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

# Plan Local d'Urbanisme

- *Révision Générale du PLU : DCC du 27/06/2013*
- *Mise à jour de la Révision Générale du PLU : arrêté du 04/11/2013*
- *2e Mise à jour de la Révision Générale du PLU : arrêté du 26/01/2015*
- *1e Mise en Compatibilité du PLU (ZAC Toulouse Montaudran Aerospace) : arrêté du 13/10/2015*
- *3e Mise à jour de la Révision Générale du PLU : arrêté du 04/12/2015*




## Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)

## 2e Mise en Compatibilité du PLU par arrêté du 04/01/2016

## 1 – Rapport de présentation

## 1D – Explication des choix retenus …

**1D2 - pour établir les Zones, le Règlement, les OAP et les changements apportés**

toulouse métropole

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

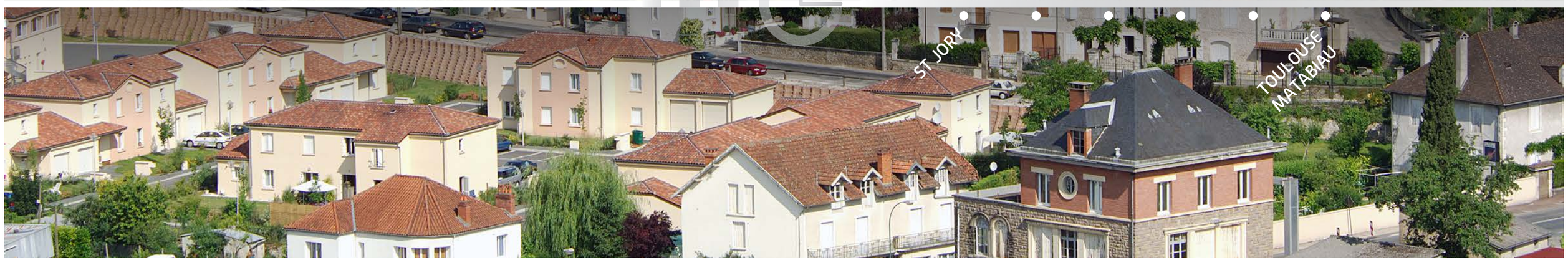
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

PIÈCE I

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




ENQUÊTE PRÉALABLE
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

ÉDITION AOÛT 2014

# Sommaire


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

1.1. La mise en compatibilité ..... 4

1.1.1. La définition ..... 4

1.1.2. Le champ d'application ..... 4

1.2. La mise en compatibilité d'un PLU ..... 4

1.3. L'objet du présent dossier ..... 4

1.4. Le déroulement de la procédure et textes réglementaires ..... 4

1.4.1. Une procédure en cinq étapes ..... 4

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

**2. La présentation du projet ..... 7**

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

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

2.3. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Toulouse ..... 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 Toulouse ..... 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 communes ..... 17

3.6. Le zonage et le règlement ..... 17

3.7. Les emplacements réservés ..... 18

3.8. Les Espaces Boisés Classés ..... 18

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

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

3.11. Les éléments de la pièce 4B2 : Cahier au 1/2500ème ..... 18

3.11.1. La servitude pour équipement public (SEP) ..... 18

3.11.2. L'espace d'application des dispositions liées au métro ..... 18

3.11.3. La zone de recul minimale par rapport aux infrastructures routières ..... 18

3.12. Les éléments de la pièce 5C : Graphiques d'information ..... 19

3.12.1. Les plans d'aménagement de ZAC (article L.311-7 du Code de l'urbanisme) ..... 19

3.12.2. Le Plan d'aménagement d'ensemble (PAE) ..... 19

3.12.3. Le droit de préemption urbain renforcé (DPUR) ..... 19

3.12.4. Les périmètres de sursis à statuer ..... 19

**4. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000 ..... 21**

4.1. Le réseau Natura 2000 ..... 22

4.2. Le site de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » ..... 22

4.3. Le site « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » ..... 22

4.4. Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sur les sites Natura 2000 ..... 22

**5. Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Toulouse ..... 23**

5.1. Le plan de zonage ..... 24

5.2. Le cahier au 1/2500ème ..... 32

5.3. Les extraits du règlement d'urbanisme ..... 52

5.4. La liste des emplacements réservés ..... 59

**6. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité ..... 61**

6.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale ..... 62

6.2. Contenu de l'évaluation environnementale et avis de l'Autorité environnementale ..... 62

6.2.1. Contenu de l'évaluation environnementale ..... 62

6.2.2. Avis de l'Autorité environnementale ..... 63

6.3. Analyse de l'état initial de l'environnement ..... 64
6.3.1. L'environnement humain ..... 64
6.3.2. Les activités agricoles et sylvicoles ..... 66
6.3.3. L'environnement physique ..... 67
6.3.4. L'environnement naturel et biologique ..... 68
6.3.5. Le patrimoine, tourisme et loisirs ..... 70
6.3.6. Le paysage ..... 71
6.3.7. Synthèse des enjeux ..... 72
6.4. Raisons du choix du projet retenu ..... 75
6.4.1. Les étapes d'études et de concertation ..... 75
6.4.2. Les décisions ministérielles du 30 mars 2012 et du 23 octobre 2013 ..... 76
6.4.3. Les variantes étudiées ..... 76
6.4.4. La solution retenue ..... 76
6.5. Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées. ..... 78
6.5.1. L'environnement humain ..... 79
6.5.2. Les activités agricoles et sylvicoles ..... 80
6.5.3. L'environnement physique ..... 80
6.5.4. L'environnement naturel et biologique ..... 82
6.5.5. Patrimoine tourisme et loisirs ..... 83
6.5.6. Paysage ..... 83
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 Toulouse ..... 84
6.6. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement ..... 85
6.7. Méthodologie, difficultés et limites ..... 85
6.8. Cartographie de synthèse des effets et mesures à l'échelle de la commune de Toulouse ..... 85
6.9. Résumé non technique ..... 98

**7. Annexe : Avis de l'autorité environnementale ..... 105**

**8. Annexe : PV Examen conjoint ..... 107**



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

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

### 1.1.2. Le champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

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

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

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

## 1.2. La mise en compatibilité d'un PLU

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

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

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

## 1.3. L'objet du présent dossier

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

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

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

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

## 1.4. Le déroulement de la procédure et textes réglementaires

### 1.4.1. Une procédure en cinq étapes

#### 1 - L'examen du dossier par le préfet

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

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

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

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

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

#### 3 - L'enquête publique

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

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

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

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

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

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

### 5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

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

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

### Article L.123-14

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

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

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

### Article L.123-14-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Article R.123-23-1

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

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

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

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

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

********

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



# 2. LA PRESENTATION DU PROJET

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il a pour ambitions :

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

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

  S'agissant de territoires parmi les plus dynamiques au niveau national, l'enjeu est de conforter et de contribuer à pérenniser cette dynamique, face aux défis qu'ils devront relever.
- **de contribuer à l'équilibre entre territoires et à la cohésion régionale**

  La mise en place de liaisons plus performantes au sein d'un triangle Bordeaux-Toulouse-Bilbao rétablit les solidarités entre les territoires économiquement attractifs et ceux qui le sont moins.

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

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

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

*Le programme du GPSO (Source RFF)*



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

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

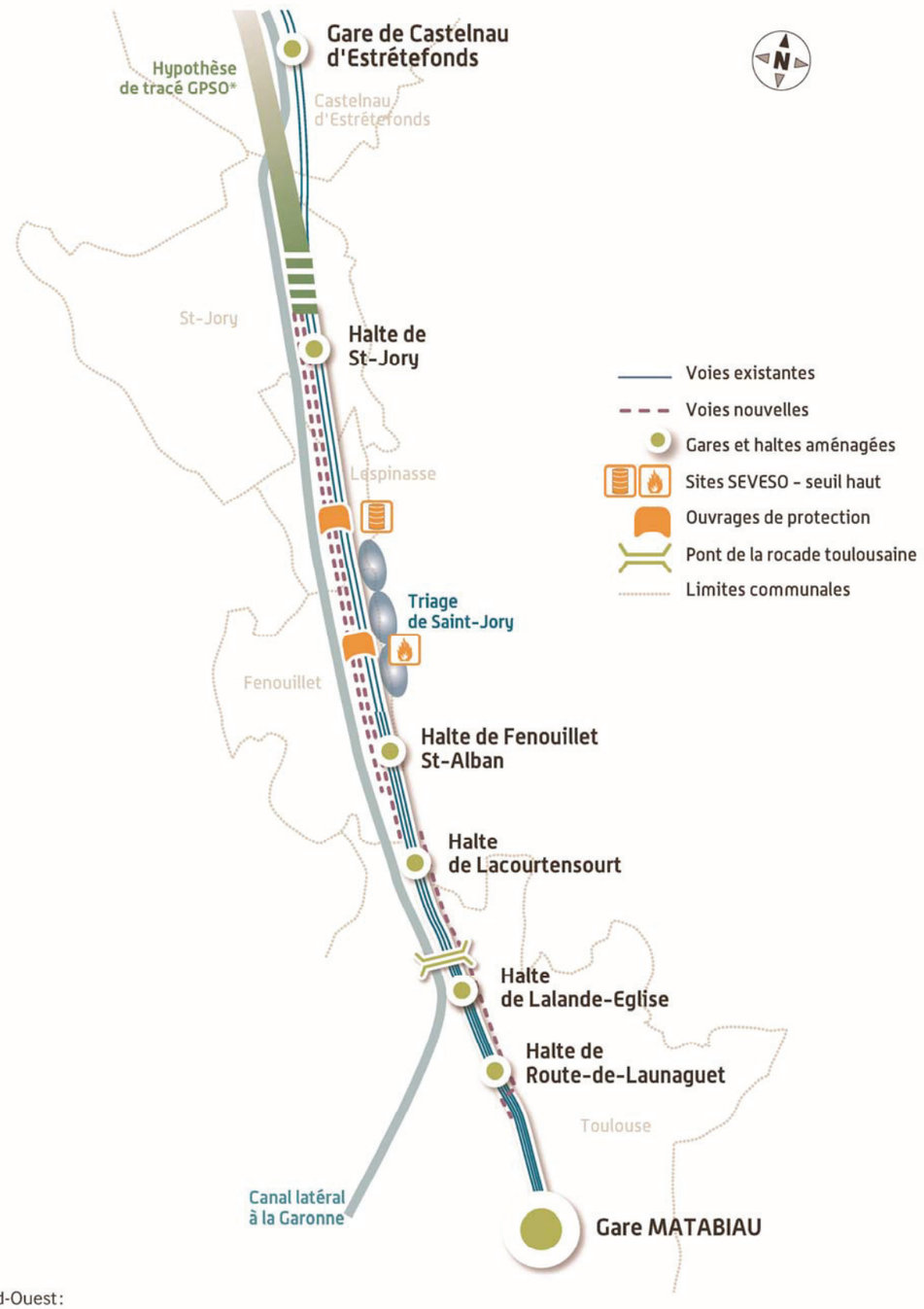
Le tracé de la ligne nouvelle se raccordera au Nord de la commune de Saint-Jory, au Pk 239+800.

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

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

Ces aménagements de l'infrastructure actuelle nécessitent :

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




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

## 2.3. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Toulouse

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

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

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

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

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

### 2.3.1. Le territoire communal

La commune de Toulouse est la préfecture du département de la Haute-Garonne. Elle est située à 77 km d'Albi et à 130 kilomètres de Rodez en bordure de la Garonne. L'accès à la commune est facilité par la proximité des autoroutes A61, A62, A64, A68, A621, A624 reliant directement la ville à Limoges, Narbonne, Bordeaux, Tarbes et Albi ainsi que par le périphérique de Toulouse A620 qui fait le tour de Toulouse intra-muros sur 33 km.

D'une superficie d'environ 11 800 ha, la commune compte près de 440 204 habitants en 2009 (INSEE).

La commune se développe dans la plaine et les terrasses de la Garonne, plus basses à l'Ouest. A l'Est et au Sud, se trouvent deux buttes : la butte de Calvinet qui culmine à un peu plus de 200 m et la butte de Pech Davidqui culmine à 260 m.

### 2.3.2. Le projet sur le territoire communal

Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse concernent le secteur Nord-Ouest de la commune de Toulouse avec les quartiers de Lalande, Fondeyre, La Salade, Les Izards, Borderouge, Raynal qu'ils traversent suivant un axe Nord-Sud.

- **L'infrastructure ferroviaire**

Les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse traversent le territoire communal sur près de 8 200 mètres.

Au Nord de la commune, à Lacourtensourt, l'infrastructure compte trois voies principales de circulation et le projet prévoit l'insertion d'une voie supplémentaire à l'Est des voies existantes.

Les haltes de Lacourtensourt, Lalande l'Eglise et Route de Launaguet seront aménagées avec des traversées dénivelées des voies et des parvis multimodaux, accueillant bus, vélos et véhicules particuliers.

La halte de Lacourtensourt sera relocalisée au droit de l'avenue Salvador Allende (D64), 500 mètres plus au Sud que sa position actuelle.

La halte de Route de Launaguet sera déplacée de 150 m vers le Nord afin de faciliter la liaison vers la station de la ligne B du métro « La Vache ».

Un pont-rail sera créé route de Launaguet pour accueillir la voie nouvelle, au Sud de la nouvelle halte.

Il est prévu également la reconstruction, en lieu et place de l'ouvrage existant, d'un saut de mouton permettant à une voie ferrée de franchir deux autres voies ferrées.

Au niveau de la gare de Matabiau, les installations de la gare devront être aménagés afin de réponde aux perspectives de croissance des flux de voyageurs.

- **Les rétablissements de voirie**

Des adaptations sur le pont-route du chemin du pont de Rupé, le pont-route de l'A 620, le pont-route de la RD 820 et le pont-route de la RD 4 seront nécessaires pour permettre l'insertion de la voie nouvelle.

Le chemin du pont de Rupé

Cette voie de communication franchit la voie ferrée par un pont-route à environ 700 m au Nord de la rocade Toulousaine.

Un nouveau pont-route sera mis en œuvre pour permettre le franchissement de la voie nouvelle insérée dans le cadre du projet. L'accès routier à cet ouvrage sera également réaménagé.

L'A 620

L'A 620 franchit la voie ferrée par un pont-route qui permet l'insertion du projet sans adaptation, hormis un renforcement de ses piles aux chocs ferroviaires.

La RD 820

La RD 820 franchit la voie ferrée par un pont-route qui permet l'insertion du projet sans adaptation, hormis un renforcement de ses piles au choc ferroviaire.

La RD 4, avenue de Fronton

Cette voie de communication franchit la voie ferrée par un pont-route à environ 600 m au Sud de la halte de Lalande l'Eglise.

Un nouveau pont-route sera mis en œuvre pour permettre le franchissement de la voie nouvelle insérée dans le cadre du projet.

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

Outre les franchissements de la voie ferrée, plusieurs routes longeant la voie seront modifiées : la rampe d'accès au nouvel ouvrage sur le chemin du pont de Rupé, la rue de Lalande (longeant la voie ferrée à hauteur du pont-route de l'A620), le chemin de l'Eglise de Lalande (à l'est des voies ferrées au droit de la halte de Lalande Eglise).

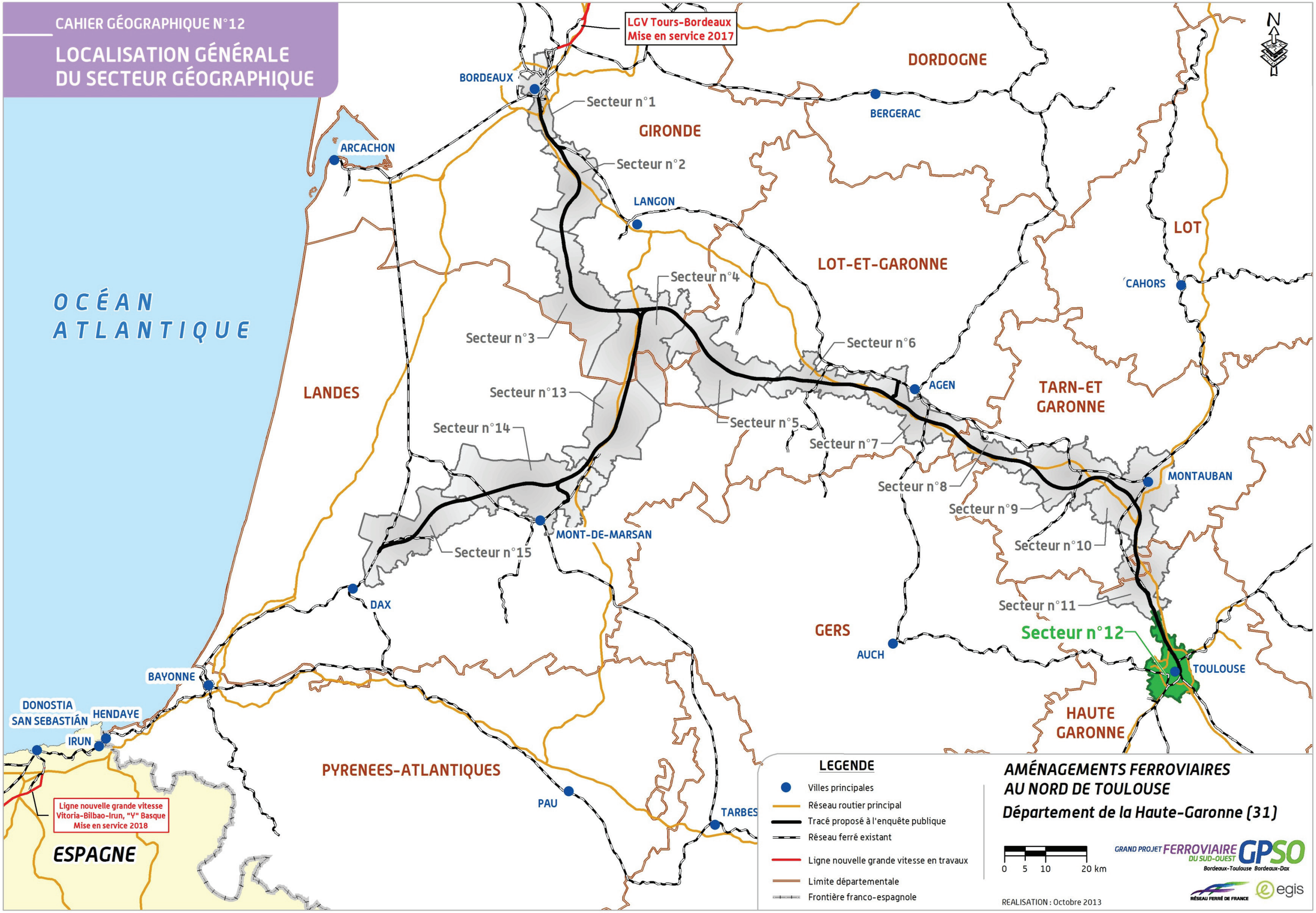
- **Les installations connexes (bases travaux, sous-stations-électriques, postes de sectionnement, …)**

Le projet prévoit le remaniement du poste d'aiguillage 1 situé sur le linéaire du projet entre l'espace des 3 voies existantes au niveau de l'impasse Gaston Planté, soit un kilomètre plus au Nord que le poste 1 actuel. Il sera remplacé et relocalisé pour permettre notamment d'y intégrer la gestion de l'ensemble des installations qui doivent être mises en œuvre au droit de l'ITE (Installation terminale embranchée) de Magasins Généraux de France et de conserver les accès au site du triage de Saint-Jory.

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

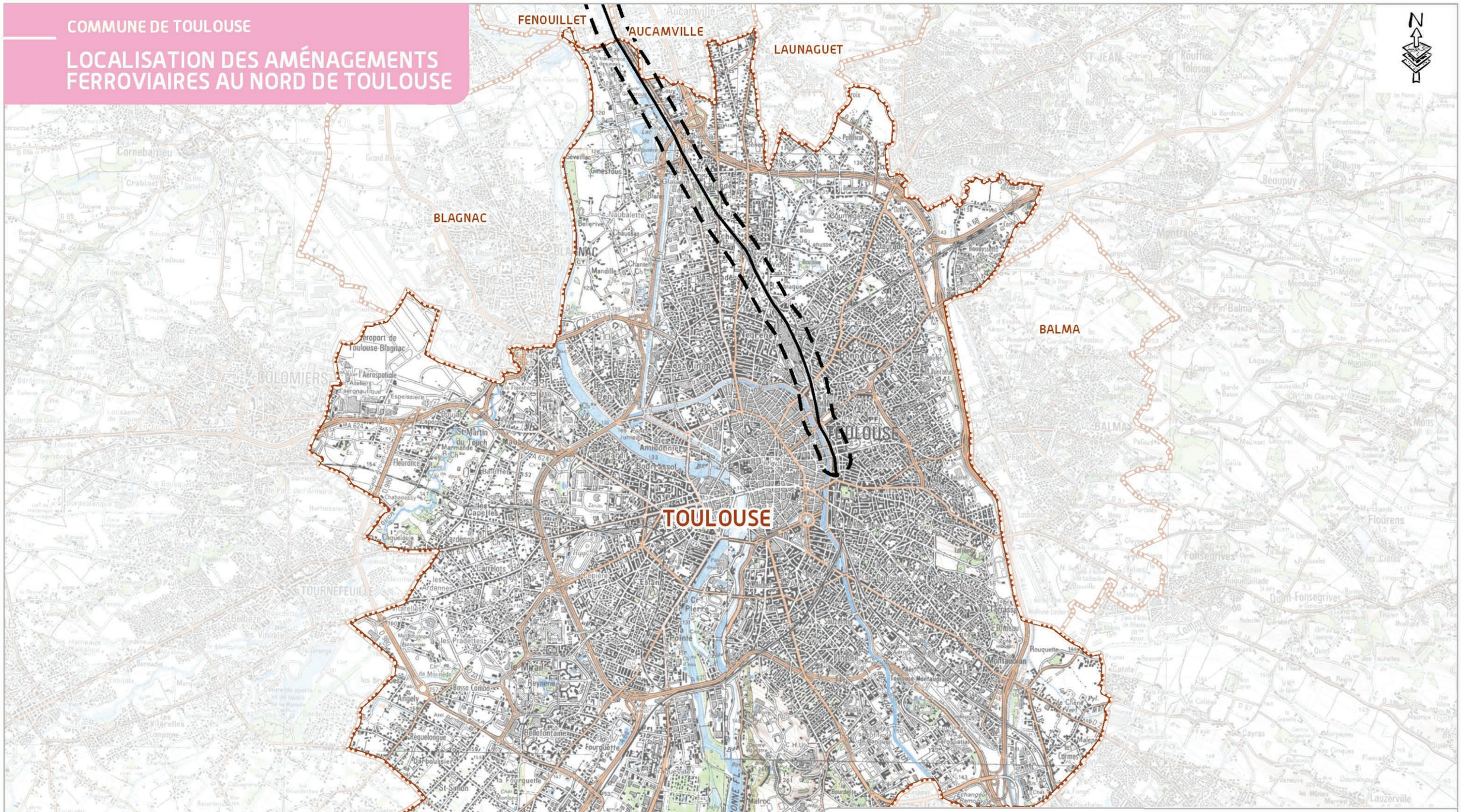
CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

# LOCALISATION GÉNÉRALE DU SECTEUR GÉOGRAPHIQUE



COMMUNE DE TOULOUSE

# LOCALISATION DES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE




**LEGENDE**

Tracé du projet proposé à l'enquête publique

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

Limite communale

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

0 0.75 1.5 3 Km

RÉALISATION : JANVIER 2013
SOURCE : © IGN - SCAN 25

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA



# 3. L’ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE TOULOUSE

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

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

| PLU de Toulouse | | |
|---|---|---|
| **Date de prescription** | **Date d'arrêt du projet** | **Date d'approbation** |
| 27/06/2003 | 19/11/2004 | 17/02/2006 |
| Mise à jour arrêtée le 15/11/2011 | | |
| Modification n°5 approuvée le 19/12/2011 | | |
| Dernière révision générale du PLU approuvée le 27 juin 2013 | | |
| Mise à jour de la révision générale du PLU, approuvée par Arrêté du 04/11/2013 (mise à jour portant sur les servitudes d'utilité publique) | | |

## 3.1. Les principes généraux

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

Elle se traduira principalement par :

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

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

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

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

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

## 3.2. Incidences du projet sur le rapport de présentation

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

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

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

Le rapport de présentation du PLU de Toulouse est compatible avec l'opération relative aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

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

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

Le PADD se décompose en deux parties : une à l'échelle communautaire et l'autre à celle de la ville.

Le PADD communautaire s'articule autour de trois axes. Seules les thématiques en relation avec le projet seront analysées :

- **PARTIE II : une métropole innovante et dynamique**

Optimiser le positionnement de la métropole

L'objectif étant de prévoir les infrastructures de transport nécessaires au regard de la croissance de l'agglomération et de la performance de l'accessibilité.

➢ Développer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

L'étoile ferroviaire toulousaine va connaître d'importantes évolutions. Ainsi, parmi les deux projets principaux, l'aménagement de la ligne ferroviaire entre Saint-Jory et Toulouse-Matabiau est cité. Le raccordement de la Ligne à Grande Vitesse au nord de Saint-Jory constitue une opportunité pour repenser l'ensemble des services ferroviaires au nord de Toulouse, accroître la desserte des différentes gares.

- **PARTIE III : Une métropole à vivre**

Assurer la protection et la santé des habitants

➢ Lutter contre les nuisances sonores et favorises les zones calmes

La lutte contre les nuisances sonores repose sur l'identification sur le territoire communautaire des sources (aéroport, aérodromes, voies ferrées et routières) et leur traitement. Il s'agit aussi de prévenir leurs bruits par leur prise en compte en amont, dans les choix d'aménagements urbains.

L'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse prévoit 140 isolations de façade et 3 écrans acoustiques sur la commune de Toulouse.

Le PADD communal s'articule autour de 3 axes déclinés sous forme de thématiques. Seuls les axes et thématiques en relation avec le projet sont évoqués ci-après :

- **PARTIE II : TOULOUSE, innovante et dynamique**

TOULOUSE, ville ouverte

- Une accessibilité ferrée nationale et régionale à renforcer

Le projet prévoit une amélioration voire une croissance de la desserte régionale avec le développement de l'offre en Transport Express Régional avec notamment la mise à 4 voies de la ligne SNCF liée à l'arrivée de la LGV entre Matabiau et Saint-Jory. Elle doit notamment permettre la création ou le développement des gares positionnées le long de cette infrastructure (Saint-Jory, Fenouillet – Saint-Alban, Lacourtensourt, Lalande Église, Route de Launaguet), améliorer l'intermodalité avec le réseau de transport en commun urbain (Route de Launaguet / station du métro de La Vache) et étudier la création d'une nouvelle gare à Lespinasse.

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

## 3.4. Les orientations d'aménagement et de programmation

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

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

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

Le PLU de Toulouse possède des orientations d'aménagement et de programmation organisées par thématiques d'une part et par secteurs d'autre part. Deux OAP se situent à proximité du projet :

- **Izards Trois Cocus**

L'OAP se situe entre le périphérique (A62) au Nord et la voie ferrée Toulouse-Bordeaux au Sud, le quartier de Lalande à l'Ouest et le quartier de Borderouge à l'Est. Les objectifs de l'OAP sont de :

- Mener un renouvellement urbain ;
- Maintenir et développer une activité agricole urbaine ;
- Relier le quartier et les quartiers avoisinants ;
- Constituer des continuités urbaines ;
- Habiter l'ossature verte ;
- Réaménager un cœur de quartier ;
- Fabriquer un réseau équilibré d'espaces publics passants ;
- Rétablir les types de logements.

Les emprises nécessaires à la réalisation du projet se situent en limite de l'OAP, au droit de la halte de la Route de Launaguet actuelle.

Le volet Déplacement des principes et conditions d'aménagement de la zone intègre la future gare « Route de Launaguet » et prévoit de la signaler en dégageant des espaces publics de type place ou parvis au droit de la route de Launaguet.

Il est également précisé que *« l'attractivité de la future gare « Route de Launaguet » demandera une réflexion particulière à ses abords pour réorganiser son accessibilité (tous modes) et son ouverture sur les quartiers existants. »*

Les Aménagements ferroviaires sont donc intégrés dans les principes d'aménagement de la zone.

- **Lapujade**

Le projet d'OAP se situe entre la voie ferrée à l'Ouest, la rue du Docteur Bouvier au Nord et la rue du Faubourg Bonnefoy à l'Est. Les objectifs sont de :

- Compléter l'organisation actuelle des rues ;
- Créer des espaces verts de proximité ;
- Aménager les axes routiers ;
- Améliorer l'offre de stationnement ;
- Requalifier le chemin Lapujade ;
- Densifier tout en préservant les caractéristiques urbaines et architecturales du quartier ;
- Développer les typologies de logements ;
- Réaliser des logements de qualité ;
- Traiter les espaces verts privatifs ;
- Favoriser l'implantation des services et des activités ;
- Préserver la possibilité d'une implantation commerciale de proximité ;
- Maintenir les emprises foncières pour de l'activité.

