en compte très en amont de la démarche « éviter, réduite, compenser ». 21 engagements au titre du développement durable ont été pris à cette occasion.

Ce processus a conduit au choix d'un fuseau de 1000 m en septembre 2010, puis au choix du tracé de moindre impact au sein de ce fuseau en 2012 et 2013.

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 du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. 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°11 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 du projet de lignes nouvelles, 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 du projet de lignes nouvelles 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.

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 Naturelles (zone N et sous-secteurs Na, Nc, Nd et Nh) sur 11 ha ; les zones destinées aux établissements commerciaux (zone UF) ; et les zones d'activités futures (sous-secteur 2AUf).

De même, la superficie des zones incluses dans l'emplacement réservé reste relativement faible au regard de la superficie totale des zones sur la commune de Saint-Jory.

Effet de l'emprise et de l'emplacement réservé au projet de lignes ferroviaires nouvelles sur les zones du document d'urbanisme de Saint-Jory (Source : Egis, 2013)

	Surface concernée…			
	Total (ha)	Zone N et sous-secteurs Na, Nc, Nd, Ne et Nh (ha)	Zone UF (ha)	Sous-secteur 2AUf (ha)
…par l'emprise	20,9	10,5	5,2	5,2
…par l'emplacement réservé	21,5	11	5,3	5,2

Les enjeux et équilibres définis dans le PLU susceptibles d'être concernés par la réalisation du projet de lignes nouvelles ferroviaires sont :

- **Prendre en compte l'évolution du territoire au sens large, et ses contraintes**

Ce chapitre fait référence à deux documents supra-communaux cadrant le PLU et auxquels la commune doit de conformer :

- le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine :

Ce document a été remplacé, depuis juin 2012, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Grande Agglomération Toulousaine dont fait partie la commune de Saint-Jory. Le SCOT Grande Agglomération Toulousaine a fait l'objet d'une analyse spécifique indépendante du présent dossier concluant à la compatibilité du document avec le projet. La présente mise en compatibilité assurera donc la mise en cohérence du PLU avec les dispositions du SCOT relatives au projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux -Dax ;

- le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) Garonne Nord :

La transparence hydraulique du projet de lignes nouvelles vis-à-vis des crues de la Garonne et de l'Hers mort a fait partie des principaux enjeux ayant guidé la conception du tracé sur le secteur Nord toulousain. Ainsi, les dispositions du PPRi ont été respectées dans les études d'élaboration du projet.

- **Structurer une entité urbaine, pour orienter l'évolution du bourg vers l'émergence de sa future vocation : « être la ville de l'entrée Nord de l'agglomération toulousaine »**

Parmi les orientations évoquées et intégrées au plan du PADD : « *l'intégration d'un axe d'agglomération et le renforcement du réseau routier communal* ». Le projet de lignes nouvelles intercepte l'axe d'agglomération précité qui correspond à l'aménagement de la RD 929 (franchissement de la Garonne entre la RD 2 et l'A 62). Ce projet a été pris en compte lors des études techniques du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Dax afin de ne pas en empêcher sa réalisation.

