Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA HAUTE-GARONNE
PREFECTURE DU TARN

ARRÊTÉ INTERPRÉFECTORAL
portant prise en considération de la mise à l'étude du projet d'aménagement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse

Le Préfet de la région Midi-Pyrénées
Préfet de la Haute-Garonne
Officier de l'ordre national du mérite
Officier de la Légion d'honneur

La Préfète du Tarn

Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du mérite

VU le code de l'urbanisme et notamment les articles L 111-7, L 111-8, L 111-10, L 111-11 et R 111-47, R 123-13-11° ;

VU la décision ministérielle du 25 juin 2010 retenant le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 126 par mise en concession autoroutière ;

VU la décision en date du 7 juin 2011 du Préfet de Région Midi-Pyrénées retenant le fuseau d'étude.

Considérant les études nécessaires sur la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire par mise en concession autoroutière;

Considérant qu'il convient de ne pas compromettre ou de rendre plus onéreuse l'exécution de ce projet de travaux publics par la réalisation de travaux, constructions ou installations sur sa future emprise, ainsi que dans ses abords immédiats ;

Considérant qu'il y a lieu de délimiter un périmètre de prise en considération au titre de l'article L 111-10 du code de l'urbanisme pour les études relatives à ces aménagements ;

SUR proposition des secrétaires générales des préfectures de la Haute-Garonne et du Tarn ;

Arrêtent

ARTICLE 1 - Est prise en considération la mise à l' étude nécessaire pour l'aménagement à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire par mise en concession autoroutière, sur le territoire des communes de :

Algans, Appelle, Bannieres, Bonrepot-Riquet, Bourg Saint Bernard, Cadix-Cuq-Toulza, Cambon lès Lavaur, Cambounet sur le Sor, Castelmaurou, Castres, Francarville, Fréjeville, Gragnague, Lacroisille, Le Faget, Loubens-Lauraguais, Maurens-Scopon, Montcabrier, Puylaurens, Saint-Germain des près, Saint Marcel-Paulel, Soual, Teulat, Vendine, Verfeil, Saïx, Villeneuve les Lavaurs, Viviers les Montagnes.

ARTICLE 2 - Le périmètre de mise à l'étude est défini dans les plans annexés au présent arrêté. Il peut être consulté à la préfecture de la Haute - Garonne, à la préfecture du Tarn, dans les mairies énumérées dans l'article 1.

ARTICLE 3 - Il pourra être sursis à statuer à toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations susceptibles de compromettre ou rendre plus onéreuse la réalisation de ce projet en application de l'article L111-10 du code de l'urbanisme.

ARTICLE 4 - Le présent arrêté sera affiché pour une durée d'un mois dans les mairies énumérées dans l'article précédemment.
Mention de cet affichage sera publiée dans la rubrique des annonces légales de la Dépêche du Midi édition de la Haute-Garonne et le Tarn Libre.

ARTICLE 5 - Les secrétaires générales des préfectures de la Haute-Garonne et du Tarn, le directeur de la D.R.E.A.L - Midi-Pyrénées, les maires des communes précitées, les colonels commandants des groupements de gendarmerie de la Haute Garonne et du Tarn, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté. En outre, cet arrêté sera inséré au recueil des actes administratifs des préfectures de la Haute-Garonne et du Tarn.

ARTICLE 6 - Le présent arrêté deviendra exécutoire après accomplissement des mesures de publicité mentionnées à l'article 4.

Fait à : **Toulouse,** le : 29 JUIN 2011

Le Préfet de la Haute-Garonne

Henri-Michel COMET

La Préfète du Tarn

Marie-Hélène PIEBOT

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU TARN

Toulouse, le

Albi, le

Légende

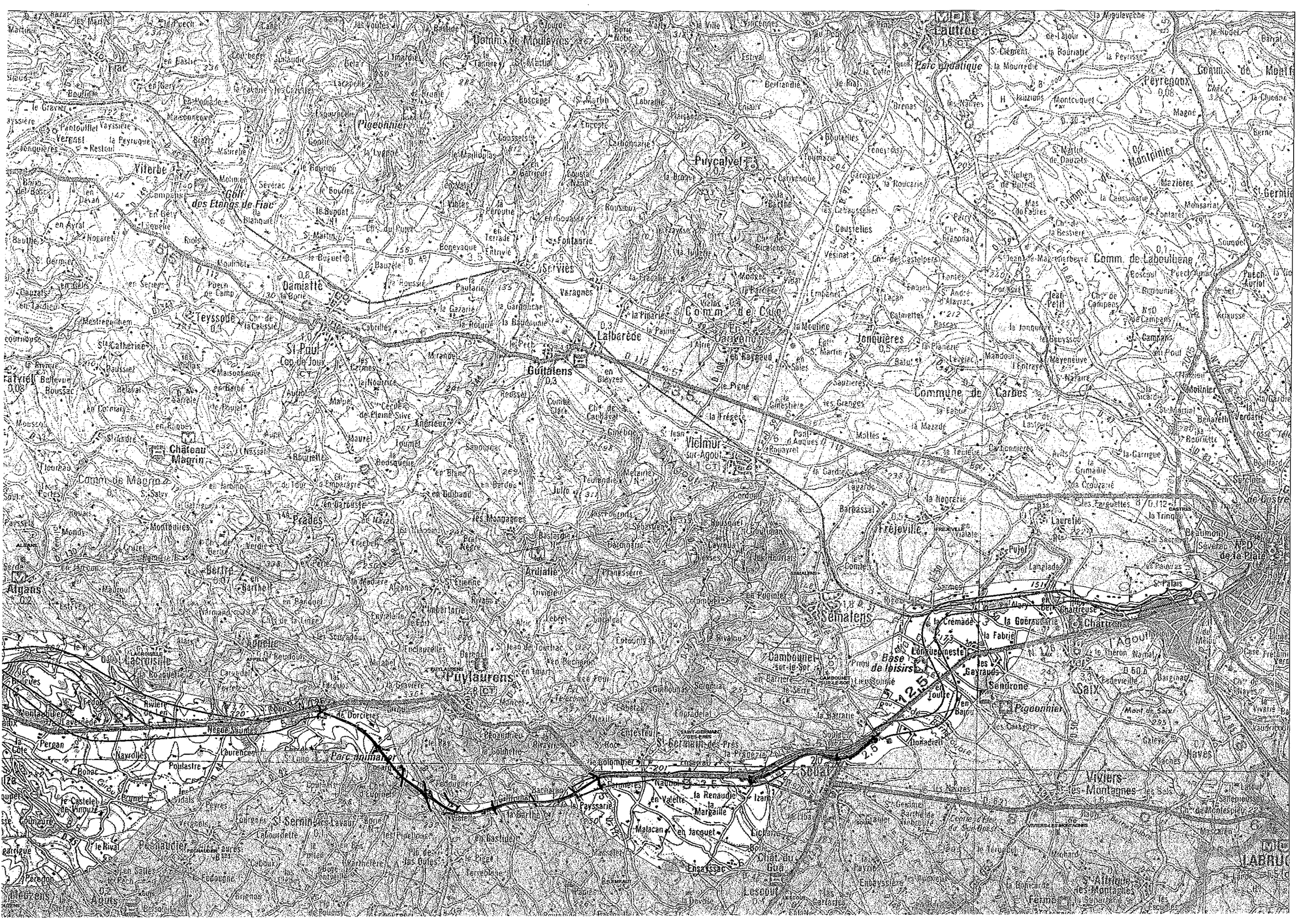
Périmètre de prise en considération de mise à l'étude

Limite communale

DREAL Midi-Pyrénées /SCEC / DSI / sig (juin 2011)

N

0 1 3 km


Fiac
Viterbe
Damiatte
Teyssode
St Paul
Cap de Joux
Guitalens
Labarède
Puycalvel
Comm. de Cuq
Carigemont
Jonquières
Commune de Carbes
Vielmur
sur-Agout
Château
Magrin
Comm. de Magrin
Prades
Aiguefonds
Aiguefonds
Puylaurens
Sémalens
Cambounet
sur-le-Sor
Saix
Viviers
les-Montagnes
Ste Catherine
St Germier
Teyssode
Pigeonnier
Base
de loisirs
Parc animalier
Parc aquatique
Comm. de Labouheng
Commune de Carbes
Comm. de Montfr
Comm. de Montpinier
Golf
des Etangs de Fiac
Pigeonnier
Pigeonnier
Pigeonnier

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

TRANSPORTS

Décret n° 2018-638 du 19 juillet 2018 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 × 2 voies entre Castres (Tarn) et Verfeil (Haute-Garonne), conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Castres, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés et Saïx et de la communauté de communes de Sor et Agout dans le département du Tarn

NOR : *TRAT1809561D*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, L. 122-2 à L. 122-3-3, L. 123-1 à L. 123-6, L. 123-9 à L. 123-18, L. 181-1 à L. 181-31, L. 214-1 à L. 214-11, L. 341-1 à L. 341-15-1, L. 411-2, L. 414-4, L. 571-9, R. 122-1 à R. 122-14, R. 123-1 à R. 123-27, R. 414-19 à R. 414-24 et R. 571-44 à R. 571-52 dans leur rédaction applicable au présent projet ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L. 1, L. 110-1, L. 121-1, L. 121-2, L. 121-4, L. 122-1, R. 112-4 à R. 112-6 et R. 121-2 ;

Vu le code forestier, notamment ses articles L. 214-13 et L. 341-1 à L. 341-10 ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques, notamment son article R. 1211-3 ;

Vu le code rural et de la pêche maritime, notamment ses articles L. 112-3, L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 à R. 352-14 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1511-1 à L. 1511-5, R. 1511-1 et R. 1511-3 à R. 1511-7 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 104-1 à L. 104-3, L. 153-54 à L. 153-59, R. 104-8, R. 104-21, R. 153-13, R. 153-14 et R. 153-21 dans leur rédaction applicable au présent projet ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 122-1 et R. 122-1 ;

Vu l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, notamment son article 6 ;

Vu l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale, notamment son article 15 ;

Vu le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ;

Vu le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes ;

Vu les plans locaux d'urbanisme de la communauté de communes de Sor et Agout et des communes de Castres, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés et Saïx ;

Vu le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 24 mars 2010 sur le projet d'achèvement de la mise à 2 × 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière ;

Vu la décision du 25 juin 2010 du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, consécutive au débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2 × 2 voies de la liaison Castres-Toulouse majoritairement en tracé neuf par mise en concession autoroutière ;

Vu la décision n° 2010/65/ACV/7 du 6 octobre 2010 de la Commission nationale du débat public désignant un garant de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet d'achèvement de la mise à 2 × 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière ;

Vu la décision n° 2015/35/ACV/8 du 2 juillet 2015 de la Commission nationale du débat public dispensant le maître d'ouvrage d'organiser un nouveau débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2 × 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière ;

Vu les courriers du préfet du département de la Haute-Garonne et du préfet du département du Tarn en date du 1er juin 2016, par lesquels les personnes publiques associées ont été informées de la mise en œuvre de la procédure prévue par les articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-13 du code de l'urbanisme, en vue de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme, pour le département de la Haute-Garonne, des communes de Bonrepos-Riquet, Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel et Verfeil, et, pour le département du Tarn, de la communauté de communes de Sor et Agout et des communes de Castres, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés et Saïx ;

Vu l'avis conjoint du 15 juin 2016 du directeur départemental des finances publiques du Tarn et du directeur régional des finances publiques de Midi-Pyrénées et de la Haute-Garonne ;

Vu la saisine de l'Institut national de l'origine et de la qualité et du centre régional de la propriété forestière Midi-Pyrénées en date du 5 juillet 2016 ;

Vu la décision du 26 juillet 2016 du président du tribunal administratif de Toulouse désignant les membres de la commission d'enquête ;

Vu la décision n° 2016-E-03 du 24 août 2016 de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable de se saisir de l'avis relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, pour le département de la Haute-Garonne, des communes de Bonrepos-Riquet, Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel et Verfeil, et, pour le département du Tarn, de la communauté de communes de Sor et Agout et des communes de Castres, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés et Saïx ;

Vu les procès-verbaux des réunions d'examen conjoint tenues les 26 août et 1er septembre 2016, portant sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme, pour le département de la Haute-Garonne, des communes de Bonrepos-Riquet, Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel et Verfeil, et, pour le département du Tarn, de la communauté de communes de Sor et Agout et des communes de Castres, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés et Saïx ;

Vu l'avis du 3 octobre 2016 de la chambre d'agriculture de la Haute-Garonne ;

Vu l'avis n° 2016-62 du 5 octobre 2016 de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable sur la liaison autoroutière Castres-Toulouse et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec cet aménagement, joint au dossier d'enquête publique ;

Vu l'avis n° 2016-44 du 5 octobre 2016 du Commissariat général à l'investissement ;

Vu l'avis du 6 octobre 2016 de la chambre d'agriculture du Tarn ;

Vu l'arrêté interpréfectoral du 27 octobre 2016 des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la création, entre Verfeil (Haute-Garonne) et Castres (Tarn), d'une liaison autoroutière selon un tracé neuf réempruntant les déviations de Soual et de Puylaurens, portant mise en compatibilité de documents d'urbanisme et conférant le statut autoroutier à la liaison nouvelle entre Verfeil et Castres ;

Vu le dossier de l'enquête publique à laquelle il a été procédé du 5 décembre 2016 au 23 janvier 2017 ;

Vu le rapport, les conclusions motivées et l'avis favorable de la commission d'enquête en date du 2 février 2017 ;

Vu les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux réserves de la commission d'enquête ;

Vu les lettres du préfet du Tarn en date du 10 octobre 2017 invitant la commune de Castres et la communauté de communes du Sor et de l'Agout à délibérer sur la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme concernés par le projet ;

Vu les délibérations du conseil municipal de Castres et du conseil de la communauté de communes du Sor et de l'Agout, respectivement en date du 24 octobre 2017 et du 23 janvier 2018 sur la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme concernés par le projet ;

Vu l'arrêté préfectoral du 22 décembre 2017 déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à l'élargissement à 2 × 2 voies de la bretelle autoroutière A 680 entre Verfeil et Castelmaurou et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil, et classant dans le domaine autoroutier l'échangeur de Verfeil et son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Art. 1er. – Sont déclarés d'utilité publique les travaux de création d'une liaison autoroutière à 2 × 2 voies entre Castres (81) et Verfeil (31) sur une longueur d'environ 54 km, conformément au plan général des travaux figurant à l'annexe 1 au présent décret (1).

Conformément au dernier alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le document joint en annexe 2 au présent décret expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération (1).

Art. 2. – A l'issue des travaux, le statut d'autoroute est conféré à la liaison à 2 × 2 voies nouvellement créée entre Verfeil (31) et Castres (81), ainsi qu'à leurs voies d'accès directes. Les sections concernées porteront la dénomination d'autoroute A 69.

Art. 3. – Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être réalisées dans un délai de dix ans à compter de la publication du présent décret.

Art. 4. – Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles par l'exécution de ces travaux dans les conditions prévues par les articles L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 à R 352-14 du code rural et de la pêche maritime.

Art. 5. – Conformément aux dispositions de l'article R. 122-14 du code de l'environnement dans sa rédaction antérieure à celle résultant du décret du 11 août 2016 susvisé, l'annexe 3 au présent décret mentionne les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités du suivi associées (1). Les études détaillées préciseront, le cas échéant, ces mesures avant le début des travaux.

Les mesures relatives à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides, celles relatives aux espèces et habitats d'espèces protégées ainsi que celles relatives au défrichement pourront être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées dans le cadre d'arrêtés ultérieurs pris en application respectivement des articles L. 214-1 à L. 214-11, L. 341-1 à L. 341-15-1 et L. 411-2 du code de l'environnement, des articles L. 214-13 et L. 341-1 à L. 341-10 du code forestier ou des articles L. 181-1 à L. 181-31 du code de l'environnement.

Art. 6. – Le présent décret emporte mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de la communauté de communes de Sor et Agout et des communes de Castres, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés et Saïx, conformément aux plans et documents figurant à l'annexe 4 au présent décret (1).

Le maire de la commune de Castres et le président de la communauté de communes de Sor et Agout procéderont aux mesures de publicité prévues à l'article R. 153-21 du code de l'urbanisme.

Art. 7. – Le ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, et la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 19 juillet 2018.

EDOUARD PHILIPPE

Par le Premier ministre :

La ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports,
ELISABETH BORNE

Le ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire,
NICOLAS HULOT

(1) Il peut être pris connaissance de ces plans et documents, du document prévu à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet ainsi que du document mentionnant les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités du suivi associées auprès du ministère de la transition écologique et solidaire (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, direction des infrastructures de transport, sous-direction de l'aménagement du réseau routier national, tour Séquoia, 1 place Carpeaux, 92800 Puteaux), ainsi qu'auprès de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Occitanie (Cité administrative, 1, rue de la Cité-Administrative, 31074 Toulouse Cedex 9).

Annexe 2 au décret n°XXX

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de création d'une liaison à 2 × 2 voies entre Castres (Tarn) et Verfeil (Haute-Garonne), portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Verfeil en Haute-Garonne, des communes de Castres, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germains-des-Prés et Saïx dans le Tarn, et de la communauté de communes de Sor et Agout dans le Tarn, et conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée

(Article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ».

À cet égard, il tient compte des éléments issus de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs, étant précisé que les études à mener après la déclaration d'utilité publique relèvent pour l'essentiel de la responsabilité du concessionnaire autoroutier.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Occitanie, 1 rue de la Cité-Administrative, 31074 Toulouse Cedex 9.

1. Présentation de l'opération autoroutière

La réalisation, majoritairement en tracé neuf et sous forme concédée, d'une liaison à 2 × 2 voies entre Verfeil et Castres constitue, avec l'élargissement à 2 × 2 voies de la bretelle autoroutière A680 entre Castelmaurou (A68) et Verfeil, les deux opérations composant la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

Dès le début des années 1990, l'État, responsable des grandes liaisons d'aménagement du territoire, étudiera la mise à 2 × 2 voies de la liaison Castres – Toulouse via le réaménagement de la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A68. L'aménagement de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine en route à 2 × 2 voies avec échangeurs dénivelés fut ainsi l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 publiée au Journal Officiel du 17 août 1996.

En 1996, la société des ASF a construit la bretelle autoroutière A680 à 2 voies bidirectionnelles, ainsi que la bifurcation autoroutière entre l'A68 et l'A680 et le demi-échangeur de Gragnague.

Classé « grande liaison d'aménagement du territoire » par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) réuni le 18 décembre 2003, le projet a pour objectif de conforter, en le reliant à la métropole toulousaine, l'attractivité du bassin Castres – Mazamet qui compte 132 000 habitants et 50 000 emplois.

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État
10 JUIL. 2018
Le Rapporteur

Par la suite, la décision du CIADT est confirmée lors du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIACT) en octobre 2005 et l'autoroute Castres – Toulouse est inscrite à l'avant-projet consolidé du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) en 2011.

En juin 2013, le rapport de la commission « Mobilité 21 : pour un schéma national de mobilité durable » est rendu au Gouvernement par M Duron. Ce rapport a pour objectif de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable et de hiérarchiser les projets d'infrastructure du SNIT. Le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse est classé dans la catégorie des premières priorités dans le scénario retenu comme référence par le Gouvernement pour le plan « Investir pour la France » présenté le 10 juillet 2013 par le Premier Ministre.

Enfin, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), présidé également par M Duron, a remis son rapport au Gouvernement le 1er février 2018 et confirme que le besoin d'aménagement de l'itinéraire est peu contestable et que l'option autoroutière n'est aujourd'hui plus à discuter. Le Gouvernement ne s'est pas encore positionné sur les suites à donner à ce rapport. Cependant, la réalisation de ce projet est préconisée dans les trois scénarios financiers proposés par le COI, à plus ou moins brève échéance (engagement des travaux dans la période 2023-2027 pour le scénario 1, 2018-2022 pour les scénarios 2 et 3).

D'un linéaire d'environ 62 km, l'infrastructure envisagée traversera 17 communes du Tarn et 7 communes de la Haute-Garonne en suivant l'itinéraire de la RN126 jusqu'à Verfeil puis en empruntant la bretelle autoroutière A680 concédée à la société des Autoroutes du Sud de la France jusqu'à l'A68.

L'opération entre Verfeil et Castres, d'une longueur d'environ 54 km, sous la maîtrise d'ouvrage de l'État, comprend :

- la réalisation d'une section neuve à 2 × 2 voies entre Verfeil et Puylaurens ;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest du village de Puylaurens au sud du village de Puylaurens, qui permettra aux poids-lourds qui viendraient rejoindre l'échangeur de Puylaurens au sud du village de ne pas traverser le centre-ville, interdit aux poids-lourds ;
- la réalisation d'une section neuve à 2 × 2 voies entre Puylaurens et Soual, puis entre Soual et Castres ;
- la création de trois échangeurs : les échangeurs de Soual est et de Castres / Saint Palais, présentés à l'enquête publique, et l'échangeur de Villeneuve-lès-Lavaur / Maurens-Scopont, ajouté pour lever une réserve de la commission d'enquête.

L'opération Verfeil – Castres intègre les déviations existantes de Puylaurens et de Soual.

2. Caractère d'utilité publique

La réalisation de cet axe autoroutier a pour objectif principal de désenclaver et accompagner le développement économique du bassin de Castres-Mazamet. Il a vocation à répondre à un besoin de transports efficients permettant de relier Castres – Mazamet au reste du territoire national, notamment à Toulouse. Cette liaison autoroutière permettra notamment de faciliter l'accès aux grands équipements régionaux, de développer l'attractivité du bassin d'emplois, de simplifier les exports – imports depuis les industries sud-tarnaises.

Le bassin de Castres-Mazamet, avec environ 50 000 emplois et 132 000 habitants, est le seul bassin de cette importance non relié à la métropole toulousaine par une infrastructure de type autoroutier à 2 × 2 voies aménagée ou en cours d'aménagement. L'agglomération de Castres – Mazamet, via la RN126, se situe à plus d'une heure de route de la capitale régionale. L'absence de liaison rapide avec Toulouse et les autres villes importantes pénalise fortement Castres-Mazamet.

Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière est conçu pour permettre une vitesse de référence de 130 km/h pour l'essentiel de l'itinéraire. Il permettra de redonner à ce bassin une liaison capacitaire et rapide lui donnant le même type d'infrastructure à 2 × 2 voies que les autres villes moyennes de la région, pour en faire un pôle d'équilibre régional au sein de l'aire métropolitaine toulousaine, particulièrement dynamique.

Le projet offrira une accessibilité routière de meilleur niveau répondant aux besoins de l'économie locale et de la population en permettant un gain de temps de l'ordre de 35 minutes sur la totalité du trajet et en améliorant la sécurité routière : les autoroutes sont cinq fois plus sûres que les routes hors agglomération à chaussée unique. Pour les riverains, le projet permet de sécuriser les accès à la route nationale et d'éloigner cette infrastructure des principales zones urbanisées. Des mesures de protection et d'insertion sont prévues lorsque le projet passera à proximité des bâtis (protection contre le bruit, aménagement paysager…). Cet itinéraire, qui ne sera plus affecté par le trafic de transit, présentera moins de risques pour la population qui l'emprunte pour des déplacements locaux ou qui, tout simplement, doit le traverser. La sécurité des usagers dits « fragiles » (piétons, vélo, cyclomoteurs, tracteurs…) sera également améliorée, car les modes doux seront non plus sur le réseau principal, mais sur le réseau secondaire. Le bénéfice sur la sécurité routière permet d'assurer un gain de confort pour les usagers de la route, notamment du fait de la dénivellation des échangeurs et de la limitation des entrées/sorties des autres usagers.

Les études de trafic montrent que le projet captera une large part du trafic, en attirant surtout les usagers (automobilistes et conducteurs de poids-lourds) effectuant la totalité du trajet entre Castres et Toulouse. À l'horizon 2024, le trafic sur l'autoroute sera de 8 200 à 13 800 véhicules par jour selon les sections considérées dont 8,3 % de poids lourds.

Le projet répond ainsi à un objectif de désenclavement et de développement économique du bassin de Castres-Mazamet tout en apportant des gains de temps, de confort et de sécurité routière à ses usagers, conférant ainsi au projet un caractère indéniable d'utilité publique. Ce caractère est confirmé par l'évaluation socio-économique d'après laquelle le projet est profitable à la collectivité puisque son bénéfice actualisé s'élève à 508 M€ (valeur 2010), bénéfice qui reste largement positif même avec des hypothèses de report de trafic ou de gain de temps beaucoup plus pessimistes.

Les inconvénients de cet aménagement, qui intègre les déviations déjà aménagées à 2 × 2 voies, n'apparaissent par ailleurs pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente. La démarche « Éviter – Réduire – Compenser » qui a été mise en œuvre dans le cadre de la conception de l'aménagement et sera appliquée lors de sa réalisation, permet de répondre aux enjeux environnementaux du projet.

3. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 5 décembre 2016 au 23 janvier 2017, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. Elle a porté sur l'utilité publique du projet dans son ensemble, composé à la fois de l'élargissement à 2 × 2 voies de la bretelle autoroutière A680 entre Castelmaurou et Verfeil, sous maîtrise d'ouvrage ASF, et de la création en tracé neuf d'une autoroute entre Verfeil et Castres, sous maîtrise d'ouvrage de l'État. L'enquête a également porté sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et sur le classement de la liaison entre Verfeil et Castres dans la catégorie des autoroutes.

Concernant l'aménagement sous maîtrise d'ouvrage de l'État entre Verfeil et Castres, la commission d'enquête a émis, au terme de l'enquête, un avis favorable au sujet de l'utilité publique du projet, assorti de trois réserves. Elle a également émis un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et au classement des voiries dans la catégorie des autoroutes à condition que les réserves sur l'utilité publique du projet soient levées.