Le périmètre de l'OAP se situe au droit de l'emprise des aménagements ferroviaires. Au droit de cette OAP, aucune extension d'emprise ferroviaire n'est envisagée.

L'OAP intègre des préconisations d'insertion visuelle et auditive de la voie ferrée, ces dernières concernent les aménagements strictement encadrés par l'OAP. Par exemple, l'objectif est « d'aménager les différents espaces permettant de créer un recul des habitations par rapport aux emprises ferroviaires et de générer des usages et pratiques sur les espaces interstitiels ».

Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sont compatibles avec l'OAP Lapujade.

## 3.5. Les dispositions communes

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

## 3.6. Le zonage et le règlement

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

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

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

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

Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse concernent 5 zonages définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal :

- Zone UI :

  Il s'agit d'espaces à dominante d'immeubles collectifs disséminés sur l'ensemble du territoire communal et dont la composition urbaine donne une impression de densité importante.

- Zone UM :

  Il s'agit d'un tissu urbain d'habitat diversifié et mixte situé principalement au-delà des faubourgs anciens et donne l'impression d'une urbanisation modérée.

- Zone UL :

  La zone se compose notamment d'habitat pavillonnaire et d'habitat en bande.

- Zones UE :

  Elles correspondent à une zone urbaine économique. Les secteurs UE1 et UE2 différent uniquement au regard de la hauteur des constructions autorisées.

- Zone N : correspondant à une zone naturelle. La zone Ns (nature stricte) répond au souci de protéger de façon rigoureuse les espaces naturels.

## 3.7. Les emplacements réservés

Un emplacement réservé inscrit au PLU de Toulouse est concerné par l'emplacement réservé aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse :

- emplacement réservé n°322 : création d'une voie ferrée SNCF dans la vallée de l'Hers correspondant à une surface de 295 360 m².

L'emplacement réservé n°322 sera redéfini pour tenir compte du tracé de l'opération d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Le chapitre 5.3 présente la justification de cette redéfinition.

## 3.8. Les Espaces Boisés Classés

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

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

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

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

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

## 3.11. Les éléments de la pièce 4B2 : Cahier au 1/2500ème

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

### 3.11.1. La servitude pour équipement public (SEP)

Les emprises nécessaires à la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse se situent en limite de la servitude pour équipement public n°27, localisée au sud de la halte de la Route de Launaguet actuelle. Elle correspond à une voie ou ouvrage public prévus dans le cadre de la ZAC de Borderouge (voir paragraphe spécifique).

L'Emplacement réservé pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ne remet pas en cause la destination de cette servitude.

### 3.11.2. L'espace d'application des dispositions liées au métro

Les emprises nécessaires à la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse croisent l'espace d'application des dispositions liées au métro à hauteur de la halte de la route de Launaguet actuelle.

Cet espace d'application des dispositions liées au métro s'applique dans une bande de 54 m comptée de part et d'autre de l'axe du tunnel du Métro. Des dispositions particulières peuvent être imposées pour sa préservation à toute occupation et utilisation du sol (décret n° 91-1147 du 14 Octobre 1991 modifié par décret n° 2003-425 du 7 Mai 2003).

Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sont réalisés en surface et ne sont donc pas susceptibles d'intercepter les aménagements liés au métro en profondeur. Néanmoins, les dispositions particulières devront être respectées.

### 3.11.3. La zone de recul minimale par rapport aux infrastructures routières

Les emprises nécessaires à la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse croisent la zone de recul minimale par rapport aux infrastructures routières, correspondant au passage de la voie ferrée sous l'A62.

Les zones de recul par rapport aux infrastructures routières ou liées à l'amendement Dupont déterminent un recul minimal d'implantation des constructions en substitution de l'article 6 des dispositions spécifiques du règlement.

Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sont conçus en tenant compte des contraintes liées au passage sous l'A62.

## 3.12. Les éléments de la pièce 5C : Graphiques d'information

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

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

Les emprises nécessaires à la réalisation des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse se situent au droit de plusieurs ZAC :

- **ZAC de Borderouge**

La ZAC de Borderouge s'étend sur une superficie totale de 141 hectares dont 125 sont commercialisables. L'objectif de la ville est d'y créer un nouveau quartier avec environ 3 500 logements, des zones d'activités (24 hectares), des commerces, des activités tertiaires ainsi que de nombreux équipements publics.

Toutefois, les emprises de la ZAC se situent au droit de celles des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, sans pour autant l'interférer.

- **La ZAC de la Vache**

La ZAC de la Vache se situe au Nord de Toulouse. Il s'agit d'une opération à dominante habitat sur une superficie d'environ 12 hectares.

Plus de 700 logements ont déjà été réalisés. La ZAC de la Vache dispose encore de terrains pour environ 60 logements et de 3 700 m² de bureaux côté route de Fronton et de 2 500 m² d'activité côté route de Launaguet.

Toutefois, les emprises de la ZAC se situent au droit de celle des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, sans pour autant l'interférer.

### 3.12.2. Le Plan d'aménagement d'ensemble (PAE)

Le PAE de Borderouge se situe aux abords des emprises ferroviaires. Néanmoins, les aménagements programmés n'interférent pas avec le PAE.

### 3.12.3. Le droit de préemption urbain renforcé (DPUR)

Les emprises nécessaires à la réalisation des aménagements se situent dans la vue n°4 de l'annexe 5B concernant le droit de préemption urbain renforcé.

La commune sera donc avertie des travaux à réaliser afin qu'elle puisse exercer son droit de préemption urbain renforcé.

### 3.12.4. Les périmètres de sursis à statuer

Les emprises nécessaires aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse se situent à proximité ou dans les périmètres de sursoir à statuer de « Porte Nord, Lalande » et « RN20 ».

La commune sera donc avertie des travaux à réaliser afin qu'elle puisse exercer son droit de sursoir à statuer.



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

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

*Le territoire de la commune de Toulouse 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* », non concerné par la bande des 500 mètres du projet des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ;

  *Et*

- «*Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste*», non concerné par la bande des 500 mètres du projet des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

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

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

## 4.1. Le réseau Natura 2000

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

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

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

*La structuration de ce réseau comprend :*

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

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

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

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

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

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

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

La commune de Toulouse est concernée par deux sites Natura 2000 :

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

Aucun site n'est intercepté par les emprises de l'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sur le territoire de la commune de Toulouse.

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

La commune de Toulouse est concernée par deux sites Natura 2000 :

- « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » ;
- « Garonne, Ariège, Hers, Salat Pique et Neste ».

En revanche, les aménagements prévus dans le cadre du projet ne sont situés dans aucun de ces deux sites Natura 2000.

Le plus proche est le site de la Vallée de la Garonne de Muret à Moissac – référence, n°FR7312014.

Le site de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » concerne 35 communes riveraines du fleuve situées dans les départements de Haute-Garonne (31) et du Tarn-et-Garonne (82).

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

Ce site Natura 2000 concerne des portions plus ou moins larges et étendues de la vallée de la Garonne. Sa superficie est de 4 503 ha.

L'évaluation des incidences Natura 2000 réalisée dans le cadre de la ligne nouvelle a permis de démontrer l'absence d'atteinte significative aux espèces d'oiseaux (ainsi qu'à leurs habitats) ayant justifié la désignation de la Zone de Protection Spéciale de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac ».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les effets du projet en lui-même sur 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 de réduction, de compensation ou de suppression des effets de la mise en compatibilité du POS.

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

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



# 5. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE TOULOUSE

## 5.1. Le plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse avant la mise en compatibilité du PLU ;
- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé au projet sus-jacent à l'emplacement réservé n°322 (voir chapitre 5.3 - Liste des emplacements réservés).

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

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont indiquées :

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

La mise en compatibilité du document graphique porte sur :

- le tracé d'un remplacement réservé n°914 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse,
- l'ajustement de l'ER n°322.

## LEGENDE - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

Zones urbaines mixtes : UC UF UCQ UI UM UL

Zones urbaines spécifiques : UP UE UIC

Zones naturelles : NS NL NH NJ

Zones agricoles : A

Zones à urbaniser : AU

Périmètres des risques donnés à titre d'information

Inondation

Mouvements de terrain

Sécheresse

Technologique

T1, T3 : risque létal

T2, T4 : risque non létal

Autres Informations

Emplacement Réservé (ER)

Servitude Equipement Public (SEP) : (art. L123.2.c du Code de l'Urbanisme)
Voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général, espaces verts

Espace Vert Protégé (EVP)

Espace Boisé Classé (EBC)

Espace Boisé Classé (EBC) : arbre isolé (représentation symbolisée)

Traçé et stations de METRO

6 Périmètre de constructibilité limitée (art. L123-2a du code de l'urbanisme)
Limite de validité : se référer à la pièce 4B2

1 Brouardel Béarnais
2 Malepère
3 Lalande Nord - Stocco, Alphand, Dortis Gaussen
4 Rostand - Albi
5 Barrière de Paris
6 Pôle multimodal TGV secteur Michel - Ange

## LEGENDE - APRES MISE EN COMPATIBILITE

Zones urbaines mixtes : UC UF UCQ UI UM UL

Zones urbaines spécifiques : UP UE UIC

Zones naturelles : NS NL NH NJ

Zones agricoles : A

Zones à urbaniser : AU

Périmètres des risques donnés à titre d'information

Inondation

Mouvements de terrain

Sécheresse

Technologique

T1, T3 : risque létal

T2, T4 : risque non létal

Autres Informations

Emplacement Réservé (ER)

Emplacement Réservé aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse

Servitude Equipement Public (SEP) : (art. L123.2.c du Code de l'Urbanisme)
Voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général, espaces verts

Espace Vert Protégé (EVP)

Espace Boisé Classé (EBC)

Espace Boisé Classé (EBC) : arbre isolé (représentation symbolisée)

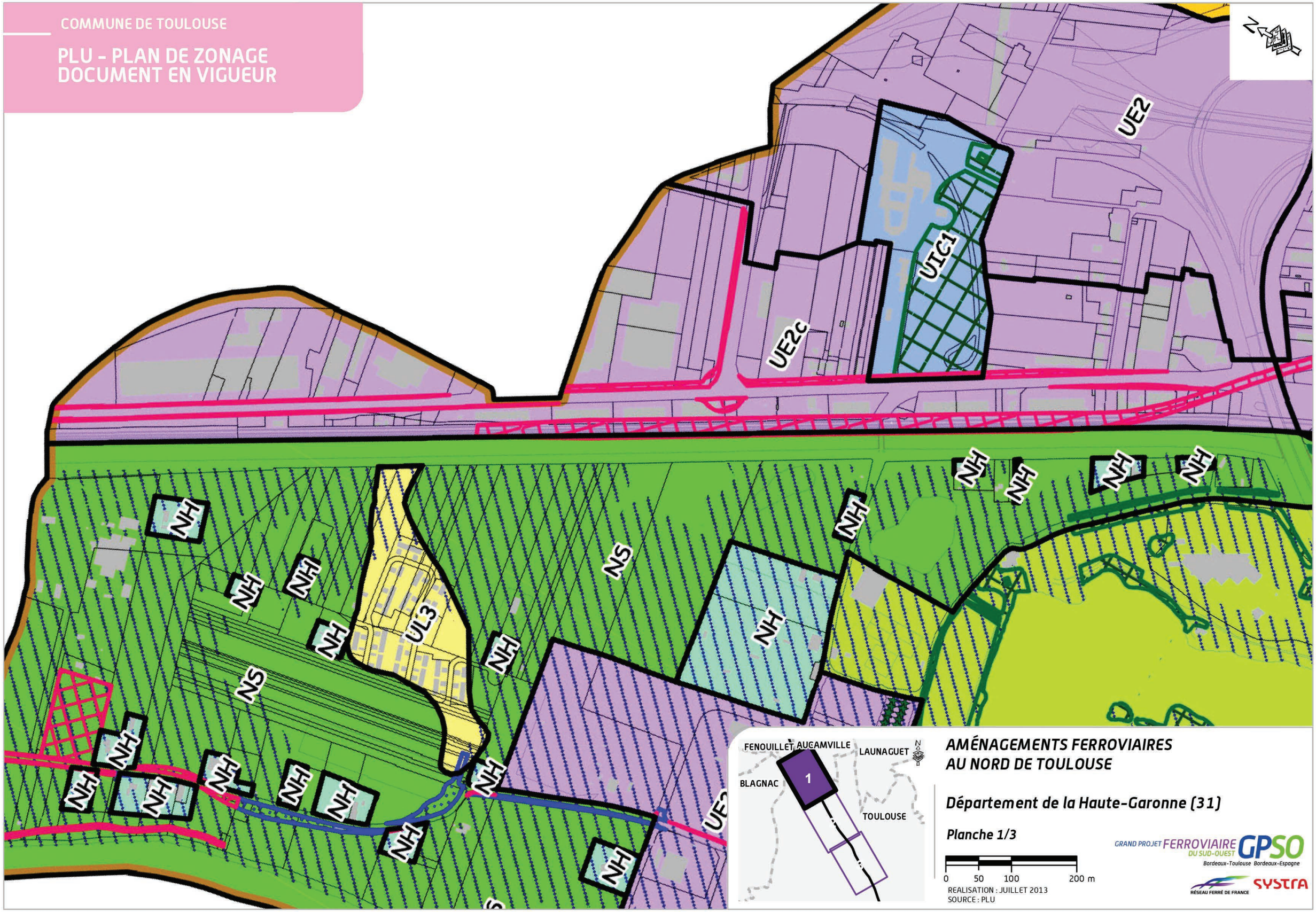
Traçé et stations de METRO

6 Périmètre de constructibilité limitée (art. L123-2a du code de l'urbanisme)
Limite de validité : se référer à la pièce 4B2

1 Brouardel Béarnais
2 Malepère
3 Lalande Nord - Stocco, Alphand, Dortis Gaussen
4 Rostand - Albi
5 Barrière de Paris
6 Pôle multimodal TGV secteur Michel - Ange

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - PLAN DE ZONAGE
# DOCUMENT EN VIGUEUR







## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

**Planche 1/3**

0 50 100 200 m

REALISATION : JUILLET 2013
SOURCE : PLU

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE

UE2

UIC1

UE2c

914

NH

NS

UL3

UE3

FENOUILLET AUCAMVILLE

LAUNAGUET

BLAGNAC

1

TOULOUSE

N

## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

**Planche 1/3**

0 50 100 200 m

REALISATION : JUILLET 2013
SOURCE : PLU

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT EN VIGUEUR

UE1
UL1
UCQ3c
UL6
UIC1
UE1c
UE1
UM1
NL3
UM1
UE1
NS
UE2c
UE2
UE2c
2

FENOUILLET
AUCAMVILLE
LAUNAGUET
BLAGNAC
TOULOUSE

## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

**Planche 2/3**

0 50 100 200 m

REALISATION : JUILLET 2013
SOURCE : PLU

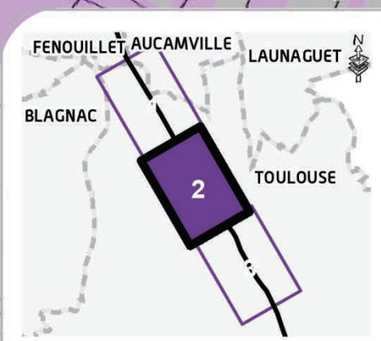
GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE

UE1
UL1
UCQ3c
UM1
NL3
UM1
UL6
UIC1
UE1c
UE1
UE1
914
UE2
UE2c
UE2c
NS
T2




## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

*Planche 2/3*

0 50 100 200 m

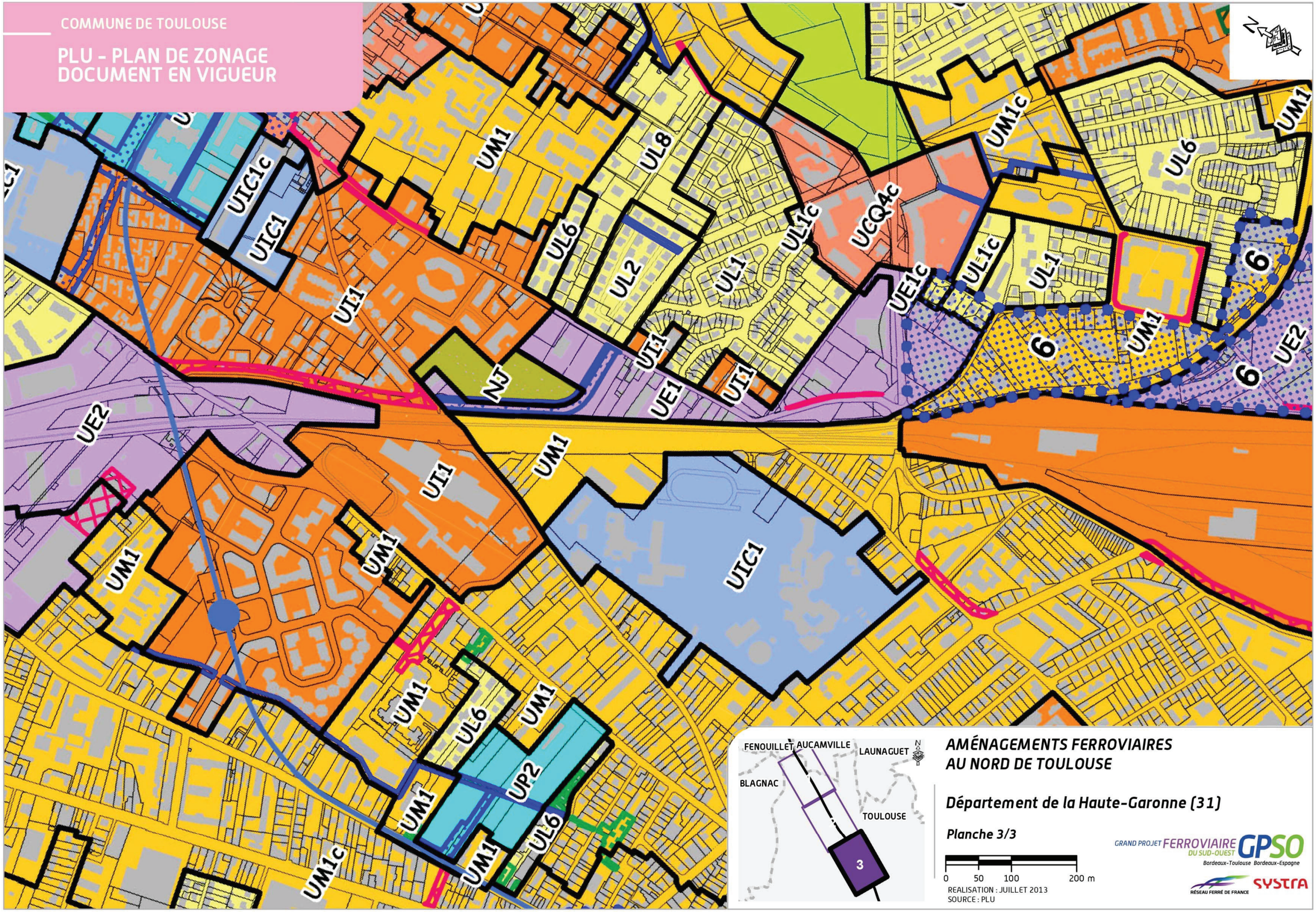
REALISATION : JUILLET 2013
SOURCE : PLU

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT EN VIGUEUR







## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

**Planche 3/3**

0 50 100 200 m

REALISATION : JUILLET 2013
SOURCE : PLU

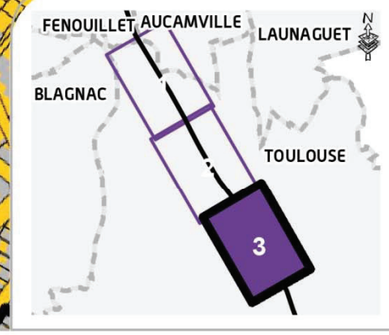
GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - PLAN DE ZONAGE DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE

UIC1c
UIC1
UI1
UM1
UL8
UL6
UL2
UL1
UL1c
UCQ4c
UM1c
UE1c
UL-1
6
UE2
NJ
914
UE1
UP2
UM1c




## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

**Planche 3/3**

0 50 100 200 m

REALISATION : JUILLET 2013
SOURCE : PLU

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
SYSTRA

## 5.2. Le cahier au 1/2500ème

Les planches ci-après présentent :

- Les planches du cahier au 1/2500ème (pièce 4B2 du PLU en vigueur) concernées par les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse avant la mise en compatibilité du PLU ;
- Les planches du cahier au 1/2500ème en vigueur concernées par les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé au projet sus-jacent à l'emplacement réservé n°322 (voir chapitre 5.3 - Liste des emplacements réservés).

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

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont indiquées :

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

La mise en compatibilité du document graphique porte sur :

- le tracé d'un remplacement réservé n°914 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse,
- l'ajustement de l'ER n°322.

### LEGENDE - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

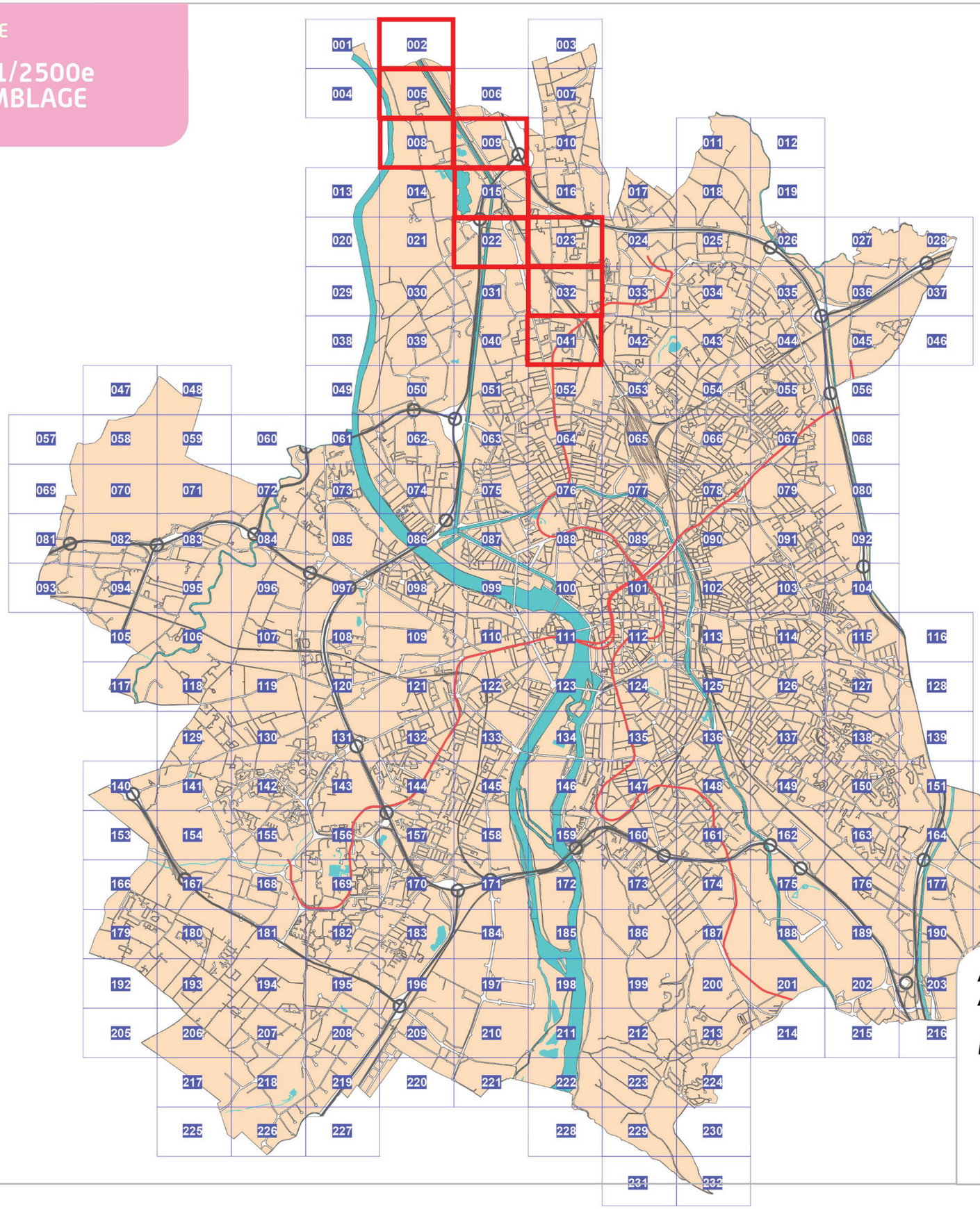



### LEGENDE - APRES MISE EN COMPATIBILITE



COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# TABLEAU D'ASSEMBLAGE




## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

N

0 25 50 100 m

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

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

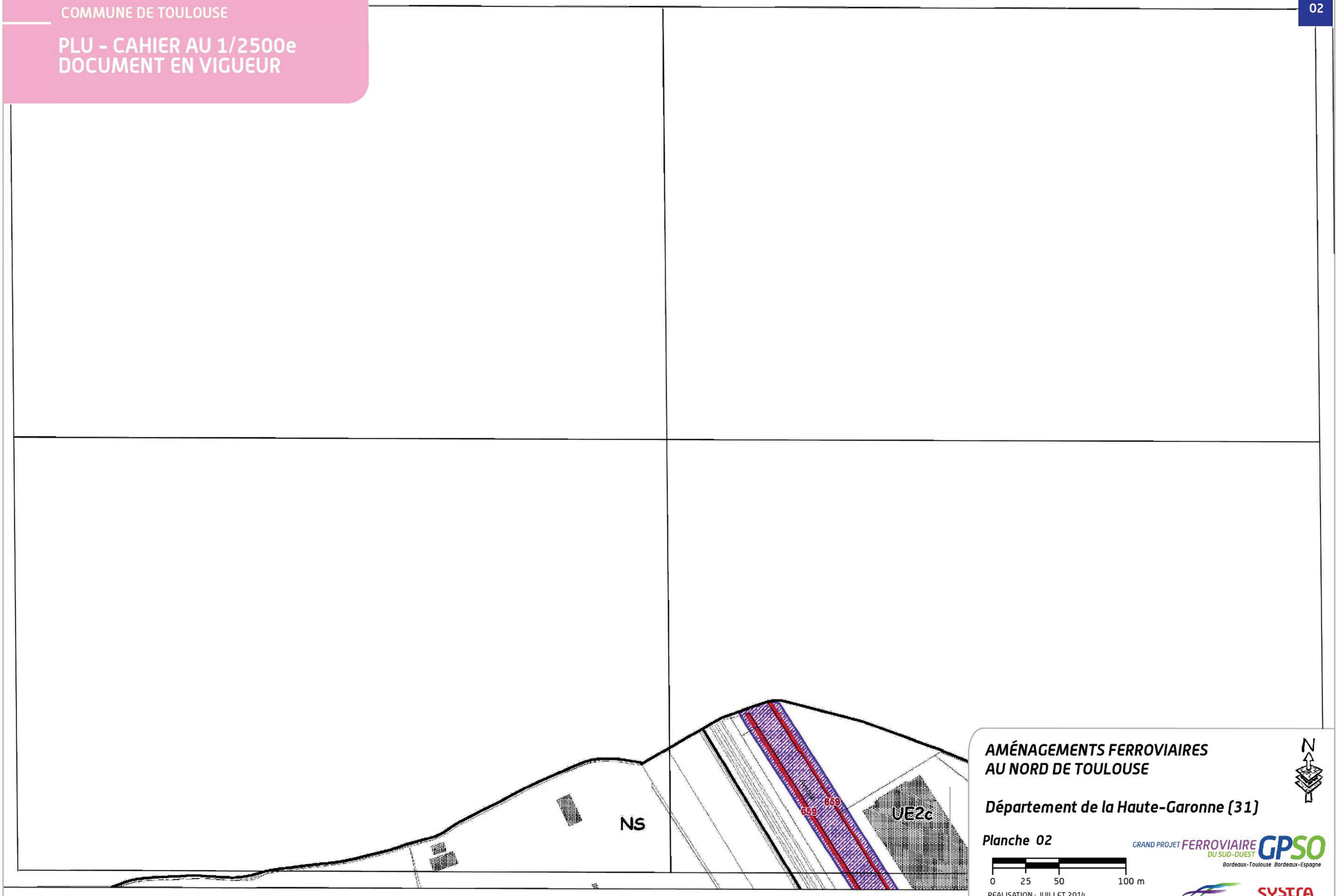
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT EN VIGUEUR