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
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 UF (établissements commerciaux) ; ◗ zonage 2AU (zones d'habitat futur) et son sous-secteur 2AUf (zones d'activités futures) ; ◗ le zonage N (bandes végétales aménagés entre les espaces à vocation d'habitat et les secteurs d'activités) et ses sous-secteurs : • Na : aires des gens du voyage ; • Nc : secteur du canal et abords ; • Nd : secteur du périmètre éloigné du captage d'eau potable de Saint-Caprais ; • Ne : secteur d'habitat diffus ; • Nh : abords de l'Hers mort et son champ d'expansion des crues.	Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements Mise en place de l'emplacement réservé	8 acquisitions de bâtis
Activités agricoles et sylvicoles	Une agriculture dominée par les fleurs et l'horticulture 70 ha de SAU communale Des boisements peu présents à l'image de l'activité sylvicole 250 ha de zone boisée	◗ zonage UF (établissements commerciaux) ; ◗ zonage 2AU (zones d'habitat futur) et son sous-secteur 2AUf (zones d'activités futures) ; ◗ le zonage N (bandes végétales aménagés entre les espaces à vocation d'habitat et les secteurs d'activités) et ses sous-secteurs : • Na : aires des gens du voyage ; • Nc : secteur du canal et abords ; • Nd : secteur du périmètre éloigné du captage d'eau potable de Saint-Caprais ; • Ne : secteur d'habitat diffus ; • Nh : abords de l'Hers mort et son champ d'expansion des crues.	Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements Mise en place de l'emplacement réservé	Indemnisations et/ou restructuration des exploitations concernées
Relief	Topographie relativement plate variant entre 120 m NGF au Sud-Est et 113 m NGF au Nord-Ouest	◗ zonage UF (établissements commerciaux) ; ◗ zonage 2AU (zones d'habitat futur) et son sous-secteur 2AUf (zones d'activités futures) ; ◗ le zonage N (bandes végétales aménagés entre les espaces à vocation d'habitat et les secteurs d'activités) et ses sous-secteurs : • Na : aires des gens du	Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements Mise en place de l'emplacement réservé	Des sites potentiels de dépôts ont été définis à proximité du projet Recherche de l'équilibre du mouvement des terres

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
		voyage ; • Nc : secteur du canal et abords ; • Nd : secteur du périmètre éloigné du captage d'eau potable de Saint-Caprais ; • Ne : secteur d'habitat diffus ; • Nh : abords de l'Hers mort et son champ d'expansion des crues.		
Eaux souterraines et superficielles	1 aquifère vulnérable de par sa proximité avec la surface 3 cours d'eau et 1 plan d'eau	◗ zonage UF (établissements commerciaux) ; ◗ zonage 2AU (zones d'habitat futur) et son sous-secteur 2AUf (zones d'activités futures) ; ◗ le zonage N (bandes végétales aménagés entre les espaces à vocation d'habitat et les secteurs d'activités) et ses sous-secteurs : • Na : aires des gens du voyage ; • Nc : secteur du canal et abords ; • Nd : secteur du périmètre éloigné du captage d'eau potable de Saint-Caprais ; • Ne : secteur d'habitat diffus ; • Nh : abords de l'Hers mort et son champ d'expansion des crues.	Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements Mise en place de l'emplacement réservé	Calage du profil en position affleurante ou en remblais sur la majeure partie du territoire concerné Mise en place de mesures de drainage (tapis drainants,…) Collecte des eaux de ruissellement Utilisation proscrite des produits phytosanitaires
Environnement naturel et biologique	Sur la commune, présence de : ◗ 2 sites Natura 2000 ; ◗ 3 ZNIEFF ; ◗ 1 APPB ◗ deux corridors et un réservoir de biodiversité appartenant à la trame verte et bleue	◗ zonage UF (établissements commerciaux) ; ◗ zonage 2AU (zones d'habitat futur) et son sous-secteur 2AUf (zones d'activités futures) ; ◗ le zonage N (bandes végétales aménagés entre les espaces à vocation d'habitat et les secteurs d'activités) et ses sous-secteurs : • Na : aires des gens du voyage ; • Nc : secteur du canal et abords ; • Nd : secteur du périmètre éloigné du captage d'eau potable de Saint-Caprais ; • Ne : secteur d'habitat diffus ; • Nh : abords de l'Hers mort et son champ d'expansion des crues.	Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements Mise en place de l'emplacement réservé	Mise en place de mesures de réduction et/ou de suppression et/ou de mesures compensatoires définies à l'échelle du projet