La première réserve à l'encontre de la DUP est l'aménagement de la traversée de la commune et de l'échangeur de Verfeil permettant de limiter de manière significative l'impact actuel du projet sur cette commune.

Afin de lever cette réserve, il est proposé de décaler l'échangeur pour l'éloigner du bourg de Verfeil et de réaliser l'autoroute en reprenant au mieux le tracé de la déviation actuelle RD20, en rétablissant l'itinéraire de substitution via la section d'autoroute libre de péage au droit de Verfeil.

Cette solution permet de réduire l'impact du projet, tant sur le milieu humain et agricole, que sur le plan du patrimoine et des paysages, et ce, sans engendre d'impacts environnementaux substantiels, ni de coûts supplémentaires par rapport au projet porté à l'enquête publique. Elle s'inscrit dans la bande de DUP du plan général des travaux présenté à l'enquête publique.

La deuxième réserve à l'encontre de la DUP est la réalisation d'un échangeur au niveau de la région de Maurens-Scopont, Cambon-lès-Lavaur et Vendine.

La solution proposée afin de lever cette réserve consiste à ajouter un échangeur sur les communes de Villeneuve-les-Lavaur et Maurens-Scopont. Cet ajout, faisant suite au souhait exprimé à l'enquête publique et repris par la commission d'enquête, ne conduit pas à modifier la nature et les fonctionnalités de l'opération, et n'entraîne pas de changement substantiel dans l'économie générale du projet, tant en termes de coûts que d'impacts.

La troisième et dernière réserve concernant la DUP est la révision de l'aménagement de l'itinéraire de substitution afin de lui rendre des conditions de confort et de sécurité au moins égales à celles actuellement offertes par la RN126, en particulier à hauteur de Soual et de Puylaurens.

La levée stricto sensu de la réserve, compte tenu des caractéristiques actuelles des déviations de Puylaurens et Soual, déjà à 2 × 2 voies, nécessiterait de construire l'autoroute en tracé neuf au droit de ces communes. Cette option impliquerait des coûts supplémentaires très importants. Le coût prévisionnel au kilomètre de la liaison Verfeil – Castres est estimé à 9,3 M€ HT (valeur février 2015). L'estimation du coût que représenterait la réalisation du tracé autoroutier, en parallèle des déviations de Soual (linéaire de 3,5 km) et de Puylaurens (linéaire de 6,8 km), s'élèverait ainsi à 95,8 M€ HT, soit 25 % du coût total du projet.

Le dimensionnement technique, le coût et les impacts sur l'environnement et l'agriculture de la construction de deux nouvelles infrastructures en parallèle de l'autoroute apparaissent disproportionnés au regard du faible trafic susceptible de les emprunter. Les données de trafic, issues du rapport de trafic de juin 2016, intégrées au dossier d'enquête publique, permettent d'apporter un éclairage sur ce point et d'apprécier l'opportunité de la création de telles infrastructures.

La solution retenue consiste à améliorer les conditions de sécurité, à la fois pour les usagers et les riverains, sur les itinéraires de substitution au droit de Puylaurens et de Soual. Cette solution, qui s'inscrit en complémentarité de la création du barreau de Puylaurens prévue dans le projet porté à l'enquête publique, permet de prendre en compte la réserve de la commission d'enquête.

La réserve concernant le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est que les modifications graphiques retenues tiennent compte des suites données du projet aux réserves émises par la commission à l'encontre de la DUP.

La réserve concernant la demande de classement au statut autoroutier du projet est que les éventuelles modifications apportées à ce dernier, pour tenir comptes des réserves émises par la commission à l'encontre de la DUP, ne remettent pas en cause ses caractéristiques normatives autoroutières.

Les trois réserves à l'encontre de la DUP concernant la réalisation d'une concession autoroutière entre les communes de Verfeil et de Castres ne remettent ni en cause la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ni les caractéristiques normatives autoroutières. Les réserves relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et au classement de la liaison autoroutière nouvelle dans la catégorie des autoroutes sont donc considérées comme levées.

Le dossier des engagements de l'État fera la synthèse rigoureuse de tous les engagements pris par l'État en vue de la déclaration d'utilité publique : lors de l'étude d'impact, lors de la concertation inter-services, lors de la réponse du maître d'ouvrage à la commission d'enquête et lors de l'examen de l'acte déclarant l'utilité publique. Il reprendra bien l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets du projet sur l'environnement indiquées dans le dossier soumis à enquête publique.

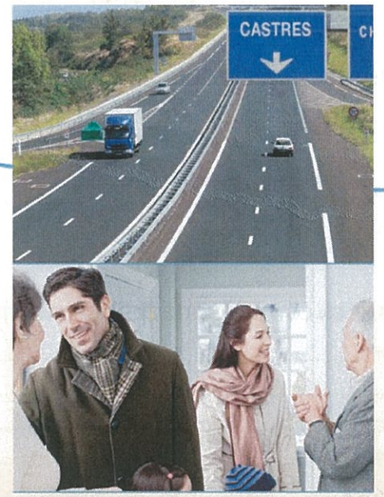
Ce dossier sera publié par le maître d'ouvrage après la prise du décret déclarant d'utilité publique l'opération et s'imposera au futur concessionnaire.

Il convient de souligner que l'évaluation environnementale de ce projet a été menée dans le respect des dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, et complétée à la suite des recommandations de l'Ae-CGEDD. Les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, ainsi que les modalités de suivi des effets du projet et de la réalisation des mesures qui seront mises en œuvre, sont reprises dans le document prévu par les articles L.122-1 et R.122-14 du code de l'environnement – dans leur version applicable au présent décret – annexé au décret déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Au-delà, l'intégration fine du projet dans l'environnement sera précisée dans le cadre des études de conception détaillée et des différents dossiers qui seront constitués par le maître d'ouvrage en vue de l'obtention des autorisations administratives nécessaires : autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, codifiée aux articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, et autorisation de dérogation à la protection stricte dont bénéficient certaines espèces animales et végétales en application de l'article L. 411-1 du même code.

Le travail sera mené sur l'ensemble des thématiques déjà décrites au sein du dossier d'étude d'impact (intégration paysagère et architecturale, aménagements écologiques pour favoriser les zones d'habitats naturels et les continuités écologiques, intégration des bassins et des ouvrages hydrauliques, reconstitution des milieux naturels, notamment les haies et lisières, protections du milieu humain) et permettra de préciser, voire de compléter, autant que de besoin, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront mises en œuvre.

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique



394838

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État
10 JUIL. 2018
Le Rapporteur,

Autoroute Castres-Toulouse

Volume 7

Pièce H : Mise en compatibilité du PLU

Commune de Castres

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

ASF



SOMMAIRE

I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 4

I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ 4

I.1.1 Définition 4

I.1.2 Champ d'application 4

I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU 4

I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER 4

I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES 5

I.4.1 Procédure en cinq étapes 5

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet 5

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique 5

I.4.1.3 Enquête publique 5

I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune 5

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme 5

I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité 6

II. PRÉSENTATION DU PROJET 7

II.1 CONTEXTES ET OBJECTIFS 7

II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE 9

II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE 10

II.3.1 Territoire communal 10

II.3.2 Projet sur le territoire communal 10

III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU 12

III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX 12

III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION 13

III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES 13

III.3.1 Objectifs du PADD 13

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT 14

III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION 14

III.5 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES 14

III.6 EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 15

III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS 15

III.8 ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-19 DU CODE DE L'URBANISME 15

III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME) 15

IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CASTRES 16

IV.1 PLAN DE ZONAGE 16

IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME 19

IV.3 LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 45

V. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME 47

VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ 48

VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE 48

VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE 48

VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 49

VI.3.1 Le milieu physique 49

VI.3.1.1 Topographie 49

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 50

VI.3.1.3 Hydrologie 50

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels 50

VI.3.2.1 Espace agricole 50

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles 51

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal 52

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 52

VI.3.3.2 Urbanisme 52

VI.3.3.3 Déplacements et trafics 53

VI.3.3.4 Risques sanitaires 53

VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET 55

VI.4.1 Études, débat public et concertations 55

VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES 56

VI.5.1 Le milieu physique 56

VI.5.1.1 Topographie 56

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 56

VI.5.1.3 Hydrologie 56

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels 57

VI.5.2.1 Espace agricole 57

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles 57

VI.5.3 Le milieu humain 58

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 58

VI.5.3.2 Urbanisme 58

VI.5.3.3 Déplacements et trafics 59

VI.5.3.4 Risques sanitaires 59

VI.6 SYNTHÈSE DES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE PLAN DE ZONAGE ET SUR LES ENJEUX ET ÉQUILIBRES DÉFINIS DANS LE PLU DE CASTRES 60

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques 60

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU 60

VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT 60

VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE 64

Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude....7
Figure 2 : Localisation du projet sur la commune....11
Figure 3 : Carte de zonage avant mise en compatibilité 17
Figure 4 : Carte de zonage après mise en compatibilité 18
Figure 5 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016) ...62

Sommaire des tableaux

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015) 9
Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2015) 10
Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2016).... 12
Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016) 52
Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014).... 52
Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 53
Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 53
Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral de la Haute-Garonne, 30 janvier 2015) 54
Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014) 55
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016) 61

I. Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

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 peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme).

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

La déclaration d'utilité publique 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.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (SCoT) ;
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (PLU).

du code de l'urbanisme[1].

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

I.1.2 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.

[1] Le code de l'urbanisme a été récemment modifié :
Révision de la partie Législative par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015
Révision de la partie Règlementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

I.2 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 Durables 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 d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Castres approuvé le 17/01/2012, localisée dans le département du Tarn (81).

L'opération visée est la réalisation d'une liaison autoroutière reliant l'A68 (liaison Toulouse –Albi) depuis le demi-échangeur de l'A680 sur la commune de Gragnague (Haute-Garonne) à Castres (Tarn), dans le cadre du programme de Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

- L'infrastructure autoroutière proprement dite (comprenant ouvrage en terre, ouvrage d'art…) ;
- Les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (mesures de compensation, bassin de traitement…) ainsi que les rétablissements de voiries ;
- Pour les communes concernées, les échangeurs et les gares de péages ;
- Pour les communes concernées, les installations permettant la construction de l'infrastructure (base travaux, voies d'accès aux ouvrages et équipements…).

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Procédure en cinq étapes

Le processus ci-après explicite les principales étapes règlementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'État.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 […] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L.132-7 et L.132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- La région ;
- Les départements ;
- Les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- L'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- Les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- Les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- 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 ;
- Les 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,
- Les chambres de commerces et d'industries territoriales,
- Les chambres des métiers,
- Les chambres d'agriculture.

Le maire de la commune ou des communes intéressée(s) par l'opération est invité à cet examen conjoint.

I.4.1.3 Enquête publique

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

L'article L.153-55 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.

I.4.1.4 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 à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

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

À noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique (article L.153-56 du code de l'urbanisme).

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

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.

I.4.2 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.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

- Article L.153-54

« ***Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique***, *d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet,* ***et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :***

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence *;*

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.».

- Article L.153-55

« *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 l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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

- Article L.153-56

« *Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, 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 la décision procédant à la mise en compatibilité.* »

- Article L.153-57

« ***A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :***

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise*, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. 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 dans les autres cas. »

- Article L.153-58

« ***La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :***

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

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. […] »

- Article L.153-59

« *L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26.*

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

- Article R.153-14

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

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

****

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet LACT, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Castres.

II. Présentation du projet

II.1 Contextes et objectifs

Le projet de liaison routière entre Castres et Toulouse se décompose en deux opérations majeures :

- La réalisation d'un itinéraire autoroutier entre la commune de Verfeil et le périphérique de Castres ;
- La mise à 2x2 voies de l'A 680, bretelle autoroutière, permettant la jonction entre l'A 68 et Verfeil.

L'opération de réalisation d'un axe autoroutier a pour vocation de répondre à un besoin de transports efficients permettant de relier Castres – Mazamet au reste du territoire national, notamment à Toulouse : simplification des exports – imports depuis les industries sud-castraises, accès facilités aux grands équipements publics régionaux, développement de l'attraction du bassin de Castres – Mazamet, etc.

Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) qui a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025).

En 2012/2013, une commission (Commission Mobilité 21) a été chargée par le gouvernement de trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures. Ces travaux ont mené à la rédaction du rapport Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable ».

Dans ses conclusions, remises le 27 juin 2013, la commission classait « l'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres » dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030). Ce classement a été confirmé par le gouvernement en juillet 2013.

Ce programme a pour ambitions :

- D'améliorer les déplacements : sécurité routière, rapidité d'accès…
- D'affirmer le développement local : territoire desservi de façon équilibré, accès amélioré aux équipements métropolitains,
- De développer la situation économique : renforcement de l'attractivité, notamment pour les chercheurs, les enseignants et les étudiants, développement de nouveaux sites d'implantation pour les entreprises, consolidation du tissu économique existant,
- De contribuer à la compétitivité des entreprises : développement des entreprises agroalimentaires, ouverture sur les marchés, facilités de recrutement…
- De permettre le développement social en offrant une meilleure accessibilité à l'emploi aux populations des territoires voisins de Toulouse et de Castres.

8 mars 1994
Décision ministérielle actant le principe de mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse

▼

1996
Construction par ASF de la bretelle autoroutière A680, la bifurcation autoroutière entre l'A68 et l'A680 et le demi-échangeur de Gragnague.
Plusieurs sections à 2x2 voies ont été réalisées (déviation de Soual mise en service en 2000, de Puylaurens mise en service en 2008,) ou ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (Castres-Soual section urbaine en 2004)

▼

18 décembre 2003
Classement de la liaison Castres – Toulouse via l'A68 parmi les « grandes liaisons d'aménagement du territoire » (GLAT), par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

▼

31 Janvier 2007
Après consultation et accord des collectivités concernées, décision du ministre en charge des transports d'étudier la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession

▼

15 octobre 2007 au 31 janvier 2008
1ère concertation publique présentant les études d'avant-projet sommaire et en particulier les différents corridors possibles

▼

23 décembre 2008
Décision ministérielle demandant la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

▼

4 février 2009
La CNDP, sur saisine du Ministre décide que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public

▼

Du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010
Débat public, organisé par une Commission particulière du débat public (CPDP)

▼

25 juin 2010
À la suite du débat public, le ministre en charge des transports décide de retenir le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126, par mise en concession autoroutière. Il demande de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique

▼

27 juin 2013
Le projet d'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres en 2X2 voies est considéré dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030) suite à l'audit de la « Commission Mobilité 21 »

▼

22 avril 2014
Le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche relance les études sur la base d'une mise en concession

La carte en page suivante présente le linéaire global relatif au projet LACT sur l'ensemble des communes traversées. Seules celles dotées d'un PLU sont susceptibles de faire l'objet d'une Mise en Compatibilité.

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude

Liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE

PRÉSENTATION DES SECTEURS D'ÉTUDE

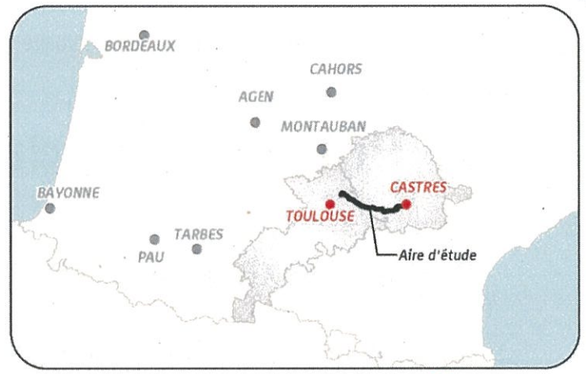
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS

Élargissement A680
Opération sous maîtrise d'ouvrage ASF

Liaison autoroutière nouvelle Verfeil/Castres
Opération sous maîtrise d'ouvrage Etat

Département du Tarn

Département de la Haute-Garonne



Le Girou
CASTELMAUROU
GRAGNAGUE
BONREPOS RIQUET
SAINT-MARCEL PAULEL
VERFEIL
TEULAT
SAINT-PIERRE
MONTCABRIER
BANNIERES
BOURG-SAINT-BERNARD
VILLENEUVE-LES-LAVAUR
MAURENS-SCOPONT
ALGANS
SAUSSENS
CAMBON-LES-LAVAUR
VENDINE
LACROISILLE
FRANCARVILLE
LOUBENS-LAURAGAIS
APPELLE
PUYLAURENS
LE FAGET
RN126
CUQ-TOULZA
L'Agout
CASTRES
FREJEVILLE
SÉMALENS
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
SAIX
SAINT-GERMAIN-DES-PRES
SOUAL
VIVIERS-LES-MONTAGNES
Le Sor

Secteur 1
Secteur 2
Secteur 3
Secteur 4
Secteur 5

LÉGENDE

- Axe du projet Verfeil/Castres
- A680
- Aire d'étude Verfeil/Castres
- Aire d'étude élargissement A680
- Limite communale
- Limite départementale
- Réseau hydrographique principal

Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
ASF

Avril 2016

Échelle : 1/180000

0 3 6 km

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR L'AIRE D'ÉTUDE :

*(les communes marquées d'une * sont à cheval sur 2 secteurs)*

Secteur 1 :

- Bonrepos-Riquet
- Castelmaurou
- Gragnague
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Verfeil*

Secteur 2 :

- Bannières
- Bourg-Saint-Bernard
- Francarville
- Montcabrier
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Saussens
- Teulat
- Vendine
- Verfeil*
- Villeneuve lès-Lavaur*

Secteur 3 :

- Algans
- Appelle
- Cambon-lès-Lavaur
- Cuq-Toulza
- Lacroisille
- Le Faget
- Loubens-Lauragais
- Maurens-Scopont
- Villeneuve-lès-Lavaur*

Secteur 4 :

- Puylaurens
- Saint-Germain-des-Prés
- Soual*

Secteur 5 :

- Cambounet-sur-le-Sor
- Castres
- Fréjeville
- Saïx
- Sémalens
- Soual*
- Viviers-lès-Montagnes

II.2 Caractéristiques générales de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse

Le projet LACT est constitué de deux opérations sous maîtrise d'ouvrage distinctes :

a) **Une section aménagée sous maîtrise d'ouvrage ASF appelée « Opération A680 », qui consiste en** :

- L'élargissement de l'A680 existante, passant de 2x1 voies à 2x2 voies, entre Castelmaurou et Verfeil (8 km environ) ;
- La création d'un échangeur à Verfeil.

b) **Une section aménagée sous maîtrise d'Ouvrage l'État appelée « Opération Verfeil-Castres », qui consiste en** :

- La réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens (31 km environ) ;
- La modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- La réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest de Puylaurens (1 km environ) ;
- La réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Puylaurens et Soual, puis entre Soual et Castres (15 km environ) ;
- La création de 3 échangeurs (Verfeil, Soual Est, Saint-Palais à Castres).

Elle intègre également les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).

Cette nouvelle section autoroutière entre Verfeil et Castres a pour vocation d'être rattachée à la bretelle autoroutière élargie de l'A680 (sous concession ASF).

Il est prévu l'aménagement de deux gares de péages en pleine voie localisées :

- À l'origine du tracé sur la commune de Verfeil ;
- Et à l'extrémité du tracé sur la commune de Castres.

Les diffuseurs de Puylaurens et de Soual seront équipés de gares de péage sur bretelles.

Enfin, une aire de repos unilatérale bidirectionnelle sera implantée entre les lieux dits « En Bardes » et « l'Endribet », sur la commune de Cambon-lès-Lavaur.

↳ Cet itinéraire permettra de relier les villes de Toulouse et Castres via l'A680 existante, reliant l'A68 à Verfeil, puis via la création d'une nouvelle liaison autoroutière rattachant Verfeil à la rocade Nord-Ouest de Castres.

La réalisation de grands projets linéaire génère d'importants mouvements de matériaux.
Les principaux volumes de déblais et besoins en remblais sont rappelés ci-après par secteur :

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015)

Secteur	Déblais (millions m^3)	Remblais (millions m^3)
1	0	0,35
2	0,41	1,4
3	3,7	1,8
4	0,99	0,3
5	0,3	1,5
Total	**5,40**	**5,35**

Hors barreau de Puylaurens

Le décapage de la terre végétale représente environ 1,7 millions m^3. Tous les matériaux de déblais n'étant pas réutilisables, un apport extérieur de 1,3 millions m^3 sera nécessaire.

À ce stade des études, il est prévu :

71 ouvrages de rétablissement permettant le franchissement du projet, dont 48 peuvent faire l'objet d'un usage pour l'exploitation agricole :

- 31 ouvrages routiers,
- 1 franchissement de voie ferrée,
- 1 passage Mode doux,
- 3 passages agricoles spécifiques,
- 3 passages mixtes agricoles / hydraulique,
- 2 passages spécifiques Faune,
- 1 passage mixte agricole / Grande Faune existant, réaménagé (ouest de la déviation de Puylaurens),
- 28 ouvrages hydrauliques simples (correspondant au passage de cours d'eau franchis, fossés et thalwegs) dont la plupart (20) pourront être équipés de continuité écologique pour la petite faune,
- 1 ouvrage d'art non-courant (ouvrage hydraulique de franchissement de l'Agout).

43 voies latérales de rétablissement des communications terrestres existantes, dont :

- 20 spécifiques agricoles,
- 23 routiers, pouvant également avoir un usage pour l'exploitation agricole.

En matière d'assainissement :

- Sur l'opération A680 : Le réseau d'assainissement existant a été conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Bien que prévu en vue d'un futur aménagement à 2x2 voies, il sera reconsidéré le fonctionnement et la capacité hydraulique du réseau de la plate-forme et des bassins dans son intégralité.
- Sur l'opération Verfeuil – Castres : Le réseau d'assainissement de la liaison autoroutière sera conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Le dimensionnement des ouvrages est effectué pour un débit correspondant à une pluie de fréquence 10 ans.

II.3 Caractéristiques de la section du projet traversant la commune

Les études ont abouti à un découpage de l'aire d'étude du programme en 5 secteurs. La commune de Castres est incluse dans le secteur n°5 (voir la carte ci-avant : « Présentation des secteurs d'étude »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'étude d'impact et plus spécifiquement aux paragraphes relatifs au secteur 5.

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

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

II.3.1 Territoire communal

Castres est la préfecture du Tarn et est donc plus urbanisée que les communes voisines sur lesquelles porte le projet. Elle dispose d'un large panel d'équipements et de services à la population. Elle est également dotée de la présence de plusieurs zones commerciales et industrielles.

L'entrée Ouest de la ville (RN126) présente des problèmes de congestion.

L'Agout et plusieurs autres cours d'eau drainent la commune. L'Agout génère un risque d'inondation au niveau de l'aire d'étude.

Les milieux d'intérêt écologiques sont représentés par les zones humides de l'aire d'étude (l'Agout et les prairies humides du ruisseau Grelle).

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Principes et caractéristiques géométriques

À l'heure actuelle, l'itinéraire entre l'échangeur de Verfeil (fin de l'A680) et Castres se fait par la RD20 (jusqu'à Teulat), puis la RN126 (jusqu'à Castres).

Sur le territoire communal, le projet franchit l'Agout, qui marque la limite communale avec Saix, et s'insère au sud de la voie ferrée qui relie Castres à Toulouse. Au niveau de la zone industrielle de la Chartreuse, le projet enjambe la voie ferrée et passe au nord de celle-ci. Le projet traverse ensuite le quartier de Montréveil, entre les zones industrielles et d'activités et les premières parcelles agricoles au nord. Le tracé est parallèle à celui de la RN126. Enfin, un diffuseur relie le projet d'une part à la RN126 au sud et aussi au périphérique ouest castrais (N112 / RD1012).

Le tracé est en remblai sur le premier kilomètre avant de passer en déblai sur l'ensemble du linéaire notamment à proximité des zones industrielles et d'activités avant de se terminer en remblai au niveau du diffuseur et des différentes bretelles d'accès.