02




***AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE***

***Département de la Haute-Garonne (31)***

***Planche 02***

0 25 50 100 m

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

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

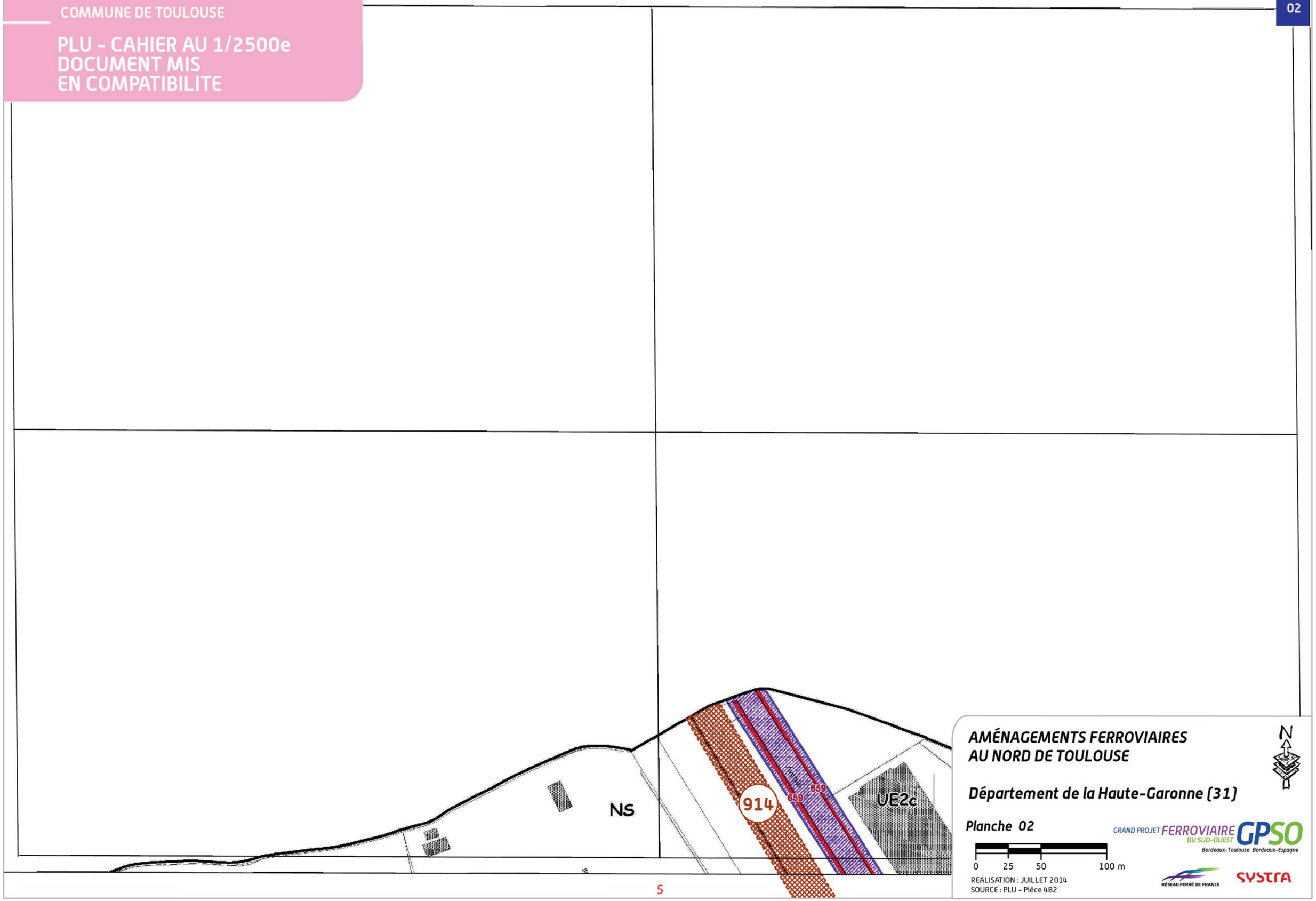
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE

02




**AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE**

**Département de la Haute-Garonne (31)**

**Planche 02**

0 25 50 100 m

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

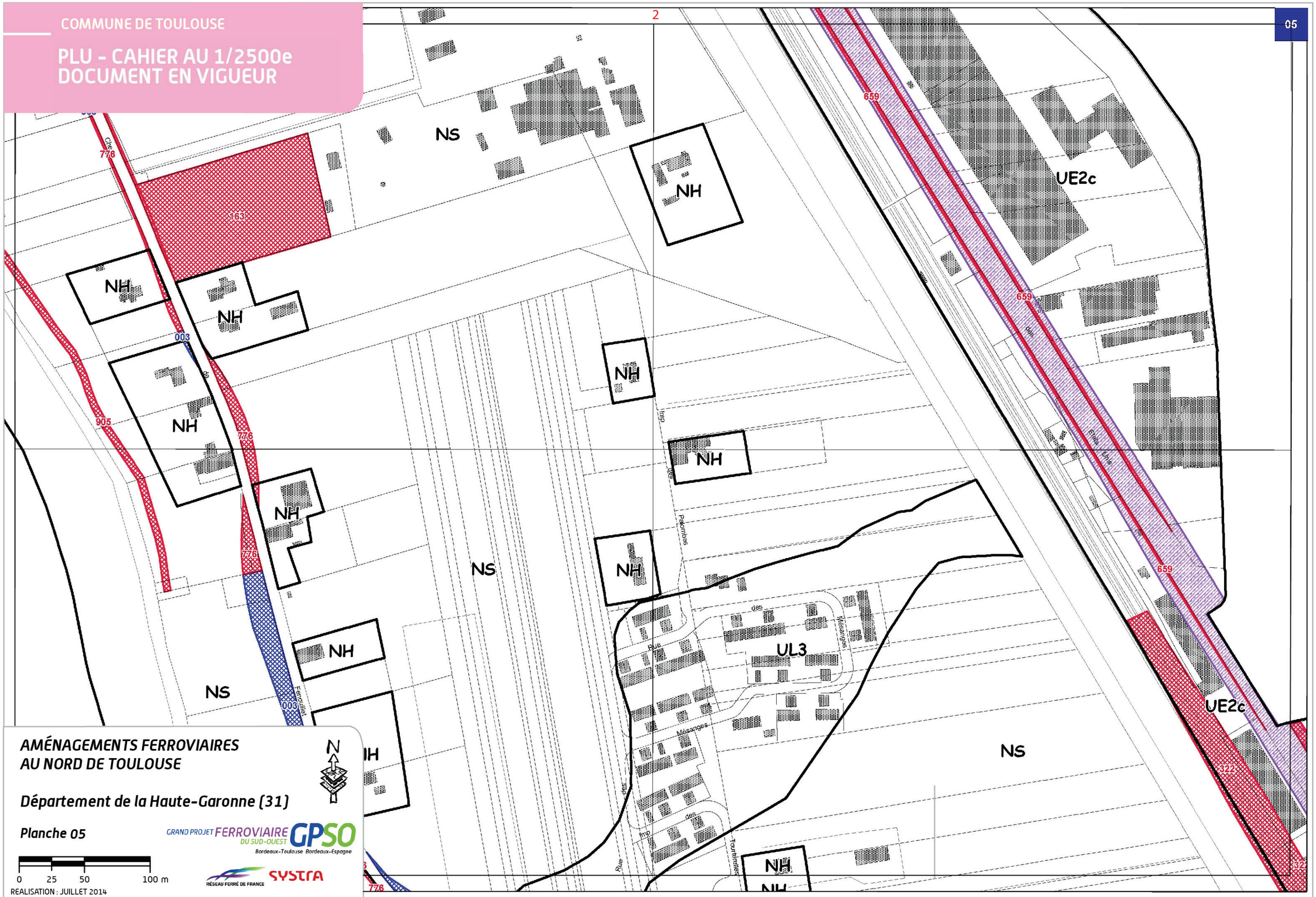
SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT EN VIGUEUR








*AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES*
*AU NORD DE TOULOUSE*

*Département de la Haute-Garonne (31)*

*Planche 05*

N

0 25 50 100 m

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE









*AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE*

*Département de la Haute-Garonne (31)*

*Planche 05*

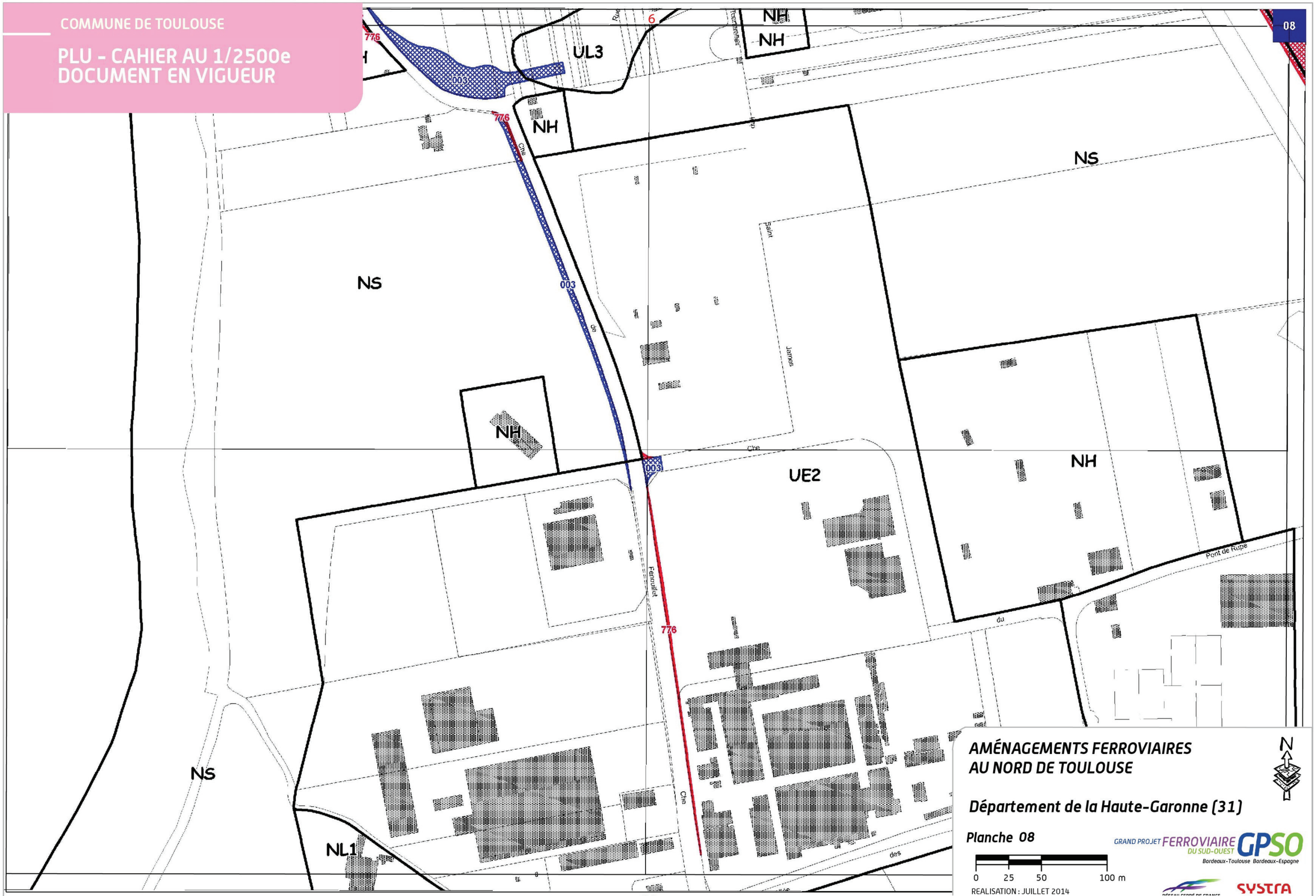
N

0 25 50 100 m

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2




## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

**Planche 08**

0 25 50 100 m

REALISATION : JUILLET 2014

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

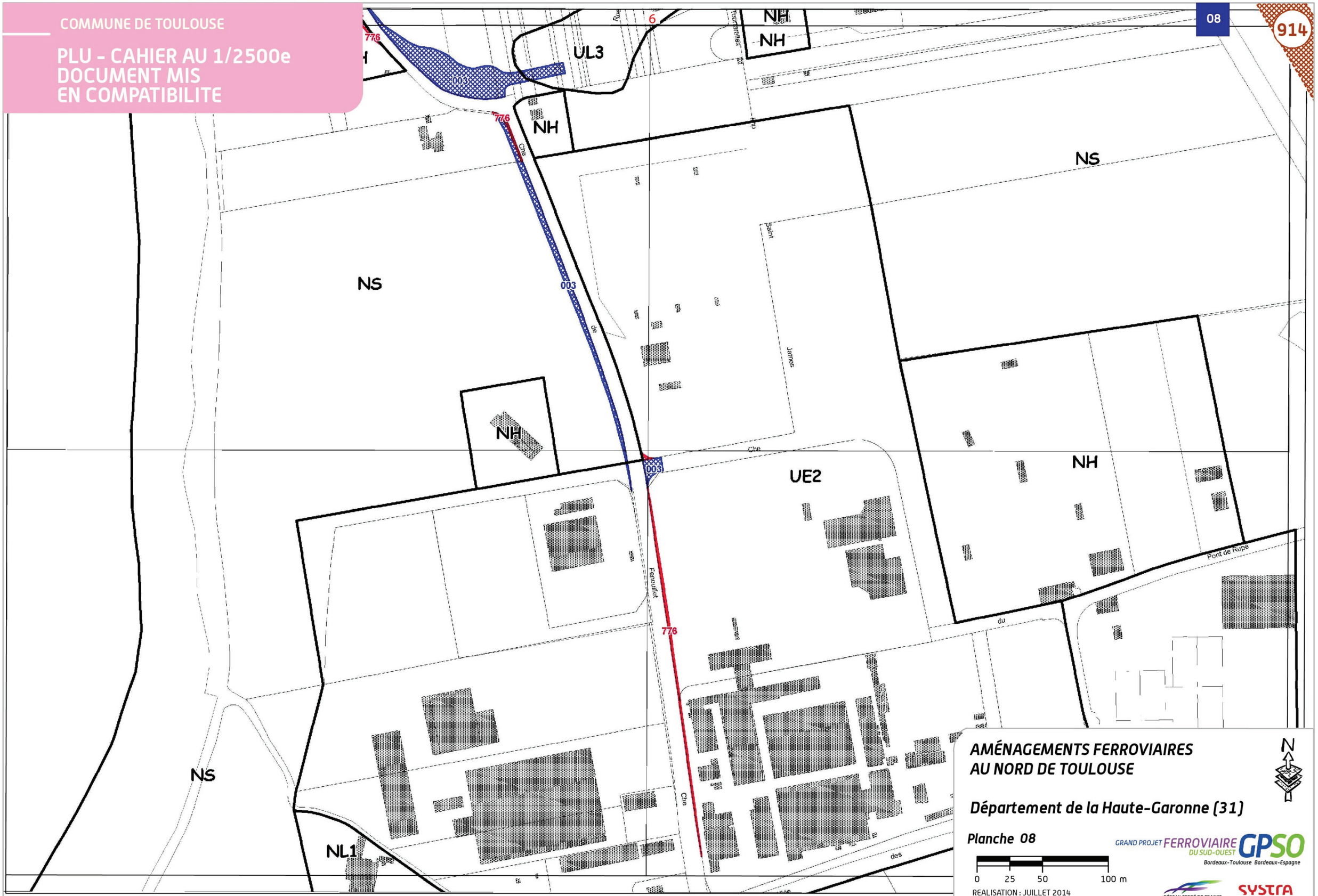
SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE



914




## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

**Planche 08**

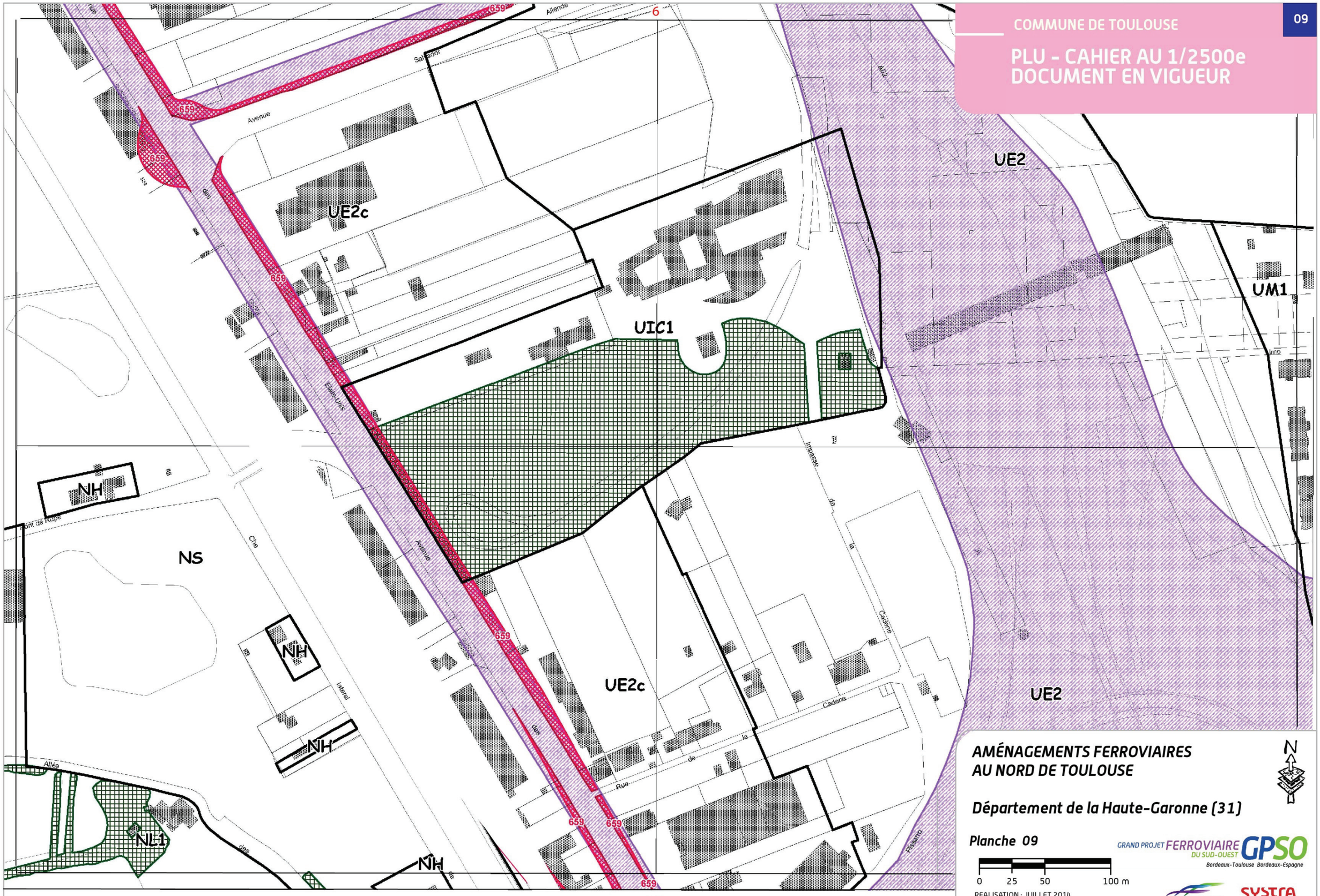
0 25 50 100 m

REALISATION : JUILLET 2014

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

SYSTRA

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT EN VIGUEUR




## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

*Département de la Haute-Garonne (31)*

**Planche 09**

0 25 50 100 m

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

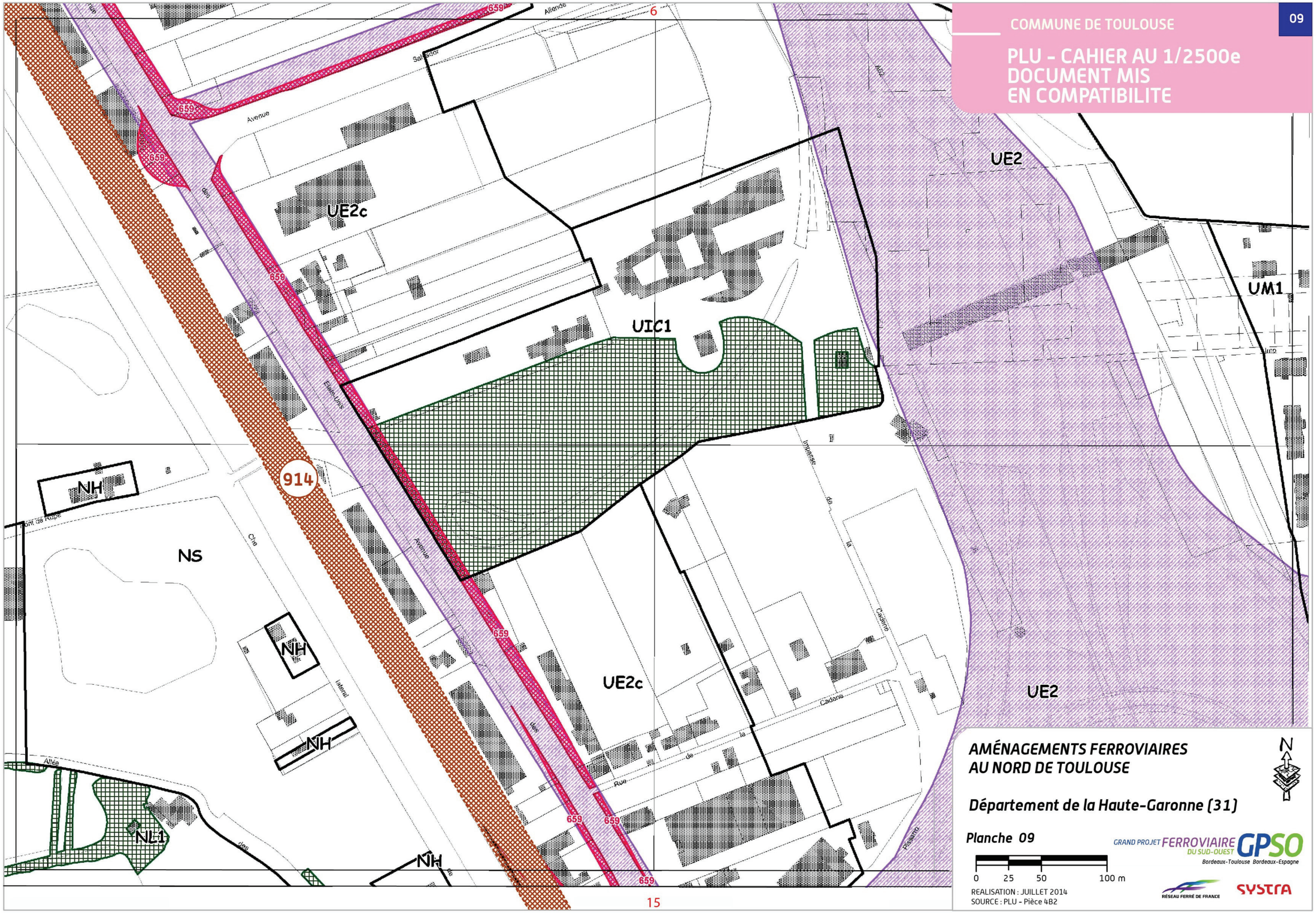
GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE




**AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE**

**Département de la Haute-Garonne (31)**

**Planche 09**

0 25 50 100 m

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT EN VIGUEUR

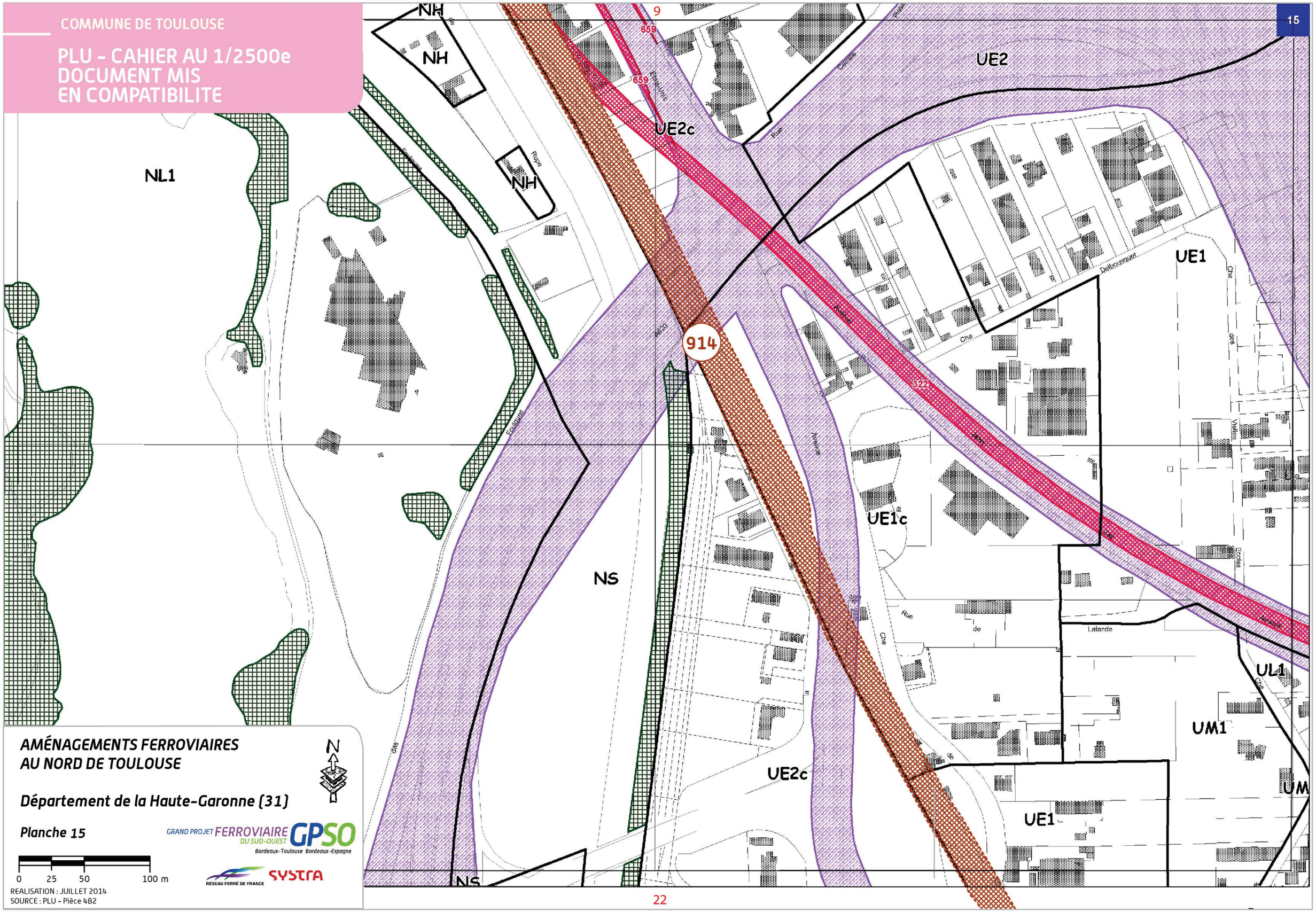



NH
NH
NH
NL1
NS
NS
UE2
UE2c
UE2c
UE1
UE1c
UE1
UL1
UM1
UM
9
659
659
322
322
Rue
Etats-Unis
Cathille
Rue
Delbousquet
Che
Vieilles
Ecoles
Lalande
Rue
de
Che
Avenue
Avenue
Avenue
Rue
de
Che
Che
Che
Che
Rue
de
la
Che
Che
Rue
de
Rue
de
Rue
de