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 inscrit : 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 UF (établissements commerciaux) ; ◗ zonage 2AU (zones d'habitat futur) et son sous-secteur 2AUf (zones d'activités futures) ; ◗ le zonage N (bandes végétales aménagés entre les espaces à vocation d'habitat et les secteurs d'activités) et ses sous-secteurs : • Na : aires des gens du voyage ; • Nc : secteur du canal et abords ; • Nd : secteur du périmètre éloigné du captage d'eau potable de Saint-Caprais ; • Ne : secteur d'habitat diffus ; • Nh : abords de l'Hers mort et son champ d'expansion des crues.	Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements Mise en place de l'emplacement réservé	Archéologie préventive (diagnostic, fouilles, etc…) dans le cadre du projet de lignes nouvelles Rétablissement de l'itinéraire de randonnée intercepté
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 UF (établissements commerciaux) ; ◗ zonage 2AU (zones d'habitat futur) et son sous-secteur 2AUf (zones d'activités futures) ; ◗ le zonage N (bandes végétales aménagés entre les espaces à vocation d'habitat et les secteurs d'activités) et ses sous-secteurs : • Na : aires des gens du voyage ; • Nc : secteur du canal et abords ; • Nd : secteur du périmètre éloigné du captage d'eau potable de Saint-Caprais ; • Ne : secteur d'habitat diffus ; • Nh : abords de l'Hers mort et son champ d'expansion des crues.	Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements Mise en place de l'emplacement réservé	Mise en place d'un parti d'aménagement paysager en application du schéma directeur : reconstitution de lisières, traitement architectural des ouvrages d'art…



7. ANNEXE : AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Le 28 juillet 2014

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

Garance : 1283
Réf. : HP-AME-521-Ecj-AE2_MECDUmai-SaintJory

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

Par courrier reçu le 25 avril 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 nouvelle Bordeaux - Toulouse 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 25 juillet 2014, il est réputé sans observation.

2 rue Saint Etienne – 31038 TOULOUSE CEDEX 9 – Tél. 05 34 45 36 66
http://www.haute-garonne.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 de la ligne nouvelle ferroviaire à grande vitesse du Grand Projet du Sud Ouest valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse-Métropole -commune de Saint Jory- et des communes de Fronton, Grenade, Saint Rustice et Castelnau d'Estrétefonds

jeudi 26 juin 2014 à 9h00

Procès- verbal

Le jeudi 26 juin 2014 à 9h00, 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 de la ligne nouvelle ferroviaire à grande vitesse du Grand Projet du Sud Ouest valant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulouse Métropole -commune de Saint Jory-, et des communes de Fronton, Grenade, Saint Rustice et Castelnau d'Estrétefonds.

Etaient présents :

- M. Fourcassier Thierry, maire de Saint Jory,
- M. Soulet Serge, adjoint au maire de Saint Jory,
- M. Aussel Edmond, maire de Saint Rustice,
- M. Dupuy Daniel, maire de Castelnau d'Estrétefonds,
- M. Benaïoun Henri, conseiller municipal de Grenade,
- 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,
- Mme Espinasse Mathilde, représentant le président de la chambre d'agriculture,
- Mme Belleville Marie Hélène, représentant le président du Scot NordToulousain,
- M. Moncho P., représentant le président du syndicat mixte EuroCentre,
- M. Castan Patrick, Réseau Ferré de France,
- M. Thomas Armand, Réseau Ferré de France,
- M. Aubeleau Jean Michel, Réseau Ferré de France,
- M. Radoubé Maxime, Réseau Ferré de France,
- Mme Barrère Fabienne, bureau d'études Egis,
- 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 -commune de Saint Jory-, et des communes de Fronton, Grenade, Saint Rustice, et Castelnau d'Estrétefonds.
- observations des participants.

CONTEXTE REGLEMENTAIRE

1 Ouverture de la séance :

M. Kahn ouvre la séance d'examen conjoint en précisant que le secrétaire d'État des Transports, de la Mer et de la Pêche vient d'approuver les dossiers supports des trois enquêtes publiques pour la première phase du GPSO. Ces enquêtes concernent les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, les aménagements de la ligne existante au Sud de Bordeaux et les aménagements de la ligne existante au Nord de Toulouse.
La ligne nouvelle Dax-Espagne fera l'objet d'une enquête publique ultérieure.

Cette réunion, relative au projet de construction des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, s'inscrit donc 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 aux communes (ou EPCI compétents pour le document d'urbanisme), 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 de la ligne nouvelle ferroviaire du Grand Projet du Sud Ouest ;
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulouse Métropole -commune de Saint Jory-, et des communes de Fronton, Grenade, Saint Rustice, et 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 : Fronton, Grenade, Saint Rustice, Castelnau d'Estrétefonds et Saint Jory ;
- 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 -commune de Saint Jory-, et des communes de Fronton, Grenade, Saint Rustice, et Castelnau d'Estrétefonds.