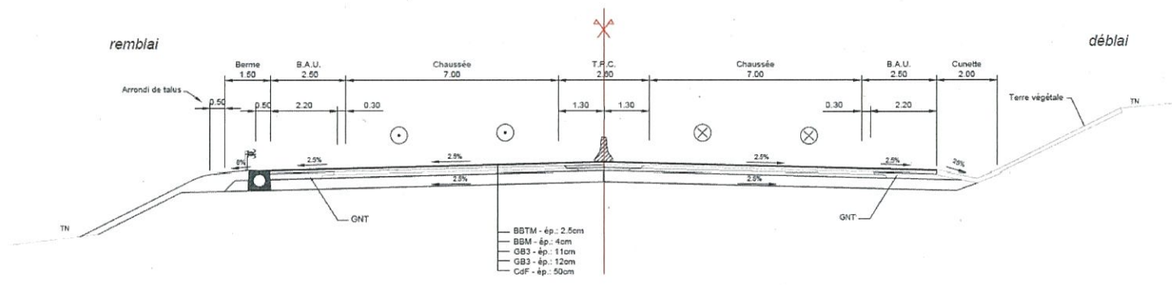
Ainsi les éléments suivants seront aménagés :

Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2015)

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
PI 5049	VC 50	Routier	Passage inférieur	Usage agricole possible
Chemin de Camaillergue	Chemin de Camaillergue	Routier	Voie latérale	
PS 5292	Chemin de Saint Palais	Routier	Passage supérieur	Diffuseur de Castres Usage agricole possible
Chemin du Corporal Sud	Chemin du Corporal Sud	Routier	Voie latérale	Sur PS St Palais côté Sud-Est
Chemin du Corporal Nord	Chemin du Corporal Nord	Routier	Voie latérale	Sur PS St Palais côté Nord-Est
Chemin de la Chartreuse	Chemin de la Chartreuse	Routier	Voie latérale	Sur PS St Palais côté Nord-Ouest
Chemin de St Palais	Chemin de St Palais	Routier	Voie latérale	
PI 5070	Ligne Toulouse Castres	Ferroviaire	Passage inférieur	Usage agricole possible
VIA5000	Agout	Hydraulique	Viaduc	Entre Saïx et castres Usage agricole possible

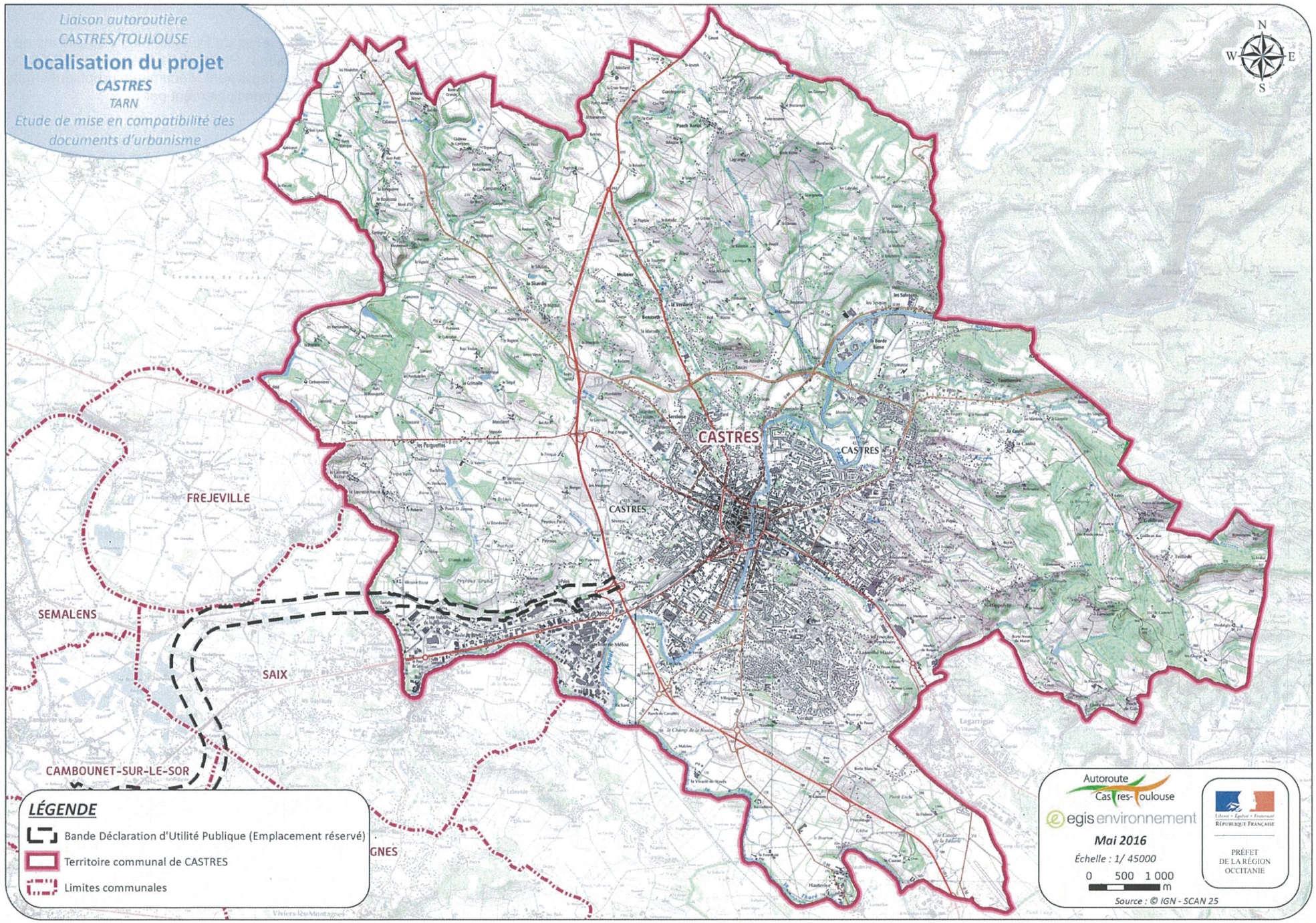
Le profil en travers type section courante (type autoroutier à 2x2 voies) comporte :

- 1 Terre-Plein Central (TPC) de 2,60 m (2 bandes dérasées de 1,0 m et un séparateur béton),
- 2 Chaussés de 7,0 m (2 x 3,5 m),
- 2 BAU de 2,5 m de largeur,
- 1 Berme de 1 m en remblai (variable dans certains cas d'aménagements spécifiques tels que les écrans acoustiques, une cunette de 2,0 m en déblai intégrant la berme.



La carte ci-après situe le projet sur le territoire de la commune de Castres.

Figure 2 : Localisation du projet sur la commune



III. Analyse de la compatibilité du PLU

Le projet LACT fait l'objet d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme approuvé de Castres, qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Le PLU de Castres actuellement opposable est le document approuvé en date du 4 février 2014. Pour mémoire une première révision allégée du document est en cours (actée en conseil municipal du 15/12/2015).

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

Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2016)

PLU de la commune de Castres		
Date de prescription	**Date d'arrêt du projet**	**Date d'approbation**
	04/10/2005	19/09/2006 Annulation décision TA n° 0401021 du 28 juillet 2011
	04/10/2005	Approbation le 17/01/2012 du PLU ainsi que des modifications 1 à 4, des mises à jour 1 à 3 et de la révision simplifiée n° 1
Révision du PLU : 07/02/2012		
		Modification n°5 : 07/02/2012
		Mise à jour : 06/03/2012
		Modification simplifiée : 11/12/2012
Révision simplifiée n° 2 : 11/12/2012		
		Mise à jour n° 5 : 03/01/2013
		Mise à jour n° 6 : 28/11/2013
		Modification n° 6 : 04/02/2014
Révision allégée n° 1 : 24/06/2014	17/12/2015	
		Mise à jour n° 7 : 03/07/2014
		Mise à jour n° 8 : 14/08/2014
		Mise à jour n° 9 : 25/09/2014
		Mise à jour n° 10 : 28/12/2015

III.1 Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durables, Orientation d'Aménagement, Servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- La modification du plan de zonage :
  - Création d'un emplacement réservé pour le projet LACT et à ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera ASF ;
  - Suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet LACT ;
  - Déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans l'emplacement réservé. Ce déclassement ne préjuge pas des parcelles qui seront in fine défrichées et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée ;
- La mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- La modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

L'emprise de l'emplacement réservé correspond à la bande dite de déclaration d'utilité publique (bande DUP), large de 200 m en moyenne et incluant le tracé de référence, cette bande est localement adaptée (généralement réduite) aux contraintes environnementales humaines et naturelles, ainsi qu'aux besoins pour le projet.

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

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

C'est pour garder une certaine souplesse pour la mise au point finale du projet que les espaces boisés classés sont déclassés dans la bande de DUP. Pour autant, la préoccupation de limitation des emprises et des défrichements au strict nécessaire, demeure. Les espaces boisés non concernés en définitive par l'aménagement pourront être classés à nouveau.

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

III.2 Compatibilité du 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 durables (PADD), les orientations d'aménagement 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 Durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le rapport de présentation de la commune de Castres en vigueur est celui en date du 07/02/2012 suite à la modification n°5 du PLU communal. Il a été complété par la modification n°6 en date du 04/02/2014.

En page 83, il est fait référence au fait qu' « *il n'y a effectivement pas d'infrastructure autoroutière qui desserve le territoire castrais. L'accès se fait par voies nationales (RN126) ou voies départementales (RD60, RD112, RD83, RD89)* ». « *Ainsi Castres est au croisement de deux itinéraires d'importance nationale et régionale (plus de 21 000 véhicules / jour à l'entrée ouest de Castres)* ». « *La traversée de la zone de la Mélou qui constitue la sortie unique de Castres vers Toulouse, et qui est un point de concentration important, constitue un point de congestion du trafic.* ».

La réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse participera au développement et au désengorgement des axes routiers de la communauté d'agglomération de Castres – Mazamet.

↳ Le rapport de présentation du PLU de Castres est compatible avec le projet LACT.

III.3 Compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (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.

La commune de Castres, dans le cadre de son plan local d'urbanisme, souhaite affirmer le rôle moteur de la Communauté d'Agglomération de Castres - Mazamet au sein notamment de la Région Midi-Pyrénées.

III.3.1 Objectifs du PADD

À ce titre, le projet de PADD se décline autour de ces 7 objectifs de développement :

1. Permettre la reprise démographique par la construction et la réhabilitation de quartiers d'habitat adaptés aux besoins et favorisant la mixité sociale.
   - Permettre la reprise démographique par la construction de nouveaux quartiers d'habitat adaptés aux besoins et favorisant la mixité sociale
     - Hiérarchiser dans le temps et dans l'espace l'ouverture à l'urbanisation des quartiers
     - Favoriser la mixité urbaine et sociale
     - Favoriser la recherche de qualité architecturale dans les futurs quartiers d'habitat
   - Permettre la reprise démographique par la réhabilitation et la requalification du centre ancien et de ses faubourgs
2. Conduire un développement urbain maîtrisé et réaliser de nouveaux équipements publics tant en matière d'assainissement qu'en matière de santé et d'enseignement.
   - Conduire un développement urbain maîtrisé
   - Réaliser de nouveaux équipements publics notamment en matière d'assainissement, de santé et d'enseignement
3. Assurer le meilleur équilibre emploi-habitat par un développement économique diversifié et organisé de manière cohérente.
4. Favoriser la revitalisation du centre-ville et l'amélioration de son fonctionnement, particulièrement en matière de déplacement et de stationnement, notamment en vue de la réduction des nuisances.
   - Favoriser la revitalisation du centre-ville : Sauvegarder et mettre en valeur les constructions du centre-ancien historique et des faubourgs
   - L'armature commerciale du centre-ville et des quartiers périphériques
5. Conforter la constitution d'un réseau d'infrastructures cohérent pour limiter et rationaliser les déplacements et favoriser conjointement la mise en place d'un réseau piétonnier et de pistes cyclables.
   - Conforter la constitution d'un réseau d'infrastructures cohérent pour limiter et rationaliser les déplacements
   - Favoriser la mise en place des déplacements doux
6. Préserver les paysages, le patrimoine naturel, forestier et bâti, encourager la revitalisation des espaces agricoles et ruraux.
   - Préserver les paysages, le patrimoine naturel et forestier
     - Préservation des paysages et du patrimoine forestier
     - Préservation de l'environnement et du patrimoine naturel : contraintes d'assainissement
   - Revitaliser les espaces agricoles
   - Préserver les sites et paysages ruraux
     - Les zones agricoles de grand intérêt paysager
     - Préserver le petit patrimoine agricole et rural et encadrer la réalisation de nouvelles constructions et extensions
     - Protection des jardins et des éléments végétaux
7. Prendre en compte les risques naturels prévisibles pour garantir une protection des biens et des personnes.

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

8. Dans le cadre du point 5 : Conforter la constitution d'un réseau d'infrastructures cohérent pour limiter et rationaliser les déplacements et favoriser conjointement la mise en place d'un réseau piétonnier et de pistes cyclables, il est stipulé que « *pour remédier aux problèmes de congestion du centre, et fluidifier le trafic sur les voies départementales et nationales existantes, des projets de voies de contournement du centre sont en cours.[…] Le projet prévoit de compléter ce maillage du territoire par la réalisation : d'une voie de liaison 2x2 voies entre Castres et Soual dans le cadre de la liaison Toulouse - Castres-Mazamet* ».

↳ Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet LACT ne remet pas en cause les orientations du PADD associé au document d'urbanisme de Castres.

III.4 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 n° 2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 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, avec la Loi dite « Grenelle II » cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

Aujourd'hui les OAP sont règlementées par les articles L.151-6 et L.151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

Le document Orientations d'Aménagement (OA) du PLU de Castres a fait l'objet de modifications (n°3 et 4), approuvées (tout comme le document élaboré en 2005) le17 janvier 2012 reste donc opposable.

Les OA correspondent aux futures zones à urbaniser aux abords de la RN112 : quartier Bouffard, route de Mazamet ; sur les secteurs d'Hauterive, de Beaumont et de l'hôpital en centre-ville ; et à la future ZAC du Causse.

Le projet LACT ne recoupe aucune emprise concernée par une orientation d'aménagement.

↳ Ainsi, il est compatible avec ces dernières.

III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme : « *Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3.* »

Article L.152-1 : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- Occupations et utilisation du sol interdites ;
- Occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement de la liaison autoroutière ;
- Hauteur des constructions ;
- Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- L'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

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

Le nouvel Emplacement Réservé recoupera les zonages suivants, définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU de Castres :

- **Zone A : zones agricoles à vocation agricole.** Ce sont des secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles
- **Zone UC : zones correspondant aux extensions urbaines récentes**
- **Zone UK : zones réservées aux activités économiques**
- **Zone N : zones naturelles à préserver.** Il s'agit de secteurs de la commune à protéger en raison de la qualité de ses sites, ses richesses paysagères, écologiques, architecturales : flancs de coteaux visuellement très exposés depuis les grandes voies de circulation, bassins versants de petits ruisseaux, espaces boisés des contreforts du Sidobre, églises rurales isolées, châteaux, pigeonniers, petits monuments ruraux…

Dans cette zone, le projet recoupe également le sous-secteur Nh, qui correspond à des zones naturelles dans lesquelles des habitations sont présentes. Sous-secteur situé en zone péri-urbaine ou rurale dans lequel l'assainissement autonome est autorisé sous certaines conditions, dans lequel les extensions « mesurées » des constructions existantes sont principalement autorisées. Toute division foncière doit faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble.

↳ Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. Il n'entre pas dans le cadre des occupations autorisées en zones A, UC, UK, et N. Des ajustements au règlement sont nécessaires pour autoriser et sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité »

III.6 Emplacements réservés

Un emplacement réservé actuellement inscrit au PLU de Castres est intercepté par la proposition de futur emplacement réservé et relatif au projet LACT.

Numéro ER°	Destination	Collectivités Bénéficiaire	Superficie
	I - VOIRIE		
27	Liaison Castres Soual – Section Urbaine	État	385 041 m²

L'objet de cette mise en compatibilité est d'actualiser l'emplacement réservé n°27 dont la vocation est la même mais dont la forme est modifiée pour assurer la faisabilité du projet.

↳ En conséquence le projet impacte sans incidence majeure l'emplacement réservé n°27 actuellement défini au PLU de Castres

III.7 Espaces Boisés Classés

L'emplacement réservé lié au projet LACT intercepte deux Espaces Boisés Classés (EBC). Ces EBC correspondent aux zones A et N.

↳ Ces EBC seront supprimés au droit de l'emprise définie pour le futur emplacement réservé du projet LACT.

III.8 Éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme

Aucun élément de ce type n'est concerné par la bande de DUP du projet LACT.

III.9 Règlements de lotissements (article L.442-13 du code de l'urbanisme)

Aucun lotissement n'est présent dans la bande de DUP du projet LACT.

IV. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Castres

IV.1 Plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT avant la mise en compatibilité du PLU ;
- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé au projet.

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**.

Il convient de signaler que le document graphique intitulé « Plan de zonage » intègre uniquement la cartographie des emplacements réservés de la commune de Castres. La liste des emplacements réservés se trouve en Annexe 8 du PLU.

Aucune modification de la légende n'est nécessaire. Néanmoins, cette dernière est rappelée pour mémoire ci-contre.

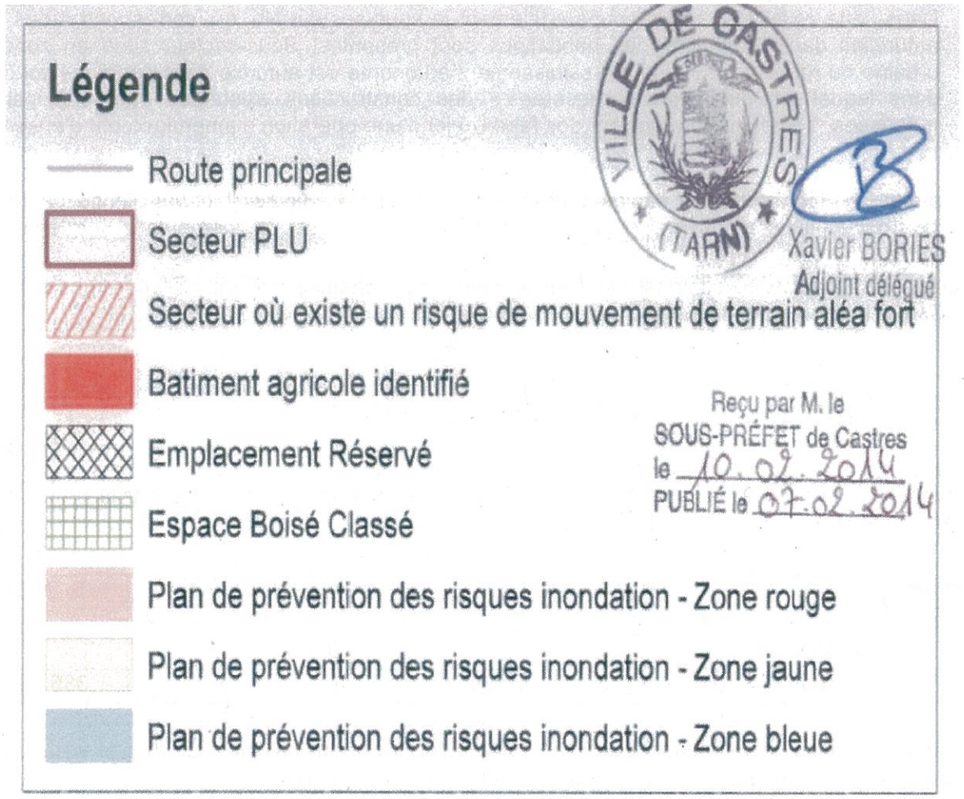


Figure 3 : Carte de zonage avant mise en compatibilité

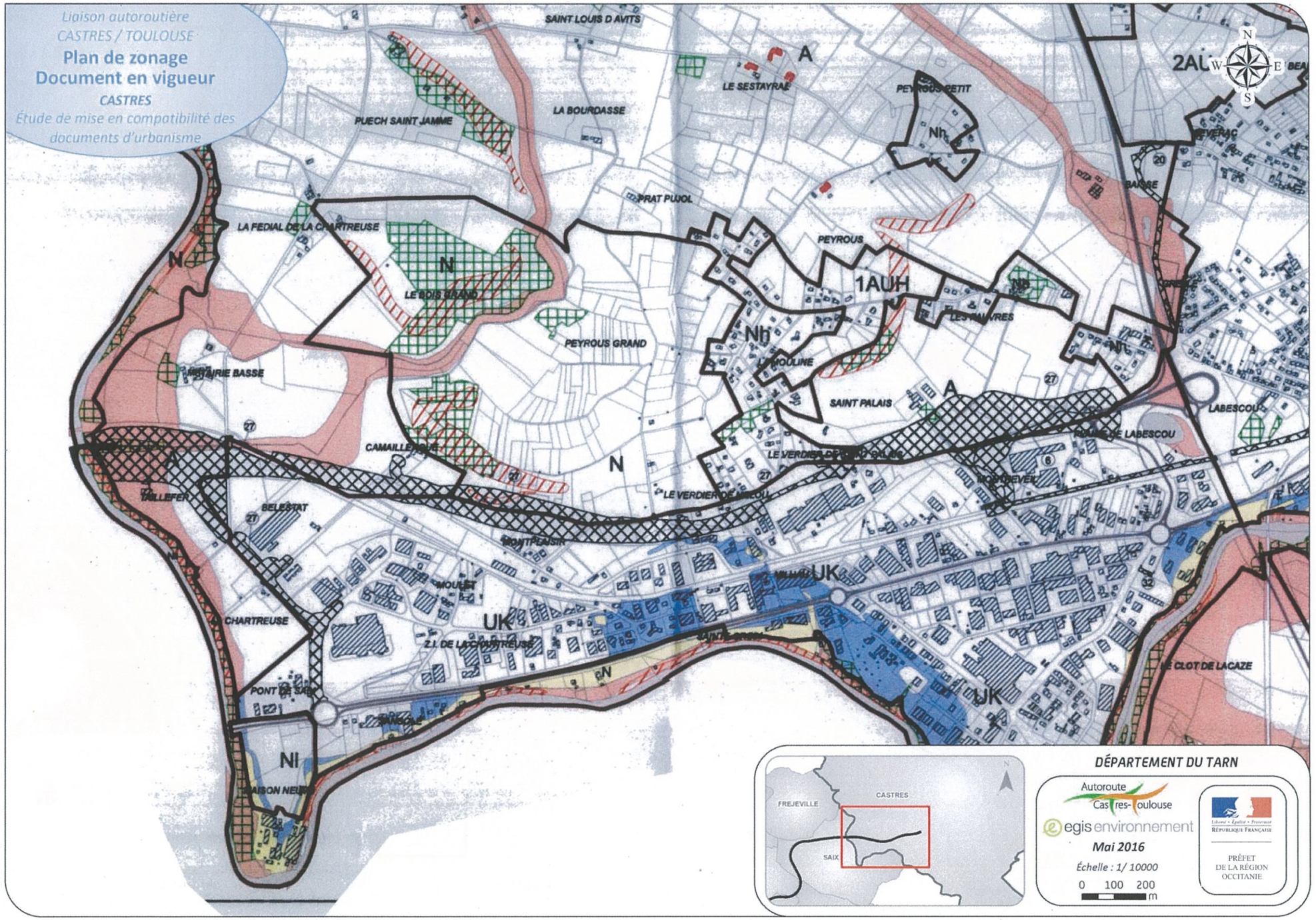
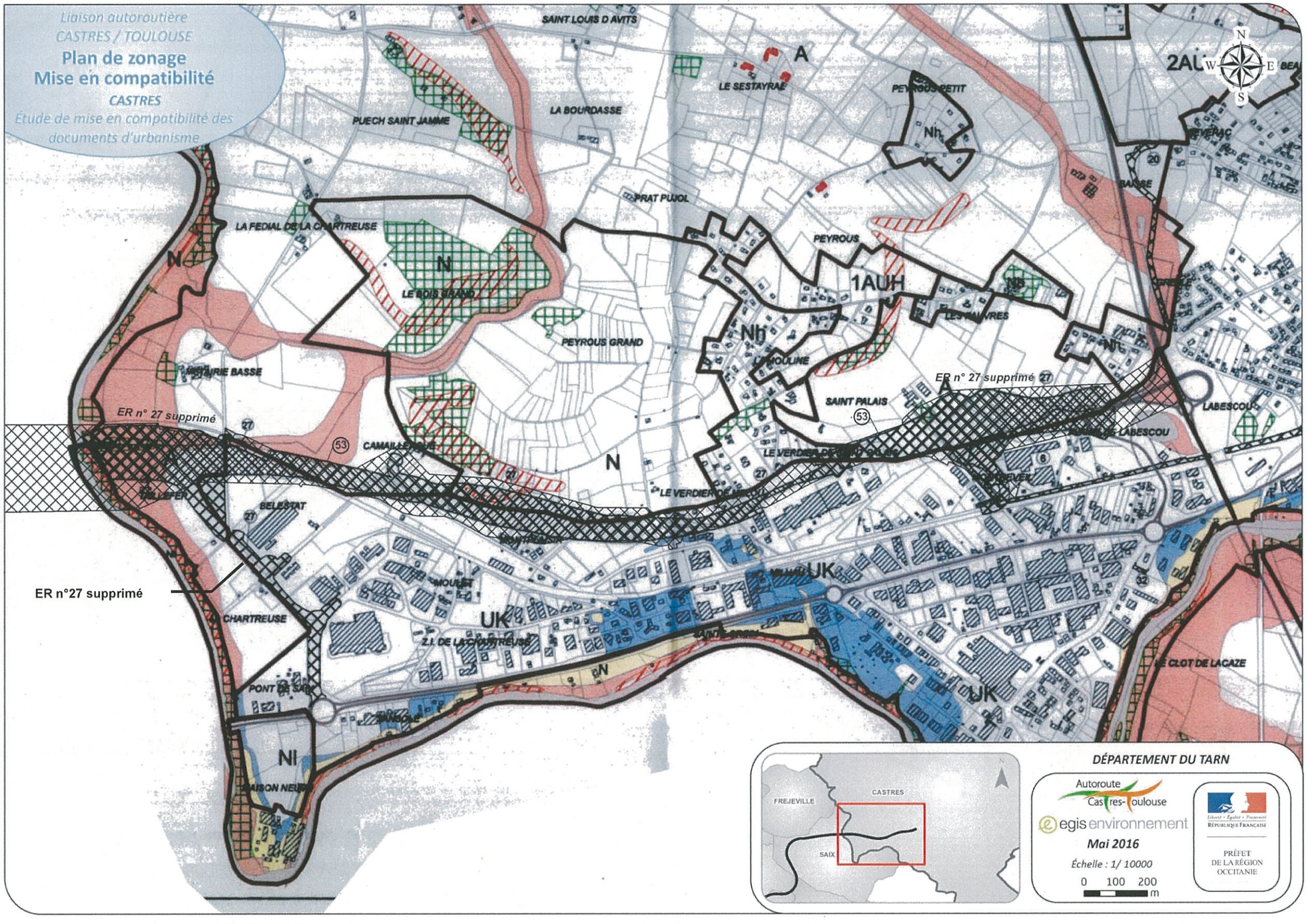


Figure 4 : Carte de zonage après mise en compatibilité



IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zonages A, UC, UK, N et sous-secteur Nh seront concernés par la mise en compatibilité.