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE

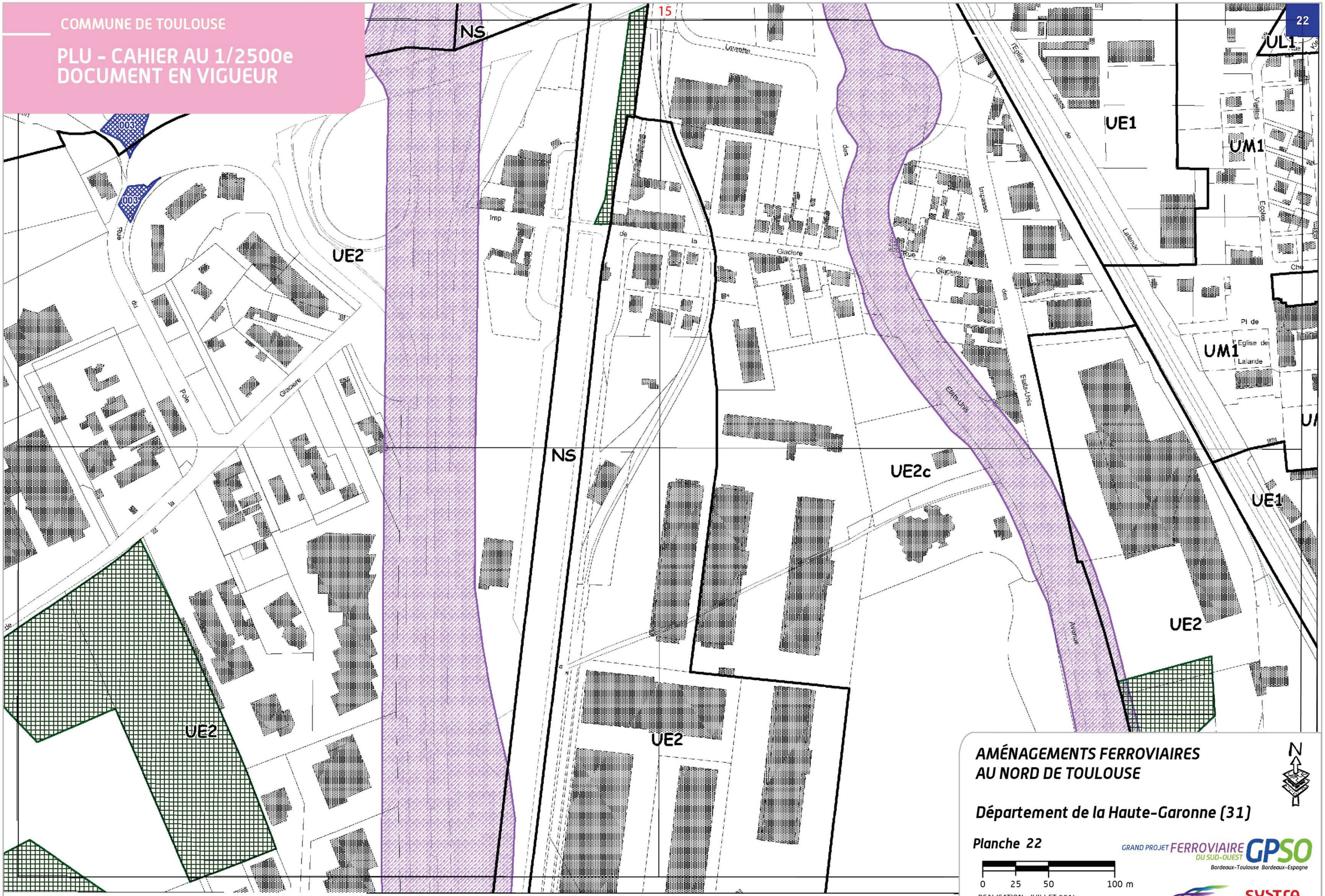



NH
NH
NH
NL1
UE2
UE2c
UE1
UE1c
UE2c
UE1
NS
NS
UL1
UM1
914
659
659
322
Rue
Cathille
Etats-Unis
Rupa
Toulouse
Avenue
Che
Pellouquet
Lalande
Ecoles
Vieilles
Rue de la Pistoule
Rue de la Pistoule
Rue de la Pistoule

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT EN VIGUEUR








## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

**Planche 22**

0 25 50 100 m

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

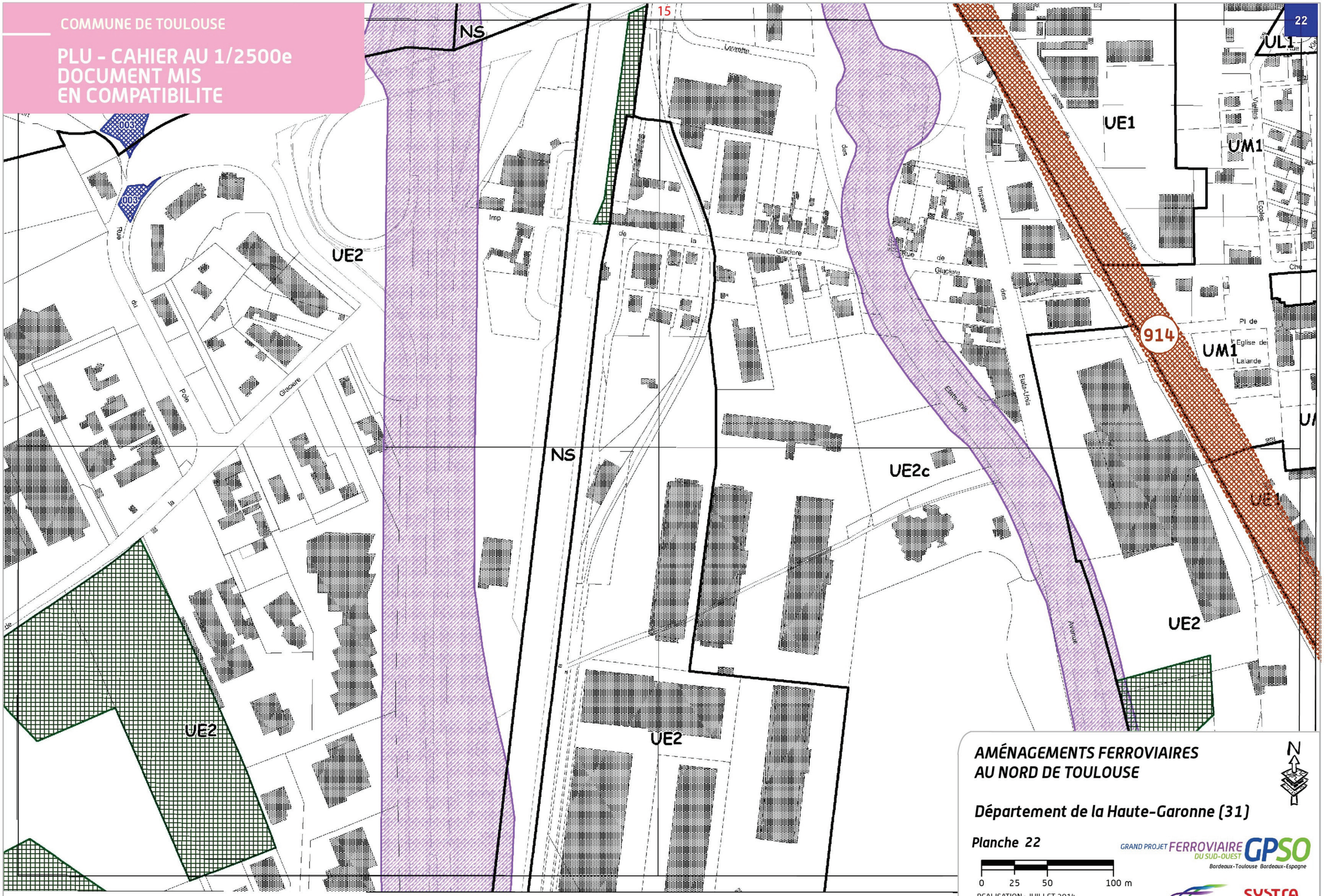
GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO DU SUD-OUEST
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE






*AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE*

*Département de la Haute-Garonne (31)*

*Planche 22*

0 25 50 100 m

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

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

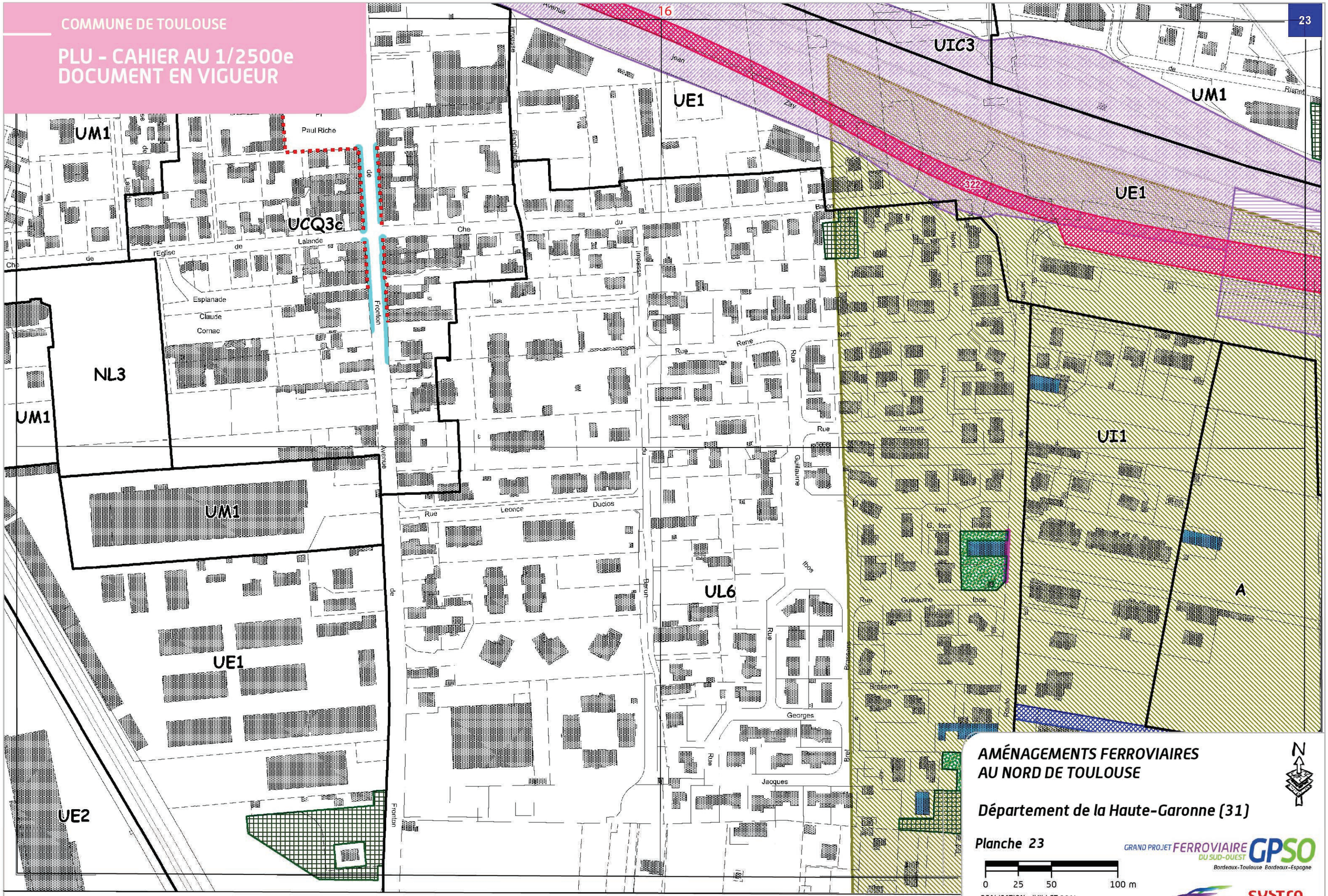
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT EN VIGUEUR






## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

*Département de la Haute-Garonne (31)*

**Planche 23**

0 25 50 100 m

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE





UM1
UE1
UIC3
UM1
UE1
UCQ3c
NL3
UM1
UM1
UE1
UE2
UL6
UI1
A
914
322

Paul Riche
Lalande
Eglise
Esplanade
Claude
Cornac
Fronton
Rue Leonce Ducos
Jean Zay
Blanquis
Impasse
Rue René Neff
Rue Jacques
Rue Guillaume Ibos
Imp G. Ibos
Imp Brassens
Georges
Route
Avenue
Baron
Guillaume

*AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE*

*Département de la Haute-Garonne (31)*

*Planche 23*

0 25 50 100 m

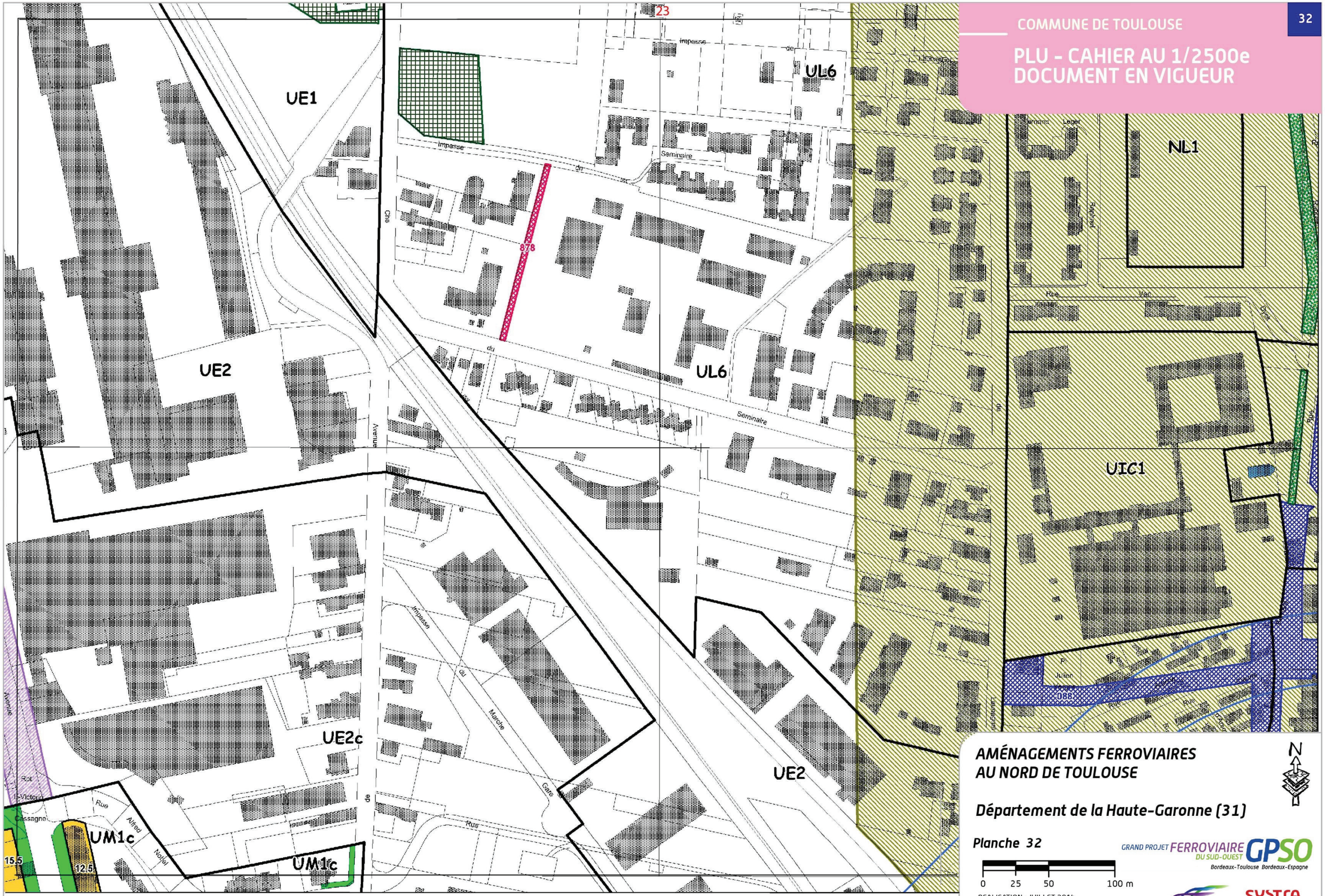
REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

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

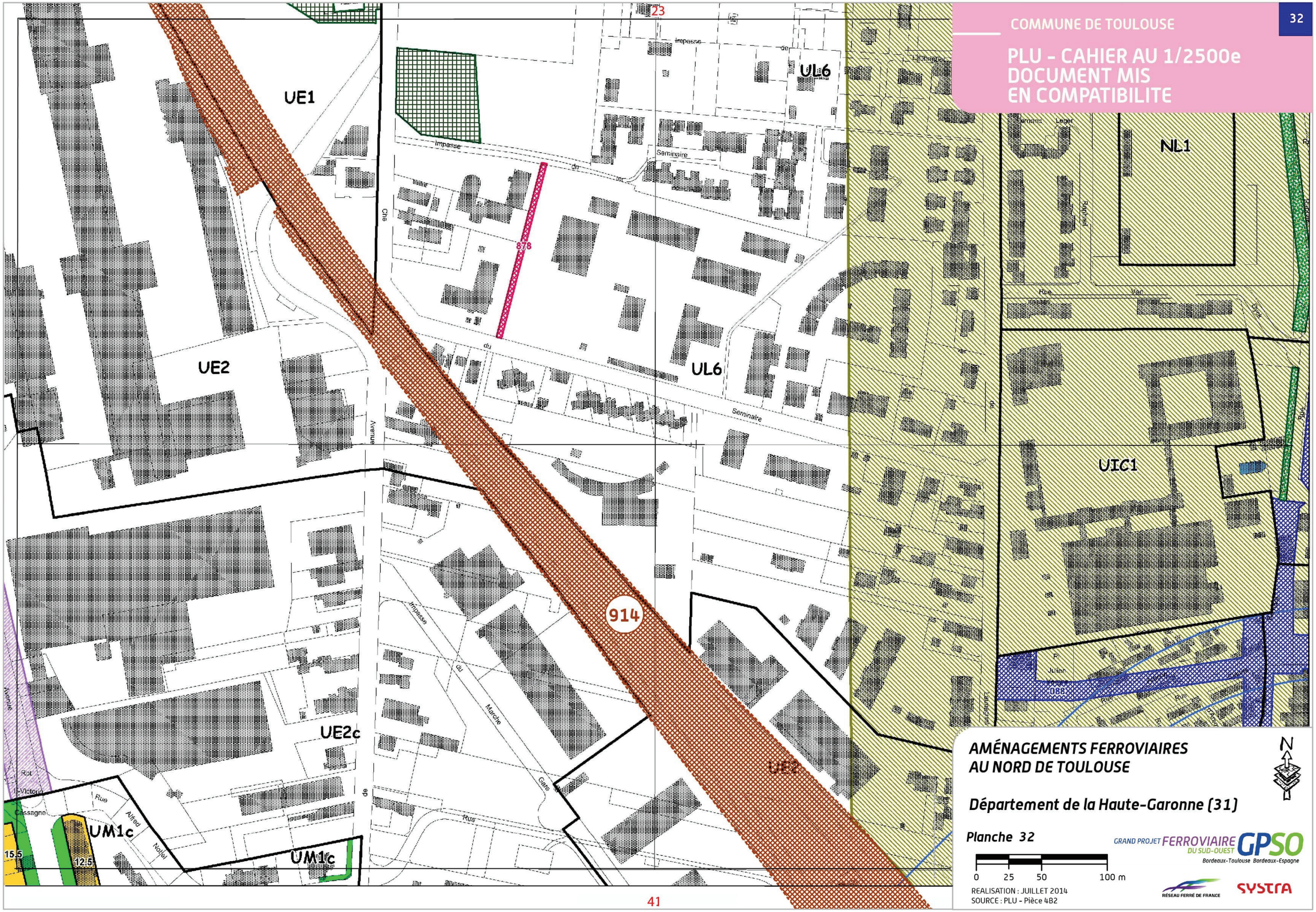
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SYSTRA

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT EN VIGUEUR

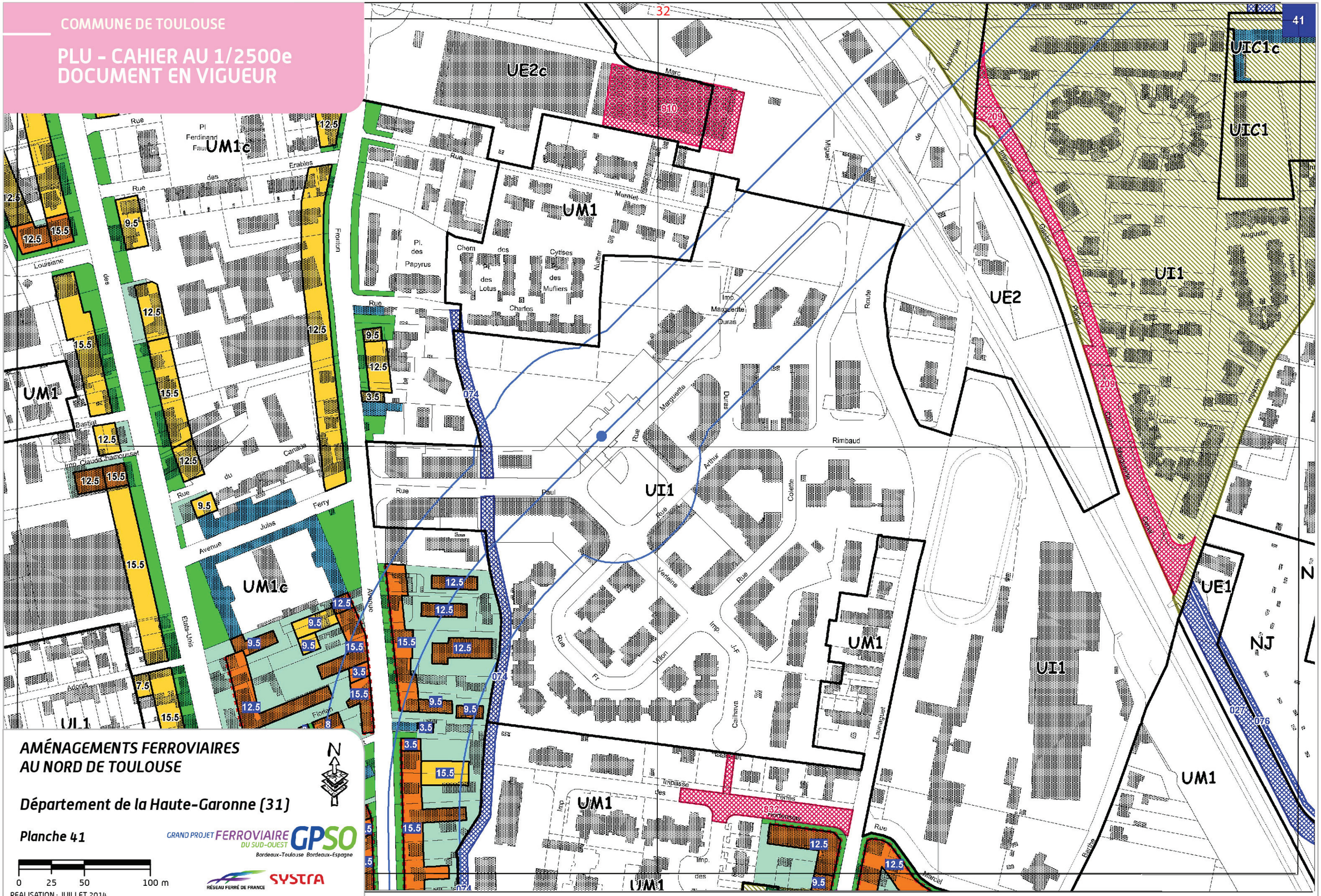

UE1
UE2
UE2c
UL6
UL6
UE2
NL1
UIC1
UM1c
UM1c
878
088
23
Impasse
Seminaire
Seminaire
Rue
Marche
Gare
Rue
Rue
Rue

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE


UE1
UE2
UE2c
UL6
UL6
NL1
UIC1
UM1c
UM1c
UE2
UE2
878
914
088
23
41
15.5
12.5
Impasse
Seminaire
Seminaire
Avenue
Rue
Rue
R

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e
# DOCUMENT EN VIGUEUR




## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

*Département de la Haute-Garonne (31)*

*Planche 41*

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

0 25 50 100 m

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

COMMUNE DE TOULOUSE

# PLU - CAHIER AU 1/2500e DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE





UE2c

UM1c

UM1

UIC1c

UIC1

UI1

UE2

UE1

914

910

209

074

027

076

832

NJ

Rue Ferdinand Faul

Rue des Erables

Rue Muratet

Pl. des Papyrus

Chem des Cytises

des Lotus

des Mufliers

Charles Nutter

Rue Marguerite Duras

Imp. Marguerite Duras

Route Miguel

Rue Rimbaud

Rue Arthur

Rue Paul Colette

Rue Verlaine

Rue Fr Villon

Imp. J-F

Avenue Caillava

Rue Launaguet

Impasse des Fontes Nouvelles

Rue Florian

Rue Louisiane

Rue Bastia

Impasse Claude Chamousset

Rue du Canada

Rue Jules Ferry

Avenue des Etats-Unis

Rue Adonis

Rue Marcel Berthe

Rue Augustin Dassier

Rue Lobis

Rue Eychenne

Impasse

Rue

Avenue

Imp.

Pl.

des

## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

**Planche 41**

N

0 25 50 100 m

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

REALISATION : JUILLET 2014
SOURCE : PLU - Pièce 4B2

## 5.3. Les extraits du règlement d’urbanisme

Bien que les dispositions générales du règlement du PLU de Toulouse autorisent les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, les règlements des zones UI, UM, UL, UE et N seront ajustés afin de prendre clairement en considération les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

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 UI - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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

**Rappel : Les « dispositions générales » et les « dispositions communes » ainsi que le chapitre II et les annexes du règlement s'appliquent.**

**2.1.** - Hors des secteurs portant l'indice « c », les nouvelles occupations et utilisations du sol des constructions à destination de commerce sont autorisées à condition que leurs surfaces de plancher soient inférieures à 500 m² et qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier. Toutefois, si une construction à destination de commerce supérieure à 500 m² de surface de plancher (SP) est existante à la date d'approbation du PLU, une extension de 10% est autorisée, sous réserve qu'elle soit compatible avec la vie du quartier.

**2.2.** - Les nouvelles occupations et utilisations du sol soumises au régime des installations classées, à condition qu'il s'agisse d'ouvrages nécessaires à la vie du quartier ou à celle des occupants des constructions autorisées.

**2.3.** - **Dispositions en faveur de la diversité sociale :**
Le pourcentage minimum de surface de plancher, affecté aux logements sociaux, éventuellement exigible, est défini en annexe du présent règlement.

**2.4.** - Les travaux d'extension, à condition d'être **limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à usage :**

- d'exploitation agricole ou forestière.

L'article UI-2 ne fait pas explicitement référence au service public ferroviaire et ne traite pas des constructions nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire. Il sera donc complété afin de les autoriser.

## ZONE UI - APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

**Rappel : Les « dispositions générales » et les « dispositions communes » ainsi que le chapitre II et les annexes du règlement s'appliquent.**

**2.1.** - Hors des secteurs portant l'indice « c », les nouvelles occupations et utilisations du sol des constructions à destination de commerce sont autorisées à condition que leurs surfaces de plancher soient inférieures à 500 m² et qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier. Toutefois, si une construction à destination de commerce supérieure à 500 m² de surface de plancher (SP) est existante à la date d'approbation du PLU, une extension de 10% est autorisée, sous réserve qu'elle soit compatible avec la vie du quartier.

**2.2.** - Les nouvelles occupations et utilisations du sol soumises au régime des installations classées, à condition qu'il s'agisse d'ouvrages nécessaires à la vie du quartier ou à celle des occupants des constructions autorisées.

**2.3.** - **Dispositions en faveur de la diversité sociale :**
Le pourcentage minimum de surface de plancher, affecté aux logements sociaux, éventuellement exigible, est défini en annexe du présent règlement.

**2.4.** - Les travaux d'extension, à condition d'être **limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à usage :**

- d'exploitation agricole ou forestière.

**2.5.** - Les constructions liées ou nécessaires aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits sont autorisés.

## ZONE UM - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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

**Rappel : Les « dispositions générales » et les « dispositions communes » ainsi que le chapitre II et les annexes du règlement s'appliquent.**

**2.1.** - Hors des secteurs portant l'indice « c », les nouvelles occupations et utilisations du sol des constructions à destination de commerce sont autorisées à condition que leurs surfaces de plancher soient inférieures à 500 m² et qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier. Toutefois, si une construction à destination de commerce supérieure à 500 m² de surface de plancher (SP) est existante à la date d'approbation du PLU, une extension de 10% est autorisée, sous réserve qu'elle soit compatible avec la vie du quartier.

**2.2.** - Les nouvelles occupations et utilisations du sol soumises au régime des installations classées, à condition qu'il s'agisse d'ouvrages nécessaires à la vie du quartier ou à celle des occupants des constructions autorisées.

**2.3**. - **Dispositions en faveur de la diversité sociale :**
Le pourcentage minimum de surface de plancher, affecté aux logements sociaux, éventuellement exigible, est défini en annexe du présent règlement.

**2.4.** - Les travaux d'extension, à condition d'être limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à destination :
- d'exploitation agricole ou forestière.

Le projet s'insère dans la zone UM1.

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

## ZONE UM - APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

**Rappel : Les « dispositions générales » et les « dispositions communes » ainsi que le chapitre II et les annexes du règlement s'appliquent.**

**2.1.** - Hors des secteurs portant l'indice « c », les nouvelles occupations et utilisations du sol des constructions à destination de commerce sont autorisées à condition que leurs surfaces de plancher soient inférieures à 500 m² et qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier. Toutefois, si une construction à destination de commerce supérieure à 500 m² de surface de plancher (SP) est existante à la date d'approbation du PLU, une extension de 10% est autorisée, sous réserve qu'elle soit compatible avec la vie du quartier.