PRESENTATION DU PROJET
ET DES MESURES DE MISE EN COMPATIBILITE

1 Présentation du projet :

Patrick Castan (RFF) présente l'état d'avancement du programme du GPSO :

- avancement des procédures : les décisions ministérielles des 30 mars 2012 et 23 octobre 2013 ont approuvé un projet de tracé et la réalisation du programme GPSO en deux phases : « Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax » (phase 1) puis « Dax-Espagne » (phase 2) ;
- les avis de l'Autorité Environnementale, du Parc naturel régional des Landes de Gascogne et du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) ont été rendus sur la phase 1. Le dossier vient d'être déposé en vue de la désignation de la commission d'enquête et l'enquête publique est prévue cet automne ;
- l'objet de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est d'adapter les dispositions du PLU pour permettre la réalisation des lignes nouvelles avec l'ensemble des aménagements qui lui sont liés : section courante de la ligne, raccordements au réseau ferroviaire, aménagements techniques et mesures d'insertion, gares nouvelles et haltes ferroviaires, bases travaux/ maintenance, rétablissements de voirie et autres réseaux…. ;
- après la déclaration d'utilité publique (DUP), la mise au point finale du projet sera poursuivie avec les études détaillées, accompagnées d'une poursuite de la concertation, qui permettra le calage final du projet technique et de l'ensemble des mesures. Des procédures complémentaires (défrichement, loi sur l'eau, enquêtes parcellaires, espèces protégées..) seront alors menées, dont certaines avec de nouvelles enquêtes.

Armand Thomas (RFF) présente les principes et modalités de la mise en compatibilité qui portent sur l'ensemble des pièces dont les dispositions ne permettent pas la réalisation du projet. Il s'agit du règlement, du plan de zonage et de la liste des emplacements réservés :

- création d'un emplacement réservé (ER) pour le projet de lignes nouvelles dont le bénéficiaire est RFF (largeur égale aux emprises prévisionnelles augmentée de 25 m de part et d'autre) ;
- suppression ou réduction des ER préexistants recoupés par l'ER inscrit au nom de RFF ;
- déclassement des espaces boisés classés (EBC) sur la largeur des ER augmentée de 25 m. de part et d'autre, sauf en site Natura 2000. Les reculs retenus pour les ER et le déclassement des EBC sont nécessaires pour la mise au point finale du projet. Il sera veillé à ce que la consommation d'espace et les défrichements portent sur les surfaces strictement nécessaires. Après la mise en service, les ER non utilisés seront supprimés et les superficies déclassées pourront être à nouveau inscrites en EBC par les collectivités ;
- modification du règlement qui porte sur les zones coupées par la bande de 500 m de large qui est centrée sur le tracé : les articles 1à 4, 6, 7, 10, 11 et 13 ont été généralement modifiés (il n'est pas créé de zonage ferroviaire) ;
- compléments apportés aux articles pour autoriser 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 induits (avec des formulations systématiques compte tenu du nombre de documents concernés) ;
- modification de la liste des emplacements réservés.

En Haute-Garonne, 5 communes sont concernées par l'enquête publique des lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse et par la mise en compatibilité (5 dossiers).
Les SCoT Nord Toulousain et Grande Agglomération Toulousaine sont compatibles avec le GPSO. L'avis de l'autorité environnementale sur les dossiers de MECDU de Fronton, Saint-Rustice et Grenade a été émis le 13 mai 2014. Celui relatif aux dossiers des communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Saint-Jory sera disponible fin juillet.

2 Documents de séance :

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DES PARTICIPANTS

Communauté urbaine de Toulouse Métropole :

M. Gosset précise que l'avis de la CUTM sera formalisé par un courrier à l'issue de la réunion.
Il indique que le PLU de Saint-Jory va prochainement faire l'objet d'une modification en lien avec des projets communautaires.