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

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

Zone UC – Avant mise en compatibilité

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

Sont admis sous conditions particulières :

1 - Les postes de peinture et les dépôts d'hydrocarbures à condition que ces installations soient liées à un garage et que des dispositions soient prises pour limiter les risques d'incendie et en éviter la propagation.

2 - Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration et liées à la vie quotidienne du quartier, à condition qu'elles soient compatibles avec la salubrité, la sécurité et la tranquillité publique. En outre, leurs exigences de fonctionnement, lors de leur ouverture ou à terme, doivent être compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement et avec les équipements collectifs nécessaires au personnel de l'installation.

L'article UC 2 n'autorise pas le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone UC – Après mise en compatibilité

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

Sont admis sous conditions particulières :

1 - Les postes de peinture et les dépôts d'hydrocarbures à condition que ces installations soient liées à un garage et que des dispositions soient prises pour limiter les risques d'incendie et en éviter la propagation.

2 - Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration et liées à la vie quotidienne du quartier, à condition qu'elles soient compatibles avec la salubrité, la sécurité et la tranquillité publique. En outre, leurs exigences de fonctionnement, lors de leur ouverture ou à terme, doivent être compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement et avec les équipements collectifs nécessaires au personnel de l'installation.

3 - Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone UC – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UC 6 - IMPLANTATION DES CONTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES (PRIVEES ET PUBLIQUES) ET EMPRISES PUBLIQUES

L'implantation des constructions dans cette zone doit respecter :

- soit un retrait minimum de 4 m par rapport à l'alignement des voies ou de la limite qui s'y substitue ;
- soit une implantation identique par rapport aux constructions existantes situées sur les propriétés voisines.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques , de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

L'article UC 6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone UC – Après mise en compatibilité

ARTICLE UC 6 - IMPLANTATION DES CONTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES (PRIVEES ET PUBLIQUES) ET EMPRISES PUBLIQUES

L'implantation des constructions dans cette zone doit respecter :

- soit un retrait minimum de 4 m par rapport à l'alignement des voies ou de la limite qui s'y substitue ;
- soit une implantation identique par rapport aux constructions existantes situées sur les propriétés voisines.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques , de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées en limite d'emprise.

Zone UC – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UC 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

A l'intérieur d'une bande de 15 m de profondeur à compter de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue, la construction joignant la limite séparative est autorisée.

Au-delà de cette bande de 15 m, la construction en limite est possible :
- lorsque la construction s'adosse à une construction de hauteur équivalente située sur la propriété voisine,
- pour les annexes d'une hauteur maximum de 3,50 m.

Si la construction ne jouxte pas la limite séparative, les façades doivent être écartées d'une distance au moins égale à la moitié de sa hauteur avec un minimum de 3 m.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

L'article UC 7 permet l'implantation d'équipements d'infrastructure, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit et ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. L'article sera modifié en conséquence.

Zone UC – Après mise en compatibilité

ARTICLE UC 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

A l'intérieur d'une bande de 15 m de profondeur à compter de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue, la construction joignant la limite séparative est autorisée.

Au-delà de cette bande de 15 m, la construction en limite est possible :
- lorsque la construction s'adosse à une construction de hauteur équivalente située sur la propriété voisine,
- pour les annexes d'une hauteur maximum de 3,50 m.

Si la construction ne jouxte pas la limite séparative, les façades doivent être écartées d'une distance au moins égale à la moitié de sa hauteur avec un minimum de 3 m.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées sur les limites séparatives.

Zone UC – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UC 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions devra respecter sensiblement la hauteur, mesurée à partir du terrain naturel jusqu'à l'égout du toit, des constructions avoisinantes.

Elle ne devra jamais dépasser 2 étages sur rez-de-chaussée (R+2) ou 9 m de hauteur mesurée à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit, même en présence de constructions avoisinantes plus hautes.

En l'absence de construction dans le voisinage immédiat ou sur l'unité foncière, la hauteur ne devra pas dépasser 1 étage sur rez-de-chaussée ou 7 m de hauteur mesurée à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit. Les combles aménageables sont compris dans le nombre de niveaux.

Ces règles de hauteur ne s'appliquent pas pour les constructions et les ouvrages publics ainsi que pour les installations et ouvrages techniques telles que cheminées, réservoirs, machineries, chaufferies, capteurs solaires et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations.

L'article UC 10 permet l'implantation de constructions et d'ouvrages publics, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone UC – Après mise en compatibilité

ARTICLE UC 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions devra respecter sensiblement la hauteur, mesurée à partir du terrain naturel jusqu'à l'égout du toit, des constructions avoisinantes.

Elle ne devra jamais dépasser 2 étages sur rez-de-chaussée (R+2) ou 9 m de hauteur mesurée à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit, même en présence de constructions avoisinantes plus hautes.

En l'absence de construction dans le voisinage immédiat ou sur l'unité foncière, la hauteur ne devra pas dépasser 1 étage sur rez-de-chaussée ou 7 m de hauteur mesurée à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit. Les combles aménageables sont compris dans le nombre de niveaux.

Ces règles de hauteur ne s'appliquent pas pour les constructions et les ouvrages publics, ni pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ainsi que pour les installations et ouvrages techniques telles que cheminées, réservoirs, machineries, chaufferies, capteurs solaires et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations.

Zone UC – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UC 11 - ASPECT EXTERIEUR

La conception des projets devra s'attacher à la définition, l'organisation, la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief et de ses couleurs.

Toute architecture étrangère à la région et toute excroissance de type « mansarde » sont interdites.
D'une manière générale, les modénatures existantes sont à conserver.

Sont interdites toutes fausses représentations de formes et de matériaux tels que fausses briques, faux pans de bois ou de béton, ainsi que remploi extérieur à nu de matériaux fabriqués destinés à être recouverts d'un parement et d'un enduit. Ils pourront être autorisés dans la mesure où la pose est prévue à cet effet : calepinage soigné avec rejointement.

La topographie originelle du terrain sera autant que possible conservée. La hauteur des murs de clôtures n'excédera pas 1,40 mètres.

Adaptation au terrain naturel :

Les constructions doivent être adaptées à la nature et à la topographie du terrain et des accès (pente, orientation) ainsi qu'à l'environnement naturel et construit, proche et éloigné.
Les terrassements ne sont admis que pour autant que le projet de construction soit correctement adapté au terrain.
Les mouvements de terre susceptibles de porter atteinte au caractère d'un site bâti ou naturel sont interdits.
Lorsqu'un terrain possède des parties en pente, la construction d'un bâtiment ne doit pas entraîner des mouvements de terre excessifs.
Les déblais et les remblais pourront être confortés par un mur dont le traitement et l'aménagement des abords devront participer à sa bonne intégration dans le site. Les enrochements sont interdits excepté pour les ouvrages d'art les nécessitant.
Les talus doivent obligatoirement être plantés.

L'article UC 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zone UC – Après mise en compatibilité

ARTICLE UC 11 - ASPECT EXTERIEUR

La conception des projets devra s'attacher à la définition, l'organisation, la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief et de ses couleurs.

Toute architecture étrangère à la région et toute excroissance de type « mansarde » sont interdites.
D'une manière générale, les modénatures existantes sont à conserver.

Sont interdites toutes fausses représentations de formes et de matériaux tels que fausses briques, faux pans de bois ou de béton, ainsi que remploi extérieur à nu de matériaux fabriqués destinés à être recouverts d'un parement et d'un enduit. Ils pourront être autorisés dans la mesure où la pose est prévue à cet effet : calepinage soigné avec rejointement.

La topographie originelle du terrain sera autant que possible conservée. La hauteur des murs de clôtures n'excédera pas 1,40 mètres.

Adaptation au terrain naturel :

Les constructions doivent être adaptées à la nature et à la topographie du terrain et des accès (pente, orientation) ainsi qu'à l'environnement naturel et construit, proche et éloigné.
Les terrassements ne sont admis que pour autant que le projet de construction soit correctement adapté au terrain.
Les mouvements de terre susceptibles de porter atteinte au caractère d'un site bâti ou naturel sont interdits.
Lorsqu'un terrain possède des parties en pente, la construction d'un bâtiment ne doit pas entraîner des mouvements de terre excessifs.
Les déblais et les remblais pourront être confortés par un mur dont le traitement et l'aménagement des abords devront participer à sa bonne intégration dans le site. Les enrochements sont interdits excepté pour les ouvrages d'art les nécessitant.
Les talus doivent obligatoirement être plantés.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone UC – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UC 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

1 - Les arbres existants seront maintenus ou remplacés par des arbres équivalents.
2 - Les espaces non bâtis doivent être végétalisés (engazonnés, arbres d'ornement…).
3 - Les aires de stationnement doivent être plantées à raison de 1 arbre de haute tige pour 4 places de stationnement.
4 - Sur les unités foncières exploitées comme terrains de camping et de caravaning, les clôtures devront être doublées par une ligne continue de plantations sur l'ensemble du périmètre de ces unités foncières.
5 – Dans les opérations d'ensemble (lotissements, groupes d'habitations) susceptibles de générer plus de 5 logements, l'aménageur ou le constructeur doit prévoir un espace collectif de jeux, de loisirs ou un espace vert correspondant au minimum à 10% de la surface totale du terrain de l'opération. Cet espace sera d'un seul tenant.
6 - Afin de limiter les ruissellements et d'augmenter la capacité de rétention des eaux pluviales sur la parcelle le pétitionnaire devra prévoir une part d'espaces libres garantissant la perméabilité des sols.

En outre :

- Les surfaces libres de toute construction ainsi que les aires de stationnement non couvertes doivent être laissées si possible en pleine terre et aménagées de telle sorte que l'aspect et la salubrité des lieux n'en soient pas altérés.
- À l'intérieur de toute nouvelle parcelle l'utilisation de matériaux perméables ou poreux pour les voies, zones de parkings et cheminements internes à la parcelle sera favorisée.

À ce titre, les techniques possibles sont notamment les suivantes :

- Stockage en citerne ;
- Toits stockants ;
- Stockage en structure réservoir poreuse ;
- Bassin de rétention sec.

L'article UC 13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations et aux espaces libres existants imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone UC – Après mise en compatibilité

ARTICLE UC 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

1 - Les arbres existants seront maintenus ou remplacés par des arbres équivalents.
2 - Les espaces non bâtis doivent être végétalisés (engazonnés, arbres d'ornement…).
3 - Les aires de stationnement doivent être plantées à raison de 1 arbre de haute tige pour 4 places de stationnement.
4 - Sur les unités foncières exploitées comme terrains de camping et de caravaning, les clôtures devront être doublées par une ligne continue de plantations sur l'ensemble du périmètre de ces unités foncières.
5 – Dans les opérations d'ensemble (lotissements, groupes d'habitations) susceptibles de générer plus de 5 logements, l'aménageur ou le constructeur doit prévoir un espace collectif de jeux, de loisirs ou un espace vert correspondant au minimum à 10% de la surface totale du terrain de l'opération. Cet espace sera d'un seul tenant.
6 - Afin de limiter les ruissellements et d'augmenter la capacité de rétention des eaux pluviales sur la parcelle le pétitionnaire devra prévoir une part d'espaces libres garantissant la perméabilité des sols.

En outre :

- Les surfaces libres de toute construction ainsi que les aires de stationnement non couvertes doivent être laissées si possible en pleine terre et aménagées de telle sorte que l'aspect et la salubrité des lieux n'en soient pas altérés.
- À l'intérieur de toute nouvelle parcelle l'utilisation de matériaux perméables ou poreux pour les voies, zones de parkings et cheminements internes à la parcelle sera favorisée.

À ce titre, les techniques possibles sont notamment les suivantes :

- Stockage en citerne ;
- Toits stockants ;
- Stockage en structure réservoir poreuse ;
- Bassin de rétention sec.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone UK – Avant mise en compatibilité

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

Sont admis sous conditions particulières :

- Les constructions à destination d'habitation et leurs annexes sous deux conditions :
  - qu'elles soient destinées au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction ou la surveillance des établissements ou des services généraux,
  - que leur surface de plancher n'excède pas 200 m2.
- L'extension mesurée des habitations existantes.
- L'extension mesurée des constructions à destination agricole.

L'article UK 2 n'autorise pas le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié enconséquence.

Zone UK – Après mise en compatibilité

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

Sont admis sous conditions particulières :

- Les constructions à destination d'habitation et leurs annexes sous deux conditions :
  - qu'elles soient destinées au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction ou la surveillance des établissements ou des services généraux,
  - que leur surface de plancher n'excède pas 200 m2.
- L'extension mesurée des habitations existantes.
- L'extension mesurée des constructions à destination agricole.
- Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone UK – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UK 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES (PRIVÉES ET PUBLIQUES) ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction doit être implantée à une distance des limites d'emprise des voies ouvertes à la circulation publique au moins égale à 4 m.

Le retrait de l'axe de la R.N. 126 est porté à un minimum de :
- 35 m pour les logements de fonction,
- 25 m pour les constructions à destination d'activités. Le long de la RN126, pour la section à 2 x 2 voies, cette bande de 25m devra faire l'objet d'un aménagement paysager.

Il est porté à 25 mètres le long des chemins départementaux.

Dans le sous-secteur UKm, le retrait est porté à un minimum de 15 mètres de l'axe de l'avenue Marthe Bruniquel et de 5 mètres de l'alignement de l'avenue Georges Pompidou.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

L'article UK 6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone UK – Après mise en compatibilité

ARTICLE UK 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES (PRIVÉES ET PUBLIQUES) ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction doit être implantée à une distance des limites d'emprise des voies ouvertes à la circulation publique au moins égale à 4 m.

Le retrait de l'axe de la R.N. 126 est porté à un minimum de :
- 35 m pour les logements de fonction,
- 25 m pour les constructions à destination d'activités. Le long de la RN126, pour la section à 2 x 2 voies, cette bande de 25m devra faire l'objet d'un aménagement paysager.

Il est porté à 25 mètres le long des chemins départementaux.

Dans le sous-secteur UKm, le retrait est porté à un minimum de 15 mètres de l'axe de l'avenue Marthe Bruniquel et de 5 mètres de l'alignement de l'avenue Georges Pompidou.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées en limite d'emprise.

Zone UK – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UK 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans jamais être inférieure à 4 m.

Toutefois, la construction en limite est possible à condition que des mesures indispensables soient prises afin d'éviter la propagation des incendies.

Dans le sous-secteur UKm, la construction ne pourra être accordée que sur une seule limite séparative d'un lot considéré.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

L'article UK 7 permet l'implantation d'équipements d'infrastructure, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit et ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. L'article sera modifié en conséquence.

Zone UK – Après mise en compatibilité

ARTICLE UK 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans jamais être inférieure à 4 m.

Toutefois, la construction en limite est possible à condition que des mesures indispensables soient prises afin d'éviter la propagation des incendies.

Dans le sous-secteur UKm, la construction ne pourra être accordée que sur une seule limite séparative d'un lot considéré.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées sur les limites séparatives.

Zone UK – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UK 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Dans le sous-secteur UKm, la plus grande hauteur des constructions sera limitée à 9 mètres mesurés à partir du sol naturel.

Pour les constructions à destination d'habitation autorisées, la hauteur maximum est fixée à 7 mètres mesurés à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit.

Les installations et ouvrages techniques telles que cheminées, réservoirs, machineries, chaufferies, capteurs solaires et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations, ne sont pas inclus dans le calcul de la hauteur admise.

L'article UK 10 permet l'implantation de constructions et d'ouvrages publics, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone UK – Après mise en compatibilité

ARTICLE UK 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Dans le sous-secteur UKm, la plus grande hauteur des constructions sera limitée à 9 mètres mesurés à partir du sol naturel.

Pour les constructions à destination d'habitation autorisées, la hauteur maximum est fixée à 7 mètres mesurés à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit.

Les installations et ouvrages techniques telles que cheminées, réservoirs, machineries, chaufferies, capteurs solaires et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations, ne sont pas inclus dans le calcul de la hauteur admise.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone UK – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UK 11 - ASPECTS EXTERIEURS

1 - Dans la zone UK :

Afin de traiter parfaitement rentrée de ville, le choix architectural des constructions aura comme priorité une volumétrie horizontale permettant d'assurer les vues paysagères.
Les façades principales vues depuis les R.N. la voie urbaine nord et voie urbaine sud et les R.D. seront traitées en maçonnerie, en béton peint ou enduit de couleur grège, blonde ou ocre ; en verre et métal...
L'habillage uniforme et continu de ces façades principales en bardage métallique industriel n'est pas autorisé. Néanmoins, le bardage métallique peut être admis s'il participe à la composition architecturale du bâtiment.
D'une manière générale, la conception des projets devra s'attacher à la définition, réorganisation, la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief, de son climat et de ses couleurs. Les modénatures existantes devront être conservées.
Sont interdites toutes fausses représentations de formes et de matériaux tels que fausses briques, faux pans de bois ou de béton, ainsi que remploi extérieur à nu de matériaux fabriqués destinés à être recouverts d'un parement et d'un enduit. Ils pourront être autorisés dans la mesure où la pose est prévue à cet effet : calepinage soigné avec rejointement.
Les clôtures seront à dominante végétale avec des essences variées ou grillagées.

II - Dans le sous-secteur UKm :

L'ensemble des constructions et des terrains utilisés ou non de chaque lot devra être aménagé et entretenu de telle sorte que l'aspect et la propreté de la zone n'en soient pas altérés.
L'architecture tiendra particulièrement compte de la proximité de la zone d'habitat.
Le traitement des façades sera tel, qu'elles puissent être vues avec intérêt de la rocade, des rives du Lézert, de l'avenue Marthe Bruniquel et du C.D. n°622.
Le choix des constructions aura comme priorité une volumétrie horizontale. L'emploi du bardage métallique de type industriel est interdit.
Les clôtures seront à dominante végétale avec des essences variées.

Adaptation au terrain naturel :

Les constructions doivent être adaptées à la nature et à la topographie du terrain et des accès (pente, orientation) ainsi qu'à l'environnement naturel et construit, proche et éloigné.
Les terrassements ne sont admis que pour autant que le projet de construction soit correctement adapté au terrain.
Les mouvements de terre susceptibles de porter atteinte au caractère d'un site bâti ou naturel sont interdits.
Lorsqu'un terrain possède des parties en pente, la construction d'un bâtiment ne doit pas entraîner des mouvements de terre excessifs.
Les déblais et les remblais pourront être confortés par un mur dont le traitement et réaménagement des abords devront participer à sa bonne intégration dans le site. Les enrochements sont interdits excepté pour les ouvrages d'art les nécessitant.
Les talus doivent obligatoirement être plantés.

L'article UC 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zone UK – Après mise en compatibilité

ARTICLE UK 11 - ASPECTS EXTERIEURS

1 - Dans la zone UK :

Afin de traiter parfaitement rentrée de ville, le choix architectural des constructions aura comme priorité une volumétrie horizontale permettant d'assurer les vues paysagères.
Les façades principales vues depuis les R.N. la voie urbaine nord et voie urbaine sud et les R.D. seront traitées en maçonnerie, en béton peint ou enduit de couleur grège, blonde ou ocre ; en verre et métal...
L'habillage uniforme et continu de ces façades principales en bardage métallique industriel n'est pas autorisé. Néanmoins, le bardage métallique peut être admis s'il participe à la composition architecturale du bâtiment.
D'une manière générale, la conception des projets devra s'attacher à la définition, réorganisation, la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief, de son climat et de ses couleurs. Les modénatures existantes devront être conservées.
Sont interdites toutes fausses représentations de formes et de matériaux tels que fausses briques, faux pans de bois ou de béton, ainsi que remploi extérieur à nu de matériaux fabriqués destinés à être recouverts d'un parement et d'un enduit. Ils pourront être autorisés dans la mesure où la pose est prévue à cet effet : calepinage soigné avec rejointement.
Les clôtures seront à dominante végétale avec des essences variées ou grillagées.

II - Dans le sous-secteur UKm :

L'ensemble des constructions et des terrains utilisés ou non de chaque lot devra être aménagé et entretenu de telle sorte que l'aspect et la propreté de la zone n'en soient pas altérés.
L'architecture tiendra particulièrement compte de la proximité de la zone d'habitat.
Le traitement des façades sera tel, qu'elles puissent être vues avec intérêt de la rocade, des rives du Lézert, de l'avenue Marthe Bruniquel et du C.D. n°622.
Le choix des constructions aura comme priorité une volumétrie horizontale. L'emploi du bardage métallique de type industriel est interdit.
Les clôtures seront à dominante végétale avec des essences variées.

Adaptation au terrain naturel :

Les constructions doivent être adaptées à la nature et à la topographie du terrain et des accès (pente, orientation) ainsi qu'à l'environnement naturel et construit, proche et éloigné.
Les terrassements ne sont admis que pour autant que le projet de construction soit correctement adapté au terrain.
Les mouvements de terre susceptibles de porter atteinte au caractère d'un site bâti ou naturel sont interdits.
Lorsqu'un terrain possède des parties en pente, la construction d'un bâtiment ne doit pas entraîner des mouvements de terre excessifs.
Les déblais et les remblais pourront être confortés par un mur dont le traitement et réaménagement des abords devront participer à sa bonne intégration dans le site. Les enrochements sont interdits excepté pour les ouvrages d'art les nécessitant.
Les talus doivent obligatoirement être plantés.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone UK – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UK 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

1 - Les arbres existants seront maintenus ou remplacés par des arbres équivalents.
2 – 15% au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être aménagés en espaces verts, distincts des aires de stationnement et de dégagement. L'aménagement paysager de la bande des 25 m de recul par rapport à la voie, le lond de la RN 126, sur la section de la sortie de Castres au rond-point de la ZI de la Chartreuse, est compris dans ces 15%.
3 - Les aires de stationnement doivent être plantées à raison de 1 arbre de haute tige pour 4 places de stationnement.
4 - Afin de limiter les ruissellements et d'augmenter la capacité de rétention des eaux pluviales sur la parcelle le pétitionnaire devra prévoir une part d'espaces libres garantissant la perméabilité des sols.

En outre :

- Les surfaces libres de toute construction ainsi que les aires de stationnement non couvertes doivent être laissées si possible en pleine terre et aménagées de telle sorte que l'aspect et la salubrité des lieux n'en soient pas altérés.
- À l'intérieur de toute nouvelle parcelle l'utilisation de matériaux perméables ou poreux pour les voies, zones de parkings et cheminements internes à la parcelle sera favorisée.

À ce titre, les techniques possibles sont notamment les suivantes :

- Stockage en citerne ;
- Toits stockants ;
- Stockage en structure réservoir poreuse ;
- Bassin de rétention sec.

L'article UK 13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations et aux espaces libres existants imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone UK – Après mise en compatibilité

ARTICLE UK 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

1 - Les arbres existants seront maintenus ou remplacés par des arbres équivalents.
2 – 15% au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être aménagés en espaces verts, distincts des aires de stationnement et de dégagement. L'aménagement paysager de la bande des 25 m de recul par rapport à la voie, le lond de la RN 126, sur la section de la sortie de Castres au rond-point de la ZI de la Chartreuse, est compris dans ces 15%.
3 - Les aires de stationnement doivent être plantées à raison de 1 arbre de haute tige pour 4 places de stationnement.
4 - Afin de limiter les ruissellements et d'augmenter la capacité de rétention des eaux pluviales sur la parcelle le pétitionnaire devra prévoir une part d'espaces libres garantissant la perméabilité des sols.

En outre :

- Les surfaces libres de toute construction ainsi que les aires de stationnement non couvertes doivent être laissées si possible en pleine terre et aménagées de telle sorte que l'aspect et la salubrité des lieux n'en soient pas altérés.
- À l'intérieur de toute nouvelle parcelle l'utilisation de matériaux perméables ou poreux pour les voies, zones de parkings et cheminements internes à la parcelle sera favorisée.

À ce titre, les techniques possibles sont notamment les suivantes :

- Stockage en citerne ;
- Toits stockants ;
- Stockage en structure réservoir poreuse ;
- Bassin de rétention sec.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone A – Avant mise en compatibilité

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

Sont admis sous conditions particulières :

- Les constructions à destination agricole et d'habitation (ainsi que leurs annexes et piscines) à condition d'être directement liées et nécessaires aux exploitations agricoles du lieu d'implantation.
- Les commerces de produits agricoles non soumis à autorisation au titre de l'aménagement commercial, les bâtiments à destination d'artisanat, s'ils sont liés aux exploitations agricoles de la zone.
- Le changement de destination des bâtiments existants à la date d'approbation du P.L.U., repérés au plan de zonage au titre de l'article L.123-3-1 du Code de l'Urbanisme (destinations d'habitation, d'hébergement, de bureaux) à condition qu'ils soient d'architecture locale traditionnelle (toiture en tuiles et murs en pierre notamment), dès lors que cela ne compromet pas l'exploitation agricole. L'adaptation et la réhabilitation de ces bâtiments peuvent être autorisées dès lors qu'elles sont effectuées sans modifications de leurs volumes et de leur architecture initiale.
- L'aménagement des bâtiments existants à la date d'approbation du P.L.U., sans changement de destination.
- L'extension des constructions à destination non agricole existantes à la date d'approbation du P.L.U. qui disposent d'une surface de plancher initiale d'au moins 60 m2 sans création de logement supplémentaire et à condition que la surface de plancher finale, extension comprise, ne dépasse pas 300 m2.
- Les annexes des bâtiments d'habitation existants à la date d'approbation du P.L.U., dans la limite de 30 m2 de surface de plancher
- Les abris de jardin d'une superficie de 15 m2 maximum, avec une hauteur au faîtage n'excédant pas 3 mètres et une toiture deux pentes, qui comportent une seule entrée et dont l'aspect extérieur permettra une parfaite insertion dans l'environnement.
- Les équipements d'accueil touristique en milieu rural (relais équestres, gîtes ruraux, chambres d'hôtes et autres formes d'hébergement rural) sous réserve de satisfaire les conditions suivantes :
    - les gîtes ruraux et les chambres d'hôtes doivent être réalisés dans des bâtiments existants
      ou par extension limitée de ces derniers, en excluant toute construction nouvelle isolée, sans que la surface de plancher finale, existant compris, n'excède 350m^2;
    - le camping à la ferme est limité à un seul par exploitation et doit être conforme à la réglementation en vigueur;
    - les relais équestres doivent être installés à proximité immédiate du siège de l'exploitation ou de ses bâtiments principaux.
- Les terrains de camping et de caravaning à condition qu'ils offrent au plus 6 emplacements, qu'ils aient une capacité maximum de 20 campeurs par exploitation agricole et qu'ils soient situés à proximité des bâtiments.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement, à condition d'être directement liées et nécessaires aux besoins des activités autorisées dans la zone.
- L'aménagement et l'extension des installations classées pour la protection de l'environnement existantes sont admis sous réserve de ne pas augmenter les nuisances et ne pas porter atteinte aux conditions de fonctionnement des exploitations existantes.
- Les affouillements et les exhaussements du sol, à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation des occupations et utilisations du sol admises dans la zone, qu'ils ne compromettent pas la stabilité des sols, l'écoulement des eaux ou la qualité de la nappe et qu'ils ne portent pas atteinte au caractère du site.