**2.2.** - Les nouvelles occupations et utilisations du sol soumises au régime des installations classées, à condition qu'il s'agisse d'ouvrages nécessaires à la vie du quartier ou à celle des occupants des constructions autorisées.

**2.3**. - **Dispositions en faveur de la diversité sociale :**
Le pourcentage minimum de surface de plancher, affecté aux logements sociaux, éventuellement exigible, est défini en annexe du présent règlement.

**2.4.** - Les travaux d'extension, à condition d'être limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à destination :
- d'exploitation agricole ou forestière.

**2.5.** - Les constructions liées ou nécessaires aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

## ZONE UL - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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

**Rappel : Les « dispositions générales » et les « dispositions communes » ainsi que le chapitre II et les annexes du règlement s'appliquent.**

**2.1.** - Hors des secteurs portant l'indice « c », les nouvelles occupations et utilisations du sol des constructions à destination de commerce sont autorisées à condition que leurs surfaces de plancher soient inférieures à 500 m² et qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier. Toutefois, si une construction à destination de commerce supérieure à 500 m² de surface de plancher (SP) est existante à la date d'approbation du PLU, une extension de 10% est autorisée, sous réserve qu'elle soit compatible avec la vie du quartier.

**2.2.** - Les nouvelles occupations et utilisations du sol soumises au régime des installations classées, à condition qu'il s'agisse d'ouvrages nécessaires à la vie du quartier ou à celle des occupants des constructions autorisées.

**2.3 - Dispositions en faveur de la diversité sociale** :
Le pourcentage minimum de surface de plancher, affecté aux logements sociaux, éventuellement exigible, est défini en annexe du présent règlement.

**2.4.** - Les travaux d'extension, à condition d'être **limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à destination :**
- d'exploitation agricole ou forestière.

## ZONE UL - APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

**Rappel : Les « dispositions générales » et les « dispositions communes » ainsi que le chapitre II et les annexes du règlement s'appliquent.**

**2.1.** - Hors des secteurs portant l'indice « c », les nouvelles occupations et utilisations du sol des constructions à destination de commerce sont autorisées à condition que leurs surfaces de plancher soient inférieures à 500 m² et qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier. Toutefois, si une construction à destination de commerce supérieure à 500 m² de surface de plancher (SP) est existante à la date d'approbation du PLU, une extension de 10% est autorisée, sous réserve qu'elle soit compatible avec la vie du quartier.

**2.2.** - Les nouvelles occupations et utilisations du sol soumises au régime des installations classées, à condition qu'il s'agisse d'ouvrages nécessaires à la vie du quartier ou à celle des occupants des constructions autorisées.

**2.3 - Dispositions en faveur de la diversité sociale** :
Le pourcentage minimum de surface de plancher, affecté aux logements sociaux, éventuellement exigible, est défini en annexe du présent règlement.

**2.4.** - Les travaux d'extension, à condition d'être **limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à destination :**
- d'exploitation agricole ou forestière.

## ZONE UL - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

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

**2.5.** - **Secteurs UL1, UL2, UL3, UL4, UL5, UL7 :**

**2.5.1.** - Les travaux d'extension, à condition d'être limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à destination :

- d'hébergement hôtelier,
- d'industrie,
- d'entrepôt.

**2.5.2.** - En dehors des « linéaires artisanaux et commerciaux protégés » et des «linéaires artisanaux et commerciaux à protection renforcée » les occupations et utilisations du sol à destination d'artisanat de moins de 300 m² de surface de plancher existante et projetée sur l'unité foncière sont autorisées à condition qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier.

**2.5.3.** - Dans les "linéaires artisanaux et commerciaux protégés" et les "linéaires artisanaux et commerciaux à protection renforcée" les occupations et utilisations du sol à destination d'artisanat de plus de 300 m² de surface de plancher existante et projetée sur l'unité foncière sont autorisées à condition qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier.

**2.6.** - **Secteur UL9 :**

**2.6.1.** - les changements de destinations à destination :

- d'habitat,
- d'hébergement hôtelier,
- de bureau,
- de service public ou d'intérêt collectif,

sous réserve de respecter les dispositions prévues dans l'article11 des dispositions spécifiques.

**2.6.2.** - L'extension à condition d'être limitée à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU.

Le projet s'insère dans la zone UL6.

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

## ZONE UL - APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

**2.5.** - **Secteurs UL1, UL2, UL3, UL4, UL5, UL7 :**

**2.5.1.** - Les travaux d'extension, à condition d'être limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à destination :

- d'hébergement hôtelier,
- d'industrie,
- d'entrepôt.

**2.5.2.** - En dehors des « linéaires artisanaux et commerciaux protégés » et des «linéaires artisanaux et commerciaux à protection renforcée » les occupations et utilisations du sol à destination d'artisanat de moins de 300 m² de surface de plancher existante et projetée sur l'unité foncière sont autorisées à condition qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier.

**2.5.3.** - Dans les "linéaires artisanaux et commerciaux protégés" et les "linéaires artisanaux et commerciaux à protection renforcée" les occupations et utilisations du sol à destination d'artisanat de plus de 300 m² de surface de plancher existante et projetée sur l'unité foncière sont autorisées à condition qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier.

**2.6.** - **Secteur UL9 :**

**2.6.1.** - les changements de destinations à destination :

- d'habitat,
- d'hébergement hôtelier,
- de bureau,
- de service public ou d'intérêt collectif,

sous réserve de respecter les dispositions prévues dans l'article11 des dispositions spécifiques.

**2.6.2.** - L'extension à condition d'être limitée à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU.

**2.7. - Secteur UL6 :**

Les constructions liées ou nécessaires aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

## ZONE UE - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

**<u>ARTICLE UE - 2</u> : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

**Rappel : Les « dispositions générales » et les « dispositions communes » ainsi que le chapitre II et les annexes du règlement s'appliquent.**

**2.1.** - Les constructions à destination d'habitation strictement affectée au logement des personnes dont la présence est nécessaire au bon fonctionnement des activités existantes ou autorisées.

**2.2.** - Les extensions des constructions existantes à destination d'habitation, à condition :

**2.2.1.** - soit que la surface de plancher projetée ne dépasse pas 20 m²

**2.2.2.** - soit que la surface de plancher totale sur l'unité foncière ne dépasse pas 170 m² et sous réserve que cette augmentation ne représente pas plus de 50% de la surface de plancher nette déjà existante **à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU**.

**2.3.** - Les travaux d'extension, à condition d'être limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à destination : d'exploitation agricole ou forestière.

**2.4.** - **Secteur UE1 :**
Les nouvelles occupations et utilisations du sol soumises au régime des installations classées, à condition qu'il s'agisse d'ouvrages nécessaires à la vie du quartier ou à celle des occupants des constructions autorisées.

**2.5.** - **Secteurs UE1, UE2, UE3, UE4, UE5, UE6, UE7, UE8, UE9, UE10, UE12, UE13 :**
Hors des secteurs portant l'indice « c », les nouvelles occupations et utilisations du sol des constructions à destination de commerce sont autorisées à condition que leurs surfaces de plancher soient inférieures à 500 m² et qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier. Toutefois, si une construction à destination de commerce supérieure à 500 m² de surface de plancher (SP) est existante à la date d'approbation du PLU, une extension de 10% est autorisée, sous réserve qu'elle soit compatible avec la vie du quartier.

**2.6.** - **Secteur UE11** :
Les travaux d'extension, à condition d'être limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à destination :

- de commerce.
- d'artisanat.

Le projet s'insère dans les zones UE1, UE1c, UE2 et UE2c.

L'article UE-2 ne fait pas explicitement référence au service public ferroviaire et ne traite pas des constructions nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire. Il sera donc complété afin de les autoriser.

## ZONE UE - APRES MISE EN COMPATIBILITE

**<u>ARTICLE UE - 2</u> : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

**Rappel : Les « dispositions générales » et les « dispositions communes » ainsi que le chapitre II et les annexes du règlement s'appliquent.**

**2.1.** - Les constructions à destination d'habitation strictement affectée au logement des personnes dont la présence est nécessaire au bon fonctionnement des activités existantes ou autorisées.

**2.2.** - Les extensions des constructions existantes à destination d'habitation, à condition :

**2.2.1.** - soit que la surface de plancher projetée ne dépasse pas 20 m²

**2.2.2.** - soit que la surface de plancher totale sur l'unité foncière ne dépasse pas 170 m² et sous réserve que cette augmentation ne représente pas plus de 50% de la surface de plancher nette déjà existante **à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU**.

**2.3.** - Les travaux d'extension, à condition d'être limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à destination : d'exploitation agricole ou forestière.

**2.4.** - **Secteur UE1 :**
Les nouvelles occupations et utilisations du sol soumises au régime des installations classées, à condition qu'il s'agisse d'ouvrages nécessaires à la vie du quartier ou à celle des occupants des constructions autorisées.

**2.5.** - **Secteurs UE1, UE2, UE3, UE4, UE5, UE6, UE7, UE8, UE9, UE10, UE12, UE13 :**
Hors des secteurs portant l'indice « c », les nouvelles occupations et utilisations du sol des constructions à destination de commerce sont autorisées à condition que leurs surfaces de plancher soient inférieures à 500 m² et qu'elles soient compatibles avec la vie du quartier. Toutefois, si une construction à destination de commerce supérieure à 500 m² de surface de plancher (SP) est existante à la date d'approbation du PLU, une extension de 10% est autorisée, sous réserve qu'elle soit compatible avec la vie du quartier.

**2.6. - Secteurs UE1 et UE2 :**
Les constructions liées ou nécessaires aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

**2.7.** - **Secteur UE11** :
Les travaux d'extension, à condition d'être limités à 10% de la surface de plancher existante, à la date d'approbation de la révision générale du présent PLU, pour les bâtiments à destination :

- de commerce.
- d'artisanat.

## ZONE N - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

**<u>ARTICLE N–2</u> : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

**Rappel : Les « dispositions générales » et les « dispositions communes » ainsi que le chapitre II et les annexes du règlement s'appliquent.**

**2.1.** - Les nouvelles occupations et utilisations du sol soumises au régime des installations classées, à condition qu'il s'agisse d'ouvrages nécessaires à la vie du quartier ou à celle des occupants des constructions autorisées.

**2.2.** - Les implantations de site de production d'énergie photovoltaïque à condition d'être sur un bâtiment.

**2.3.** - **Secteur NH :**
Les extensions des constructions existantes à destination d'habitation, à condition de ne pas dépasser 170 m2 de surface de plancher totale sur l'unité foncière a la date d'approbation de la révision générale du présent PLU.

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

## ZONE N - APRES MISE EN COMPATIBILITE

**<u>ARTICLE N–2</u> : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

**Rappel : Les « dispositions générales » et les « dispositions communes » ainsi que le chapitre II et les annexes du règlement s'appliquent.**

**2.1.** - Les nouvelles occupations et utilisations du sol soumises au régime des installations classées, à condition qu'il s'agisse d'ouvrages nécessaires à la vie du quartier ou à celle des occupants des constructions autorisées.

**2.2.** - Les implantations de site de production d'énergie photovoltaïque à condition d'être sur un bâtiment.

**2.3.** - Les constructions liées ou nécessaires aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

**2.4** - **Secteur NH :**
Les extensions des constructions existantes à destination d'habitation, à condition de ne pas dépasser 170 m2 de surface de plancher totale sur l'unité foncière a la date d'approbation de la révision générale du présent PLU.

## 5.4. La liste des emplacements réservés

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

L'emplacement réservé n°322, consacré à la voie ferrée dans la vallée de l'Hers, sera redéfini.

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

| VOIES ET OUVRAGES PUBLICS – Transports en Commun en Site Propre | | | |
|---|---|---|---|
| **N°** | **Destination** | **Bénéficiaire** | **Surface (m²)** |
| 238 | Liaison chemin des Herbettes – chemin des Maraîchers et aménagement piétons/cycle | TOULOUSE METROPOLE | 9 120 |
| 322 | Voie ferrée dans la vallée de l'Hers | SNCF | 295 360 |
| 415 | Aménagement parking-relais station des Capelles | SMTC | 1 330 |
| 784 | Ligne C - Halte des Capelles - Extension du quai | RFF | 220 |
| 787 | Liaison Ramonville - station Sabatier | SMTC | 5 730 |
| 800 | Aménagement et extension du pôle d'échanges Université Paul Sabatier | SMTC | 25950 |
| 802 | Ligne B - Aménagement et extension du pôle d'échanges Faculté de Pharmacie | SMTC | 5070 |
| 804 | Aménagement et extension du pôle d'échanges Rangueil | SMTC | 3240 |
| // | | | |
| 809 | Réseau Tramway d'agglomération - axe Canal du Midi | SMTC | 1 660 |
| 810 | Aménagement et extension du pôle d'échanges Barrière de Paris côté sud | SMTC | 500 |
| 813 | Aménagement et extension du pôle d'échanges Les Izards (Place Micouleaud) | SMTC | 360 |
| 817 | Ligne B - Réalisation de l'ouvrage Niel | SMTC | 5450 |
| 818 | Ligne ferroviaire de Toulouse - Bayonne : création d'une voie | SMTC | 1 280 |
| 829 | Extension parc relais de Borderouge | SMTC | 5 510 |
| 907 | LMSE arrêt Malepère : aménagement d'un parking relais et d'un terminus de ligne de bus | SMTC | 24750 |
| 908 | Ligne B - extension du garage-atelier de Borderouge | SMTC | 8640 |
| 910 | Extension du parking relais de la Vache | SMTC | 4870 |

## LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - APRES MISE EN COMPATIBILITE

| VOIES ET OUVRAGES PUBLICS – Transports en Commun en Site Propre | | | |
|---|---|---|---|
| **N°** | **Destination** | **Bénéficiaire** | **Surface (m²)** |
| 238 | Liaison chemin des Herbettes – chemin des Maraîchers et aménagement piétons/cycle | TOULOUSE METROPOLE | 9 120 |
| 322 | Voie ferrée dans la vallée de l'Hers | SNCF | 269 023 |
| 415 | Aménagement parking-relais station des Capelles | SMTC | 1 330 |
| 784 | Ligne C - Halte des Capelles - Extension du quai | RFF | 220 |
| 787 | Liaison Ramonville - station Sabatier | SMTC | 5 730 |
| 800 | Aménagement et extension du pôle d'échanges Université Paul Sabatier | SMTC | 25950 |
| 802 | Ligne B - Aménagement et extension du pôle d'échanges Faculté de Pharmacie | SMTC | 5070 |
| 804 | Aménagement et extension du pôle d'échanges Rangueil | SMTC | 3240 |
| // | | | |
| 809 | Réseau Tramway d'agglomération - axe Canal du Midi | SMTC | 1 660 |
| 810 | Aménagement et extension du pôle d'échanges Barrière de Paris côté sud | SMTC | 500 |
| 813 | Aménagement et extension du pôle d'échanges Les Izards (Place Micouleaud) | SMTC | 360 |
| 817 | Ligne B - Réalisation de l'ouvrage Niel | SMTC | 5450 |
| 818 | Ligne ferroviaire de Toulouse - Bayonne : création d'une voie d'évitement | SMTC | 1 280 |
| 829 | Extension parc relais de Borderouge | SMTC | 5 510 |
| 907 | LMSE arrêt Malepère : aménagement d'un parking relais et d'un terminus de ligne de bus | SMTC | 24750 |
| 908 | Ligne B - extension du garage-atelier de Borderouge | SMTC | 8640 |
| 910 | Extension du parking relais de la Vache | SMTC | 4870 |
| 914 | Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et leurs aménagements connexes | RESEAU FERRE DE FRANCE | 172 500 |



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

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

Compte tenu de l'ampleur du projet ferroviaire dans lequel s'inscrivent les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse 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.

La révision générale du PLU de Toulouse a donné lieu à une évaluation environnementale qui intègre le rapport de présentation du document en vigueur.

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

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

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

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

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

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

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

### 6.2.2. Avis de l’Autorité environnementale

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

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

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

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

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

- du rapport de présentation et du PADD du PLU qui date de 2013 ;
- de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact de la première phase du programme du GPSO et plus particulièrement le volume 4 pour le cahier géographique 12, figurant au dossier d'enquête publique.

Cet état initial est donc réalisé à deux niveaux :

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

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

**Avertissement**

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que la présente évaluation environnementale identifie des éléments de contexte issus soit du PLU (approuvé en juin 2013 mais dont les sources peuvent dater de 1999 à 2013) soit de l'étude d'impact de la première phase du programme du GPSO (dernières données actualisées en février 2013).

Lorsque les données d'ensemble sur le territoire communal ne sont disponibles que dans le PLU, ce sont les données du PLU qui ont été retenues pour l'analyse. Lorsque des éléments plus récents ont été recueillis dans l'étude d'impact, ils peuvent être mis en perspective en tant que de besoin.

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

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

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

Compte tenu de son positionnement, la zone d'études couvre 3,35% du territoire communal.

### 6.3.1. L'environnement humain

#### 6.3.1.1. Contexte socio-économique et urbanisation

**Le contexte socio-économique**

Toulouse est le chef-lieu du département de la Haute-Garonne et de la région Midi-Pyrénées.

Elle demeure la 4ème ville de France derrière Paris, Marseille et Lyon et pourrait bientôt se hisser à la 3ème place.

La plus forte croissance de la population s'observe dans les quartiers Nord de la ville – Lalande et Borderouge en particulier – ainsi qu'au sud-ouest, entre Guilhermy et Saint-Simon. Ce sont des quartiers qui ont vu leur population augmenter de plus de 100%. Les anciens faubourgs redynamisés et les importantes opérations publiques sont donc les principaux vecteurs de la croissance démographique de la ville, tandis que des quartiers tels que ceux du Grand Projet de Ville ou Matabiau, avec le projet de pôle multimodal, en pleine reconversion, enregistrent un déficit de population qui devrait se résorber, dès la mise en œuvre des projets.

A l'échelle de la ville, on observe une variation de la population très inégale. Celle-ci se concentre, en effet, sur le secteur Nord avec 22% d'augmentation de la population, une forte variation que connaissent, par ailleurs, les territoires densifiés autour des gares desservies par la ligne C, à l'Ouest toulousain.

Le long de certains axes structurants, une forte croissance est tout aussi remarquable. C'est le cas, en particulier, avenue de Lombez et route de Launaguet où d'importants programmes ont été réalisés sur de vastes unités foncières jusqu'alors peu voire pas urbanisées.

Le secteur Sud-Est enregistre, lui, le plus faible taux de variation de la ville avec seulement 2% de croissance qu'expliquent les importantes réserves foncières que représentent des secteurs en attente de l'urbanisation tels que Montaudran et Malepère.

La population de Toulouse est en augmentation depuis 1990 :

- 370 796 habitants en 1968 ;
- 358 688 en 1990 ;
- 390 301 en 1999 ;
- *440 204 en 2009.*

*Chaque année l'agglomération toulousaine gagne 11 000 habitants (effets de l'accroissement naturel et du solde migratoire).*

*Si le rythme actuel se maintient, l'agglomération comptera bientôt plus d'un million d'habitants, au même titre que Paris, Lyon, Marseille et Lille, et la population toulousaine devrait dépasser celle de Lyon d'ici 2015, faisant de Toulouse la troisième ville française.*

*L'aire urbaine toulousaine, représente à elle seule près de 40% de la population de la région Midi-Pyrénées. En 10 ans, 230 000 personnes supplémentaires sont arrivées dans l'aire urbaine de Toulouse.*

*Les principales raisons de cette augmentation de population sont dues :*

- *au solde migratoire largement positif, dû à son positionnement géographique privilégié (climat, situation stratégique entre plusieurs bassins touristiques - Pyrénées, mer Méditerranée, côtes basque et landaise, terroirs midi-pyrénéens) ;*
- *à une image fortement positive (qualité de vie, variété des filières de formation, positionnement socio-économique sur des industries et services à forte valeur ajoutée - aéronautique, espace, biotechnologies, systèmes embarqués, électronique, météorologie).*

***Contexte démographique en 2009 (source : INSEE, 2012)***

| *Commune* | *Densité (hab/km²)* | *Population en 2009 (nombre d'habitants)* | *Evolution de la population (entre 1999 et 2009) en %* | *Part de moins de 30 ans* | *Part de plus de 60 ans* |
|---|---|---|---|---|---|
| ***Toulouse*** | *3 721,10* | *440 204* | *12,8%* | *46,5%* | *17,1%* |

**L'urbanisation et l'habitat**

La ville de Toulouse, de par son importante superficie de 11 800 hectares, s'est longtemps développée de façon autonome ce qui lui a permis de concentrer toutes les fonctions urbaines. Aujourd'hui, l'urbanisation a atteint les limites communales, engageant le phénomène d'étalement urbain caractéristique de l'agglomération que seule une évolution du territoire intégrée à plus grande échelle pouvait garantir.

Le centre-ville est caractérisé par de nombreux jardins privatifs, une faible hauteur de bâti et l'utilisation de la brique dans les constructions. Il est maillé de petites ruelles où se côtoient édifices religieux et hospitaliers, hôtels de la Renaissance et grands immeubles, faubourgs aux allures de village et zones d'habitat pavillonnaire.

*A proximité de la gare Toulouse-Matabiau, se trouvent des bâtiments de logements collectifs, d'actions sociales ou d'immeubles de bureaux.*

***Bâtiment HLM sur Toulouse***



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

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

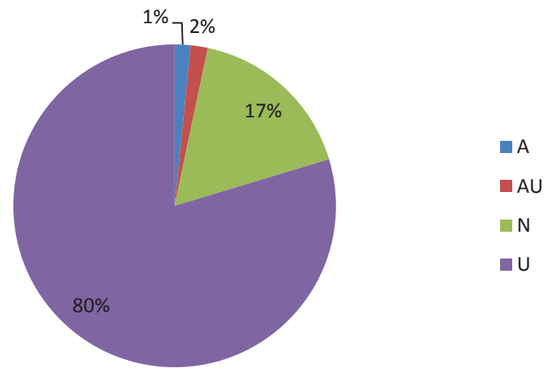
| Commune | Nombre de logements | Résidences principales | | Part de résidences secondaires | Part de logements individuels | Evolution des logements entre 1999 et 2009 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Part des résidences principales | Dont occupées par leur(s) propriétaire(s) | | | |
| **Toulouse** | 255 508 | 91,1% | 33,1% | 1,8% | 18,4% | 13% |

*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 répartition des zonages sur la commune

Les principales occupations du sol rencontrées sur le territoire de Toulouse sont essentiellement des zones urbanisées et d'activités.

***Répartition des zonages au sein de la commune de Toulouse – en % - (source : PLU de Toulouse, 2013)***




## Emploi et activités économiques

L'économie toulousaine représente un fort potentiel d'attractivité du territoire.

Toulouse dispose d'un maillage commercial polycentrique ayant subi de profondes mutations suite à la multiplication des grandes surfaces en périphérie. Face à ce constat, la ville de Toulouse a mis en place plusieurs dispositifs pour soutenir la diversité commerciale du centre-ville et favoriser le commerce de proximité dans les quartiers.

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

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

| Commune | Population de 15 à 64 ans | Part d'actifs au sein des 15-64 ans | Nombre d'actifs ayant un emploi | Nombre d'emplois | Taux de chômage |
|---|---|---|---|---|---|
| **Toulouse** | 321 865 | 69,4% | 190 997 | 290 300 | 14,5% |

*Sur la zone d'études, notons la présence des zones d'activités suivantes :*

- *Lalande ;*
- *Fondeyre Suisse ;*
- *Borderouge.*

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

| Commune | Superficie des zones d'activités existantes (ha) | Superficie des zones d'activités futures (ha) |
|---|---|---|
| **Toulouse** | 116,8 | - |

### 6.3.1.2. Les réseaux, servitudes et équipements

## Les infrastructures de transport

Au cours des 30 dernières années, les déplacements en voiture n'ont cessé d'augmenter sur le territoire toulousain. La croissance démographique, l'étalement urbain, l'augmentation de la mobilité, les aménagements périphériques au centre-ville sont autant de facteurs qui expliquent le recours croissant au véhicule particulier.

Cependant, en raison du développement des transports en commun et des modes doux, la part de la voiture a diminué légèrement entre 1996 et 2004. Depuis, le développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture se poursuit et est une priorité sur le territoire toulousain : projets de transports collectifs, cohérence transport / urbanisme, développement du réseau cyclable, Plan local de stationnement, services à la mobilité.

Toulouse est munie de plusieurs axes de communication majeurs dont notamment :

- la RD 820 qui relie Montauban à Toulouse ;
- le Canal latéral de la Garonne, *axe de déplacement reliant Toulouse à Langon* ;
- le Canal du Midi ;
- plusieurs voies de chemin de fer ;
- les autoroutes A 62, A 64, A 61 et A 68 ;
- les deux périphériques aux abords de la ville reliant A 61 à l'A 62 l'un par l'Ouest l'autre par l'Est.

D'autres voies de communication (routes départementales) permettent de relier Toulouse aux villes alentours.

## Equipements publics

Les équipements publics de la commune sont très nombreux.

En 2003-2004, Toulouse compte 103 écoles maternelles et 88 écoles primaires publiques. La mairie de Toulouse gère 124 établissements d'accueil de la petite enfance.

Toulouse dispose également de grands équipements culturels à vocation métropolitaine qui renforcent l'attrait touristique de la ville.

Par ailleurs, Toulouse est la 3ème ville universitaire de France avec 4 universités et 14 écoles d'ingénieurs,

### Les autres réseaux et servitudes associées

*La commune de Toulouse est traversée au niveau de la zone d'études par :*

- *la ligne électrique Ginestous - L'Union qui traverse la plateforme ferroviaire quelques dizaines de mètres au Nord du pont de la rocade (A620) ;*
- *les lignes hertziennes Toulouse – Montauban – Cahors tronçon Ramonville – Montauban et station de Ramonville et Toulouse La Cépière – Toulouse Pechbonnieu.*

Des servitudes sont associées à ce réseau :

| Commune | Servitudes(s) |
|---|---|
| ***Toulouse*** | ***I4*** *: Servitudes relatives à l'établissement des lignes électriques ; Servitudes d'ancrage, d'appui de passage, d'élagage et d'abattage d'arbres.*<br><br>*Limitation d'utiliser le sol :*<br>◗ *Obligations passives :*<br>*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.*<br>◗ *Droits résiduels du propriétaire :*<br>*[…] 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.*<br><br>***PT2*** *: Servitudes de protection des centres radioélectriques contre les obstacles*<br><br>*Limitation d'utiliser le sol :*<br>◗ *Obligations passives :*<br>*Interdiction, dans la zone primaire, de créer des excavations artificielles, de créer tout ouvrage métallique fixe ou mobile, des étendues d'eau ou de liquide de toute nature ayant pour résultat de perturber le fonctionnement du centre.*<br>*Limitation, dans les zones primaires et secondaires et dans les secteurs de dégagement, de la hauteur des obstacles. En général, le décret propre à chaque centre renvoie aux cotes fixées par le plan qui lui est annexé.*<br>*Interdiction, dans la zone spéciale de dégagement, de créer des constructions ou des obstacles au-dessus d'une ligne droite située à 10 mètres au-dessous de celle joignant les aériens d'émission ou de réception sans, cependant, que la limitation de hauteur imposée puisse être inférieure à 25 mètres.*<br>◗ *Droits résiduels du propriétaire :*<br>*Droit pour les propriétaires de créer, dans toutes les zones de servitudes et dans les secteurs de dégagement, des obstacles fixes ou mobiles dépassant la cote fixée par le décret des servitudes, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du ministre qui exploite ou contrôle le centre.*<br>*Droit pour les propriétaires dont les immeubles soumis à l'obligation de modification des installations préexistantes ont été expropriés à défaut d'accord amiable de faire état d'un droit de préemption, si l'administration procède à la revente de ces immeubles aménagés.* |

*La zone d'études présente également des périmètres de protection de monuments historiques au niveau du quartier de Toulouse-Matabiau.*

## 6.3.2. Les activités agricoles et sylvicoles

### 6.3.2.1. L'agriculture

Sur le territoire toulousain, l'agriculture a occupé une grande place mais sa présence a diminué au fil du temps face au développement de nouvelles activités économiques et à l'explosion démographique du territoire et à l'urbanisation qui en découle.

Les espaces agricoles sont soumis à la pression de l'urbanisation de ces dernières décennies, entraînant un changement considérable du paysage toulousain.

La construction de logements et de locaux d'activités ont entraîné une disparition et un morcellement important des ensembles parcellaires.

Seuls quelques espaces d'interstices dans la ville accueillent encore une activité agricole connaissant en grande partie des difficultés pour subsister : plaintes relatives au bruit, au passage d'engins, mais aussi vols de produits maraîchers, dégradation de cultures ou de matériel, … Ces contraintes ont progressivement fait reculer l'activité agricole vers des territoires plus lointains, vers le Nord plus particulièrement pour l'activité maraîchère.