Il formule les remarques suivantes sur le dossier de Saint-Jory :

- le dossier est concerné par deux mises en compatibilité successives liées aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) et aux lignes nouvelles du GPSO : il serait intéressant que la notice de mise en compatibilité (MEC) pour l'opération lignes nouvelles porte d'une part sur le PLU opposable et, d'autre part, sur le PLU mis en compatibilité avec l'opération AFNT ;
- la MEC de la ligne nouvelle prévoit un emplacement réservé qui se superpose avec celui de l'opération AFNT. A cet égard, il s'interroge sur le bien-fondé juridique d'une telle superposition.

M. Thomas (RFF) précise que les communes de St-Jory et de Castelnau d'Estrétefonds sont situées à l'interface des deux opérations du GPSO. Les dossiers de mise en compatibilité 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 (tout en comportant la mention des deux procédures). Les avis juridiques recueillis ont conduit à retenir une superposition des emplacements réservés (ER) :

1. 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). En ce sens, les deux dossiers de mise en compatibilité (ligne nouvelle et ligne existante) développent ces éléments au paragraphe 5.3 des dossiers ;
2. d'autre part, parce que cela correspond bien à une réalité technique (interpénétration des deux projets).

Il précise également que la mise en compatibilité porte sur le PLU actuellement en vigueur.

La direction départementale des territoires souligne que deux emplacements réservés se superposent effectivement mais que le bénéficiaire est le même. La rédaction des dossiers sera ajustée en précisant l'interpénétration technique des deux projets afin de clarifier cet enchaînement temporel d'une part et cette interpénétration technique d'autre part.

Commune de Castelnau d'Estrétefonds

M. Dupuy précise qu'une révision simplifiée pourrait être lancée prochainement suite à l'approbation récente du document.

M. Thomas (RFF) précise que c'est le document en vigueur (PLU approuvé le 20 mars 2014) qui est pris en compte pour la procédure de MECDU.

La direction départementale des territoires précise qu'il n'y a pas d'obstacles à la procédure de révisions simplifiée du PLU pour autant que celle-ci ne porte pas sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité du PLU avec le GPSO.

Commune de Saint Jory

M. Fourcassier souligne qu'une deuxième modification du PLU doit être lancée en septembre 2014 et envisage de supprimer l'emplacement réservé (ER) n°52 « 3ème voie SNCF » à cette occasion.

M. Thomas (RFF) précise que les deux déclarations d'utilité publique (DUP) vont venir supprimer l'un après l'autre une partie de l'ER n°52 qui deviendra donc caduc à l'issue des deux DUP. Il n'est donc pas judicieux que la commune opère cette suppression via sa procédure de modification du PLU. En effet, si cette suppression intervenait avant la mise en place des ER des deux opérations du GPSO, elle risquerait de fragiliser la mise en œuvre du projet avant la prise de la DUP.
M. le maire souligne son impact sur la commune car ce dernier bloque la commune dans son développement d'activités économiques.

M. Aubeleau (RFF) propose d'aborder plus spécifiquement ce problème lors d'une réunion entre RFF et la commune afin de prendre en compte ses projets de développement.

Commune de Castelnau d'Estrétefonds

M. Dupuy demande si les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'extraction de granulats sont concernés par la procédure de mise en compatibilité du PLU avec le GPSO.

M. Thomas (RFF) souligne que la procédure de mise en compatibilité du PLU ne porte pas sur les arrêtés préfectoraux cités. Il souligne en revanche que le périmètre de prise en considération défini dernièrement par l'arrêté préfectoral modificatif du 26 février 2014 donne la possibilité de surseoir à statuer sur les demandes d'autorisation d'urbanisme mais également sur les autorisations d'extraction de granulats. A cet égard, des échanges sont en cours avec un exploitant afin qu'il puisse dimensionner sa demande d'autorisation au vu des emprises prévisionnelles du GPSO.

Chambre d'agriculture de la Haute Garonne

Mme Lespinasse fait plusieurs remarques sur le contenu du paragraphe « agricole » et signale des maladresses de rédaction et des imprécisions. Des corrections sont à apporter aux dossiers. Un avis sera formulé pour signaler ces imprécisions et les corriger.