- *L'article A 2 n'autorise pas le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.*

Zones A – Après mise en compatibilité

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

Sont admis sous conditions particulières :

- Les constructions à destination agricole et d'habitation (ainsi que leurs annexes et piscines) à condition d'être directement liées et nécessaires aux exploitations agricoles du lieu d'implantation.
- Les commerces de produits agricoles non soumis à autorisation au titre de l'aménagement commercial, les bâtiments à destination d'artisanat, s'ils sont liés aux exploitations agricoles de la zone.
- Le changement de destination des bâtiments existants à la date d'approbation du P.L.U., repérés au plan de zonage au titre de l'article L.123-3-1 du Code de l'Urbanisme (destinations d'habitation, d'hébergement, de bureaux) à condition qu'ils soient d'architecture locale traditionnelle (toiture en tuiles et murs en pierre notamment), dès lors que cela ne compromet pas l'exploitation agricole. L'adaptation et la réhabilitation de ces bâtiments peuvent être autorisées dès lors qu'elles sont effectuées sans modifications de leurs volumes et de leur architecture initiale.
- L'aménagement des bâtiments existants à la date d'approbation du P.L.U., sans changement de destination.
- L'extension des constructions à destination non agricole existantes à la date d'approbation du P.L.U. qui disposent d'une surface de plancher initiale d'au moins 60 m2 sans création de logement supplémentaire et à condition que la surface de plancher finale, extension comprise, ne dépasse pas 300 m2.
- Les annexes des bâtiments d'habitation existants à la date d'approbation du P.L.U., dans la limite de 30 m2 de surface de plancher
- Les abris de jardin d'une superficie de 15 m2 maximum, avec une hauteur au faîtage n'excédant pas 3 mètres et une toiture deux pentes, qui comportent une seule entrée et dont l'aspect extérieur permettra une parfaite insertion dans l'environnement.
- Les équipements d'accueil touristique en milieu rural (relais équestres, gîtes ruraux, chambres d'hôtes et autres formes d'hébergement rural) sous réserve de satisfaire les conditions suivantes :
    - les gîtes ruraux et les chambres d'hôtes doivent être réalisés dans des bâtiments existants
      ou par extension limitée de ces derniers, en excluant toute construction nouvelle isolée, sans que la surface de plancher finale, existant compris, n'excède 350m^2;
    - le camping à la ferme est limité à un seul par exploitation et doit être conforme à la réglementation en vigueur;
    - les relais équestres doivent être installés à proximité immédiate du siège de l'exploitation ou de ses bâtiments principaux.
- Les terrains de camping et de caravaning à condition qu'ils offrent au plus 6 emplacements, qu'ils aient une capacité maximum de 20 campeurs par exploitation agricole et qu'ils soient situés à proximité des bâtiments.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement, à condition d'être directement liées et nécessaires aux besoins des activités autorisées dans la zone.
- L'aménagement et l'extension des installations classées pour la protection de l'environnement existantes sont admis sous réserve de ne pas augmenter les nuisances et ne pas porter atteinte aux conditions de fonctionnement des exploitations existantes.
- Les affouillements et les exhaussements du sol, à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation des occupations et utilisations du sol admises dans la zone, qu'ils ne compromettent pas la stabilité des sols, l'écoulement des eaux ou la qualité de la nappe et qu'ils ne portent pas atteinte au caractère du site.
- Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction doit être implantée à une distance de l'alignement des voies ou de la limite qui s'y substitue :

- 75 m de l'axe des routes classées à grande circulation
- 35 m de l'axe des routes de Catégorie 1
- 15 m de l'axe des routes de Catégorie 2 ou 3 porté à 20 m de l'axe en présence d'arbres d'alignement
- 12 m de l'axe des autres voies sauf les chemins ruraux en lacune
- 6 m par rapport aux berges des cours d'eau, des ruisseaux et des fossés pluviaux

Toutefois une implantation identique à celles des constructions existantes situées sur les propriétés voisines pourra être accordée.

Dans tous les autres cas, toute construction doit être implantée à une distance de l'alignement ou de la limite s'y substituant ou de l'alignement au titre d'emplacement réservé, au moins égale à 10 mètres.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20 m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

L'article A 6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction doit être implantée à une distance de l'alignement des voies ou de la limite qui s'y substitue :

- 75 m de l'axe des routes classées à grande circulation
- 35 m de l'axe des routes de Catégorie 1
- 15 m de l'axe des routes de Catégorie 2 ou 3 porté à 20 m de l'axe en présence d'arbres d'alignement
- 12 m de l'axe des autres voies sauf les chemins ruraux en lacune
- 6 m par rapport aux berges des cours d'eau, des ruisseaux et des fossés pluviaux

Toutefois une implantation identique à celles des constructions existantes situées sur les propriétés voisines pourra être accordée.

Dans tous les autres cas, toute construction doit être implantée à une distance de l'alignement ou de la limite s'y substituant ou de l'alignement au titre d'emplacement réservé, au moins égale à 10 mètres.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20 m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées en limite d'emprise.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à sa hauteur et sans jamais être inférieure à 4 m.

Les annexes ou garages peuvent être mitoyens si leur hauteur au faîtage ne dépasse pas 3,50 m.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20 m2 nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

L'article A 7 permet l'implantation d'équipements d'infrastructure, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit et ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. L'article sera modifié en conséquence.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à sa hauteur et sans jamais être inférieure à 4 m.

Les annexes ou garages peuvent être mitoyens si leur hauteur au faîtage ne dépasse pas 3,50 m.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20 m2 nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées sur les limites séparatives.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions à destination d'habitation ne doit pas dépasser un étage sur rez-de-chaussée (combles aménageables compris), ni 7 m de hauteur, mesurée à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit.

Dans les secteurs concernés, les constructions respecteront les limites de hauteurs imposées par l'hélistation de l'hôpital intercommunal conformément à !Arrêté Préfectoral du 5 Octobre 2004.

Les installations et ouvrages techniques telles que cheminées, réservoirs, machineries, chaufferies, capteurs solaires et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations, ne sont pas inclus dans le calcul de la hauteur admise.

L'article A 10 autorise des dépassements de hauteurs pour les constructions non destinées à l'habitation, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions à destination d'habitation ne doit pas dépasser un étage sur rez-de-chaussée (combles aménageables compris), ni 7 m de hauteur, mesurée à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit.

Dans les secteurs concernés, les constructions respecteront les limites de hauteurs imposées par l'hélistation de l'hôpital intercommunal conformément à !Arrêté Préfectoral du 5 Octobre 2004.

Les installations et ouvrages techniques telles que cheminées, réservoirs, machineries, chaufferies, capteurs solaires et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations, ne sont pas inclus dans le calcul de la hauteur admise.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse,

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 11 - ASPECT EXTERIEUR
Les changements de destinations autorisés à l'article A 2 doivent s'effectuer dans le respect de l'architecture locale traditionnelle.

1 - Adaptation au terrain naturel :
Les constructions doivent être adaptées à la nature et à la topographie du terrain et des accès (pente, orientation) ainsi qu'à l'environnement naturel et construit, proche et éloigné.
Les terrassements ne sont admis que pour autant que le projet de construction soit correctement adapté au terrain.
Les mouvements de terre susceptibles de porter atteinte au caractère d'un site bâti ou naturel sont interdits.
Lorsqu'un terrain possède des parties en pente, la construction d'un bâtiment ne doit pas entraîner des mouvements de terre excessifs.
Les déblais et les remblais pourront être confortés par un mur dont le traitement et l'aménagement des abords devront participer à sa bonne intégration dans le site. Les enrochements sont interdits excepté pour les ouvrages d'art les nécessitant.
Les talus doivent obligatoirement être plantés.

2 - Aspect des constructions :
D'une manière générale, les modénatures existantes sont à conserver. Sont interdites toutes fausses représentations de formes et de matériaux tels que fausses briques, faux pans de bois ou de béton, ainsi que remploi extérieur à nu de matériaux fabriqués destinés à être recouverts d'un parement et d'un enduit. Ils pourront être autorisés dans la mesure où la pose est prévue à cet effet : calepinage soigné avec rejointement.
Les bardages seront de tonalité verte ou beige.

3 - Toitures
Pour les bâtiments existants repérés au plan de zonage au titre de l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme, les toitures des habitations auront une pente maximum de 35%, à moins de constituer l'extension d'une toiture existante pour les rénovations et restaurations. Elles auront une couverture en tuile.
Pour les autres constructions, ces dispositions pourront être adaptées pour la mise en place de dispositifs à vocation bioclimatique ou d'économies d'énergie (panneaux solaires, toitures végétalisées ...) dès lors que ces dispositifs sont liés et nécessaires à la destination principale du bâtiment.

4 - Clôtures
Les clôtures seront à dominante végétale.
Les murs de clôtures sont admis à l'alignement ou à la limite qui s'y substitue si leur hauteur est limitée à 1,20 m.
Les portails d'accès seront implantés pour permettre un stationnement d'un véhicule automobile en dehors de la chaussée.

L'article A 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 11 - ASPECT EXTERIEUR
Les changements de destinations autorisés à l'article A 2 doivent s'effectuer dans le respect de l'architecture locale traditionnelle.

1 - Adaptation au terrain naturel :
Les constructions doivent être adaptées à la nature et à la topographie du terrain et des accès (pente, orientation) ainsi qu'à l'environnement naturel et construit, proche et éloigné.
Les terrassements ne sont admis que pour autant que le projet de construction soit correctement adapté au terrain.
Les mouvements de terre susceptibles de porter atteinte au caractère d'un site bâti ou naturel sont interdits.
Lorsqu'un terrain possède des parties en pente, la construction d'un bâtiment ne doit pas entraîner des mouvements de terre excessifs.
Les déblais et les remblais pourront être confortés par un mur dont le traitement et l'aménagement des abords devront participer à sa bonne intégration dans le site. Les enrochements sont interdits excepté pour les ouvrages d'art les nécessitant.
Les talus doivent obligatoirement être plantés.

2 - Aspect des constructions :
D'une manière générale, les modénatures existantes sont à conserver. Sont interdites toutes fausses représentations de formes et de matériaux tels que fausses briques, faux pans de bois ou de béton, ainsi que remploi extérieur à nu de matériaux fabriqués destinés à être recouverts d'un parement et d'un enduit. Ils pourront être autorisés dans la mesure où la pose est prévue à cet effet : calepinage soigné avec rejointement.
Les bardages seront de tonalité verte ou beige.

3 - Toitures
Pour les bâtiments existants repérés au plan de zonage au titre de l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme, les toitures des habitations auront une pente maximum de 35%, à moins de constituer l'extension d'une toiture existante pour les rénovations et restaurations. Elles auront une couverture en tuile.
Pour les autres constructions, ces dispositions pourront être adaptées pour la mise en place de dispositifs à vocation bioclimatique ou d'économies d'énergie (panneaux solaires, toitures végétalisées ...) dès lors que ces dispositifs sont liés et nécessaires à la destination principale du bâtiment.

4 - Clôtures
Les clôtures seront à dominante végétale.
Les murs de clôtures sont admis à l'alignement ou à la limite qui s'y substitue si leur hauteur est limitée à 1,20 m.
Les portails d'accès seront implantés pour permettre un stationnement d'un véhicule automobile en dehors de la chaussée.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

Les arbres existants seront maintenus ou remplacés par des arbres équivalents.
Les espaces non bâtis doivent être végétalisés (engazonnés, arbres d'ornement…).
Afin de limiter les ruissellements et d'augmenter la capacité de rétention des eaux pluviales sur la parcelle le pétitionnaire devra prévoir une part d'espaces libres garantissant la perméabilité des sols.

En outre :

- Les surfaces libres de toute construction ainsi que les aires de stationnement non couvertes doivent être laissées si possible en pleine terre et aménagées de telle sorte que l'aspect et la salubrité des lieux n'en soient pas altérés.
- À l'intérieur de toute nouvelle parcelle l'utilisation de matériaux perméables ou poreux pour les voies, zones de parkings et cheminements internes à la parcelle sera favorisée.

À ce titre, les techniques possibles sont notamment les suivantes :

- Stockage en citerne ;
- Toits stockants ;
- Stockage en structure réservoir poreuse ;
- Bassin de rétention sec.

L'article A 13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations et aux espaces libres existants imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

Les arbres existants seront maintenus ou remplacés par des arbres équivalents.
Les espaces non bâtis doivent être végétalisés (engazonnés, arbres d'ornement…).
Afin de limiter les ruissellements et d'augmenter la capacité de rétention des eaux pluviales sur la parcelle le pétitionnaire devra prévoir une part d'espaces libres garantissant la perméabilité des sols.

En outre :

- Les surfaces libres de toute construction ainsi que les aires de stationnement non couvertes doivent être laissées si possible en pleine terre et aménagées de telle sorte que l'aspect et la salubrité des lieux n'en soient pas altérés.
- À l'intérieur de toute nouvelle parcelle l'utilisation de matériaux perméables ou poreux pour les voies, zones de parkings et cheminements internes à la parcelle sera favorisée.

À ce titre, les techniques possibles sont notamment les suivantes :

- Stockage en citerne ;
- Toits stockants ;
- Stockage en structure réservoir poreuse ;
- Bassin de rétention sec.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

1- Dans l'ensemble de la zone N, sont admis sous conditions particulières :

Les installations et constructions d'équipements collectifs destinées à des activités de plein air et sans hébergement permanent.

L'extension mesurée des bâtiments existants à la date d'approbation du P.L.U., destinés à l'habitation et aux bureaux dans la limite de 25 % de la surface de plancher initiale et à condition que la surface de plancher finale, extension comprise, ne dépasse pas 300 m^2

Les annexes des bâtiments d'habitation existants à la date d'approbation du P.L.U., dans la limite de 30 m^2 de surface de plancher

L'aménagement des bâtiments existants à la date d'approbation du P.L.U., pour les bâtiments d'architecture traditionnelle locale, dans le respect de cette architecture.

Les affouillements et les exhaussements du sol, à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation des occupations et utilisations du sol admises dans la zone.

2 - Dans le sous-secteur Nh, sont admis sous conditions particulières :

L'aménagement des bâtiments existants à la date d'approbation du P.L.U., sans changement de destination à moins que la nouvelle ne soit admise dans la zone.

L'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U., à destination d'habitation (ainsi que leurs annexes et piscines), à condition de ne pas créer de logement supplémentaire et dans la limite de 25% de la surface de plancher existante et à condition que la surface de plancher finale, extension comprise, ne dépasse pas 300 m^2.

L'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U., à destination de bureaux dans la limite de 20% de la surface de plancher initiale et à condition que la surface de plancher finale, extension comprise, ne dépasse pas 300 m^2

Les constructions nouvelles à usage d'habitation, à condition que la parcelle concernée soit elle-même entourée de parcelles déjà bâties et que la surface de plancher finale, extension comprise, ne dépasse pas 300 m^2.

Les groupes d'habitations, s'ils constituent l'aménagement d'un bâtiment existant sans modification de son volume.

3 - Dans le sous-secteur Nl sont admis sous conditions particulières :

- L'aménagement de terrains de camping et de caravaning sauf à Maison Neuve
- Les habitations légères de loisirs uniquement dans le sous-secteur Nlc
- La construction d'équipements collectifs (bureaux, blocs sanitaires, salles communes) et de bâtiments à destination d'habitation nécessaires à la surveillance de ces établissements .Les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de motel, de restaurant, de café.
- Les installations sportives et de loisirs ne nécessitant pas d'exhaussements ou d'affouillements du sol.
- Les parcs de loisirs sous réserve de la compatibilité avec leur environnement.

Les aires de stationnement nécessaires à l'accueil des usagers des équipements publics. *L'article N 2 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés au projet LACT. Il sera complété afin de les autoriser.*

Zone N – Après mise en compatibilité

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

1- Dans l'ensemble de la zone N, sont admis sous conditions particulières :

Les installations et constructions d'équipements collectifs destinées à des activités de plein air et sans hébergement permanent.

L'extension mesurée des bâtiments existants à la date d'approbation du P.L.U., destinés à l'habitation et aux bureaux dans la limite de 25 % de la surface de plancher initiale et à condition que la surface de plancher finale, extension comprise, ne dépasse pas 300 m^2

Les annexes des bâtiments d'habitation existants à la date d'approbation du P.L.U., dans la limite de 30 m^2 de surface de plancher

L'aménagement des bâtiments existants à la date d'approbation du P.L.U., pour les bâtiments d'architecture traditionnelle locale, dans le respect de cette architecture.

Les affouillements et les exhaussements du sol, à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation des occupations et utilisations du sol admises dans la zone.

2 - Dans le sous-secteur Nh, sont admis sous conditions particulières :

L'aménagement des bâtiments existants à la date d'approbation du P.L.U., sans changement de destination à moins que la nouvelle ne soit admise dans la zone.

L'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U., à destination d'habitation (ainsi que leurs annexes et piscines), à condition de ne pas créer de logement supplémentaire et dans la limite de 25% de la surface de plancher existante et à condition que la surface de plancher finale, extension comprise, ne dépasse pas 300 m^2.

L'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U., à destination de bureaux dans la limite de 20% de la surface de plancher initiale et à condition que la surface de plancher finale, extension comprise, ne dépasse pas 300 m^2

Les constructions nouvelles à usage d'habitation, à condition que la parcelle concernée soit elle-même entourée de parcelles déjà bâties et que la surface de plancher finale, extension comprise, ne dépasse pas 300 m^2.

Les groupes d'habitations, s'ils constituent l'aménagement d'un bâtiment existant sans modification de son volume.

3 - Dans le sous-secteur Nl sont admis sous conditions particulières :

- L'aménagement de terrains de camping et de caravaning sauf à Maison Neuve
- Les habitations légères de loisirs uniquement dans le sous-secteur Nlc
- La construction d'équipements collectifs (bureaux, blocs sanitaires, salles communes) et de bâtiments à destination d'habitation nécessaires à la surveillance de ces établissements .Les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de motel, de restaurant, de café.
- Les installations sportives et de loisirs ne nécessitant pas d'exhaussements ou d'affouillements du sol.
- Les parcs de loisirs sous réserve de la compatibilité avec leur environnement.
- Les aires de stationnement nécessaires à l'accueil des usagers des équipements publics.

4 - Sont également admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

Sous réserve de disposition contraire du code de l'urbanisme, les constructions doivent être implantées à une distance minimum de :

- 75 m de l'axe des routes classées à grande circulation
- 35 m de l'axe des routes de Catégorie 1
- 15 m de l'axe des routes de Catégorie 2 ou 3 porté à 20 m de l'axe en présence d'arbres d'alignement
- 12 m de l'axe des autres voies sauf les chemins ruraux en lacune
- 6 m par rapport aux berges des cours d'eau, des ruisseaux et des fossés pluviaux

Une implantation identique à celle existante sur les propriétés voisines pourra être admise.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

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

Zone N – Après mise en compatibilité

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

Sous réserve de disposition contraire du code de l'urbanisme, les constructions doivent être implantées à une distance minimum de :

- 75 m de l'axe des routes classées à grande circulation
- 35 m de l'axe des routes de Catégorie 1
- 15 m de l'axe des routes de Catégorie 2 ou 3 porté à 20 m de l'axe en présence d'arbres d'alignement
- 12 m de l'axe des autres voies sauf les chemins ruraux en lacune
- 6 m par rapport aux berges des cours d'eau, des ruisseaux et des fossés pluviaux

Une implantation identique à celle existante sur les propriétés voisines pourra être admise.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées en limite d'emprise.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à sa hauteur et sans jamais être inférieure à 3 m.

Les annexes ou garages peuvent être mitoyens si leur hauteur au faitage ne dépasse pas 3,50 m.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

L'article N 7 permet l'implantation d'équipements d'infrastructure, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit et ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. L'article sera modifié en conséquence.

Zone N – Après mise en compatibilité

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

Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à sa hauteur et sans jamais être inférieure à 3 m.

Les annexes ou garages peuvent être mitoyens si leur hauteur au faitage ne dépasse pas 3,50 m.

Des dispositions différentes sont admises pour les constructions et installations de faible importance (d'une surface maximum de 20m2) nécessaires au fonctionnement des services publics ou réalisées dans un but d'intérêt collectif (WC, cabines téléphoniques, poste de transformation EDF, abri de voyageurs ...) pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées sur les limites séparatives.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions ne doit pas dépasser un étage sur rez-de-chaussée (combles aménageables compris) ou 7 m de hauteur mesurée à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit.

Les installations et ouvrages techniques telles que cheminées, réservoirs, machineries, chaufferies, capteurs solaires et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations, ne sont pas inclus dans le calcul de la hauteur admise.

L'article N 10 n'autorise pas les dépassements de hauteur pour les ouvrages publics ni pour le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions ne doit pas dépasser un étage sur rez-de-chaussée (combles aménageables compris) ou 7 m de hauteur mesurée à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit.

Les installations et ouvrages techniques telles que cheminées, réservoirs, machineries, chaufferies, capteurs solaires et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations, ne sont pas inclus dans le calcul de la hauteur admise.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR

1 · Adaptation au terrain naturel :
Les constructions doivent être adaptées à la nature et à la topographie du terrain et des accès (pente, orientation) ainsi qu'à l'environnement naturel et construit, proche et éloigné.
Les terrassements ne sont admis que pour autant que le projet de construction soit correctement adapté au terrain.
Les mouvements de terre susceptibles de porter atteinte au caractère d'un site bâti ou naturel sont interdits.
Lorsqu'un terrain possède des parties en pente, la construction d'un bâtiment ne doit pas entra îner des mouvements de terre excessifs.
Les déblais et les remblais pourront être confortés par un mur dont le traitement et l'aménagement des abords devront participer à sa bonne intégration dans le site. Les enrochements sont interdits excepté pour les ouvrages d'art les nécessitant.
Les talus doivent obligatoirement être plantés.

2 - Aspect des constructions :
La conception des projets devra s'attacher à la définition, l'organisation, la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief et de ses couleurs.
Toute architecture étrangère à la région est interdite.
Sont interdites toutes fausses représentations de formes et de matériaux tels que fausses briques, faux pans de bois ou de béton, ainsi que remploi extérieur à nu de matériaux fabriqués destinés à être recouverts d'un parement et d'un enduit. Ils pourront être autorisés dans la mesure où la pose est prévue à cet effet : calepinage soigné avec rejointement.
D'une manière générale, les modénatures existantes sont à conserver.

3 - Toitures
Pour les bâtiments d'architecture traditionnelle locale, les toitures des habitations auront une pente maximum de 35%, à moins de constituer l'extension d'une toiture existante pour les rénovations et restaurations. Elles auront une couverture en tuile.
Pour les autres constructions, ces dispositions pourront être adaptées pour la mise en place de dispositifs à vocation bioclimatique ou d'économies d'énergie (panneaux solaires, toitures végétalisées ...) dès lors que ces dispositifs sont liés et nécessaires à la destination principale du bâtiment.

4 - Clôtures
Les clôtures seront à dominante végétale avec alternance d'essences. La hauteur sur voie publique n'excédera pas 1,20 m du terrain naturel.
Les portails d'accès seront implantés pour permettre un stationnement de véhicules en dehors de la chaussée.

L'article N 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR

1 · Adaptation au terrain naturel :
Les constructions doivent être adaptées à la nature et à la topographie du terrain et des accès (pente, orientation) ainsi qu'à l'environnement naturel et construit, proche et éloigné.
Les terrassements ne sont admis que pour autant que le projet de construction soit correctement adapté au terrain.
Les mouvements de terre susceptibles de porter atteinte au caractère d'un site bâti ou naturel sont interdits.
Lorsqu'un terrain possède des parties en pente, la construction d'un bâtiment ne doit pas entra îner des mouvements de terre excessifs.
Les déblais et les remblais pourront être confortés par un mur dont le traitement et l'aménagement des abords devront participer à sa bonne intégration dans le site. Les enrochements sont interdits excepté pour les ouvrages d'art les nécessitant.
Les talus doivent obligatoirement être plantés.

2 - Aspect des constructions :
La conception des projets devra s'attacher à la définition, l'organisation, la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief et de ses couleurs.
Toute architecture étrangère à la région est interdite.
Sont interdites toutes fausses représentations de formes et de matériaux tels que fausses briques, faux pans de bois ou de béton, ainsi que remploi extérieur à nu de matériaux fabriqués destinés à être recouverts d'un parement et d'un enduit. Ils pourront être autorisés dans la mesure où la pose est prévue à cet effet : calepinage soigné avec rejointement.
D'une manière générale, les modénatures existantes sont à conserver.