L'analyse des photographies aériennes montre que les espaces agricoles ou présentant des traces d'activités agricoles sont aujourd'hui localisés essentiellement sur les marges de la commune : principalement Sesquières-Ginestous, Izards, Paléficat, Gabardie, Malepère-Marcaissonne, Pouvourville et Domaine de Candie. Le maraîchage, encore présent aux portes de Toulouse il n'y a pas si longtemps (Croix-Daurade, Lalande), s'est déplacé plus loin le long de la Garonne (Saint-Jory, Lespinasse, Merville).

D'après le Recensement Général Agricole (RGA) de 2010, 38 exploitations agricoles ont été recensées sur la commune de Toulouse.

Le Schéma des Espaces de Nature du Grand Toulouse réalisé par Biotope en 2007 recense 900 ha d'espaces identifiés comme agricoles (terres arables, espaces prairiaux, jardins ouvriers) à Toulouse.

*Aucune parcelle agricole n'est présente au sein de la zone d'études.*

### 6.3.2.2. La sylviculture

La commune de Toulouse ne dispose pas de grand massif forestier, mais possède tout de même d'intéressantes formations boisées. Il est possible d'en distinguer cinq grands types :

- les boisements des coteaux Sud (Pech-David, Pechbusque et Pourvourville) ;
- les ripisylves des cours d'eau présentant des profils variés notamment aux abords de la Garonne ;
- les alignements d'arbres très présents en bordures des voies toulousaines ;
- le maillage bocager relictuel sur les espaces de nature de l'Est toulousain ;
- les parcs et jardins publics et privés.

*Aucune parcelle sylvicole n'est présente au sein de la zone d'études.*

## 6.3.3. L'environnement physique

### 6.3.3.1. Relief et géologie

La commune de Toulouse est située au Nord du département de la Haute-Garonne, sur l'axe de communication entre la mer Méditerranée et l'océan Atlantique. Elle est située sur un coude de la Garonne qui, provenant des Pyrénées, s'oriente au Nord-Est avant de changer de direction au niveau de Toulouse pour se diriger au Nord-Ouest vers l'océan Atlantique.

Vers le Sud par temps clair, la chaîne de montagnes pyrénéenne est visible. Le relief est marqué par la convergence des vallées d'affluents de la Garonne. L'Ariège au Sud est dominée par les coteaux pentus de Vieille-Toulouse qui dominent la ville sur le promontoire de Pech David. L'Hers mort, qui se jette dans la Garonne au Nord de Toulouse, forme une vaste plaine dite de « Lalande ». Elle est séparée à l'Est par une ligne formée des collines de Montaudran et de Jolimont. À l'Ouest de la ville, à bonne distance du centre-ville (six à sept kilomètres en moyenne), trois terrasses s'étagent pour atteindre les coteaux de Gascogne.

La ville a une altitude comprise entre 115 mètres au minimum et 263 mètres au maximum.

Pendant tout le quaternaire, alors que de vastes paliers alluviaux se déposaient en rive gauche, le décalage de la Garonne à l'Est à progressivement réduit les coteaux mollassiques de Pech David à un éperon de forme dissymétrique, rongé à l'Ouest par la Garonne.

La basse plaine de la Garonne a une topographie assez variable : en rive droite, on peut distinguer deux paliers altudinaux qui correspondent à deux nappes alluviales emboîtées. La première culmine aux alentours de 148 mètres d'altitude et présente une topographie variable caractérisée par une succession de reliefs et de dépressions. Ce niveau de terrasse est bien matérialisé dans l'ancienne vallée de l'Hers.

Lors de sa formation, l'Hers, qui rejoignait auparavant la Garonne au niveau de Toulouse, a été bloqué par les sédiments du fleuve et a pris le cours que nous lui connaissons aujourd'hui. Au niveau de la ville actuelle, deux points hauts de ce palier alluvial sont conservés : les secteurs de Niel et de Saint Roch d'une part, puis les quartiers de Carmes, d'Esquirol et de Saint Sauveur d'autre part.

Le palier inférieur de la basse plaine est surtout développé à partir de Toulouse. Morphologiquement plus plan que le palier supérieur il encadre le lit mineur de la Garonne. Une partie de cette terrasse est recouverte par les eaux en période de grande crue.

En dehors des reliefs molassiques, les caractéristiques morphologiques des environs de Toulouse restent très difficiles à percevoir sur le terrain. Au niveau de la basse plaine, les topographies sont souvent peu différenciées et masquées par l'urbanisation.

### 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 Toulouse :*

- *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 la zone d'études au niveau de la commune de Toulouse.*

### 6.3.3.3. Les eaux superficielles

#### Les cours d'eau

À Toulouse, le réseau hydrographique superficiel se compose :

- de la Garonne ;
- des affluents de la Garonne : le Touch, l'Hers mort, la Saudrune ;
- des affluents de l'Hers mort : La Sausse, La Saune, La Marcaissonne ;
- des Canaux : Canal du midi, Canal latéral à la Garonne, Canal de Brienne, Canal de Saint-Martory.

Troisième fleuve français, la Garonne s'étend sur 525 km avec un débit interannuel de 63 m3/s. Axe principal du Sud-Ouest de la France, son bassin couvre une superficie de 55 650 km². Sa configuration en éventail où convergent les eaux provenant de régions différentes lui confère un régime de crues violentes.

Le Touch, long de 75 km, est un affluent rive gauche de la Garonne qui conflue à l'aval immédiat du pont de Blagnac, à hauteur du point de rejet de l'usine de Ginestous. Le Touch est une rivière de plaine qui présente des étiages sévères.

L'Hers mort prend sa source dans le département de l'Aude et se jette dans la Garonne à hauteur de la ville de Grenade en Haute-Garonne. Le cours d'eau croise le canal du Midi et l'autoroute des Deux Mers (A61) au niveau de la commune de Villefranche-de-Lauragais en amont, à Castelnau d'Estrétefonds à l'aval.

En rive droite, de multiples petits cours d'eau, la Sausse, la Saune, la Marcaissonne prennent leur source dans les coteaux du Lauragais et rejoignent la vallée de l'Hers mort, parallèle à la Garonne.

La Saudrune est un petit cours d'eau secondaire entaillant les terrasses alluviales de la Garonne en rive gauche. Il prend sa source sur la commune de Muret, et après un cheminement parallèle à la Garonne, il conflue avec le fleuve à Toulouse, dans le bras inférieur.

Toulouse est située à mi-chemin du Canal des Deux Mers et dispose de plusieurs Canaux interconnectés au Port de l'Embouchure : le Canal du Midi, alimenté par la Montagne Noire; le Canal latéral à la Garonne, alimenté par la Garonne via le Canal de Brienne; le Canal de Saint-Martory qui dérive l'eau de la Garonne depuis l'aval de Saint Gaudens jusqu'au Sud-Est de Toulouse.

### Classements spécifiques

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

### Les plans d'eau

Le réseau hydrographique est complété, par 11 lacs et plans d'eau.

*Deux plans d'eau sont interceptés par la zone d'études, dont le lac de Sesquières qui présente de nombreuses activités sportives :*

***Caractéristiques des plans d'eau de la zone d'études à Toulouse (IGN 25, 2012)***

| *Type de plan d'eau* | *Commune* | *Localisation* | *Surface totale (ha)* |
|---|---|---|---|
| *Lac de Sesquières* | *Toulouse* | *Au Nord de la commune, à 100 m à l'Ouest de la voie ferrée* | *12,7* |
| *Autre plan d'eau* | *Toulouse* | *Au Nord du lac de Sesquières* | *0,94* |

### La qualité des eaux superficielles

*Parmi les masses d'eau identifiées au sein de la zone d'études, certaines ont des objectifs d'atteinte de bon état des eaux fixés par le SDAGE Adour – Garonne :*

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

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

### Les usages

*La commune de Toulouse possède une prise d'eau dans le Canal latéral à la Garonne dans la zone d'études à Lacourtensourt. Cette prise d'eau est en cours d'instruction.*

#### 6.3.3.4. Les zones humides

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

#### 6.3.3.5. Les risques naturels

Le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRi) du Bassin de Risque Garonne de la commune de Toulouse a été approuvé par arrêté préfectoral du 20 décembre 2011.

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

*Dans la zone d'étude, le risque inondation est présent au Nord de la commune entre la Garonne et le Canal latéral à la Garonne.*

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

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

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

## 6.3.4. L'environnement naturel et biologique

### 6.3.4.1. Les grandes fonctionnalités écologiques

### Trame verte

*Compte tenu de la forte urbanisation du territoire toulousain, les déplacements de la faune terrestre sont assez limités. Néanmoins, on retrouve dans la zone d'études des trames vertes associées à des milieux broussailleux et friches aux abords du Canal latéral à la Garonne ainsi qu'à des parcs et jardins en centre-ville.*

*Un corridor écologique orienté Est-Ouest est situé au niveau du lac de Sesquières permettant de relier le Canal latéral à la Garonne au ruisseau de Chaussas.*

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

| ***Commune*** | ***Localisation*** |
|---|---|
| ***Toulouse*** | *Canal latéral à la Garonne – ruisseau de Chaussas*<br>*Milieux broussailleux, friches, parcs et jardins* |

### Trame bleue

***Les éléments structurants de la sous-trame***

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

### 6.3.4.2. Les zonages règlementaires et d'inventaire

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

Deux sites Natura 2000, localisés sur le corridor garonnais, sont présents sur Toulouse :

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

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

- « Bois de Pouciquot » de type I ;
- « L'Hôtel-Dieu de Toulouse » de type I ;
- « Le Touch et milieux riverains en aval de Fonsorbes » de type I ;
- « Garonne et milieux riverains, en aval de Montréjeau » de type II ;
- « La Garonne de Montréleau jusqu'à Lamagistère » de type I.

Sur la commune de Toulouse, la Garonne est également concernée par une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) : « Vallée de la Garonne : Palayre et environs » et cinq Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope : biotopes nécessaires à la reproduction, au repos et à la survie des poissons migrateurs sur la Garonne à l'aval de Toulouse et sur la Garonne, l'Ariège, l'Hers vif et le Salat, Biotope du Palayre sur la commune de Toulouse, l'île Saint-Michelet à Toulouse et l'île de Pessette.

La zone d'études des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ne concerne aucun de ces zonages réglementaires et d'inventaire.

### 6.3.4.3. Les sites à enjeux écologiques

#### Le couloir garonnais

Ce couloir abrite six sites :

- « Berges et lit de Garonne nord »,
- « Garonne-Sesquières »,
- « Plaine de Ginestous »,
- « Berges et lit de Garonne centre »,
- « Berges et lit de Garonne sud »,
- « Ile du Ramier ».

Ces sites abritent essentiellement des milieux alluviaux (ripisylves…), ainsi que des espaces naturels (boisements secs et des milieux ouverts) organisés autour de la Garonne.

#### Les coteaux du sud toulousain

Situés au Sud de la commune et en rive droite de la Garonne, ces coteaux abritent quatre sites :

- « Zone verte de Pech-David et coteaux sud »,
- « Bois de Pouvourville »,
- « Pouvourville-Pechbusque »,
- « Prairies, landes et parcelles agricoles de Pouvourville ».

Ces sites organisés en partie ou en totalité sur des coteaux secs ont la particularité d'abriter des pelouses et des friches de coteaux secs. Les boisements sont également bien représentés sur ces sites.

#### Le Canal du Midi

Le couloir du Canal du Midi héberge trois sites :

- « Canal du Midi »,
- les espaces verts et arborés du « Grand Rond »,
- « Bois de Rangueil / Pouciquot ».

Les deux premiers sites sont constitués essentiellement de milieux anthropiques : allées de platanes, « espaces verts », canal de navigation… Le troisième site présente un profil plus naturel : boisements anciens, mais également en grande partie d'origine anthropique.

#### La vallée du Touch et ses environs

Cette vallée abrite deux sites :

- « Coulée verte du Touch »,
- « Espaces verts de l'Ecole vétérinaire de Purpan ».

#### Les espaces de nature de l'Est toulousain

Organisés autour de la rocade Est et du corridor de l'Hers, ils regroupent six sites :

- « Atlanta »,
- la « Zone verte des Argoulets »,
- « Paléficat »,
- « Gabardie »,
- « Malepère »,
- « Marcaissonne ».

Les quatre derniers sites, situés à l'extérieur de la rocade, sont constitués principalement d'espaces agricoles (cultures, prairies) ou d'espaces témoins d'une activité agricole passée (friches, broussailles). Les deux autres sites, situés à l'intérieur de la rocade sont constitués essentiellement de milieux très anthropisés : friches et milieux rudéraux pour l'un et espaces verts pour l'autre.

#### Zones anthropiques

*Certaines zones urbanisées présentent des habitats pour certaines espèces comme la Coronelle girondine qui est potentiellement présente tout le long de la voie ferrée et ses abords immédiats et que l'on retrouve au niveau du quartier de la Vache au Nord de Toulouse.*

La zone d'études des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse concerne essentiellement le Canal du Midi et les zones anthropiques.

## 6.3.5. Le patrimoine, tourisme et loisirs

### 6.3.5.1. Le patrimoine

La plupart des valeurs historiques et archéologiques accumulées par 20 siècles d'histoire se situe au sein du périmètre du Secteur Sauvegardé de Toulouse – unique en Haute-Garonne – approuvé par arrêté ministériel du 21 août 1986 sur une superficie d'environ 200 hectares. Le tracé de ses limites correspond sensiblement à celui des boulevards qui contiennent l'hypercentre ainsi que, sur la rive Gauche, Saint-Cyprien. Là se trouve la plus grande partie des richesses du patrimoine toulousain et l'ABF assure la surveillance du Secteur Sauvegardé afin de préserver son caractère.

De nombreux sites et monuments sont classés ou inscrits, générant des protections par l'Architecte des Bâtiments de France dont les missions sont d'assurer, au sein des services territoriaux de l'architecture et du patrimoine, la conservation du patrimoine, le contrôle des espaces protégés et la promotion de la qualité architecturale et urbaine.

A Toulouse, en 2002, 45 monuments sont classés Monuments Historiques au titre de la loi du 31 décembre 1913 et 7 sites sont classés au titre de la loi du 2 mai 1930, à savoir le plan d'eau et les berges de la Garonne, le Canal du Midi, le chemin des Etroits, le Pont Neuf, le château de la Reynerie, le parc du domaine du Calquet à Lardenne et l'hôtel dieu St-Jacques.

***Gare de Toulouse-Matabiau classée Monument Historique (source : IGNIS, 2012)***



*Dans la zone d'études, le Canal latéral à la Garonne avec ses écluses, ses bâtiments en lien direct avec celui-ci (moulin, …) et ses alignements d'arbre, ainsi que le Canal du Midi, classé le 7 décembre 1996 dans la liste des sites relevant du patrimoine mondial de l'UNESCO, présentent 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.*

*Le Canal du Midi représente également un fort attrait touristique notamment pour la navigation fluviale pratiquée sur ce Canal.*

*Le lac de Sesquières propose également beaucoup d'activités sportives (téléski nautique, aviron, bicross, tennis, voile, tir à l'arc, sports collectifs).*

*La pêche est pratiquée sur ces deux Canaux et ce lac.*

***Le lac de Sesquières (source : Fédération de pêche de la Haute-Garonne, 2012)***



## 6.3.6. Le paysage

La ville de Toulouse possède une identité paysagère remarquable, riche, forte de son histoire et de son évolution.

Autour de la Garonne, se sont développés des paysages singuliers aux visages bien différenciés, marqués par l'urbain, la présence de l'eau ou de la nature. A l'intérieur de ces entités paysagères des sous-catégories émergent et viennent enrichir le vocabulaire de la ville, comme par exemple: le centre-ancien, le faubourg, les grandes zones d'habitat collectif, les zones d'activités, la Garonne, les Canaux, les espaces de nature domestiquée, et les espaces de « nature libre »…

Ces motifs paysagers entretiennent les uns avec les autres des relations parfois fluides et parfois plus difficiles à interpréter. Cette dualité crée à la fois des césures et des continuités dans le paysage global. Les continuités d'ailleurs, le plus souvent, d'une grande qualité paysagère (continuité de trame, cohérence visuelle, transitions douces..). Ce canevas d'ambiances rend cependant le parcours de la ville atypique et fécond.

Les points d'appels visuels, les panoramas, et les larges ouvertures visuelles offertes par la présence de la Garonne et des Canaux, ainsi que depuis la colline de Pech David, ajoutent à cette richesse de découverte et à la qualité paysagère du motif global.

La Trame Verte et Bleue de la ville, avec le développement de la perméabilité des usages et des fonctions et par le développement des liaisons douces entre les quartiers et les espaces de nature (zones vertes, jardins publiques, squares…), tend à offrir aux Toulousains la possibilité de prendre toute la mesure de la richesse des paysages de leur ville.

Par ailleurs, la gestion douce des espaces de nature (zones vertes, parcs…) si elle encourage la préservation de la biodiversité, tend également à restituer aux habitants la présence remarquable du végétal au cœur de la ville et par là même leur permettre de retisser des liens avec leur environnement naturel.

A terme, le tissage des usages et des fonctions, notamment à travers le développement de la Trame Verte et Bleue, le traitement des entrées de ville ainsi que des transitions urbaines, devrait permettre à la ville d'assumer ses différents visages et de les inscrire au sein d'une seule et même entité : Toulouse, une ville forte de ses dissemblances.

***Le Canal du Midi à Toulouse (source : SYSTRA, 2012)***



*Au niveau de la zone d'études, la commune de Toulouse s'inscrit dans une longue séquence paysagère entre Fenouillet et Toulouse, caractérisée par un fort contraste entre l'Ouest avec des espaces naturels et agricoles à proximité de la Garonne et l'Est où se trouvent de nombreux bâtis d'activités. Au niveau de la gare Toulouse-Matabiau, l'urbanisation se densifie.*

## 6.3.7. Synthèse des enjeux

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

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

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

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

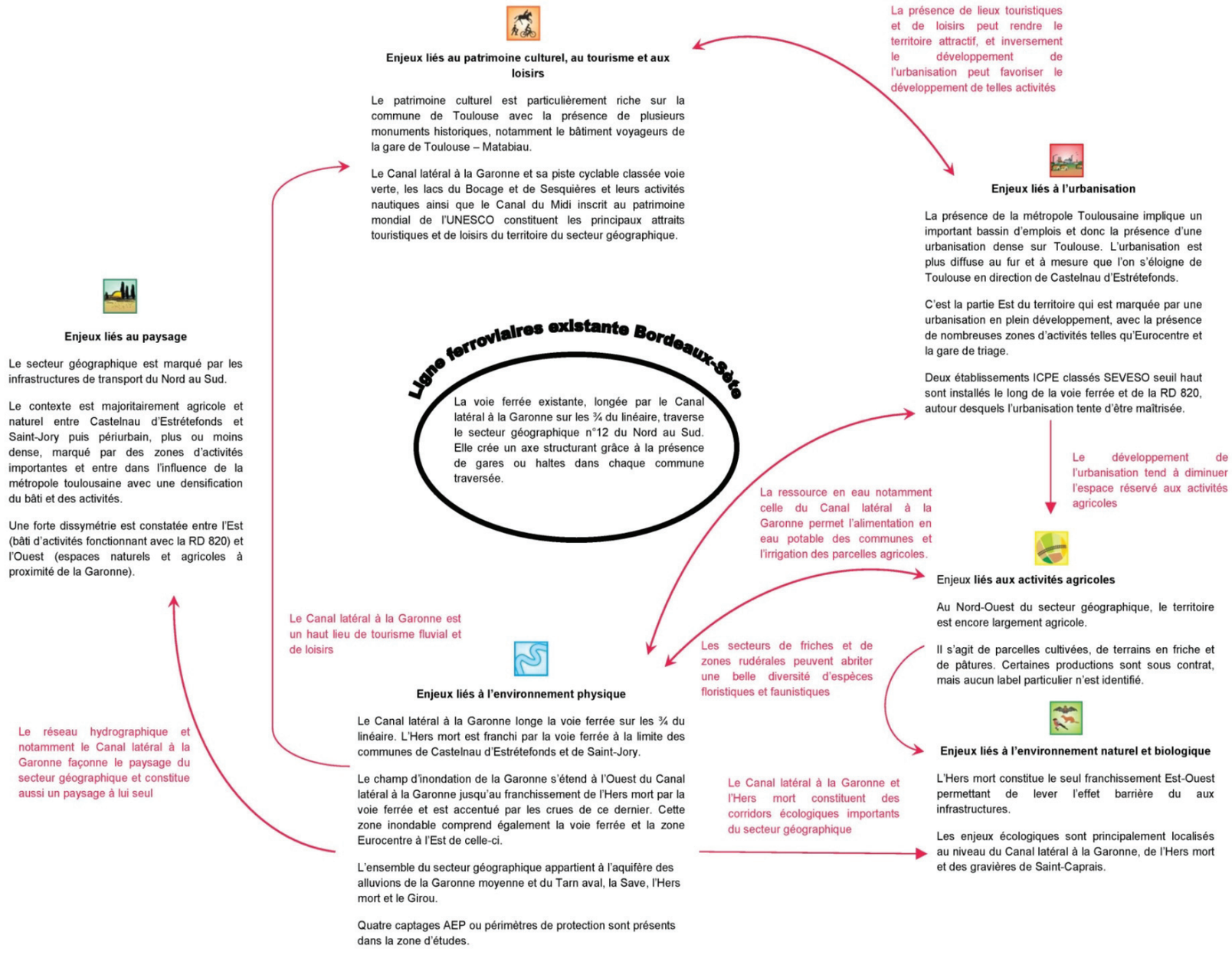
*A l'Est, les espaces sont plus artificiels et représentés par les activités le long de la RD 820 qui continuent à s'y développer. Le territoire est marqué par de nombreuses zones d'activités, notamment l'Eurocentre sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds ou encore la gare de triage située sur la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

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

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

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

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



CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

# SYNTHÈSE DES ENJEUX ET INTERRELATIONS

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

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

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

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

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

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

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

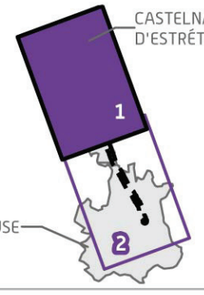
A l'Ouest du Canal et aux abords de la Garonne, cette zone est exposée aux risques d'inondation (zone rouge de PPRi). Les bâtis y sont très diffus et l'urbanisation est marquée par l'existence de gravières, exploitées ou non, dont certaines ont été aménagées en zone de loisirs (sport nautique). Par ailleurs,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

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

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

**LEGENDE**

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




## AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

### Département de la Haute-Garonne (31)

**Secteur n°12 - Planche 1/2**

0 250 500 1 000 m

REALISATION : Février 2013
SOURCE : © IGN - SCAN 50

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

# SYNTHÈSE DES ENJEUX ET INTERRELATIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## LEGENDE

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

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS
TOULOUSE
1
2

## *AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE*

***Département de la Haute-Garonne (31)***

***Secteur n°12 - Planche 2/2***

0 250 500 1 000 m

REALISATION : Février 2013
SOURCE : © IGN - SCAN 50

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

## 6.4. Raisons du choix du projet retenu

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

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

### 6.4.1. Les étapes d'études et de concertation

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

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

#### 6.4.1.1. Le débat public de la ligne Bordeaux- Toulouse

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

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

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

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

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

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

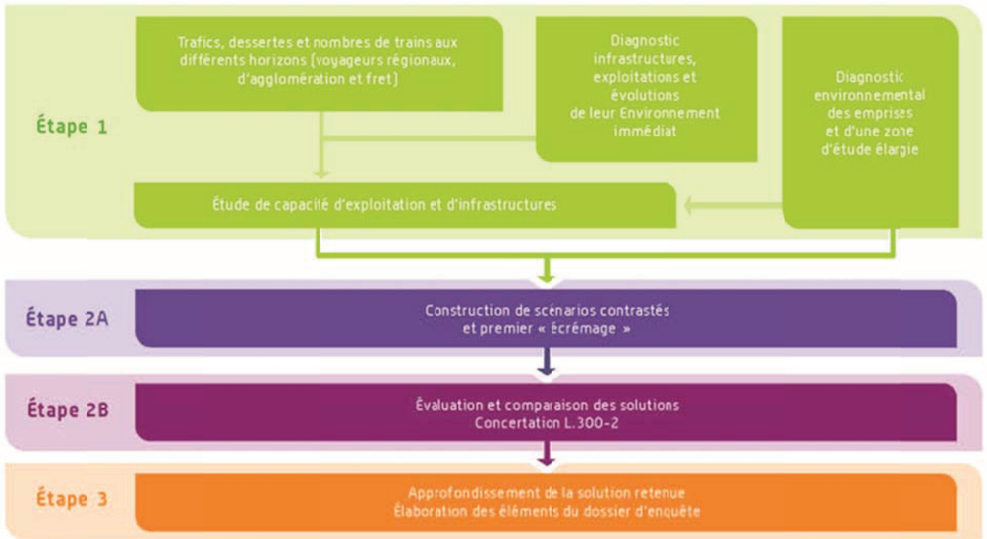
Sur la base des décisions décrites ci-avant un arrêté de prise en considération de la mise à l'étude a été prononcé par le préfet de Haute-Garonne le 15 juillet 2009. Cet arrêté a pour objectif de préserver, durant la phase amont du projet, l'emprise nécessaire à sa réalisation et en particulier d'éviter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

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

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

**Contenu des études**

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




Le programme d'études comprenait :

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

**Démarche méthodologique et ordonnancement et des études**

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

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

**Démarche générale**

Les études ont été confiées à plusieurs prestataires :

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

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

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

#### 6.4.1.4. La concertation volontaire sur le projet

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

Trois groupes de travail ont été mis en place :

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

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

#### 6.4.1.5. La concertation règlementaire L300-2

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

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

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

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

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

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

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

### 6.4.3. Les variantes étudiées

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

### 6.4.4. La solution retenue

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

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




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




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

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

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

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

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

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

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

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

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

- la zone UI (espaces à dominante d'immeubles collectifs disséminés sur l'ensemble du territoire communal et dont la composition urbaine donne une impression de densité importante) ;
- la zone UM (tissu urbain d'habitat diversifié et mixte situé principalement au-delà des faubourgs anciens et donne l'impression d'une urbanisation modérée) ;
- la zone UL (composée notamment d'habitat pavillonnaire et d'habitat en bande) ;
- la zone UE (correspond à une zone urbaine économique) et les secteurs UE1 et UE2 qui différent uniquement au regard de la hauteur des constructions autorisées ;
- la zone N (correspond à une zone naturelle) et le secteur Ns (nature stricte, répond au souci de protéger de façon rigoureuse les espaces naturels).

Si l'on se réfère à l'emprise prévisionnelle complémentaire nécessaire à la réalisation du projet (extension de l'emprise ferroviaire), le chiffre est de 3 ha, le tableau ci-après récapitulant la répartition en ha et en pourcentage :

***Répartition de l'emprise prévisionnelle complémentaire et de l'emplacement réservé par zonage du PLU (Source Systra, 2014)***

| Zone N | | | |
|---|---|---|---|
| | ha | % de la zone au sein de… | % par rapport à la surface communale totale |
| **Emprise ferroviaire actuelle** | 0,51 | **…l'emprise ferroviaire actuelle** | 0,004% |
| | | 3,58% | |
| **Emprise prévisionnelle complémentaire** | 0,09 | **…l'emprise prévisionnelle complémentaire** | 0% |
| | | 3,00% | |
| **Emplacement réservé** | 0,60 | **…l'emplacement réservé** | 0,005% |
| | | 3,48% | |

| Zone UE | | | |
|---|---|---|---|
| | ha | % de la zone au sein de… | % par rapport à la surface communale totale |
| **Emprise ferroviaire actuelle** | 11,68 | **…l'emprise ferroviaire actuelle** | 0,099% |
| | | 81,96%c | |
| **Emprise prévisionnelle complémentaire** | 2,84 | **…l'emprise prévisionnelle complémentaire** | 0,024% |
| | | 94,67% | |
| **Emplacement réservé** | 14,52 | **…l'emplacement réservé** | 0,123% |
| | | 84,17% | |

| Zones UI / UL / UM | | | |
|---|---|---|---|
| | ha | % de la zone au sein de… | % par rapport à la surface communale totale |
| **Emprise ferroviaire actuelle** | 2,06 | **…l'emprise ferroviaire actuelle** | 0,006% |
| | | 14,46% | |
| **Emprise prévisionnelle complémentaire** | 0,07 | **…l'emprise prévisionnelle complémentaire** | 0% |
| | | 2,33% | |
| **Emplacement réservé** | 2,13 | **…l'emplacement réservé** | 0,006% |
| | | 12,35% | |

## 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 :

- UE1, UE1c, UE2, UE2c,
- UI1,
- UL6,
- UM1,
- Ns.

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

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

Leurs effets sur l'environnement humain sont :

### Un effet d'emprise

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

Au stade actuel de l'étude d'impact, 18 acquisitions de bâti sont envisagées sur la commune de Toulouse.