M. Thomas (RFF) souligne que RFF s'efforcera de prendre en compte les remarques parvenant très rapidement afin de corriger les coquilles ou imprécisions des dossiers avant qu'ils soient soumis à enquête publique.

Commune de Saint Rustice

M. Aussel s'interroge sur la superficie d'emprise sur la commune et notamment la surface de l'emplacement réservé.

M. Thomas (RFF) indique que l'emprise prévisionnelle, au stade actuel des études, est d'environ 14,5 ha tandis que l'emplacement réservé couvre une superficie plus importante (21,8 ha) en raison des marges retenues pour permettre la mise au point finale du projet. Il rappelle qu'après la mise en service, les terrains non utilisés feront l'objet d'une suppression des emplacements réservés.

Conclusion de la réunion

Le président demande à RFF de rappeler le calendrier de la procédure à venir :

- 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.

En l'absence d'observations complémentaires, le président remercie les participants et lève la séance à 10h00.

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Annette LAIGNEAU
Vice-Présidente

Toulouse, le 21 JUIL. 2014

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

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

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

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.

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).***





Seules les deux dernières opérations concernent Toulouse Métropole et nécessitent la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) suivants :

- PLU de Fenouillet, Lespinasse et Toulouse avec l'opération « AFNT » ;
- PLU de Saint-Jory avec les opérations « AFNT » et « Lignes nouvelles ».

Planning prévisionnel de la procédure de DUP/MEC pilotée par le Préfet de la Région Aquitaine :

- Examen conjoint le 26 juin 2014 :
  - de 9h-10h30 pour l'opération Lignes nouvelles ;
  - de 10h30-12h00 pour l'opération AFNT.
- Enquêtes publiques concomitantes aux 2 opérations : octobre/novembre 2014
- DUP pour les AFNT : fin 2015 / MEC des PLU de Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Toulouse
- DUP pour les lignes nouvelles : juin 2016 / MEC n°2 du PLU de Saint-Jory

La présente note a pour objectif de formaliser l'avis de Toulouse Métropole en vue des réunions d'examen conjoint du 26 juin.

Suite à l'enquête publique organisée par le Préfet, il reviendra à la Communauté Urbaine et aux Conseils Municipaux des communes concernées, d'émettre un avis sur la MEC des PLU impactés.

Avis technique

Après analyse et en préambule, il apparaît que le projet ne remet pas en cause les orientations des PADD des PLU de Toulouse Métropole concernés.

Néanmoins, d'un point de vue réglementaire, il est possible d'apporter les observations ci après.

1° Remarques valables pour l'ensemble des dossiers de MEC

La rédaction de la partie « 3.1 » de tous les dossiers mérite d'être clarifiée et mise en cohérence entre les opérations AFNT et GPSO. En effet, il est nécessaire de savoir précisément quels sont les éléments du PLU qui ont été analysés dans la bande des 500 m de part et d'autre du tracé car de nombreux outils réglementaires (OAP, ZAC,...) semblent impactés, notamment dans le PLU de Toulouse et de Saint-Jory (voir ci-après).

Dans la partie 3.1 « Les principes généraux », il est évoqué la suppression d'Espaces Boisés Classés (EBC) sur une bande de 50 m de part et d'autre des emprises du projet, à l'exception de quelques cas particuliers. Même s'il s'agit de l'explication des principes généraux, il est préférable pas évoquer la suppression d'EBC lorsque la commune concernée n'est pas impactée.

Saint-Jory étant concernée par l'opération AFNT et par l'opération lignes nouvelles, il serait pertinent de disposer d'une vision d'ensemble des impacts de ces 2 projets sur la commune. De plus, la notice de MEC pour l'opération lignes nouvelles devra porter d'une part sur le PLU opposable et d'autre part, sur le PLU mis en compatibilité avec l'opération AFNT.

La modification de rédaction proposée aux articles 6 et 7 du règlement écrit des PLU permet aux « constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire » de s'implanter à l'alignement mais ne précise pas de distance de retrait minimale le cas échéant. Or, cette disposition ne parait pas légale. En effet, il est impératif, même pour des équipements publics ou d'intérêt collectif, de règlementer la distance d'implantation en cas de retrait.