3 - Toitures
Pour les bâtiments d'architecture traditionnelle locale, les toitures des habitations auront une pente maximum de 35%, à moins de constituer l'extension d'une toiture existante pour les rénovations et restaurations. Elles auront une couverture en tuile.
Pour les autres constructions, ces dispositions pourront être adaptées pour la mise en place de dispositifs à vocation bioclimatique ou d'économies d'énergie (panneaux solaires, toitures végétalisées ...) dès lors que ces dispositifs sont liés et nécessaires à la destination principale du bâtiment.

4 - Clôtures
Les clôtures seront à dominante végétale avec alternance d'essences. La hauteur sur voie publique n'excédera pas 1,20 m du terrain naturel.
Les portails d'accès seront implantés pour permettre un stationnement de véhicules en dehors de la chaussée.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

- Les espaces boisés classés, figurant au plan, sont soumis aux dispositions de l'article L130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- Les arbres existants seront maintenus ou remplacés par des arbres équivalents.
- Les espaces non bâtis doivent être végétalisés (engazonnés, arbres d'ornement…).

Afin de limiter les ruissellements et d'augmenter la capacité de rétention des eaux pluviales sur la parcelle le pétitionnaire devra prévoir une part d'espaces libres garantissant la perméabilité des sols.

En outre :

- Les surfaces libres de toute construction ainsi que les aires de stationnement non couvertes doivent être laissées si possible en pleine terre et aménagées de telle sorte que l'aspect et la salubrité des lieux n'en soient pas altérés.
- À l'intérieur de toute nouvelle parcelle l'utilisation de matériaux perméables ou poreux pour les voies, zones de parkings et cheminements internes à la parcelle sera favorisée.

À ce titre, les techniques possibles sont notamment les suivantes :

- Stockage en citerne ;
- Toits stockants ;
- Stockage en structure réservoir poreuse ;
- Bassin de rétention sec.

L'article N 13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations et aux espaces libres existants imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

- Les espaces boisés classés, figurant au plan, sont soumis aux dispositions de l'article L130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- Les arbres existants seront maintenus ou remplacés par des arbres équivalents.
- Les espaces non bâtis doivent être végétalisés (engazonnés, arbres d'ornement…).

Afin de limiter les ruissellements et d'augmenter la capacité de rétention des eaux pluviales sur la parcelle le pétitionnaire devra prévoir une part d'espaces libres garantissant la perméabilité des sols.

En outre :

- Les surfaces libres de toute construction ainsi que les aires de stationnement non couvertes doivent être laissées si possible en pleine terre et aménagées de telle sorte que l'aspect et la salubrité des lieux n'en soient pas altérés.
- À l'intérieur de toute nouvelle parcelle l'utilisation de matériaux perméables ou poreux pour les voies, zones de parkings et cheminements internes à la parcelle sera favorisée.

À ce titre, les techniques possibles sont notamment les suivantes :

- Stockage en citerne ;
- Toits stockants ;
- Stockage en structure réservoir poreuse ;
- Bassin de rétention sec.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

IV.3 Liste des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés est en annexe 8 du plan de zonage du PLU de la commune de Castres.

Cette liste sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établi au bénéfice de l'État ou de son représentant (concessionnaire).

Liste des emplacements réservés de la commune de Castres dans l'annexe 8 du PLU – Avant mise en compatibilité

Numéro ER	Destination	Collectivité Bénéficiaire	Superficie
	I - VOIRIE		
1	Elargissement du Chemin de la SERP	Commune	48 m²
2	Prolongement de la rue Auguste Fourès	" "	13 104 m²
4	Elargissement du Chemin de la Savonnerie	" "	460 m²
5	Création d'un débouché du Chemin du Saillenc sur l'avenue du Sidobre	" "	3 000 m²
6	Elargissement du V.O. n° 3	" "	16 054 m²
9	Désenclavement du site S.N.C.F.	" "	12 388 m²
10	Elargissement de la voie de l'Espinassette à la Barque	" "	500 m²
11	Chemin du Terrier St-Jean: Elargissement de voirie	" "	1 020 m²
12	Chemin de la Sagne : élargissement de voirie	" "	610 m²
13	Rue Bellevue : élargissement de voirie	Commune	590 m²
14	Chemin de Fretemiche : élargissement de voirie	" "	1 450 m²
15	Rue de Rey : désenclavement de la parcelle BR0484	" "	1 278 m²
16	Amélioration du carrefour de la rue Lieutenant Bernard Mercier avec le chemin des Terres Rouges	" "	306 m2
17	Elargissement du chemin du Pioch d'Alos	" "	647 m²
20	Création d'une voie de liaison du Chemin de Séverac Village au Chemin du Corporal	" "	11 185 m²
22	Voie de liaison lotissement "Le Hameau de Palique" - RD n°60	" "	439 m²
23	Voie de liaison Route d'Albi/avenue de Lautrec	" "	15 000 m²
24	Réalisation d'une aire de retournement (rue Jacques Bossuet)	" "	400 m²
25	Desserte routière du projet de 3ème lycée - élargissement des V.C. n°30 et 31 (La pause)	" "	39 118 m²
26	Raccordement des quartiers sud est / RD 112 au projet de 3ème lycée (La Pause basse - Penchenery)	" "	45 368 m²
27	Liaison Castres Soual - Section Urbaine	Etat	385 041 m²
	II - OUVRAGES PUBLICS		
	a) Infrastructures		
28	Piste cyclable Nord, du centre ville au Chemin des Fontaines le long des berges de l'Agout	Commune	22 876 m²
30	Accès au jardin public îlôt d'Empare	" "	1 400 m²
31	Stationnement îlôt St Jacques	" "	1 629 m²
32	Accès entre la rue de Mélou et la Poudrerie	" "	400 m²
	b) Superstructures		
35	Extension de l'Ecole de Musique	" "	197 m²
	III - INSTALLATION D'INTERET GENERAL		
38	Réserve d'eau à Puech de Cordes	" "	2 500 m²
39	Réserve d'eau à Masclaret - Puech-Brandet	" "	25 618 m²
40	Réserve foncière du cimetière de ST Nazaire	" "	1 092 m²
41	Réserve foncière du cimetière de la Verdarié	" "	2 000 m²
45	Mise en place d'un réseau d'assainissement du quartier des rues Docteur Pinel et Jules Guesde (Plateau St Jean)	" "	1 992 m²
49	Stade Pierre Antoine - Rénovation de l'entrée principale (parcelle AV0024)	" "	1 573 m²
50	Réalisation d'un bassin de rétention pour prévenir les crues du ruisseau du Rosé	" "	68 806 m²
51	Liaison douce entre la rue Louise Michel et le chemin des Monges / le secteur 2AU Beaumont	" "	451 m²
52	Réalisation de la remise aux normes de la station d'épuration de Campans	" "	2 695 m²

Liste des emplacements réservés de la commune de Castres dans l'annexe 8 du PLU – Après mise en compatibilité

Numéro ER°	Destination	Collectivités Bénéficiaire	Superficie
	I - VOIRIE		
1	Élargissement du Chemin de la SERP	Commune	48 m²
2	Prolongement de la rue Auguste Fourès	Commune	13 104 m²
4	Élargissement du Chemin de la Savonnerie	Commune	460 m²
5	Création d'un débouché du Chemin du Saillenc sur l'avenue du Sidobre	Commune	3 000 m²
6	Élargissement du V.O. n°3	Commune	16 054 m²
9	Désenclavement du site S.N.C.F.	Commune	12 388 m²
10	Élargissement de la voie de l'Espinassette à la Barque	Commune	500 m²
11	Chemin du Terrier St-Jean : Élargissement de voirie	Commune	1 020 m²
12	Chemin de la Sagne : élargissement de la voire	Commune	610 m²
13	Rue Bellevue : élargissement de voirie	Commune	590 m²
14	Chemin de Fretemiche : élargissement de voirie	Commune	1 450 m²
15	Rue de Rey : désenclavement de la parcelle BR0484	Commune	1 278 m²
16	Amélioration du carrefour de la rue Lieutenant Bernard Mercier avec le chemin des Terres Rouges	Commune	306 m²
17	Élargissement du chemin du Pioch d'Alos	Commune	647 m²
20	Création d'une voie de liaison du Chemin de Séverac Village au Chemin du Corporal	Commune	11 185 m²
22	Voie de liaison lotissement « Le Hameau de Palique » - RD n°60	Commune	439 m²
23	Voie de liaison Route d'Albi/avenue de Lautrec	Commune	15 000 m²
24	Réalisation d'une aire de retournement (rue Jacques Bossuet)	Commune	400 m²
25	Desserte routière du projet de 3ème lycée – élargissement des V.C. n°30 et 31 (La pause)	Commune	39 118 m²
26	Raccordement des quartiers sud-est / RD 112 au projet de 3ème lycée (La Pause basse – Penchenery)	Commune	45 368 m²
~~27~~	~~Liaison Castres Soual – Section Urbaine~~	~~Commune~~	~~385 041 m²~~
53	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	522 250 m²
	II – OUVRAGES PUBLICS		
	a) Infrastructures		
28	Piste cyclable Nord, du centre-ville au Chemin des Fontaines le long des berges de l'Agout	Commune	22 876 m²
30	Accès au jardin public ilôt d'Empare	Commune	1 400 m²
31	Stationnement Ilôt St Jacques	Commune	1 629 m²
32	Accès entre la rue de Mélou et la Poudrerie	Commune	400 m²
	b) Superstructures		
35	Extension de l'Ecole de Musique	Commune	197 m²
	III - INSTALLATION D'INTERET GENERAL		
38	Réserve d'eau à Puech de Cordes	Commune	2 500 m²
39	Réserve d'eau à Masclaret – Puech – Brandet	Commune	25 618 m²
40	Réserve foncière du cimetière de St Nazaire	Commune	1 092 m²
41	Réserve foncière du cimetière de la Verdarié	Commune	2 000 m²
45	Mise en place d'un réseau d'assainissement du quartier des rues Doecteur Pinel et Jules Guesde (Plateau St Jean)	Commune	1 992 m²
49	Stade Pierre Antoine – Rénovation de l'entrée principale (parcelle AV0024)	Commune	1 573 m²
50	Réalisation d'un bassin de rétention pour prévenir les crues du ruisseau du Rosé	Commune	68 806 m²
51	Liaison douce entre la rue Louise Michel et le chemin des Monges / le secteur 2AU Beaumont	Commune	451 m²
52	Réalisation de la remise aux normes de la station d'épuration de Campans	Commune	2 695 m²

V. Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme :

« *Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :*

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »

Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement. »

Les modifications apportées au PLU de Castres se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

La compatibilité du projet en lui-même avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact. Cette analyse spécifique est présentée en annexe de ce document. Voir annexe : Pièce E : Étude d'impact, Chapitre 8 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE.

La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraine donc pas d'autres incidences.

Le territoire de Castres ne dispose pas à ce jour de PDU (plans de déplacements urbains), ni de PLH (programmes locaux de l'habitat). Enfin il n'est pas concerné par les schémas de mise en valeur de la mer ou les dispositions particulières liées aux zones de bruit des aérodromes.

Par contre, le territoire de Castres est concerné par le SCoT du pays d'Autan approuvé le 24 janvier 2011, et qui couvre notamment les communes de Castres, Cambounet-sur-Le-Sor, Saix, Soual, Viviers-les-Montagnes.

Outil de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), le SCOT est un document stratégique de planification globale, à l'échelle d'un bassin de vie, qui définit les grandes orientations d'aménagement du territoire pour les 10 années à venir. Il permet également la mise en cohérence de l'ensemble des politiques sectorielles (habitat, implantations commerciales, déplacements…), dont la protection des espaces naturels.

Le dossier du SCOT comporte trois parties :

- un rapport de présentation, qui établit un diagnostic, analyse l'état initial de l'environnement et évalue les besoins du territoire ;
- un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), qui expose les grands choix stratégiques retenus ;
- un Document d'Orientations et d'Objectif (DOO), qui rassemble les prescriptions opposables et préconisations permettant la mise en œuvre des objectifs annoncés dans le PADD.

Pour le SCoT du pays d'Autan, l'amélioration de l'accessibilité et le renforcement de l'attractivité du territoire sont identifiés comme des vecteurs essentiels et nécessaires à son développement. Ils doivent être pris en compte dans le cadre du développement territorial à venir.

Ce SCOT est en cours de révision sous la nouvelle appellation SCoT d'Autan et de Cocagne.

Pour mémoire, la liaison entre Castres et Toulouse est à ce titre abordée au sein du DOG[2] et dans le PADD comme suit :

- dans le DOG en p.28: « *L'amélioration de l'accessibilité du territoire est nécessaire pour la réussite des orientations du SCoT. Car pour se développer dans la cohérence, et préserver son statut de pôle d'équilibre métropolitain et régional, ce territoire doit être mieux relié aux réseaux grande vitesse existants et en cours de constitution principalement à Toulouse*
  L'aménagement d'une liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse doit faire l'objet de décisions rapides et les emprises doivent être réservées. »
- dans le PADD en p.8: « *Renforcer l'attractivité du territoire : l'autoroute Castres-Toulouse […] il a été de proposer une accélération de l'aménagement à 2X2 voies par la mise en concession de l'itinéraire. Cette accélération présente l'intérêt d'accompagner une dynamique territoriale renforcée depuis la création du pôle de compétitivité « Cancer-bio-santé » mais encore fragile. Cet aménagement sécuriserait la liaison Castres-Toulouse et rendrait accessible plus rapidement le bassin Castres-Mazamet, pôle d'équilibre, capable d'offrir une alternative de développement à la métropole toulousaine en voie de saturation.* »

↳ Le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse est bien pris en compte dans le SCoT du Pays d'Autan : la Mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Castres ne remet donc pas en cause sa compatibilité avec le SCoT.

[2] Document d'Orientation Générales

VI. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumise à une demande d'examen au cas par cas. Indépendamment du résultat de cette demande, le maître d'ouvrage a pris la décision de produire cette évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Castres.

Le contexte législatif et réglementaire, ainsi que le contenu de cette évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sont précisés dans les chapitres « Cadre réglementaire » et « Contenu de l'évaluation environnementale » suivants.

La procédure de mise en compatibilité d'un PLU doit inclure une évaluation environnementale conformément à l'article L.104-1, dans les cas fixés aux articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme.

Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 :

1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;

2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;

3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité doit permettre d'apprécier si l'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers est modifié par la mise en comptabilité.

VI.1 Cadre réglementaire

L'article L.104-2 du code de l'urbanisme soumet à évaluation environnementale certains documents d'urbanisme, en particulier les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) « *qui sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement* [...] *compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés* ».

Le même article précise également que, sauf en cas d'absence d'effets notables sur l'environnement, « *les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration* ».

Les articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme précisent les conditions d'application des articles L.104-1 et L.104-2 du code de l'urbanisme.

A ce titre nous rappellerons pour mémoire l'article R.104-8 :

« *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement […] ;

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

L'article R.104-2 du code de l'urbanisme précise que « *L'évaluation environnementale effectuée à l'occasion d'une évolution du document d'urbanisme prend la forme soit d'une nouvelle évaluation environnementale, soit d'une actualisation de l'évaluation environnementale qui a déjà été réalisée.* »

Pour mémoire, le projet sur le territoire de Castres recoupe le site Natura 2000 « vallée de l'Agout » et intercepte deux EBC sur 1,9 ha.

Une évaluation environnementale liée à la procédure de mise en compatibilité est donc requise afin de démontrer que cette mise en compatibilité n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement.

VI.2 Contenu de l'évaluation environnementale

Les articles R.104-18 à R.104-20 définissent le contenu du rapport environnemental.

Celui 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.

En cas de modification ou de révision du document, le rapport est complété, le cas échéant, par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le PLU ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du Code de l'Urbanisme, ni de rapport environnemental spécifique. On note toutefois la présence d'un chapitre intitulé « Évaluation des 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 » dans le rapport de présentation du PLU.
Ainsi, dans la mesure où de nombreuses informations sont déjà données :

- Dans le dossier d'étude d'impact du projet LACT ;
- Dans le présent dossier de mise en compatibilité ;
- Dans le rapport de présentation du PLU de Castres.

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,
- Résumé non technique.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité s'appuie sur l'étude d'impact du projet LACT ainsi que sur les données du rapport de présentation du PLU de Castres. Pour des compléments d'informations, des renvois pourront être faits vers cette étude d'impact.

La principale difficulté a été de définir, pour chaque thématique, quels sont les effets réels générés par la mise en compatibilité sur l'environnement, différenciés des effets induit par le projet en lui-même et sur lesquels la mise en compatibilité n'a pas d'autre effet que de permettre la réalisation du projet.

VI.3 Analyse de l'état initial de l'environnement

Les sources d'information pour réaliser le présent état initial du territoire communal de Castres sont issues :

- Du rapport de présentation du PLU ;
- De l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet LACT.

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

NB : Le texte en police italique noir est issu de l'étude d'impact du projet LACT (Pièce E chapitre 3).

VI.3.1 Le milieu physique

VI.3.1.1 Topographie

La commune de Castres est située dans la vallée de l'Agout. Le cours d'eau traverse la commune du Nord-Est au Sud-Ouest. La ville de Castres est implantée sur les rives de l'Agout. Les reliefs, d'altitude modérée, sont principalement localisés au Nord, avec le Montfarret près du Puech d'Auriol (346 m) et au Sud-Est, près de la ferme du Doulatges (340 m).

Quatre ensembles de petits « massifs » sont aisément identifiables :

- Au Sud, trois collines séparent quelques vallons et sont limités par les vallées du Thoré, de l'Agout et de la Durenque : St Laurent (251 m), Bonne Gosse (257 m) et la colline allongée des Fourches Crabié (234 m) ;
- À l'Est, le massif de St Hippolyte est en fait constitué d'une série d'arrêtes qui avancent vers l'agglomération et surplombent la vallée de l'Agout : les Pibouls (260 m), la Pique (255 m), les lamberts-Borie Neuve (270 m), la Caulié (270 m), la Parulle (240 m) ;
- Au Nord, le massif du Poumarat (limite communale Nord), du Roudil (bassin au Sud), du Rozé et de l'Aybès (limite communale Nord-Ouest). Une colline se détache de cet ensemble : la Badayre, sur laquelle s'appuient toute une série de hameaux agricoles (Benazeth, St Martial…) ;
- Au Sud-Ouest, le système de plateaux des Farguettes, entaillé par des vallons plus réguliers aux versants atténués.

La butte de la Fosse est un élément un peu particulier séparé des autres systèmes de collines, elle domine l'agglomération castraise à la hauteur de 161 m.

L'altitude sur le territoire varie entre 151 mètres et 367 mètres environ, avec une moyenne de 259 mètres.

L'aire d'étude est localisée dans la vallée de l'Agout et ne présente pas de contrainte topographique spécifique.

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Géologie, pédologie

Aux confins du massif central cristallin, la commune de Castres présente un sous-sol calcaire. Ainsi, le massif granitique du Sidobre s'étend jusqu'à la limite Est de la commune.

La seule petite incursion non calcaire en territoire castrais est localisée près de Roumégous où l'on rencontre une petite incursion de roches touchées par le métamorphisme de proximité Granit de Sidobre.

La grande majorité de la commune est dotée d'un sous-sol datant de l'éocène (molasses de Saïx), sur les collines du Nord et de l'Ouest, ainsi que le petit massif des causses de Saint Laurent.

Ces molasses sont plutôt argilo-sableuses et renferment des horizons à calcaires.

Les roches sont légèrement plus anciennes en allant vers le massif du Sidobre vers l'Est : des argiles rouges à graviers et sables grossiers apparaissent dans les collines de Saint Hippolyte et Caudié.

Un filon de Quartz isolé est présent près de Puech Auriol.

Dans la vallée de l'Agout et du Thoré, on rencontre des terrains sédimentaires de la « basse terrasse ».

L'aire d'étude, localisée sur dans la vallée de l'Agout, est effectivement implantée sur des alluvions des basses terrasses des cours d'eau secondaires.

Risques liés à la géologie et à la nature des sols

En termes de risques naturels liés à la géologie et la nature des sols, la commune de Castres est concernée par :

- *Un risque lié au retrait et gonflement des sols argileux ;*
- *Un risque de mouvement de terrains (glissement, compression des sols...).*

Un Plan de Prévention des Risques de retrait-gonflement d'argiles est en vigueur sur le département du Tarn. L'aire d'étude est concernée par des zones d'aléa nul à fort.

Hydrogéologie

En termes de ressource en eaux souterraines, situé sur *un important réseau hydrographique impliquant un alluvionnement significatif et bien réparti à l'origine d'aquifères sédimentaires,* le territoire de Castres intercepte *deux masses d'eau captives et une masse d'eau libre* :

- *Les « alluvions du Tarn, du Dadou et de l'Agout secteurs o3-o4 » (FRFG021) d'une superficie de 666 km² ;*
- *Les « molasses du bassin du Tarn » (FRFG089) d'une superficie de 2570 km² ;*
- *Les « sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG » (FRFG082) à dominante sédimentaire d'une superficie de 25 888 km².*

L'aire d'étude est essentiellement concernée par la masse d'eau des « alluvions du Tar, du Dadou et de l'Agout, secteurs o3-o4 ».

Aucun captage public destiné à l'alimentation en eau potable des populations ni périmètre de protection associé, ni de captage agricole n'a été recensé. Des captages industriels sont présents dans l'aire d'étude.

VI.3.1.3 Hydrologie

Réseau hydrographique

Le principal cours d'eau de la commune est l'Agout, l'une des principales rivières départementales qui traverse le territoire communal du Nord-Est au Sud-Ouest, et qui prend sa source dans le massif central. L'Agout est franchie par l'aire d'étude au niveau de la limite communale Ouest.

Le principal affluent de l'Agout est le Thoré, dont la vallée marque la limite communale Sud. Ces deux rivières sont structurantes dans le « grand paysage » car elles déterminent le découpage communal en plusieurs massifs distincts.

La troisième rivière communale est la Durenque, avec sa vallée très régulière, qui marque le rebord septentrional du massif de Saint Hippolyte.

Risque d'inondation

Le territoire communal est concerné par le risque d'inondation généré par les débordements de l'Agout, du Thoré et de la Durenque, ainsi que des petits affluents de l'Agout.

L'aire d'étude est concernée par le risque d'inondation au niveau de la limite communale Ouest, au droit du franchissement de l'Agout et au niveau de la zone de la Chartreuse plus à l'Est.

La commune est couverte par le PPRi (Plan de Prévention des Risques inondation) de Castres approuvé en juillet 2000. Ce PPRi est en cours de révision (prescription du 21/01/2015). L'aire d'étude est concernée par la zone rouge du PPRi au niveau du franchissement de l'Agout et par la zone bleue au Sud, au niveau de la RN126.

Zones humides

Sur l'aire d'étude les principales zones humides recensées sont :

- Au niveau de l'Agout et de sa ripisylve ;
- À l'Est de la zone d'étude, les prairies humides du ruisseau de Grelle au niveau du Verdier de Mélou.

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.3.2.1 Espace agricole[3]

Les zones agricoles de Castres sont principalement localisées dans les secteurs suivants :

- Le secteur Nord et Nord-Ouest (entre la RD112 et la RD622) : il s'agit d'un secteur qui comprend quelques exploitations en milieu péri-urbain (Séverac, Sicardens, la Chartreuse). Néanmoins ce secteur est surtout caractérisé par la présence de grandes cultures (blé, tournesol, sauge et autres céréales) avec une spécialisation dans la culture de l'ail en secteur irrigué. Les cultures sont souvent accompagnées d'élevages ;
- Le secteur Est (entre le RD622 et la RD112) : il correspond à un secteur dont les terres sont les moins productives et qui a fortement été investi par l'urbanisation. Il subsiste encore quelques grandes cultures (céréales) et des élevages qui avec la topographie des lieux participent fortement à la qualité paysagère ;
- Le secteur Sud (entre la RD112 et la RN126) : seulement 4 exploitations agricoles sont recensées dans ce secteur (essentiellement des élevages). Pour les cultures il s'agit de céréales et d'ail. Dans ce secteur, les terres sont de production moyenne, à savoir plus productives que les terres de l'Est mais moins productives que les terres du Nord et du Nord-Ouest.

[3] *Données rapport de présentation du PLU*

La commune de Castres étant assez urbanisée, l'aire d'étude, contrairement aux autres communes concernée par le projet, est marquée par une forte présence de zones d'activités (zone de la Chartreuse, zone industrielle de Mélou).

Quatre exploitations agricoles sont néanmoins représentées dans l'aire d'étude, 3 sièges sociaux d'exploitation et un bâtiment d'exploitation agricole. Un captage d'eau dans l'Agout permet d'alimenter les exploitations en eau d'irrigation est également situé au sein de la zone d'étude.

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles

Végétation

Le territoire communal est essentiellement constitué de vallées, ou de plaines alluvionnaires, et présente peu de d'espaces forestiers. Le milieu forestier couvre environ 750 ha, soit seulement 7,6 % de la surface communale.

Ils se composent :

- D'une part, de zones boisées mixtes essentiellement localisées au Sud-Est de la commune, formées par les contreforts de Sidobre de part et d'autre du ruisseau des Gourgs. Sur ces versants boisés, dominent la futaie de chênes et de châtaigniers, mais aussi des pins noirs en reboisement et des bosquets de pin Sylvestre ;
- D'autre part, sont présentes de façon ponctuelle des zones boisées à feuillus dispersées sur l'ensemble du territoire communal. À l'Est de la commune ces zones sont représentées par les collines des Farguettes, Masclaret et du Grand Bois.