L'emplacement réservé sur la commune de Toulouse concerne :

- des zones d'habitat dense;
- des zones d'activités ;
- des zones vouées aux activités ferroviaires et autoroutières ;
- des zones naturelles.

***Mesures***

*En fonction des emprises prévisionnelles définies au stade de l'enquête préalable à la DUP, 18 acquisitions de bâti sont prévues sur la commune de Toulouse.*

*Seule la surface nécessaire aux aménagements sera acquise.*

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

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

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

*En matière de protection acoustique, le cahier géographique n°12 détaille les mesures prévues : 3 protections acoustiques à la source pour amener un maximum de bâtis sous les seuils réglementaires ainsi que 140 bâtis qui nécessiteront une protection acoustique complémentaire (traitement de façade…).*

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

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

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

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

| Commune | Nom de la voirie | PK | Type de voirie | Type de franchissement |
|---|---|---|---|---|
| **Toulouse** | Chemin du pont de Rupé | 250+6 | Route communale | pont-route |
| **Toulouse** | A 620 | 251+2 | Autoroute | pont-route |
| **Toulouse** | RD 820 – Avenue des Etats-Unis | 251+5 | Route départementale | Pont-route |
| **Toulouse** | RD 4 – Avenue de Fronton | 252+7 | Route départementale | Pont-route |

Outre les franchissements de la voie ferrée, trois routes longeant le projet seront modifiées :

- la rampe d'accès au nouvel ouvrage sur le chemin du pont de Rupé (Pk 250+604) ;
- la rue de Lalande à Toulouse, longeant la voie ferrée à hauteur du pont-route de l'A 620 (Pk 251+2 à 251+5) ;
- le chemin de l'Eglise de Lalande à Toulouse à l'est des voies ferrées au droit de la halte de Lalande Eglise (Pk 251+7 à 252).

***Mesures***

*Seule la surface nécessaire aux aménagements sera acquise.*

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

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

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

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

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

*Le volume 3 chapitre 5 présente également :*

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

## 6.5.2. Les activités agricoles et sylvicoles

### 6.5.2.1. Les activités agricoles

***Les effets de la mise en compatibilité***

Aucune activité agricole n'est recensée sur les emprises de l'opération sur la commune de Toulouse.

Aucun zonage agricole n'est concerné par les emprises.

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

***Mesures***

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

### 6.5.2.2. Les activités sylvicoles

***Les effets de la mise en compatibilité***

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

Aucune surface forestière et aucun espace boisé classé ne sont inclus dans les emprises de l'opération.

***Mesures***

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

## 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 :

- UE1, UE1c, UE2, UE2c,
- UI1,
- UL6,
- UM1,
- Ns.

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

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

***Mesures***

*Sur la commune de Toulouse, des zones de dépôts très localisées seront nécessaires :*

- ***les abords du pont-route de Lacourtensourt** où seront aménagés une aire de préfabrication et les installations de chantier pour la réalisation du pont-route, ainsi qu'une voirie d'accès de chantier ; il sera également implanté, en direction de Toulouse, une installation de chantier pour le pont-rail sur le ruisseau de Maltemps ;*
- ***les abords de la halte de Lacourtensourt** avec la création d'installations de chantier pour les travaux en gare, et en direction de Toulouse, les installations de chantier et l'aire de préfabrication pour la réalisation du pont-route de Rupé ;*
- ***les abords de la halte de Lalande-Eglise**, avec côté Bordeaux, les installations de chantier pour les travaux en gare et les rétablissements routiers, et côté Toulouse, les installations de chantier et l'aire de préfabrication pour la réalisation du pont-route de Fronton sur la RD 4. Une voirie d'accès chantier sera réalisée parallèlement à l'avenue de Fronton pour accéder à la base travaux ;*
- ***les abords de la halte Route-de-Launaguet** où seront implantés les installations de chantier et aire de préfabrication pour la réalisation du pont-rail de Launaguet et côté Toulouse, les installations de chantier pour le pont-rail Saut de Mouton et le poste 1 ;*
- ***la gare de Toulouse – Matabiau** accueillera les installations de chantier pour les travaux réalisés en gare, à proximité du parking accolé au faisceau de voies.*

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

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

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

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

### 6.5.3.2. Eaux souterraines et superficielles

***Les effets de la mise en compatibilité***

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

- UE1, UE1c, UE2, UE2c,
- UI1,
- UL6,
- UM1,
- Ns.

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

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

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

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

#### Les effets sur les eaux superficielles

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

Sur la commune de Toulouse, l'opération n'intercepte aucun cours d'eau. L'opération longe néanmoins le canal latéral à la Garonne du Nord de la commune jusqu'au pont-route de l'A 620.

***Mesures***

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

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

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

*Les haltes de Lacourtensourt, Lalande l'Eglise et Launaguet sont équipées de systèmes de collecte des eaux de ruissellement de la plateforme ferroviaire et des parkings et voiries associés.*

*Les phases ultérieures d'études définiront précisément les aménagements hydrauliques existants et identifieront les compléments à apporter à ces aménagements (notamment pour les haltes déplacées), en particulier dans le cadre des extensions liées à la réalisation de pôles d'échanges multimodaux.*

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

***Mesures***

*Le projet prévoit, compte tenu de la présence très proche du Canal latéral à la Garonne sur les 2/3 du linéaire, l'interdiction d'utiliser des produits phytosanitaires dans les zones sensibles, en particulier sur les zones où le Canal latéral à la Garonne est à moins de 5 mètres de la plateforme ferroviaire.*

*Cette configuration n'est néanmoins pas retrouvée sur la commune de Toulouse.*

#### 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 Toulouse, c'est la masse d'eau des alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou qui est sensible aux pollutions du fait de sa proximité avec la surface.

***Mesures***

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

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

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

La prise d'eau du Canal latéral à la Garonne à Lacourtensourt est présente au sein de la zone d'études. Cette prise d'eau est située à environ 100 m de l'usine de traitement de l'eau potable de Lacourtensourt et est gérée par la communauté urbaine de Toulouse Métropole. Elle alimente 90 000 personnes pour un débit de 17 000 $m^3$ par jour.

Elle ne constitue pas une servitude d'utilité publique à ce jour (absence de périmètres de protection).

La procédure pour une régularisation de cette prise d'eau est en cours.

L'étude préalable est terminée et l'hydrogéologue agréé a été désigné en août 2012. Son rapport est en cours.

Cette prise d'eau est soumise à un risque de pollution par ruissellement ou par infiltration :

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

***Mesures***

*Les mesures prévues en cas de pollution accidentelle et chronique des eaux superficielles (cf. précédemment) permettent de limiter le risque de pollution de la prise d'eau du Canal latéral à la Garonne à Lacourtensourt.*

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

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

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

### 6.5.3.3. Les zones inondables

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

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

Enfin, l'implantation de la nouvelle plateforme ferroviaire entraînera des modifications de l'écoulement des eaux de ruissellement au niveau des bassins versants interceptés (imperméabilisation de la plate-forme, concentration localisée des eaux). En cas d'évènements pluvieux importants, les eaux risquent de s'accumuler dans les déblais et d'entraîner une inondation localisée de la plate-forme.

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

***Mesures***

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

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

## 6.5.4. L'environnement naturel et biologique

***Les effets de la mise en compatibilité***

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

- UE1, UE1c, UE2, UE2c,
- UI1,
- UL6,
- UM1,
- Ns.

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

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

L'emplacement réservé concerne la zone Ns sur 0,6 ha. Il s'agit de la berge Est du Canal latéral à la Garonne, située le long de la plateforme ferroviaire qui va être élargie, entre l'écluse de Lacourtensourt et la halte de Lacourtensourt actuelle.

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

Le territoire de la commune de Toulouse 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 », non concerné par la bande des 500 mètres ;

  Et

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

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

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

Les autres sites protégés et inventoriés sur la commune sont rattachés à la Garonne (ZNIEFF, APPB), en dehors de la zone d'études.

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

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

***Mesures***

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

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

*Sur la commune de Toulouse, cet aménagement de gabions est envisagé sur un linéaire de 300 mètres dans l'entrevoie des voies lentes et des voies rapides à Lacourtensourt, entre les Pk 253 et 253+250 ainsi qu'entre les Pk 253+500 et 253+600.*

### 6.5.4.3. Effets sur les fonctionnalités écologiques

Sur la commune de Toulouse, le principal corridor écologique concerné par la zone d'études est représenté par le Canal latéral à la Garonne permettant une connexion Nord-Sud/Sud-Nord.

Contrairement au tracé plus au Nord, le projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse prévoit la création de la nouvelle plateforme ferroviaire à l'Est des voies ferrées existantes. La berge Est du Canal n'est donc pas affectée et aucun effet sur les fonctionnalités écologiques n'est attendu sur Toulouse.

### 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 :

- UE1, UE1c, UE2, UE2c,
- UI1,
- UL6,
- UM1,
- Ns.

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

***Mesures***

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

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

### 6.5.6. Paysage

***Les effets de la mise en compatibilité***

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

- UE1, UE1c, UE2, UE2c,
- UI1,
- UL6,
- UM1,
- Ns.

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

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

***Mesures***

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

*Les grands principes sont les suivants :*

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

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

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

### Effets sur le plan de zonage

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

Il apparait que ces effets de l'emplacement réservé se limitent à 3 types de zones : les zones d'habitat (UI1, UM1, UL6); les zones d'activités (UE1, UE1c, UE2, UE2c), les zones naturelles (Ns).

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

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

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

| | Surface concernée… | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Total (ha) | Zones UE1, UE1c, UE2, UE2c (ha) | Zones UI1, UL6, UM1 (ha) | Zone Ns (ha) |
| **…par l'emprise ferroviaire actuelle** | 14,25 | 11,68 | 2,06 | 0,51 |
| **…par l'emprise prévisionnelle complémentaire** | 3,00 | 2,84 | 0,07 | 0,09 |
| **…par l'emplacement réservé** | 17,25 | 14,52 | 2,13 | 0,60 |

### Effets sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Toulouse

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

A l'échelle communautaire :

- **PARTIE II : une métropole innovante et dynamique**

Optimiser le positionnement de la métropole

L'objectif étant de prévoir les infrastructures de transport nécessaires au regard de la croissance de l'agglomération et de la performance de l'accessibilité.

- ➢ Développer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

L'étoile ferroviaire toulousaine va connaître d'importantes évolutions. Ainsi, parmi les deux projets principaux, l'aménagement de la ligne ferroviaire entre Saint-Jory et Toulouse-Matabiau est cité. Le raccordement de la Ligne à Grande Vitesse au nord de Saint-Jory constitue une opportunité pour repenser l'ensemble des services ferroviaires au nord de Toulouse, accroître la desserte des différentes gares.

- **PARTIE III : Une métropole à vivre**

Assurer la protection et la santé des habitants

- ➢ Lutter contre les nuisances sonores et favorises les zones calmes

La lutte contre les nuisances sonores repose sur l'identification sur le territoire communautaire des sources (aéroport, aérodromes, voies ferrées et routières) et leur traitement. Il s'agit aussi de prévenir leurs bruits par leur prise en compte en amont, dans les choix d'aménagements urbains.

L'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse prévoit 140 isolations de façade et 3 écrans acoustiques sur la commune de Toulouse.

A l'échelle communale :

- **PARTIE II : TOULOUSE, innovante et dynamique**

TOULOUSE, ville ouverte

- ➢ Une accessibilité ferrée nationale et régionale à renforcer

Le projet prévoit une amélioration voire une croissance de la desserte régionale avec le développement de l'offre en Transport Express Régional avec notamment la mise à 4 voies de la ligne SNCF liée à l'arrivée de la LGV entre Matabiau et Saint-Jory. Elle doit notamment permettre la création ou le développement des gares positionnées le long de cette infrastructure (Saint-Jory, Fenouillet – Saint-Alban, Lacourtensourt, Lalande Église, Route de Launaguet), améliorer l'intermodalité avec le réseau de transport en commun urbain (Route de Launaguet / station du métro de La Vache) et étudier la création d'une nouvelle gare à Lespinasse.

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

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

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

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

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

Exemple de tableau de suivi

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

## 6.7. Méthodologie, difficultés et limites

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

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

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

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

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

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

**Avertissement**

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

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

# LEGENDE
# CARTE DE SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES

## ACOUSTIQUE

Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit

Bâti nécessitant une protection complémentaire

## CONTEXTE URBAIN ET HABITAT

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

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

Mesure d'acquisition de bâti

## CONTEXTE AGRICOLE ET SYLVICOLE

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

Mesure de rétablissement des chemins d'exploitations agricoles

## CONTEXTE GÉOLOGIQUE ET GÉOTECHNIQUE

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

## CONTEXTE HYDROGÉOLOGIQUE ET HYDROLOGIQUE

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

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

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

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

## ÉLÉMENTS GENERAUX

Réseau hydrographique

Limite communale

## MILIEU NATUREL

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

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

Mesure de rétablissement des corridors de déplacement de la grande faune

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

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

Mesure de rétablissement des corridors de déplacement des chiroptères

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

## PAYSAGE, PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS

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

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

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

Mesure relative au traitement architectural complémentaire des ouvrages d'art

Mesure de rétablissement des itinéraires de randonnée

## LE PROJET PROPOSÉ

Talus déblai/remblai remarquable

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

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

Voie ferrée conservée en place

Voie ferrée nouvelle ou déplacée

Voie ferrée existante déposée

Ligne nouvelle

Voie de service

### Ouvrage spécifique

Ouvrage d'art

Ouvrage de protection des sites SEVESO

### Equipements ferroviaires

Gare réaménagée

Halte TER réaménagée ou déplacée

Base travaux

Sous-station électrique

PCV — Point de changement de voie

Poste d'aiguillage nouveau

Poste d'aiguillage déposé

Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal

### Hydraulique - Assainissement

Bassin d'écrêtement et de confinement

### Rétablissement des voies de communication

Pont Rail (PRA)

Pont Route (PRO)

Aménagement routier

***AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE***

*Date de prise en compte des données : Juillet 2013*

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SYSTRA

REALISATION : Juillet 2013

## *Tableau des effets et des mesures – planche 9 (Projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)*

| Pictogramme | PK | Description de l'effet | Description de la mesure associée |
|---|---|---|---|
| Contexte urbain et habitat | | | |
| | 250+2 | Travaux et exploitation : 4 bâtis dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| | 250+3 | Travaux et exploitation : 2 bâtis dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| | 250+4 | Travaux et exploitation : 2 bâtis dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| | 250+6 | Travaux et exploitation : 2 bâtis dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| | 250+7 | Travaux et exploitation : 1 bâti dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| | 251+0 | Travaux et exploitation : 3 bâtis dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| | 249+5 | **Ligne électrique 63 kV Ginestous-Saint-Alban 2 (RTE)**<br>Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupure de ligne électrique par le chantier<br>Exploitation : risque d'interférences avec le tracé | Travaux : consultation des gestionnaires et respect de leurs exigences en matière de protection et de dévoiement<br>Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception du projet |
| | 251+0 | **Ligne électrique 63 kV Ginestous-Union (RTE)**<br>Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupure de ligne électrique par le chantier<br>Exploitation : risque d'interférences avec le tracé | Travaux : consultation des gestionnaires et respect de leurs exigences en matière de protection et de dévoiement<br>Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception du projet |
| Contexte géologique et géotechnique | | | |
| | 250+600 | Travaux : risque d'instabilité des aménagements (aléa faible retrait gonflement des argiles) | Travaux : adaptation des techniques de construction |
| Contexte hydrogéologique et hydrologique | | | |
| | 249+330 | Travaux et exploitation : risque de perturbation des écoulements du ruisseau de Maltemps | Travaux : mesures spécifiques lors de la phase travaux pour maintenir le franchissement canalisé du ruisseau de Maltemps<br>Exploitation : conception du projet maintenant le franchissement canalisé du ruisseau de Maltemps |
| | 249+350 | *Prise d'eau de Lacourtensourt*<br>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<br>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<br>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. |
| | 249+3-<br>250+2 | Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne | Exploitation : réalisation d'une haie champêtre en vue de recréer l'image naturelle du secteur (séquence 7 de l'étude d'insertion paysagère) |

| Pictogramme | PK | Description de l'effet | Description de la mesure associée |
|---|---|---|---|
|  | 250+2-<br>251+496 | Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne | Exploitation : maintien de la végétation intéressante et réalisation d'une haie champêtre en complément (séquence 7 de l'étude d'insertion paysagère) |
| Equipements ferroviaires | | | |
|  | 250+4 | Travaux : risque de dérangement du service Ter<br>Exploitation : fermeture de la halte de Lacourtensourt existante (Pk 249+8) | 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).<br>Exploitation : déplacement de la halte de Lacourtensourt plus au Sud (Pk 250+4) |

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

# SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

vers Montauban

vers Toulouse

CD 64-Route de Lacourtensourt
Création d'un pont-route sur la voie nouvelle

Ecluse de Lacourtensourt

Ancienne halte de Lacourtensourt

Halte de Larcourtensourt
Aménagement d'une nouvelle halte

Chemin du pont de Rupé
Création d'un nouveau pont-route sur la voie nouvelle et réaménagement de l'accès routier

Ruisseau de Maltemps
Allongement de l'ouvrage existant

AUCAMVILLE

FENOUILLET

TOULOUSE

BLAGNAC

Pk 250+0

Pk 250+5

Pk 251+0

Avenue Salvador Allende

A62

D64

D64F

D820

D81

Avenue des Etats-Unis

Chemin latéral de Rupé

CANAL LATÉRAL À LA GARONNE

Chemin du Pont de Rupé

Ruisseau de Maltemps

Lac de Sesquières

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

Planche 9/13

0 25 50 100 150 m

REALISATION: Juillet 2013 - SOURCE: © ORTHO

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

CRANG PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Narbonne-Frontière

## *Tableau des effets et des mesures – planche 10 (Projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)*

| Pictogramme | PK | Description de l'effet | Description de la mesure associée |
|---|---|---|---|
| Contexte urbain et habitat | | | |
| | 251+6 | Travaux et exploitation : 1 bâti dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| | 251+7 | Travaux et exploitation : 1 bâti dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| | 251+8 | Travaux et exploitation : 2 bâtis dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| | 252 | Travaux et exploitation : 1 bâti dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| | 252+3 | Travaux et exploitation : 1 bâti dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| | 251+5 | **Lignes électriques transversales et longitudinale au Sud du pont-route**<br>Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupure de lignes électriques (une transversale et une longitudinale) par le chantier<br>Exploitation : risque d'interférences avec le tracé | Travaux : déviation des lignes électriques, consultation des gestionnaires et respect de leurs exigences en matière de dévoiement<br>Exploitation : respect des prescriptions édictées par les gestionnaires, dans le cadre de la conception du projet (ces lignes électriques ne constituent pas une servitude) |
| | 252+660 | **Lignes électriques haute tension (HTA)**<br>Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupure de lignes électriques longitudinales par le chantier<br>Exploitation : risque d'interférences avec le tracé | Travaux: déviation des lignes électriques, consultation des gestionnaires et respect de leurs exigences en matière de dévoiement<br>Exploitation: respect des prescriptions édictées par les gestionnaires, dans le cadre de la conception du projet (ces lignes électriques ne constituent pas une servitude) |
| Contexte géologique et géotechnique | | | |
| | 252+660 | Travaux : risque d'instabilité des aménagements (aléa faible retrait gonflement des argiles) | Travaux : adaptation des techniques de construction |
| Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs | | | |
| | 234-251+3 | Travaux : risque de perturbation des activités touristiques liées à la piste cyclable du Canal latéral à la Garonne | Travaux : mesures visant à limiter les effets sur la fréquentation de la piste cyclable : évitement des travaux en fin de semaine, information, limitation des dispersions de poussières. |
| | 250+2-<br>251+5 | Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne | Exploitation : maintien de la végétation intéressante et réalisation d'une haie champêtre en complément (séquence 7 de l'étude d'insertion paysagère) |
| Equipements ferroviaires | | | |
| | 252+0 | Travaux : risque de dérangement du service Ter | Travaux : phasage des travaux sur l'ensemble du secteur pour maintenir un service Ter minimum et mise en place de solutions de substitution pour la période d'inutilisation de la gare (bus). |

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

# SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

vers Montauban

vers Toulouse-Matabiau

A62

D15

Halte de Lalande l'Eglise
Aménagement de la halte existante

D4 - Avenue de Fronton
Création d'un pont-route sur les deux voies nouvelles

Pk 251+0

Pk 251+5

Pk 252+0

Pk 252+5

Pk 253+

D4

Cimetière de Lalande

Avenue Jean Zay

Rue de Lalande

D820

Chemin de la Levrette

Chemin de l'Eglise de Lalande

Impasse des Etats-Unis

Avenue des Etats-Unis

Avenue de Fronton

TOULOUSE

D120N

A620

CANAL LATÉRAL À LA GARONNE

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS

TOULOUSE

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

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

Planche 10/13

0 25 50 100 150 m

REALISATION: Juillet 2013 - SOURCE: © ORTHO

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

## *Tableau des effets et des mesures – planche 11 (Projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)*

| Pictogramme | PK | Description de l'effet | Description de la mesure associée |
|---|---|---|---|
| Contexte urbain et habitat | | | |
|  | 253+4 | Travaux et exploitation : 2 bâtis dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
|  | 253+550 | Travaux et exploitation : 3 bâtis dans les emprises du tracé | Travaux et exploitation : acquisition du bâti conformément au code de l'expropriation |
| Contexte géologique et géotechnique | | | |
|  | 253+374 | Travaux : risque d'instabilité des aménagements (aléa faible retrait gonflement des argiles) | Travaux : adaptation des techniques de construction |
|  | 253+640 | Travaux : risque d'instabilité des aménagements (aléa faible retrait gonflement des argiles) | Travaux : adaptation des techniques de construction |
| **Milieu naturel** | | | |
|  | 253-253+250<br>253+500-253+600 | Exploitation : Risque d'isolement des populations de reptiles, notamment la Coronelle girondine | Exploitation : Aménagement de gabions dans l'entrevoie des voies lentes et des voies rapides à Lacourensourt |
| Equipements ferroviaires | | | |
|  | 253+200 | Travaux : risque de dérangement du service Ter<br>Exploitation : fermeture de la halte de Route de Launaguet existante (Pk 243+600) | 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).<br>Exploitation : déplacement de la halte de Route de Launaguet plus au Nord (Pk 253+200) |

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

# SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

vers Montauban

vers Toulouse-Matabiau

Halte de la Route de Launaguet
Aménagement d'une nouvelle halte ferroviaire

Route de Launaguet
Création d'un nouveau pont-rail pour la voie nouvelle

Ancienne halte de la Route de Launaguet

Pont-rail Saut de Mouton
Reconstruction d'un nouvel ouvrage pour le franchissement des voies rapides

Pk 253+0

Pk 253+5

Pk 254+0

Pk 254+5

Impasse Gaston Planté

Rue Ernest Renan

Av. Maurice Bourges-Maunoury

Rue Michel-Ange

Chemin Raynal

Rue Hilaire Pader

Avenue de Fronton

Route de Launaguet

D15

Bd Pierre Curie

Nouvelle localisation du Poste 1

TOULOUSE

Poste 1 actuel déposé

D4

D120N

Cheminement piétonnier vers la station du métro "La Vache"

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS

TOULOUSE

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

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

Planche 11/13

0 25 50 100 150 m

REALISATION: Juillet 2013 - SOURCE: © ORTHO

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

## *Tableau des effets et des mesures – planche 12 (Projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)*

| Pictogramme | PK | Description de l'effet | Description de la mesure associée |
|---|---|---|---|
| Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs | | | |
|  | 255+750-257+500 | Exploitation : risque de modification de l'ambiance paysagère des alentours des monuments historiques de Toulouse : bâtiment voyageurs de la gare de Toulouse-Matabiau, immeuble des Cariatides, trois maisons en terre cuite de Virebent, fabrique de céramique Giscard, maison du 2 rue François Mansart | Exploitation : concertation avec le SDAP pour vérifier l'absence d'effet notable du projet sur l'ambiance paysagère autour des monuments historiques concernés – Avis de l'ABF 4 mois avant le démarrage des travaux |
| Equipements ferroviaires | | | |
|  | 256+500 | Travaux : risque de dérangement du service Ter | Travaux : phasage des travaux sur l'ensemble du secteur pour maintenir un service Ter minimum |

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

# SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

*vers Montauban*

Pk 255+0

Pk 255+5

Pk 256+0

Chemin Raynal

Rue des Flandres

D112

Chemin Lapujade

D788

Rue du Faubourg Bonnefoy

Avenue Georges Pompidou

**Gare de Matabiau**
**Aménagement du plan de voies et des circulations piétonnes**

Avenue de Lyon

Bd Pierre Curie

Rue Pierre Cazeneuve

TOULOUSE

**Création de 3 communications en avant-gare de Toulouse pour faciliter l'exploitation**

Bd des Minimes

CANAL DU MIDI

Rue de Bayard

Allée Jean Jaurès

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS

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

TOULOUSE

N

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

*Planche 12/13*

0 25 50 100 150 m

REALISATION: Juillet 2013 - SOURCE: © ORTHO

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

## *Tableau des effets et des mesures – planche 13 (Projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)*

| Pictogramme | PK | Description de l'effet | Description de la mesure associée |
|---|---|---|---|
| Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs | | | |
|  | 255+750-257+500 | Exploitation : risque de modification de l'ambiance paysagère des alentours des monuments historiques de Toulouse : bâtiment voyageurs de la gare de Toulouse-Matabiau, immeuble des Cariatides, trois maisons en terre cuite de Virebent, fabrique de céramique Giscard, maison du 2 rue François Mansart | Exploitation : concertation avec le SDAP pour vérifier l'absence d'effet notable du projet sur l'ambiance paysagère autour des monuments historiques concernés – Avis de l'ABF 4 mois avant le démarrage des travaux |
| Equipements ferroviaires | | | |
|  | 256+500 | Travaux : risque de dérangement du service Ter | Travaux : phasage des travaux sur l'ensemble du secteur pour maintenir un service Ter minimum |

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N°12

# SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ

vers Montauban

Cimetière de Terre Cabade

Gare de Matabiau
Aménagement du plan de voies et des circulations piétonnes

Pk 257+0

Avenue Georges Pompidou

Avenue du Cimetière

Avenue de la Gloire

Avenue Camille Pujol

D50

D126

TOULOUSE

CANAL DU MIDI

Allée Jean Jaurès

Rue de Bayard

Rue Maury

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS

TOULOUSE

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

N

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

*Planche 13/13*

0 25 50 100 150 m

REALISATION: Juillet 2013 - SOURCE: © ORTHO

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

## 6.9. Résumé non technique

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

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

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

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

Le projet de mise en compatibilité est donc à apprécier au niveau de l'emprise ferroviaire actuelle, à hauteur de 14,25 ha, de l'emprise prévisionnelle complémentaire nécessaire à la réalisation du projet (extension de l'emprise ferroviaire), à hauteur de 3 ha, et de l'emplacement réservé en résultant, représentant 17,25 ha.

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

| | Surface concernée… | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Total (ha) | Zones UE1, UE1c, UE2, UE2c (ha) | Zones UI1, UL6, UM1 (ha) | Zone Ns (ha) |
| …par l'emprise ferroviaire actuelle | 14,25 | 11,68 | 2,06 | 0,51 |
| …par l'emprise prévisionnelle complémentaire | 3,00 | 2,84 | 0,07 | 0,09 |
| …par l'emplacement réservé | 17,25 | 14,52 | 2,13 | 0,60 |

La révision générale du PLU de Toulouse a donné lieu à une évaluation environnementale qui intègre le rapport de présentation du document en vigueur.

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

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

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

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

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

***Analyse de l'état initial***

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

- du rapport de présentation du PLU et du PADD qui datent de 2013 ;
- de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact et plus particulièrement le volume 4 cahier géographique n°12, figurant au dossier d'enquête publique.

Cet état initial est donc réalisé à deux niveaux :

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

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

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

Compte tenu de son positionnement, la zone d'études couvre 7,9% du territoire communal.

***Raisons du choix du projet retenu***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le volume 3 chapitre 5 présente également :

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

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

Il apparait que ces effets de l'emplacement réservé se limitent à 3 types de zones : les zones d'habitat (UI1, UM1, UL6); les zones d'activités (UE1, UE1c, UE2, UE2c), les zones naturelles (Ns).

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

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

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

| | Surface concernée… | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Total (ha) | Zones UE1, UE1c, UE2, UE2c (ha) | Zones UI1, UL6, UM1 (ha) | Zone Ns (ha) |
| **…par l'emprise ferroviaire actuelle** | 14,25 | 11,68 | 2,06 | 0,51 |
| **…par l'emprise prévisionnelle complémentaire** | 3,00 | 2,84 | 0,07 | 0,09 |
| **…par l'emplacement réservé** | 17,25 | 14,52 | 2,13 | 0,60 |

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

A l'échelle communautaire :

- **PARTIE II : une métropole innovante et dynamique**

Optimiser le positionnement de la métropole

L'objectif étant de prévoir les infrastructures de transport nécessaires au regard de la croissance de l'agglomération et de la performance de l'accessibilité.