In fine, dans les dossiers de PLU qui seront mis en compatibilité, le figuré utilisé pour représenter l'ER dédié aux Aménagements ferroviaires au bénéfice de RFF devra être identique à celui utilisé pour l'ensemble des emplacements réservés (ER) inscrits aux PLU.

2° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de FENOUILLET, avec l'opération AFNT

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « AFNT » sont :

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique :
  - par la création d'un ER n°34 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes »
  - par la suppression de 8,4 ha d'EBC situés le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne ;

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

- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire :
  - dans les dispositions générales, les articles 1 et 2 de la zone UE,
  - dans l'article 1 de la zone AUE0
  - dans les articles 1,2, 6 et 7 de la zone N ;
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°34 cité ci-dessus.

Observations de Toulouse Métropole

Concernant la notice explicative :
P26-27 : Sur le plan de zonage du PLU de Fenouillet, l'élément bâti patrimonial n°2 et un « site archéologique » sont repérés. Le projet d'ER n°34 impacte notamment l'EBP. En revanche, ces éléments ne sont pas repérés sur les cartes du cahier géographique n°12 (PP73&75), ni mentionnés dans les tableaux des effets et des mesures (PP72&74).

Concernant le règlement graphique :
Au chapitre 5 de la notice, les extraits du document graphique du PLU en vigueur sont erronés. En effet, ils ne font pas apparaître les EBC inscrits le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne. La représentation des planches de zonage « avant MEC » et « après MEC » doit montrer la modification induite par la MEC du PLU concernant la suppression des 8,4 ha d'EBC.

L'élément bâti patrimonial n°2, identifié au règlement graphique (pièce 4-2) ainsi qu'à la pièce 4-4 « Liste des éléments bâtis et paysagers à protéger au titre de l'article L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme », est impacté par l'ER n°34 créé pour le projet d'aménagements ferroviaires.
En l'état, l'intérêt de préservation de cet élément de patrimoine bâti n'est pas compatible avec la vocation de l'ER créé.

La chapitre 5 qui recense l'ensemble des dispositions proposées pour assurer la MEC du PLU de Fenouillet doit comporter une mention sur la suppression des 8,4 ha d'espaces boisés classés (EBC) situés le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne.

Concernant le règlement écrit :
Article 2 de la zone UE / Article 1 de la zone N : Les modifications proposées concernant les constructions, installations et aménagements autorisés à l'intérieur du périmètre d'étude du plan de prévention des risques technologiques de « Total gaz » devront être validées par le Préfet.

3° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de LESPINASSE, avec l'opération AFNT

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « AFNT » sont :
- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique par la création d'un ER n°11 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes »
- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire :
  - dans les dispositions générales et les articles 6 des zones UB et UF ;
  - dans les dispositions générales et les articles 1, 2 et 6 de la zone A ;
  - dans les dispositions générales et les articles 2 et 6 de la zone N.
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°11 cité ci-dessus.

Observations de Toulouse Métropole

Concernant la notice explicative :
Dans le tableau de la page 16, supprimer « par décret » dans la mention « 1ère modification simplifiée approuvée par décret en conseil communautaire du 19/12/13 ».
En page 17, la description du sous-secteur UFa, impacté par le projet ferroviaire, est erronnée. La rédaction doit être remplacée par « Le secteur UFa correspond à la majeure partie de la zone d'activité existante. Elle englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire ».

Concernant le règlement écrit :
En page 30, dans l'article UB-6 « avant mise en compatibilité » et « aprés mise en compatibilité », il est nécessaire de rajouter le § 5 existant dans le PLU opposable : « 5- Les aménagements et agrandissements de constructions existantes à une distance inférieure à celles énoncées ci-dessus peuvent être autorisés sans tenir compte des paragraphes ci-dessus à condition que cela ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics. ».

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.

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 le cadre d'une prochaine procédure d'évolution). Ce périmètre sera à supprimer du document graphique 4B2.