Espaces inventoriés ou protégés

L'aire d'étude est concernée par plusieurs zones de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel :

- *La Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique des « Prairies humides de Baïsse »*
- *La Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique des rivières Agout et Tarn de Burlat à Buzets-sur-Tarn,*
- *La Zone Spéciale de Conservation des « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou »*

L'emplacement réservé lié au projet LACT intercepte deux Espaces Boisés Classés (EBC). Ces EBC sont compris dans les zones A et N.

Trames vertes et bleues

Sur ce secteur, à dominante agricole, l'urbanisation est plus importante et moins diffuse que sur les autres secteurs d'études. Les zones de bâtis se développent en direction de Castres, le long des axes routiers. Sur l'ensemble du secteur, les zones d'activités constituent des obstacles importants aux déplacements des espèces dans le sens est/ouest, ainsi que la RN 126 et la voie ferrée pour les déplacements dans le sens Nord/Sud.

Le Sud de l'aire d'étude est fortement urbanisé et offre globalement peu de milieux de refuge intéressants pour la flore et la faune.

Au contraire, le Nord présente une diversité de milieux intéressante, bien que les cultures dominent. La présence de plusieurs zones de prairies (« Métairie basse » et prairies humides du ruisseau de Grelle) renforcée par quelques boisements (« Camaillergue ») favorise les déplacements des espèces dans une direction Est/Ouest. Ce corridor est d'ailleurs identifié dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique Midi-Pyrénées, et relie deux réservoirs de biodiversité, également identifiés dans ce document : la réserve naturelle régionale de la Héronnière de la Crémade et la réserve de chasse de Bruges à l'Ouest, ainsi que la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique de type I des prairies humides du ruisseau de Grelle à l'Est.

L'urbanisation au niveau de la zone d'activités, la RN126 et la voie ferrée limite fortement les déplacements des espèces dans le sens Nord/Sud, notamment entre l'Agout et les coteaux au nord.

L'Agout constitue donc le seul véritable corridor pour franchir cette barrière, avec secondairement le ruisseau de Grelle. Plusieurs obstacles sont par ailleurs identifiés dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) sur l'Agout pour les continuités aquatiques.

Dans une moindre mesure, les hameaux du « Verdier » et « La Mouline » limitent également les déplacements Est/Ouest au Nord de l'aire d'étude au niveau des coteaux. Les déplacements plus à l'Est sont quant à eux fortement limités par l'agglomération castraise et la RD1012.

Descriptif des enjeux

Cette partie établie une synthèse des enjeux du territoire identifiés lors *des études sur les milieux naturels réalisées spécifiquement pour le projet LACT, par des bureaux d'études spécialisés, et dirigées par le bureau d'études Biotope.*

L'aire d'étude se développe dans la plaine de l'Agout, au Nord de la zone d'activité de Castres. Le Sud de l'aire d'étude est fortement urbanisé et offre globalement peu de refuges intéressants pour la flore et la faune. Le Nord, au contraire, présente une mosaïque de milieux intéressante avec notamment un réseau de prairies entrecoupées de haies et de bosquets, malgré la présence de cultures et d'une urbanisation croissante.

Les enjeux les plus élevés se situent sur le site « Prairies humides du ruisseau de Grelle » (à l'Est de l'aire d'étude). Les enjeux relatifs aux habitats naturels et aux espèces végétales patrimoniales sont considérés comme majeurs en raison de la présence de prairies et pâtures humides, habitats rares et en régression en périphérie des villes, mais aussi d'espèces végétales patrimoniales inféodées à ces milieux comme la Fritillaire pintade.

Les« coteaux de Castres » présentent une matrice paysagère intéressante pour de nombreuses espèces d'amphibiens et de reptiles (ruisseau, nombreuses haies, broussailles, milieux forestiers). Les enjeux batrachologiques sont considérés comme assez forts en raison de la présence de la Salamandre tachetée, du Triton palmé et de la fonctionnalité écologique du site. Les enjeux concernant les reptiles sont considérés comme assez forts, en raison de la présence de 4 espèces de reptiles, dont la Couleuvre à collier.

L'Agout est une rivière d'importance majeure, en tant que réservoir de biodiversité aquatique d'ordre régional au titre du SRCE et site Natura 2000. Plusieurs habitats d'intérêt communautaire ont été identifiés, comme les forêts galeries de Saule blanc et certains herbiers aquatiques.

Parmi les insectes, on peut citer la présence du Gomphe de Graslin, espèce à enjeu majeur, et la Cordulie à corps fin.

En ce qui concerne les chauves-souris, le niveau d'enjeu est majeur, compte tenu du rôle fonctionnel de ce site par rapport à l'activité de chasse et aux déplacements de plusieurs espèces.

Le Campagnol amphibie et la Loutre d'Europe ont également été relevés sur ce cours d'eau lors des inventaires.

Ce site comporte également un fort enjeu pour les oiseaux avec la présence de nombreuses espèces patrimoniales nicheuses, comme le Pigeon colombin ou le Milan noir, ou hivernantes comme le Bihoreau gris et la Grande Aigrette.

Enfin, l'intérêt de ce site est également majeur pour la faune aquatique avec la présence de l'Anguille.

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Contexte général

Le territoire communal est divisé en plusieurs unités paysagères. L'aire d'étude recoupe deux d'entre elles :

- Les plaines alluviales du Castrais, au Sud de l'aire d'étude ;
- Les collines et plateaux de l'Ouest, au Nord de l'aire d'étude.

Le secteur des plaines alluviales du castrais, drainant l'Agout, présente des sols fertiles très tôt occupés par l'Homme. Cependant, l'agriculture a peu à peu cédé son emprise au profit d'une urbanisation qui s'étend désormais jusqu'aux limites de la plaine. Les grandes composantes de cette unité sont liées :

- À l'homogénéité des pratiques culturales, aux sols profonds, où les céréales, et les cultures fourragères sont dominantes (secteurs en partie inondables) ;
- Aux très faibles écarts d'altitude, qui permettent de grandes covisibilités d'un point à un autre de cette plaine ;
- À la présence permanente des ripisylves de l'Agout et de ses affluents.

L'unité des collines cultivées du Nord présente un système assez complexe de collines et de vallons à forte dominante agricole. L'agriculture est la principale composante de cette unité, où elle apparait assez dynamique. Les cultures céréalières sont dominantes, mais retrouve aussi des surfaces en herbe, des zones de reboisement récent et quelques parcelles de vignes. La butte de la Fosse marque la limite Sud de cette unité, qui laisse place alors au grand bassin de l'agglomération. Les principaux enjeux de cette unité sont :

- La préservation complète de certains lieux en fonction de l'harmonie paysagère ;
- Le maintien d'abords de route non bâtis pour des critères de découverte du grand paysage ;
- La protection d'éléments de bâti intéressants ;
- Le maintien des boisements existants ;
- Une extension adaptée de l'urbanisation aux abords des hameaux.

Patrimoine culturel et paysager

La commune de Castres abrite de nombreux monuments historiques (16 monuments historiques, dont 8 classés), notamment au niveau de son centre-ville. La plupart de ces monuments sont peu visibles depuis l'aire d'étude.

Sur le secteur d'étude, les monuments historiques recensés sont :

- L'ancienne chartreuse de Saïx, monument historique inscrit depuis le 21/01/1978, situé au droit de la zone industrielle de la Chartreuse ;
- Le domaine Fédial (demeure de Jean Jaurès) inscrit depuis le 05/05/1964, situé au sein de la zone industrielle de la Chartreuse. Seul le périmètre de protection est situé au sein de l'aire d'étude.

Par ailleurs, un certain nombre d'éléments bâtis ponctuels, non protégés, présentent un intérêt historique, architectural ou paysager :

- Les châteaux au sens large (manoirs et grandes maison de maîtres) ;
- Les fermes et grands ensembles de bâti agricole ;
- Les pigeonniers, avec leur grande diversité de style ;
- Les églises rurales, souvent au sein de petits hameaux ;
- Les cimetières ruraux, souvent isolés dans la campagne.

Un site archéologique et une zone de présomption de prescription archéologique sont localisés le long de l'Agout entre la voie ferrée et la RN126 (Chartreuse).

VI.3.3.2 Urbanisme

Population, habitat et données démographiques

La baisse démographique y est régulière : en l'espace de 14 ans, la population a diminué d'environ 0,51%. La population est relativement équilibrée : 34,1 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 29,4% a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km²)	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Castres	43 273	440,66	-0,51	34,1	29,4

La baisse démographique se traduit par une augmentation faible du parc de logements en comparaison avec les autres communes de la bande d'étude entre Toulouse et Castres : +9,2% entre 1999 et 2012.

La composition des logements à Castres est plus variée que dans les autres communes de l'aire d'étude. Les maisons individuelles ne représentent que 60,3 % du parc de logement.

Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales en 2012 (%)	Part de résidences secondaires en 2012 (%)	Part de logements individuels en 2012 (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2012 (%)
Castres	22 326	86,7	1,4	60,3	+ 9,2

Concernant l'emploi, en 2012, sur la base de la population âgée de 15 à 64 ans, on compte :

- 69,8 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 57,0 % d'actifs avec emplois et 12,8 % de chômeurs ;
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres…) représente 30,2 %.

La commune de Castres présente un taux de chômage relativement important (12,8 %). Ainsi, la dynamique de l'emploi semble affaiblie sur le pôle Castres-Mazamet, sans doute du fait de l'influence grandissante de l'agglomération toulousaine et de l'éloignement des transports structurant le territoire.

Autour du pôle castrais, des efforts entrepris localement ont permis d'attirer quelques entreprises, et ainsi d'être porteurs d'emplois.

Ce territoire a en effet vocation à fonctionner en réseau avec le tissu économique de l'agglomération toulousaine et l'ensemble des villes moyennes de Midi-Pyrénées : plusieurs entreprises de l'arrondissement de Castres ont une activité étroitement liée aux trois pôles de compétitivité de Midi-Pyrénées (Aéronautique Espace Systèmes Embarqués, Cancer Bio Santé et Agrimip). Ainsi, l'ensemble des acteurs du territoire s'est mobilisé depuis plus d'une dizaine d'années pour créer au sein du bassin de Castres – Mazamet des plates-formes de connaissances (recherche, formation, transfert de technologie, notamment par le biais du technopôle Castres – Mazamet) en phase avec les activités et les stratégies du territoire (chimie, bio-industries, technologies de l'information et de la communication, mécanique et santé).

Les trajets domicile-travail se font majoritairement en voiture (77,5%). La marche à pied est le second moyen de locomotion pour se rendre au travail (9,7 %). L'utilisation des transports en commun ne représente que 4,9 % des trajets domicile/travail.

Économie, équipements

Plusieurs pôles commerciaux sont présents sur la commune de Castres. Les principaux sont :

- Le pôle Mélou Chartreuse, situé dans l'aire d'étude, est le pôle commercial le plus important de la commune. Il est également le pôle de référence de l'agglomération Castres-Mazamet tant par son étendue que par le volume d'activité généré. Ce pôle est situé à l'entrée Sud-Ouest de Castres sur le RN126. Ce pôle est à dominante non alimentaire (culture loisir, équipement de la maison, équipement de la personne). Le secteur alimentaire représente néanmoins 40 % de l'offre (Auchan, Intermarché, CDM, Leader Price). Il s'agit d'une zone mixte qui mélange activités commerciales présentes le long de la route et les activités industrielles situées plus à l'arrière. Parmi l'ensemble des pôles de l'agglomération de Castres-Mazamet, Mélou-Chartreuse est celui qui dispose de la zone de chalandise la plus vaste ;
- Le centre-ville de Castres constitue le second pôle de l'agglomération Castres-Mazamet. L'ensemble des axes de circulation du centre-ville convergent vers la place Jean Jaurès. Les activités sont représentées par le marché (4 fois par semaine), l'équipement de la personne (45 %), des activités de service, des activités hôtelières, restaurant et café et des supermarchés.
- Le pôle Sud (Siala/Lameilhé) est constitué par la présence d'un hypermarché et de deux supermarchés.
- Un hypermarché au Nord de la commune, le long de la RD83.

Par ailleurs, le « Causse Espaces Entreprises », au Sud de Castres, à proximité de la plate-forme aéroportuaire et du site militaire, a une vocation de centre d'affaires et de services notamment dans le domaine des technologies de l'information et de la communication. L'espace accueille des équipements publics : communauté d'agglomération, pays d'Autan, l'espace initiatives et espace ressources, un bâtiment à usage de pépinière et hôtel d'entreprises, le centre de ressources économiques et de services d'entreprises, le téléport.

En tant que préfecture du Tarn et chef-lieu du Canton, Castres est pourvue en équipements de formation, de santé, scolaire, mairie, bibliothèque hôpitaux, Théâtre, sportifs et de loisirs, parcs et jardins…

Environ 11 ICPE ont été recensées au sein de l'aire d'étude ou à proximité.

Des lignes haute tension sont présentes au Nord et à l'Est de la commune (hors aire d'étude).

VI.3.3.3 Déplacements et trafics

L'agglomération de Castres-Mazamet est le deuxième pôle industriel de l'ancienne région Midi-Pyrénées. Ce pôle économique est relativement mal desservi. Il n'y a pas d'infrastructure autoroutière qui desserve directement le territoire. L'accès aux principales métropoles les plus proches (Albi, Toulouse, Béziers, Carcassonne…) se fait par voies nationales (RN126, RN112) ou départementales (RD612, RD118…). L'infrastructure autoroutière la plus proche est l'A61 accessible à partir de Castelnaudary (à l'Ouest) ou à partir de Carcassonne (à l'Est), toutes deux étant située à environ une cinquantaine de kilomètres de castres.

La traversée de la zone de Mélou, qui constitue la sortie unique de Castres vers Toulouse, constitue un point de congestion du trafic.

L'agglomération de Castres-Mazamet a mis en place un système de transport en commun urbain. Des lignes de transport interurbaines ainsi que le réseau ferré national desservent également la commune. Par ailleurs, l'aérodrome de Castres-Mazamet assure des liaisons avec Pris, Rodez et Lyon.

Des sentiers de randonnée parcourent la commune.

VI.3.3.4 Risques sanitaires

VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

La commune de Castres dépend du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Adour – Garonne. Pour mémoire, un nouveau SDAGE couvrant 2016-2021 a succédé au SDAGE 2010 – 2015 et rentre en application dès 2016.

Eaux superficielles

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Castres, au niveau de l'aire d'étude, de la masse d'eau superficielle identifiée sont présentés ci-dessous :

Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Ecologique	Global
L'Agout du confluent de Durenque au confluent du Tarn	État écologique médiocre	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

Eaux souterraines

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Castres des masses d'eau souterraines sont présentés ci-dessous :

Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Quantitatif	Global
Alluvions du Tarn, du Dadou et de l'Agout secteurs hydro o3-o4 (FRFG021)	Bon état quantitatif	2015	2027	2027
	État chimique mauvais			
Molasses du bassin du Tarn (FRFG089)	Bon état quantitatif	2015	2027	2027
	État chimique mauvais			
Sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG (FRFG082)	État quantitatif mauvais	2027	2015	2027
	Bon état chimique			

VI.3.3.4.2 Ambiance sonore

Les infrastructures de transport terrestre les plus bruyantes (routes circulées par plus de 5 000 véhicules par jour et lignes ferroviaires circulées par plus de 50 trains par jours) sont classées par arrêté préfectoral en cinq catégories (de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5 la moins bruyante). La catégorie sonore est définie par un niveau sonore de référence et une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit (de 300 m pour la catégorie la plus bruyante à 10 m pour la catégorie la moins bruyante). Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre permet de déterminer :

- *les secteurs affectés par le bruit de l'infrastructure considérée ;*
- *les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction de nouveaux bâtiments dans ces secteurs affectés par le bruit.*

Les infrastructures classées recensées sur Castres *sont présentées ci-après (arrêté préfectoral du 5 octobre 2012, révisé par arrêté préfectoral du 30 janvier 2015).*

Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral de la Haute-Garonne, 30 janvier 2015)

Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
RN126 – coté limite communale Ouest	2	250 m
RN126 – coté centre-ville	3	100 m

Néanmoins, les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre du projet montrent que la très grande majorité de l'aire d'étude se trouve en zone d'ambiance sonore modérée.
L'ensemble de l'aire d'étude sera donc traité comme relevant d'un territoire situé en ambiance sonore modéré, ce qui permet une approche plus globale et plus favorable aux riverains.

VI.3.3.4.3 Qualité de l'air

En région Midi-Pyrénées, l'ORAMIP (Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées) assure la surveillance de la qualité de l'air sous la responsabilité de l'État (loi LAURE – Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie- du 30 décembre 1996).

Les études relatives au projet de liaison autoroutière réalisées en 2009, 2012 (ORAMIP) et 2015 (EGIS) ont permis de définir comme relativement bonne la qualité de l'air de la commune.

VI.4 Raison du choix du projet

Les données ci-dessous constituent une synthèse des éléments présentés dans les dossiers présentés à la phase d'enquête publique relative au programme LACT (élargissement de la bretelle de l'A680 et aménagement d'un itinéraire autoroutier de Verfeil à Castres).

Il convient de se reporter à ces dossiers pour plus de détails, et notamment à la pièce E - Étude d'impact.

VI.4.1 Études, débat public et concertations

Le tableau ci-dessous présente de manière synthétique les différentes étapes qui ont mené à l'optimisation du tracé et de la configuration des échangeurs.

Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)

		Objet de la concertation / débat public		Résultats de la concertation Et conséquence sur le projet de liaison Castres - Toulouse
Début des années 90		Etude de l'aménagement d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse Via la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A68.		
1994 - 1996		L'aménagement en 2 x2 voies de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine : objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 Décision publiée au Journal officiel le 17 août 1996		
18 décembre 2003 et octobre 2005		Inscription de la liaison Castres - Toulouse parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en 2003 puis lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire en 2005		
10/2007-01/2008	CONCERTATION	Présentation de différents fuseaux possibles (300 m de large) et de différentes zones d'échange		Optimisation des fuseaux et zone d'échange proposés Saisie de la Commission nationale du Débat Public en décembre 2008
10/2009 -01/2010		Débat Public		Décision d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession Décision ministérielle du 25 juin 2010 sur le principe d'achèvement du projet
01/2011 - 04/2011		Etudes préliminaires Avant-projet sommaire	Concertation sur les fuseaux	Validation du fuseau d'étude retenu par le Copil (Comité de Pilotage*)
10/2011 – 12/2011			Concertation sur les zones d'échanges et l'itinéraire de substitution	Précision sur la configuration des différentes solutions de zone d'échanges
01/2012 – 03/2012			Concertation sur le tracé et des mesures d'accompagnement	Proposition et validation d'une solution de tracé d'une largeur de 40 à 50 m dans le fuseau retenu lors de la concertation de 2011
04/2012 – 09/2012		Initiation d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique puis suspension momentanée de la démarche		
07/2014 – 10/2015		Reprise de la démarche et finalisation du dossier DUP		

NB : A noter que deux sections à 2x2 voies sont déjà en service : les déviations de Soual (3 kilomètres) depuis 2000 et de Puylaurens (7 kilomètres) depuis 2008.

VI.5 Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées

Les mesures d'évitement, réduction ou compensation proposées dans le cadre du projet sont rédigées en **violet**.

Les modifications apportées au PLU de Castres se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

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

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

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

- À l'échelle de l'emplacement réservé, pour la réalisation des constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires au projet LACT ;
- Du fait des modifications apportées dans le cadre de la mise en compatibilité des règlements.

VI.5.1 Le milieu physique

VI.5.1.1 Topographie

Sur cette section l'autoroute sera alternativement en remblai après le franchissement de l'Agout, puis en déblais et enfin à nouveau en remblai au niveau de l'échangeur.

La réalisation des travaux va donc nécessiter des terrassements.

Mesures

Une partie des matériaux extraits des déblais sera réutilisée pour la réalisation des couches de forme, des remblais et pour la confection des modelés paysagers. Dans la mesure du possible, il sera recherché l'équilibre entre les volumes de déblais et de remblais, afin de minimiser les excédents ou les déficits de matériaux à l'échelle de l'ensemble du linéaire. Ces matériaux seront déplacés de façon optimale en privilégiant la circulation sur les pistes de chantier.

Les effets visuels des modifications du relief seront atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief environnant. Ces aménagements prendront en compte le risque de tassement en surface, qui subsistera durant quelques temps après la phase de terrassement, avant la mise en place définitive des revêtements de surface.

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Phase travaux

La phase travaux, notamment du fait de la présence d'engins de chantier et de la réalisation de remblais risque d'entrainer l'apparition de zones de compression ou de mouvements de terrain. Néanmoins ces risques semblent relativement faibles.

Le chantier peut également présenter des risques de pollution des sols et des eaux souterraines (fuite, incident de chantier, chaulage ou liants hydrauliques utilisés pour les bases de remblais...).

Mesures

Afin de prévenir les risques de compression, mouvement de terrains, il pourra être envisagé :

- *De renforcer les terrains ;*
- *De limiter le temps d'intervention en phase chantier.*

Des mesures relatives aux installations de chantier, à l'entretien des véhicules et aux conditions météorologiques des interventions seront mises en place pour réduire les risques de pollution des sols et des eaux souterraines.

Phase d'exploitation

La création d'une nouvelle plate-forme autoroutière va entrainer une augmentation des surfaces imperméabilisées qui pourrait modifier les conditions de réalimentation de la nappe.

Les masses d'eau souterraines peuvent présenter des risques de contamination en cas d'infiltration d'une pollution.

Par ailleurs, les remblais peuvent également avoir un effet sur l'écoulement des eaux souterraines en compressant les sols.

Aucun captage d'alimentation en eau potable ne sera affecté par le projet.

Mesures

L'ensemble des eaux pluviales générées par la plateforme autoroutière seront collectées et écrêtées et traitées avant rejet au milieu naturel.

Des éléments drainants seront mis en place si besoin (tapis, drains, tranchées) au niveau des zones les plus vulnérables.

VI.5.1.3 Hydrologie

À l'entrée de la commune, le projet franchit l'Agout par un viaduc à créer. Plusieurs fossés sont interceptés et devront également être rétablis.

En cas d'interception des écoulements des phénomènes de débordements ou d'érosion peuvent se produire.

Mesures

De manière à conserver la continuité hydraulique des écoulements des ouvrages de franchissements hydrauliques seront mis en place. Ils sont dimensionnés pour laisser transiter les débits centennaux. Un ouvrage spécifique sera mis en place pour le franchissement de l'Agout. Cet ouvrage permettra de préserver les berges et le lit. C'est le rétablissement le plus transparent possible. La portée de l'ouvrage sera d'environ 144 m. Cet ouvrage assurera plusieurs fonctions (hydraulique, passage grade faune).

Des mesures spécifiques pour la mise en place de ces ouvrages pourront être mises en œuvre de manière à limiter les impacts des travaux :

- *Préserver le lit et les berges en intervenant depuis le lit majeur ou par un pont provisoire ;*
- *Réaliser les travaux en période d'étiage ;*
- *Dériver le lit du cours d'eau si nécessaire ;*
- *Reconstitution du fond du lit.*

Le projet est partiellement en zone inondable de l'Agout. Les travaux en zone inondable peuvent présenter un impact sur l'écoulement des crues et présenter un risque pour le personnel. La présence de remblais en zone inondable peut présenter des impacts forts sur le risque d'inondation.

Mesures

Afin de ne pas aggraver les crues au niveau de l'Agout et de ses affluents, des études hydrauliques seront réalisées dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau qui sera porté par le futur concessionnaire. Elles permettront de préciser l'ouverture hydraulique optimale pour les ouvrages à mettre en place.

L'augmentation des surfaces imperméabilisées liées à la création d'une nouvelle plate-forme autoroutière va engendrer une augmentation des débits d'eaux de ruissellement.

Mesures

Un réseau de collecte des eaux pluviales de la plate-forme autoroutière orientera les eaux vers des ouvrages multifonction assurant le traitement et l'écrêtement des eaux pluviales avant rejet à débit réduit au milieu naturel. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour une occurrence décennale.

L'Agout et sa ripisylve est directement concerné par la mise en place du viaduc sur le cours d'eau.

À l'Est de la zone d'étude, les prairies humides du ruisseau de Grelle au niveau du Verdier de Mélou sont impactées par le projet.

Mesures

Les Plans de respect de l'Environnement imposeront aux entreprises de travaux des mesures strictes pour limiter l'effet du projet sur les zones humides. Ces mesures seront notamment la limitation au strict minimum des emprises du chantier, la mise en défens de certains secteurs…). De plus, des mesures de compensation des impacts sur les zones humides seront mises en place. Des mesures complémentaires vis-à-vis des milieux naturels et de la biodiversité sont précisées au chapitre VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles.

Les risques de pollution sont traités au VI.5.3.4.1

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.5.2.1 Espace agricole

Plusieurs exploitations agricoles seront impactées par le tracé du projet. La bande DUP occupe 23,94 ha de zone agricole identifiée au PLU de Castres, soit environ 0,2 % du territoire communal. Les impacts que peut potentiellement avoir le projet sur ces exploitations sont :

- La perte de bâtiments à vocation agricole ;
- La modification de la structure des exploitations : coupure des cheminements agricoles ou des réseaux hydrauliques, morcellement des parcelles, séparation du siège de l'exploitation des terrains à cultiver… ;
- Diminution de la surface agricole, de surface en agriculture biologique, de surface épandable…

Mesures

Les emprises du projet sont réduites au strict minimum.
Le projet intègre le rétablissement des accès à chacune des parcelles, le rétablissement des réseaux de drainage et d'irrigation.
Les indemnisations seront calculées selon les protocoles établis entre le maître d'ouvrage et les Chambres d'Agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne.
La configuration de l'emplacement du projet au regard des infrastructures existantes, la structuration du parcellaire de certaines exploitations en grands îlots d'exploitation adaptés aux grandes cultures laissent à penser qu'un aménagement foncier apporterait une mesure utile.
Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée.