➢ Développer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

L'étoile ferroviaire toulousaine va connaître d'importantes évolutions. Ainsi, parmi les deux projets principaux, l'aménagement de la ligne ferroviaire entre Saint-Jory et Toulouse-Matabiau est cité. Le raccordement de la Ligne à Grande Vitesse au nord de Saint-Jory constitue une opportunité pour repenser l'ensemble des services ferroviaires au nord de Toulouse, accroître la desserte des différentes gares.

- **PARTIE III : Une métropole à vivre**

Assurer la protection et la santé des habitants

➢ Lutter contre les nuisances sonores et favorises les zones calmes

La lutte contre les nuisances sonores repose sur l'identification sur le territoire communautaire des sources (aéroport, aérodromes, voies ferrées et routières) et leur traitement. Il s'agit aussi de prévenir leurs bruits par leur prise en compte en amont, dans les choix d'aménagements urbains.

L'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse prévoit 140 isolations de façade et 3 écrans acoustiques sur la commune de Toulouse.

A l'échelle communale :

- **PARTIE II : TOULOUSE, innovante et dynamique**

TOULOUSE, ville ouverte

➢ Une accessibilité ferrée nationale et régionale à renforcer

Le projet prévoit une amélioration voire une croissance de la desserte régionale avec le développement de l'offre en Transport Express Régional avec notamment la mise à 4 voies de la ligne SNCF liée à l'arrivée de la LGV entre Matabiau et Saint-Jory. Elle doit notamment permettre la création ou le développement des gares positionnées le long de cette infrastructure (Saint-Jory, Fenouillet – Saint-Alban, Lacourtensourt, Lalande Église, Route de Launaguet), améliorer l'intermodalité avec le réseau de transport en commun urbain (Route de Launaguet / station du métro de La Vache) et étudier la création d'une nouvelle gare à Lespinasse.

**La mise en compatibilité du PLU de Toulouse 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 Toulouse.

| Thématique | Caractéristiques principales en état initial | Zonage concerné dans le PLU | Nature de la mise en compatibilité réglementaire | Effets et mesures |
|---|---|---|---|---|
| **Relief** | Topographie variant entre 263 m NGF et 115 m NGF | ◗ Zonage UI (espaces à dominante d'immeubles collectifs disséminés sur l'ensemble du territoire communal et dont la composition urbaine donne une impression de densité importante) ;<br>◗ Zonage UM (tissu urbain d'habitat diversifié et mixte situé principalement au-delà des faubourgs anciens et donne l'impression d'une urbanisation modérée) ;<br>◗ Zonage UL (composé notamment d'habitat pavillonnaire et d'habitat en bande) ;<br>◗ Zonage UE (correspond à une zone urbaine économique) et secteurs UE1 et UE2 qui différent uniquement au regard de la hauteur des constructions autorisées ;<br>◗ Zonage Ns (correspond à une zone naturelle stricte, répond au souci de protéger de façon rigoureuse les espaces naturels). | Modification de l'article 2 des règlements des zones concernées<br>Mise en place d'un emplacement réservé | Des sites potentiels de dépôts ont été définis à proximité du projet<br>Recherche de l'équilibre du mouvement des terres |
| **Eaux souterraines et superficielles** | 1 aquifère vulnérable de par sa proximité avec la surface<br>Le canal latéral à la Garonne (non considéré comme un cours d'eau) | ◗ Zonage UI (espaces à dominante d'immeubles collectifs disséminés sur l'ensemble du territoire communal et dont la composition urbaine donne une impression de densité importante) ;<br>◗ Zonage UM (tissu urbain d'habitat diversifié et mixte situé principalement au-delà des faubourgs anciens et donne l'impression d'une urbanisation modérée) ;<br>◗ Zonage UL (composé notamment d'habitat pavillonnaire et d'habitat en bande) ;<br>◗ Zonage UE (correspond à une zone urbaine économique) et secteurs UE1 et UE2 qui différent uniquement au regard de la hauteur des constructions autorisées ;<br>◗ Zonage Ns (correspond à une zone naturelle stricte, répond au souci de protéger de façon rigoureuse les espaces naturels). | Modification de l'article 2 des règlements des zones concernées<br>Mise en place d'un emplacement réservé | Calage du profil en déblai rasant sur la majeure partie du territoire concerné<br>Mise en place de mesures de drainage<br>Collecte des eaux de ruissellement<br>Utilisation proscrite des produits phytosanitaires sur les secteurs sensibles |

| Thématique | Caractéristiques principales en état initial | Zonage concerné dans le PLU | Nature de la mise en compatibilité réglementaire | Effets et mesures |
|---|---|---|---|---|
| **Contexte socio-économique et urbanisation** | Croissance démographique liée à la redynamisation des anciens faubourgs et aux importantes opérations publiques<br><br>Urbanisation concentrée au Nord et au Sud-Ouest de la commune et le long des axes structurants | ◗ Zonage UI (espaces à dominante d'immeubles collectifs disséminés sur l'ensemble du territoire communal et dont la composition urbaine donne une impression de densité importante) ;<br>◗ Zonage UM (tissu urbain d'habitat diversifié et mixte situé principalement au-delà des faubourgs anciens et donne l'impression d'une urbanisation modérée) ;<br>◗ Zonage UL (composé notamment d'habitat pavillonnaire et d'habitat en bande) ;<br>◗ Zonage UE (correspond à une zone urbaine économique) et secteurs UE1 et UE2 qui différent uniquement au regard de la hauteur des constructions autorisées ;<br>◗ Zonage Ns (correspond à une zone naturelle stricte, répond au souci de protéger de façon rigoureuse les espaces naturels). | Modification de l'article 2 des règlements des zones concernées<br><br>Mise en place d'un emplacement réservé | 17 acquisitions de bâti |
| **Activités agricoles et sylvicoles** | Traces d'activités agricoles en marge de commune (terres arables, espaces prairiaux, jardins ouvriers)<br><br>Aucune activité sylvicole | ◗ Zonage UI (espaces à dominante d'immeubles collectifs disséminés sur l'ensemble du territoire communal et dont la composition urbaine donne une impression de densité importante) ;<br>◗ Zonage UM (tissu urbain d'habitat diversifié et mixte situé principalement au-delà des faubourgs anciens et donne l'impression d'une urbanisation modérée) ;<br>◗ Zonage UL (composé notamment d'habitat pavillonnaire et d'habitat en bande) ;<br>◗ Zonage UE (correspond à une zone urbaine économique) et secteurs UE1 et UE2 qui différent uniquement au regard de la hauteur des constructions autorisées ;<br>◗ Zonage Ns (correspond à une zone naturelle stricte, répond au souci de protéger de façon rigoureuse les espaces naturels). | Modification de l'article 2 des règlements des zones concernées<br><br>Mise en place d'un emplacement réservé | Aucun |

| Thématique | Caractéristiques principales en état initial | Zonage concerné dans le PLU | Nature de la mise en compatibilité réglementaire | Effets et mesures |
|---|---|---|---|---|
| **Environnement naturel et biologique** | Sur la commune, présence de :<br>◗ 2 sites Natura 2000 ;<br>◗ 5 ZNIEFF ;<br>◗ 1 ZICO et 5 APPB.<br>Un corridor et réservoir de biodiversité appartenant à la trame verte et bleue : le Canal latéral à la Garonne et ses berges | ◗ Zonage UI (espaces à dominante d'immeubles collectifs disséminés sur l'ensemble du territoire communal et dont la composition urbaine donne une impression de densité importante) ;<br>◗ Zonage UM (tissu urbain d'habitat diversifié et mixte situé principalement au-delà des faubourgs anciens et donne l'impression d'une urbanisation modérée) ;<br>◗ Zonage UL (composé notamment d'habitat pavillonnaire et d'habitat en bande) ;<br>◗ Zonage UE (correspond à une zone urbaine économique) et secteurs UE1 et UE2 qui différent uniquement au regard de la hauteur des constructions autorisées ;<br>◗ Zonage Ns (correspond à une zone naturelle stricte, répond au souci de protéger de façon rigoureuse les espaces naturels). | Modification de l'article 2 des règlements des zones concernées<br>Mise en place d'un emplacement réservé | Aménagement de gabions favorables à la Coronelle girondine et autres espèces de reptiles |
| **Patrimoine, tourisme et loisirs** | Nombreux vestiges archéologiques au sein du Secteur sauvegardé de Toulouse, unique en Haute-Garonne<br>45 monuments historiques<br>7 sites classés (loi 2 mai 1930)<br>Un site du patrimoine mondial de l'UNESCO : le Canal du Midi<br>1 site d'intérêt local : le canal latéral à la Garonne<br>1 sentier de randonnée : la voie verte du canal latéral | ◗ Zonage UI (espaces à dominante d'immeubles collectifs disséminés sur l'ensemble du territoire communal et dont la composition urbaine donne une impression de densité importante) ;<br>◗ Zonage UM (tissu urbain d'habitat diversifié et mixte situé principalement au-delà des faubourgs anciens et donne l'impression d'une urbanisation modérée) ;<br>◗ Zonage UL (composé notamment d'habitat pavillonnaire et d'habitat en bande) ;<br>◗ Zonage UE (correspond à une zone urbaine économique) et secteurs UE1 et UE2 qui différent uniquement au regard de la hauteur des constructions autorisées ;<br>◗ Zonage Ns (correspond à une zone naturelle stricte, répond au souci de protéger de façon rigoureuse les espaces naturels). | Modification de l'article 2 des règlements des zones concernées<br>Mise en place d'un emplacement réservé | Archéologie préventive (diagnostic, fouilles, etc…) dans le cadre du projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse |

| Thématique | Caractéristiques principales en état initial | Zonage concerné dans le PLU | Nature de la mise en compatibilité réglementaire | Effets et mesures |
|---|---|---|---|---|
| **Paysage** | Paysages singuliers autour de la Garonne marqués par l'urbain, l'eau et la nature<br><br>Diverses sous-catégories au sein de ces entités paysagères : centre-ancien, faubourg, grandes zones d'habitat collectif, zones d'activités, Garonne, Canaux, espaces de nature domestiquée, espaces de « nature libre » | ◗ Zonage UI (espaces à dominante d'immeubles collectifs disséminés sur l'ensemble du territoire communal et dont la composition urbaine donne une impression de densité importante) ;<br>◗ Zonage UM (tissu urbain d'habitat diversifié et mixte situé principalement au-delà des faubourgs anciens et donne l'impression d'une urbanisation modérée) ;<br>◗ Zonage UL (composé notamment d'habitat pavillonnaire et d'habitat en bande) ;<br>◗ Zonage UE (correspond à une zone urbaine économique) et secteurs UE1 et UE2 qui différent uniquement au regard de la hauteur des constructions autorisées ;<br>◗ Zonage Ns (correspond à une zone naturelle stricte, répond au souci de protéger de façon rigoureuse les espaces naturels). | Modification de l'article 2 des règlements des zones concernées<br><br>Mise en place d'un emplacement réservé | Mise en place d'un parti d'aménagement paysager en application du schéma directeur : réaménagement de la berge Est du canal latéral à la Garonne |



# 7. ANNEXE : AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES

Le 13 MAI 2014

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

Garance : 1174
Réf. : HP-AME-521-Ecj-CompatibilitéPLU_GPSO-AE2_AExistante-Toulouse

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

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

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

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



# 8. ANNEXE : PV EXAMEN CONJOINT

PREFET DE LA HAUTE GARONNE

**Direction Départementale des Territoires**

**Service Prospective et Stratégie**

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

jeudi 26 juin 2014 à 10h30

**Procès- verbal**

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

**Etaient présents :**

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

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

# CONTEXTE REGLEMENTAIRE

## 1 Ouverture de la séance :

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

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

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

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

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

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

## 2 La procédure de mise en compatibilité :

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

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

### 3 La réunion d'examen conjoint :

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

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

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

### 4 Les suites de la procédure :

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

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

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

# PRESENTATION DU PROJET ET DES MESURES DE MISE EN COMPATIBILITE

## 1 Présentation du projet :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2 Documents de séance :

# SYNTHESE DES OBSERVATIONS DES PARTICIPANTS

## Commune de Toulouse

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

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

## Communauté urbaine de Toulouse Métropole

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

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

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

Remarques relatives aux dossiers :

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

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

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

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

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

Ces remarques seront consignées par un courrier.

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

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

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

### Commune de Castelnau d'Estrétefonds

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

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

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

### Commune de Saint Jory

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Commune de Lespinasse

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

### Conclusion de la réunion

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

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

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

Le directeur départemental des Territoires

Philippe KAHN

PJ : - courrier de la CUTM

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Toulouse, le 21 JUIL. 2014

**Annette LAIGNEAU**
Vice-Présidente

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

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

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

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

Monsieur le Préfet,

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

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

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

A leur sujet, la Communauté urbaine Toulouse Métropole souhaite rappeler sa position.

Elle considère que les études préliminaires menées par RFF pour définir les caractéristiques de ces aménagements sont en l'état insuffisantes pour permettre de délimiter les emplacements réservés nécessaires. A ce titre, les esquisses d'aménagement figurant au dossier des Aménagements Ferroviaires Nord Toulousain constituent des illustrations d'un schéma de principe fonctionnel urbain et de mobilité.

Les études d'Avant Projet à venir seront plus à même de définir précisément les caractéristiques et les périmètres de ces aménagements et donc leurs assiettes foncières.

Immeuble Marengo Boulevard
6 rue René Leduc
BP 35821
31 505 TOULOUSE Cedex 5

**5° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération AFNT**

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ont été analysées. Il est conclu que la mise en compatibilité du PLU pour les AFNT va dans le même sens que les orientations particulières d'aménagement du PLU. Si tel est le cas, il est nécessaire d'approfondir cette analyse car il apparaît certains points de conflit. Par exemple, il est prévu dans les orientations particulières d'aménagement une halte nautique au bord du canal latéral de la Garonne qui est localisée dans le nouvel ER 73 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

L'absence d'impact de l'ER n°73 créé à proximité immédiate de la ZAC Le Vigné – Ladoux est à démontrer.

La remarque concernant la superposition des ER n°73 et 74 effectuée précédemment est aussi valable pour le dossier de MEC du PLU de Saint-Jory avec le projet AFNT.

**6° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de TOULOUSE, avec l'opération « AFNT »**

L'analyse de la pièce 4B2 du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, n'a pas été réalisée. Il s'agit du document graphique « Cahier au 21/2500ème » comportant des dispositions graphiques complémentaires à celles de la pièce 4B1.

Ce cahier fait apparaître notamment les périmètres d'OAP ainsi que les périmètres de projet « L.123-2-a » et éléments de paysage identifiés au titre du L 123-1-5 III 2°.

Il est donc indispensable que cette pièce du document graphique soit analysée et mise en compatibilité le cas échéant, au même titre que la pièce 4B1.

Par ailleurs, si l'étude porte sur une bande de 500 m, l'incidence du projet n'est pas établie sur l'ensemble des documents car seraient également impactés :

- deux OAP : OAP Lapujade et OAP des Izards Trois Cocus ;
- d'autres ER et SEP ;
- d'autres secteurs du zonage, autres que ceux mentionnés ;
- des EBC ;
- des Éléments de Paysage identifiés ;
- deux ZAC : ZAC de La Vache et ZAC de Borderouge ;
- des périmètres L.111-10 et L.123-2-a ;
- des périmètres de lotissement.

Le chapitre 3 du dossier de MEC devrait donc présenter l'incidence du projet dans une bande de 500m au regard de l'ensemble des éléments exposés ou bien exprimer l'absence d'incidence de l'ER°914 sur ces éléments.

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

Immeuble Marengo Boulevard
6 rue René Leduc
BP 35821
31 505 TOULOUSE Cedex 5

**2° Observations générales sur l'ensemble des dossiers de MEC**

La rédaction de la partie « 3.1 » de tous les dossiers mérite d'être clarifiée et mise en cohérence entre les opérations AFNT et GPSO. En effet, il est nécessaire de savoir précisément quels sont les éléments du PLU qui ont été analysés dans la bande des 500 m de part et d'autre du tracé car de nombreux outils réglementaires semblent impactés, notamment dans le PLU de Toulouse et de Saint-Jory (voir points 5° et 6° ci-après).

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

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

**3° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de FENOUILLET, avec l'opération AFNT**

Au chapitre 5 de la notice, les extraits du document graphique du PLU en vigueur sont erronés. En effet, ils ne font pas apparaître les espaces boisés classés (EBC) inscrits le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne.

L'élément bâti patrimonial n°2 identifié au règlement graphique est impacté par l'ER n°34 créé pour le projet d'aménagements ferroviaires.

En l'état, l'intérêt de préservation de cet élément de patrimoine bâti n'est pas compatible avec la vocation de l'ER créé.

**4° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération «Lignes nouvelles »**

En page 46, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Hers, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donné qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.

Immeuble Marengo Boulevard
6 rue René Leduc
BP 35821
31 505 TOULOUSE Cedex 5

Vous trouverez en annexe une note technique plus détaillée reprennant l'ensemble des observations émises par mes services.

Enfin, je vous informe que les PLU concernés devraient faire l'objet d'évolutions entre l'enquête publique du projet GPSO prévue à l'automne et les DUP qui suivront.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations les meilleures.

La Vice-Présidente,
Urbanisme et Projets Urbains
Archéologie Préventive

Annette LAIGNEAU

**PJ :** Avis technique de Toulouse Métropole concernant les dossiers de MEC des PLU

**Copie :** Pascal Courcier, Jean Capdeville, Jacques Rosen, Christian Dumez

Immeuble Marengo Boulevard
6 rue René Leduc
BP 35821
31 505 TOULOUSE Cedex 5

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Toulouse, le 17 juin 2014

**DIRECTION GÉNÉRALE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DURABLE**

**Direction de la Planification Urbaine**
**Service Règlementation Urbaine**

**Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest**
**Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse**
**Lignes nouvelles**
**Mise en compatibilité des PLU de Toulouse Métropole, Communes de Fenouillet, Lespinasse, Toulouse et Saint-Jory**

**Avis technique de Toulouse Métropole**

**Réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associées du 26 juin 2014**

**Affaire suivie par :** Eric GOSSET
T. : 05 81 91 72 34

**Présentation de la procédure**

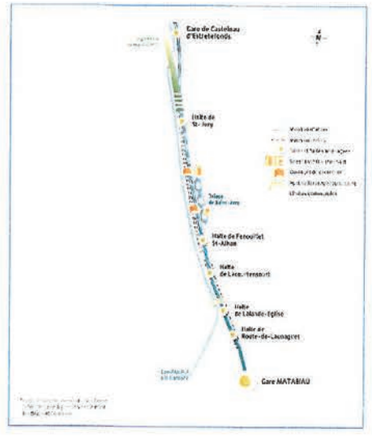
Conçu pour répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle du grand Sud-Ouest, le programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) doit permettre une amélioration globale des services ferroviaires à travers notamment :

- de meilleures performances pour les voyageurs, par l'apport de la grande vitesse (lignes nouvelles) relayée ensuite par la complémentarité trains à grande vitesse/TER ;
- le renforcement des transports du quotidien au droit des deux métropoles (ligne existante au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse).

Le programme GPSO comprend trois opérations faisant chacune l'objet d'une enquête préalable aux Déclarations d'Utilité Publique (DUP) :

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




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

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

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

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

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

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

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

**Avis technique**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Observations de Toulouse Métropole**

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

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

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

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

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

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

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

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

**Observations de Toulouse Métropole**

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

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

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

**4° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération « AFNT »**

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

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique par la création d'un ER n°73 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes » et la modification du périmètre de l'ER n°52 au bénéfice de l'Etat intitulé « Création d'une troisième voie SNCF » ;
- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire dans les articles 2 et 6 des zones UA, UB, UF, N et 2AU ;
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°73 et la modification de la surface de l'ER n°52.

**Observations de Toulouse Métropole**

**Concernant la notice explicative :**
Dans le tableau de la page 16, supprimer « par décret » dans la mention « Modification n°1 : approuvée par Décret en conseil communautaire du 19/12/13 ».
Pages 16 et 17, les Orientations d'aménagement et de programmation ont été analysées. Il est conclu que la mise en compatibilité du PLU pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse va dans le même sens que les orientations particulières d'aménagement du PLU. Si tel est le cas, il est nécessaire d'approfondir cette analyse car il apparaît certains points de conflit. Par exemple, il est prévu dans les orientations particulières d'aménagement une halte nautique au bord du canal latéral de la Garonne qui est localisée dans le nouvel ER 73 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.
L'absence d'impact de l'ER n°73 créé à proximité immédiate de la ZAC Le Vigné – Ladoux est à démontrer.
Page 17 dans la partie 3.7 « Les Emplacements réservés », il est nécessaire de remplacer « suppression » par « modification » dans la dernière phrase du paragraphe relative à l'ER n°52.

**Concernant le règlement graphique :**
Page 24 dans l'introduction de la partie, il est nécessaire de rappeler les éléments modifiés : la création de l'ER n°73 et la modification de l'ER n°52, à l'image du résumé de la partie 5.2.

**Concernant le règlement écrit :**
Pour l'ensemble des articles modifiés des zones UA, UB, UF, 2AU et N, il est impératif de reprendre l'ensemble des articles du PLU opposable et non une version tronquée.
Il est préférable de reprendre pour l'article 2.6 de la zone UA et l'article 2.4 de la zone UB (pages 33 et 35) la même rédaction que celle de l'article 2 des zones UF, 2AU et N (page 37, 39 et 41) par souci de cohérence.

**Concernant la liste des Emplacements réservés :**
Page 43, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Hers, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donnée qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.

**5° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération «Lignes nouvelles »**

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

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique par la création de l'ER n°74 au bénéfice de RFF intitulé « Projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax et ses aménagements connexes», la modification du périmètre de l'ER n°52 au bénéfice de l'État intitulé « Création d'une troisième voie SNCF » et la modification du périmètre de l'ER n°37 au bénéfice de Toulouse Métropole intitulé « Création de contre allées à la RD820, de voies de désenclavement, et de raquette de retournement » ;
- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire dans les articles 2 et 11 de la zone 2AU, dans les articles 2, 6, 7, 10, 11 et 13 de la zone N (secteurs Na, Nc, Ne et Nh) et dans les articles 2, 6, 7, 9, 10 et 13 de la zone UF ;
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°74 et la modification de la surface des ER n°52 et n°37.

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

**Observations de Toulouse Métropole**

**Concernant la notice explicative :**
Pour rappel, la notice de MEC pour l'opération lignes nouvelles devra porter d'une part sur le PLU opposable et d'autre part, sur le PLU mis en compatibilité avec l'opération AFNT.
Dans le tableau de la page 16, remplacer « Modification M1 le 9 décembre 2013 » par « Modification n°1 approuvée par délibération du conseil communautaire du 19/12/13 ».

**Concernant le règlement graphique :**
Comme spécifié dans la partie 3.8 « les Espaces boisés Classés » page 17, il n'y a pas d'EBC déclassé, il ne faut donc pas évoquer l'ajustement éventuel d'EBC dans l'introduction de la partie.
L'étiquette de l'ER 74 sur le plan de zonage (pages 27 et 29) doit être représentée graphiquement de la même façon que les étiquettes des autres ER.
Suite à la suppression partielle des ER n°37 et n°52, il reste 2 étiquettes de ces ER sur les parties supprimées qu'il convient d'enlever.

**Concernant la liste des Emplacements réservés :**
Page 46 dans l'introduction de la partie, pour parler de l'ER réservé aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, il est fait référence à l'ER n°74, or il s'agit de l'ER n°73. L'ensemble du texte fait également l'amalgame entre ces 2 ER.
Dans ce même texte, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Hers, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donnée qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.
Dans le tableau de la liste des ER pages 49 et 50, la modification des surfaces des ER n°37 et n°52 n'a pas été faite. Il manque également dans ce tableau la destination, le bénéficiaire et la superficie de l'ER n°73. A ce titre, il aurait été préférable de rajouter dans la notice la mise en compatibilité du PLU pour les lignes nouvelles sur la base du PLU déjà mis en compatibilité avec les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse pour le règlement graphique et écrit et la liste des ER, cela d'autant plus que la cette mise en compatibilité risque d'intervenir après celle relative aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

**6° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de TOULOUSE, avec l'opération « AFNT »**

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

- le rapport de présentation : pièce n°1 (pièces 1A à 1F), par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le document graphique du règlement : pièces n°4B1 « plan de zonage au 1/5000ème » et 4B2 « Cahier au 1/2500ème »
  - par la création d'un ER n°914 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes » et par la modification d'un ER n°322
- le règlement écrit : pièce n°4A, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire :
  - dans les dispositions générales aux articles 2, 3, 4, 6, 9 et 10,
  - dans les dispositions spécifiques des zones UI, UM, UL, UE et N (articles 2 et 6 de chacune des zones).
- la liste des ER et des Servitudes pour Équipements Publics (SEP) : pièce n°4C , par l'ajout de l'ER n°914 cité ci-dessus et la réduction de la superficie de l'ER n°322.

**Observations de Toulouse Métropole**

L'analyse de la pièce 4B2 du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, n'a pas été réalisée. Il s'agit du document graphique « Cahier au 21/2500ème » comportant des dispositions graphiques complémentaires à celles de la pièce 4B1. Ce cahier fait apparaître notamment les périmètres d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ainsi que les périmètres de projet « L.123-2-a » et éléments de paysage identifiés au titre du L 123-1-5 III 2°. Il est donc indispensable que cette pièce du document graphique soit analysée au même titre que la pièce 4B1.

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

**Concernant la notice explicative :**

Remarques relatives aux chapitres 2 et 3 de la notice de mise en compatibilité

Comme spécifié dans le titre 1°, si l'étude porte sur une bande de 500 m, l'incidence du projet n'est pas établie sur l'ensemble des documents (p.17 de la notice de MEC) car seraient également impactés :

- deux OAP : OAP Lapujade et OAP des Izards Trois Cocus ;
- d'autres ER et SEP ;
- d'autres secteurs du zonage, autres que ceux mentionnés ;
- des EBC ;
- des Éléments de Paysage identifiés. Pour rappel , la Loi ALUR a changé la dénomination de l'article L.123-1-5-7° par L.123-1-5 III 2°. A priori, aucun Espace Vert Protégé (EVP) ne serait concerné mais un Élément Bâti Patrimonial (EBP), sur le secteur des Izards, serait recensé dans la bande des 500 m.
- deux ZAC : ZAC de La Vache et ZAC de Borderouge ;
- des périmètres L.111-10 et L.123-2-a ;
- des périmètres de lotissement : bien que la loi ALUR ait supprimé les règlements de lotissements, les droits de ceux approuvés depuis moins de 10 ans continuent de perdurer. Or, la pièce 5E1 ne fait apparaître que les périmètres dont les règlements ont été maintenus. Des règlements de lotissement toujours en vigueur pourraient être inclus dans la bande des 500 m.

La pièce 4B2 du document graphique fait apparaître l'ensemble de ces dispositions. La pièce 5C « Graphiques d'information » comporte les périmètres de ZAC, de PAE, de DPU, DPUR, de DPC et les périmètres de sursis à statuer.

Il est donc nécessaire que le chapitre 3 du dossier de mise en compatibilité présente l'incidence du projet dans une bande de 500 m au regard de l'ensemble des éléments exposés ou bien exprime l'absence d'incidence de l'ER°914 sur ces éléments.

Remarques relatives au chapitre 4 : analyse des incidences de la compatibilité sur Natura 2000

Au chapitre intitulé « Site de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » (p 20), il est précisé que la commune de Toulouse et les aménagements prévus ne sont pas situés en Natura 2000. Or, si les aménagements ne sont pas situés en zone Natura 2000, la commune de Toulouse en comporte, comme indiqué au chapitre 6 « évaluation environnementale de la mise en compatibilité ».

Remarques relatives au chapitre 5 : « les dispositions proposées pour assurer la MEC du PLU de Toulouse »

Au chapitre 5.1, voici les remarques à prendre en compte :

Légende (p. 23 de la notice) :

- il serait préférable d'insérer la zone UP en zone mixte plutôt qu'en zone spécifique
- Périmètres L.123-2-a : le périmètre du pôle multimodal TGV secteur Michel-Ange est tombé en décembre 2013 et a été remplacé par un L.111-10 (le Document Graphique du Règlement du PLU et les annexes du PLU vont être modifiés en ce sens dans la cadre d'une prochaine procédure d'évolution). Ce périmètre sera à supprimer du document graphique 4B2.

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

Chapitre 5.2 : les extraits du règlement d'urbanisme

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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


**www.saintjory-toulouse.fr**

**Réseau Ferré de France**

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


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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


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