Il serait nécessaire de faire apparaître les planches de la pièce 4B2 du PLU de Toulouse « Cahier au 1/2500ème » en complément de la pièce 4B1 puisque ces deux pièces se lisent de façon complémentaire à celle du règlement écrit.

Chapitre 5.2 : les extraits du règlement d'urbanisme

Les précisions apportées aux articles 2, 3, 4, 6, 9, 10 et 11 des dispositions communes du règlement ne semblent pas utiles puisque le règlement de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, propose déjà des exceptions pour les aménagements ferroviaires ainsi que les locaux afférents à ceux-ci. Ces dispositions sont celles apparaissant sous le titre « réseaux de transport en commun en site propre » ou bien sont liés aux exemptions des services publics ou d'intérêt collectif. L'introduction de dispositions spécifiques pour les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse risque de fragiliser l'application des règles pour les aménagements à venir, si distincts de ceux présentés pour l'ensemble des TCSP.

Relativement aux articles 2 et 6 des zones concernées par les modifications réglementaires liées au projet AFNT, les dispositions générales et les « dispositions spécifiques » de chacune des zones s'appliquent concomitamment. Il ne semble donc pas nécessaire d'identifier à nouveau des exemptions aux articles 2 et 6 des zones citées.

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

Toutefois, si les règles opposables des dispositions communes relatives aux équipements publics ou d'intérêt collectif ne conviennent pas aux articles 6 et 7, les nouveaux alinéas devront néanmoins être réglementés par un retrait minimum.

Remarques relatives au chapitre 6 : « l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité »

Les remarques relatives à ce chapitre relèvent plutôt d'erreurs matérielles à corriger que de remarques de fond.

A l'alinéa relatif à l'agriculture (p. 57) : ajouter le secteur des « Izards » dans la liste des zones agricoles présentes sur la commune de Toulouse.

Relief et géologie (p. 58) : Corriger « Carnes » et « Esquiols » par « Carmes » et « Esquirol »

Environnement humain (p. 72) : une zone *non aedificandi* de 2 m de part et d'autre des emprises ferroviaires est mentionnée à cet endroit de la notice. Or, réglementairement, elle n'apparaît sur aucun document graphique ou en annexe du PLU. A minima, il serait préférable de l'inscrire en annexe du règlement.

Activités sylvicoles (p. 73) : cet alinéa fait mention d'une zone N modifiée par l'opération de l'écluse de Lacourtensourt à la halte de Lacourtensourt. Or, le chapitre sur les évolutions réglementaires ne fait apparaître aucune modification de zonage. Le texte porte à confusion car on en déduit que le zonage doit être modifié. L'ER n°914 concerne en effet 0,84 ha de la zone N, mais cet outil n'a pas de conséquence directe sur l'évolution du zonage.

Eaux souterraines et superficielles (p. 74) : Mesures concernant les effets sur les eaux superficielles : « Aucun de ces bassins n'est envisagé sur la commune de Lespinasse ». Il serait souhaitable de remplacer la commune de Lespinasse par celle de Toulouse.

Résumé non technique (p. 92)
« *Le projet de mise en compatibilité est donc à apprécier au niveau de l'ER mais aussi des emprises prévisionnelles* ». A quoi correspondent ces emprises prévisionnelles de 3 ha et où sont-elles situées ? Seul l'ER n°914 est reporté sur les planches du 4B1.

Tableau récapitulatif (p. 94 et suivantes) : supprimer dans la colonne « nature de la mise en compatibilité réglementaire » les mentions relatives à l'introduction des dispositions concernant l'affouillement et l'exhaussement qui sont déjà autorisées par le PLU.

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

Crédits photos : RFF / CAPA / Lionel Charrier (TOMA) - RFF / Philippe Giraud - Conception et réalisation : AVF Ingénierie RCS 423 624 188 Bordeaux

Les partenaires financeurs des études

www.gpso.fr

SNCF Réseau - Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

Direction territoriale Aquitaine Poitou-Charentes
17 rue Cabanac
33 800 Bordeaux cedex– Tel. 05 24 73 68 54

Direction territoriale Midi-Pyrénées
2, esplanade Compans-Caffarelli
31 000 Toulouse – Tel. 05 34 44 10 60