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles

Le projet recoupe le site Natura 2000 « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou » sur une surface de 2,59 ha.

Le projet affecte fortement les milieux herbacés, en particulier des prairies humides et des prairies de fauche (prairies humides du ruisseau de Grelle) ainsi que des stations d'espèces protégées (Trèfle maritime) ou patrimoniales (Fritillaire pintade, Orchis à fleurs lâches, Ophioglosse commun, Laîche tomenteuse, Colchique d'automne) inféodées à ces milieux.

L'Agout fait l'objet d'un franchissement par le projet. Ce cours d'eau présente un enjeu majeur vis-à-vis de la faune aquatique. L'Agout, affluent du Tarn, est concerné par un réseau Natura 2000 et renferme des espèces piscicoles patrimoniales. L'impact attendu du projet sera modéré et essentiellement lié à la phase travaux. Il s'agit d'impacts temporaires et à court terme comme les risques de pollutions accidentelles par déversement de substances dans le cours d'eau ou ceux liés à une possible altération de l'habitat piscicole existant (risques de modifications physiques du lit mineur). Sous réserve du respect des préconisations et des modalités de franchissement de ces cours d'eau, aucun effet permanent du projet n'est à craindre.

En franchissant l'Agout, qui est une zone humide, un Espace Boisé Classé et un corridor écologique, le projet se superpose ainsi aux boisements rivulaires bordant ces cours d'eau. Quelques boisements mésophiles sont également impactés (chênaies pubescentes, chênaies-charmaies).

Concernant les insectes, sur l'Agout, le franchissement par un viaduc réduit considérablement les impacts sur le *Gomphe de Graslin* et la *Cordulie à corps fin*. Quelques vieux chênes à *Grand Capricorne* sont détruits çà et là sur le tracé. Le nombre d'arbres occupés ou favorables étant importants dans le secteur, les impacts sont donc relativement limités.

Concernant les amphibiens et les reptiles, le projet longe une zone artisanale au bas d'un coteau qui est le refuge de plusieurs espèces, dont la *Salamandre tachetée, la Coronelle girondine* et la *Couleuvre d'Esculape*. Les impacts sont considérés comme modérés, en raison principalement de la destruction et de la fragmentation d'habitats d'espèces, ainsi que des effets induits (risque collision).

Vis-à-vis de l'avifaune, les impacts sont forts pour le *Gobemouche gris*, nicheur sur une haie arborée entre « Camaillergue » et « le Verdier », en partie détruite. Les autres impacts sont modérés et concernent la *Fauvette grisette* et le *Faucon hobereau* (sur des haies arborées et arbustives au Sud de « les Pauvres »).

Concernant les mammifères terrestres et semi aquatique, quelques habitats boisés de la *Genette commune* seront détruits par la future autoroute. Étant donné que la surface impactée est relativement réduite, le niveau d'impact est jugé faible. Toutefois, le dérangement des individus est estimé à modéré.

Concernant les chiroptères, des voies de déplacement du *Minioptère de Schreibers* ont été identifiées. Le projet coupera et/ou altérera ces voies de déplacement (niveau d'impact fort). Les collisions avec les véhicules sont tout à fait possibles (niveau d'impact fort).

Par ailleurs, plusieurs Espaces Boisés Classés au PLU sont impactés, notamment le long des berges de l'Agout. La surface totale d'EBC impactée est de 1,86 ha, ce qui représente environ 44 % de la surface totale de ces EBC de la commune. Les surfaces impactées seront déclassées.

Mesures

Afin de minimiser les effets sur le milieu naturel, différentes mesures seront mises en place :

- *Minimisation des emprises chantier,*
- *Intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes,*
- *Rétablissement des corridors de déplacement,*
- *Mise en défens des zones à enjeux importants,*
- *Création le cas échéant de zones de compensation (création de marre d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…),…*

La rivière Agoût, réservoir de biodiversité aquatique d'ordre régional au titre du SRCE est franchie par viaduc, ce qui permet de maintenir une transparence maximale tant au niveau du lit mineur qu'en berge. La mise en place des ouvrages sera accompagnée d'un traitement écologique des abords (plantations, aménagement de caches …) qui permettront de recréer des milieux attractifs pour la faune, ce qui participera au maintien d'une bonne fonctionnalité des ouvrages.
Le viaduc constituera également un passage grande faune. De plus, au moins 9 buses sèches seront mises en place pour permettre le passage de la petite faune.

VI.5.3 Le milieu humain

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

L'aire d'étude traverse les périmètres de protection de monuments historiques protégés (monuments inscrits de domaine Fédial et de la Chartreuse de Saïx).

Les zones connues pouvant présenter un intérêt archéologique sont localisées au niveau de la Chartreuse de Saïx et ne seront pas impactés par le projet.

Le projet risque cependant d'impacter des vestiges archéologiques non connus à ce jour.

La voie nouvelle viendra modifier les composantes physiques du paysage (modification de l'occupation des sols, du couvert végétal, création de déblais / remblais localisés…). En passant dans le champ visuel perceptible depuis des habitations situées en rase-campagne et sur la frange extérieure des agglomérations. La nouvelle infrastructure donnera à voir le paysage depuis de nouveaux points de vue. Lorsque la chaussée sera sur une plate-forme en remblai et lorsque le tracé empruntera un nouvel itinéraire entre Maurens-Scopont et Castres.

Le projet a notamment pour vocation de ne pas porter atteinte aux contextes paysagers identifiés sur l'ensemble du linéaire. Il sera aménagé afin de respecter les différentes identités paysagères, tout en évitant les sensations de monotonie.

Mesures

Les installations de chantier ne seront pas implantées au sein des périmètres de protection et seront à l'écart des habitations afin de ne pas dénaturer le paysage associé à ces éléments du patrimoine. Les mesures relative à la diminution des effets sur les monuments protégés ont été pensés dès les premières études, notamment afin d'éviter ces bâtis. Les sections du projet interceptant des périmètres de protection des monuments historiques ont fait l'objet d'une étude paysagère spécifique. Les aménagements paysagers seront réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France.
Ainsi, au droit de la Chartreuse de Saïx des plantations de haies permettront de d'atténuer les vues directes sur l'autoroute et de maintenir un corridor écologique.
Le dossier de saisine archéologique établi après la déclaration d'utilité publique du projet permettra de saisir les services de l'Etat. Sur la base des diagnostics, ils ordonneront potentiellement la réalisation de fouilles préventives.
En cas de découvertes fortuites de vestiges lors des phases de travaux, les services concernés seront saisis afin d'évaluer leur intérêt et éventuellement de mener des fouilles plus approfondies. Leur autorisation sera nécessaire à la reprise du chantier.

En phase travaux, les installations de chantier, pistes provisoires, zones terrassées… auront un effet temporaire sur le paysage. En phase d'exploitation, l'autoroute, traversant des zones naturelles et urbanisées, aura un impact fort sur le paysage.

Mesures

Des mesures d'insertion paysagères seront mises en place afin de fondre au maximum le projet dans le paysage : merlon paysager, plantation d'arbres…
Au droit de la zone industrielle de la Chartreuse, des plantations seront aménagées afin de dissimuler les portions disgracieuses de cette zone industrielle et de créer des premiers plans constitués en partie de végétaux horticoles, qui mettent en valeur la zone industrielle et accueillent agréablement les visiteurs à l'entrée de l'agglomération castraise.

VI.5.3.2 Urbanisme

Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâties. Néanmoins, sur les 17 bâtis recensés dans la zone d'étude sur la commune de Castres, 6 dont 3 habitations sont impactées par le projet. Par ailleurs, le projet passe en remblai à proximité du centre de réinsertion sociale pour adultes handicapés (ESAT La Chartreuse).

À Castres, l'urbanisation est relativement développée, et l'insertion de l'échangeur a été étudiée de manière à perturber au minimum l'organisation actuelle du territoire, en rétablissant les voies publiques.

Le dispositif d'échange offrira une desserte bilatérale des zones industrielles et d'activités bordant la RN126. Les enjeux de mobilité et la volonté de concentration des développements encouragée par le SCOT et le PLU devraient conduire à une poursuite du développement des zones d'activité existantes, organisées autour des infrastructures actuelles et de la future liaison. Le projet s'inscrit en accompagnement d'une dynamique existante, tout en offrant une nouvelle entrée de ville à l'agglomération castraise.

Même s'il permet une augmentation de l'attractivité communale, le projet entraine cependant une modification de l'affectation des sols (zones A, N et U).

Mesures

L'indemnisation des propriétaires dont le bâti et/ou les biens fonciers se trouvent inclus dans les emprises du projet sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.
À proximité des équipements, notamment de l'ESAT La Chartreuse, les emprises de travaux seront limitées afin de préserver les équipements et structure limitrophes. Des mesures d'insertions sont prévues afin de minimiser les effets visuels.

VI.5.3.3 Déplacements et trafics

La liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peut perturber légèrement les déplacements au sein de la commune en phase chantier.

Plusieurs voies de communication sont impactées par le projet (voie communale longeant la Chartreuse de Saïx, la voie ferrée ainsi que plusieurs voies serpentant entre la zone industrielle de la Chartreuse et les zones d'habitat à l'entrée).

L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.

Mesures

Afin de réduire les effets du projet sur les habitudes de déplacement, les rétablissements des voies de communication seront réalisés (6 rétablissements routier et un pour la voie ferrée seront mis en place sur la commune de Castres).

VI.5.3.4 Risques sanitaires

VI.5.3.4.1 Qualité des eaux

Les sources de pollution éventuelles peuvent provenir :

- en phase chantier : d'émission de matière en suspension, de pollutions accidentelles, de pollutions par la chaux…
- en phase exploitation : de pollutions chroniques dues à la circulation journalière, de pollutions saisonnières (sel lors d'épisode neigeux / verglaçant, phytosanitaires lors du traitement des dépendances vertes) et accidentelles.

Mesures

Des mesures spécifiques seront mises en place :

- *En phase chantier : mise en place et entretien d'un assainissement provisoire de chantier, mise en place d'aires spécifiques imperméables, stockages des produits et matériels hors des zones sensibles, choix de produits limitant les risques de pollutions, mise en défens de certaines zones ;*
- *En phase exploitation : mise en place de bassins de rétention et de dépollution avant rejet au milieu naturel. Ces ouvrages assureront également le confinement des éventuelles pollutions accidentelles. L'utilisation des produits phytosanitaires sera limitée.*

VI.5.3.4.2 Ambiance sonore

Une étude acoustique spécifique a été réalisée dans le cadre du projet LACT.

Les résultats de cette étude montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire.

L'arrivée de l'autoroute sur Castres se fait dans des zones urbanisées. Des habitations sont donc impactées par le bruit.

Mesures

Des mesures de protection acoustiques sont prévues au niveau des habitations impactées :

- *Des isolations de façade : 6 habitations sont concernées ;*
- *Des traitements à la source : l'arrivée sur Castres, au niveau des lieudits « Le Verdier » et « Montreveil », nécessite la mise en place de deux écrans absorbants de trois mètre de hauteur. L'écran Nord d'une longueur de 300 m, permet de protéger « Le verdier », mais une habitation demeure impactée derrière l'écran et nécessitera un complément de protection par isolation de façade. De même l'écran Sud protège « Montreveil », mais une habitation reste toutefois impactée. L'écran devra avoir une longueur de 130 m.*

VI.5.3.4.3 Qualité de l'air

Sous réserve des hypothèses de trafics, le projet n'aura pas d'effet significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude.

L'étude Air met en avant à l'échelle du projet :

- Une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence ou l'état projeté du fait du renouvellement du parc automobile,
- Une amélioration de la qualité de l'air au droit des zones déviées par le nouveau tracé autoroutier et une dégradation de la qualité de l'air au droit du tracé du fait même de sa réalisation.

L'aménagement de l'autoroute va entrainer un report de trafic des voies existantes vers la section autoroutière. Les émissions atmosphériques, dépendantes du trafic, seront reportées de la même manière.

Les populations riveraines et l'ESAT La Chartreuse seront soumises aux émissions issues de l'infrastructure.

Mesures

Il est préconisé de réaliser un suivi régulier de la qualité de l'air au droit de l'ESAT La Chartreuse, établissement à caractère sanitaire et sensible.

VI.6 Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Castres

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques

L'emplacement réservé prévu, au document graphique, pour le projet LACT aura une emprise sur :

- La zone destinée à l'agriculture : zone A ;
- La zone naturelle : zone N et le sous-secteur naturel habité : Nh ;
- La zone d'extension urbaine récente : zone UC ;
- La zone réservée aux activités économiques : zone UK ;
- Deux Espaces Boisés Classés.

Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. Il n'entre pas dans le cadre des occupations autorisées en zones A, UC, UK, et N. Des ajustements au règlement sont nécessaires pour autoriser et sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre IV « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité »

La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant. La surface totale des emplacements réservés sera mise à jour.

Le document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU fera apparaître l'emplacement réservé au projet.

Plusieurs Espaces Boisés Classés au PLU sont impactés par l'emplacement réservé à créer, notamment au niveau l'Agout. La surface totale d'EBC inscrite dans l'emplacement réservé est de 4,19 ha. Une partie de ces espaces boisés sera déclassée (1,9 ha).

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU

Le projet reste compatible avec les objectifs définis dans le PLU de Castres, notamment ceux identifiés au sein du PADD.

En effet, l'autoroute ne remettra pas en cause les 7 objectifs suivants définis au PADD :

1. Permettre la reprise démographique par la construction et la réhabilitation de quartiers d'habitat adaptés aux besoins et favorisant la mixité sociale ;
2. Conduire un développement urbain maitrisé et réaliser de nouveaux équipements publics tant en matière d'assainissement qu'en matière de santé et d'enseignement ;
3. Assurer le meilleur équilibre emploi-habitat par un développement économique diversifié et organisé de manière cohérente ;
4. Favoriser la revitalisation du centre-ville et l'amélioration de son fonctionnement, particulièrement en matière de déplacement et de stationnement, notamment en vue de la réduction des nuisances ;
5. Conforter la constitution d'un réseau d'infrastructures cohérent pour limiter et rationaliser les déplacements et favoriser conjointement la mise en place d'un réseau piétonnier et de pistes cyclables ;
6. Préserver les paysages, le patrimoine naturel, forestier et bâti, encourager la revitalisation des espaces agricoles et ruraux ;
7. Prendre en compte les risques naturels prévisibles pour garantir une protection des biens et des personnes.

Le projet renforcera l'attractivité de la commune de Castres. En effet, le projet permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.

Les paysages seront préservés par la mise en place de mesure d'insertion (merlon paysager, plantation d'arbres et arbustes…) permettant l'intégration du projet au sein du territoire communal.

Bien que l'emprise de l'emplacement réservé sur les terres agricoles soit non négligeable, elles seront réduites au strict nécessaire lors de la définition des emprises définitives. Par ailleurs, les activités agricoles seront peu affectées par le projet, du fait de la mise en place de rétablissements des accès et voies de communication, définis à l'issue des phases de concertation.

Les milieux naturels sensibles (essentiellement zones humides), feront l'objet de mesures particulières visant à préserver la biodiversité et les continuités écologiques.

En matière de risque inondable, des études hydrauliques seront réalisées dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Elles permettront de préciser l'ouverture hydraulique optimale pour les ouvrages à mettre en place.

Les nuisances sonores liées à cette nouvelle infrastructure seront réduites par la mise en place d'ouvrages de protection adaptés (réduction à la source, isolation de façades) dans les secteurs les plus impactés. Il est préconisé de réaliser un suivi régulier de la qualité de l'air au droit de l'ESAT La Chartreuse, établissement à caractère sanitaire et sensible.

VI.7 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 5 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 à postériori la cohérence avec les effets attendus au moment de la réalisation de la présente étude.

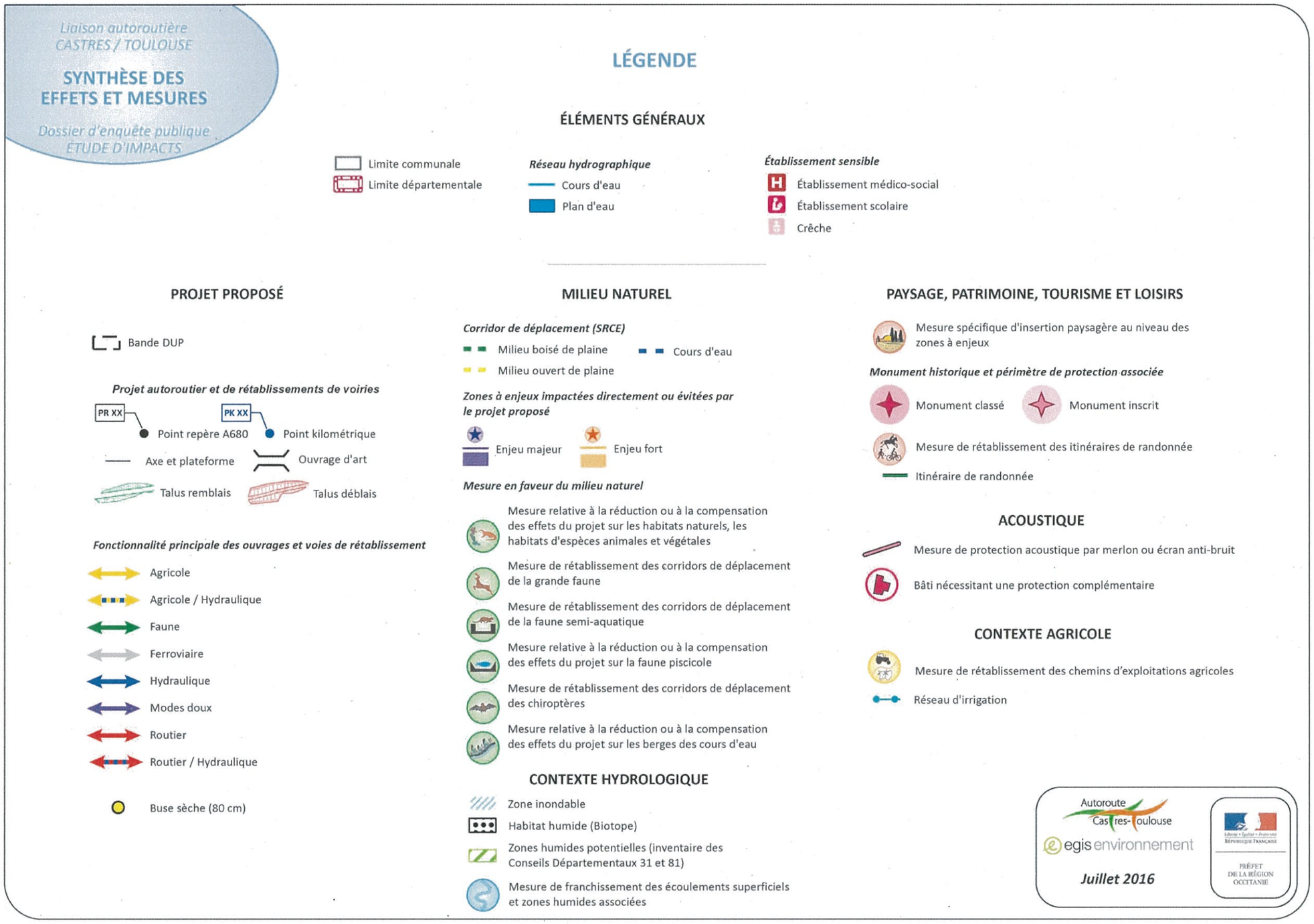
Le suivi de l'occupation des sols proposé dans le chapitre 5 de l'étude d'impact peut en donner une première indication ; il convient cependant de pousser l'analyse plus loin, zonage par zonage.

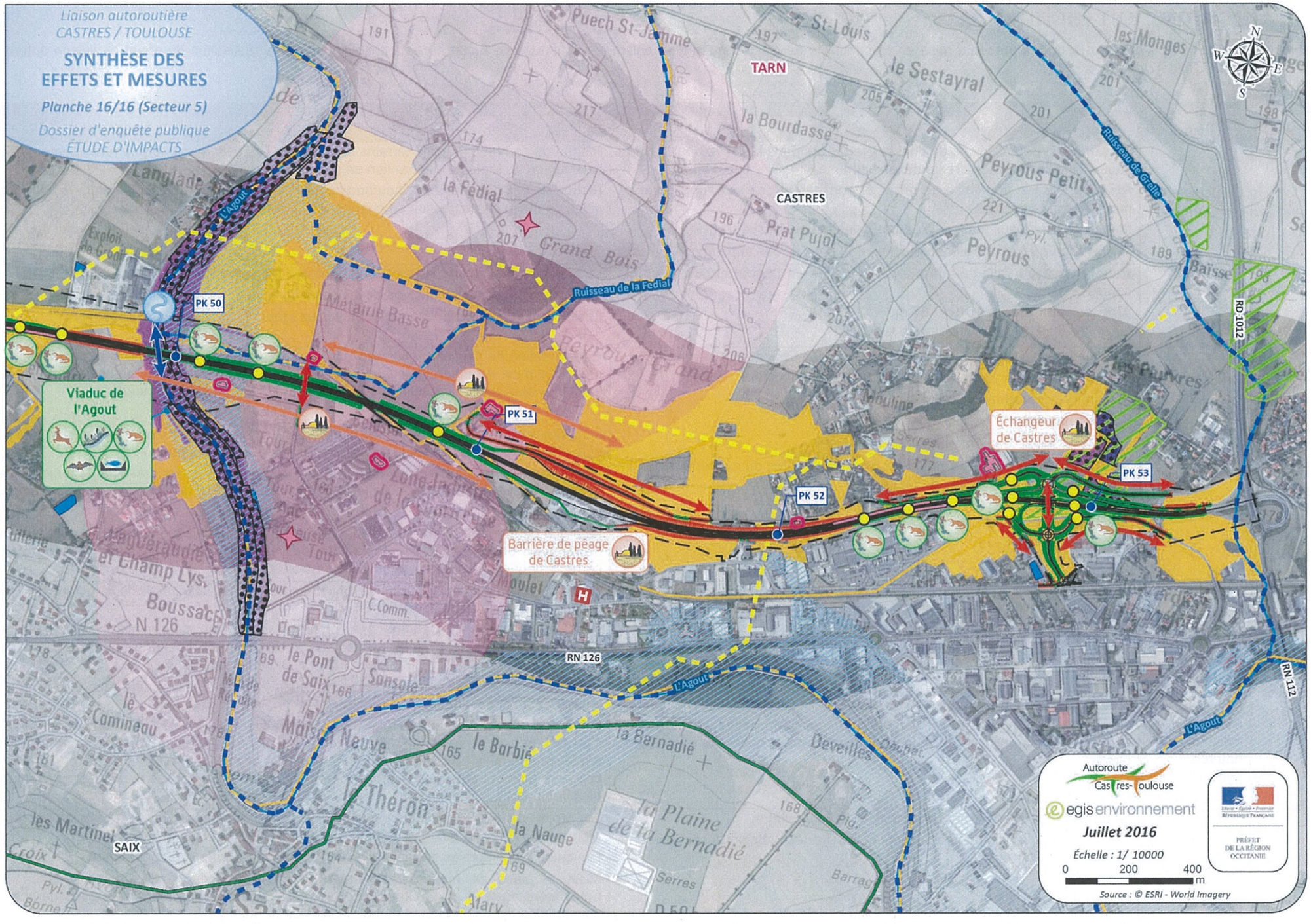
Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	23,9 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone N	6,6 ha inclus dans l'ER dont 1 ha en sous-secteur Nh	Y ha acquis
Zone UC	0,21 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone UK	21,25 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

Figure 5 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)




Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 16/16 (Secteur 5)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
CASTRES
SAIX
PK 50
PK 51
PK 52
PK 53
Viaduc de l'Agout
Barrière de péage de Castres
Échangeur de Castres
Ruisseau de la Fédial
Ruisseau de Grelle
RN 126
RN 112
RD 1012
l'Agout
Puech St-Jamme
St-Louis
le Sestayral
la Bourdasse
les Monges
Peyrous Petit
Peyrous
Prat Pujol
la Fédial
Grand Bois
Métairie Basse
Peyrou Grand
Boussac
N 126
le Pont de Saix
Maison Neuve
le Barbié
la Bernadié
la Plaine de la Bernadié
la Nauge
le Théron
les Martinels
Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE
Source : © ESRI - World Imagery

VI.8 Résumé non technique

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu physique	Géologie et hydrogéologie	**Terrain de type** : alluvions des basses terrasses dans la vallée de l'Agout et sous-sols calcaires sur le reste de la commune **Risques :** risque très limité de retrait et gonflement des sols argileux et de mouvement de terrains. **Masse d'eau :** Deux masses d'eau captives et une masse d'eau libre. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.	Risque de compression des terrains et d'érosion des sols réduits par le renforcement des terrain et la limitation du temps d'intervention en phase chantier. Risque de pollution des eaux souterraines en phase chantier et d'exploitation, réduit par la mise en place de mesures de gestion de chantier et de gestion des eaux pluviales.
	Topographie	**Relief :** paysage vallonné entaillé par la Vallée de l'Agout et des différents cours d'eau. **Altitude** variant entre 151 et 367 m.	Le projet est réalisé en remblais et en déblais dans ce secteur. La réutilisation des matériaux déblayés sera privilégiée. Les talus feront l'objet d'aménagements paysagers.
	Hydrologie	SDAGE Adour – Garonne et Plan de Gestion des Étiages du Tarn. **Cours d'eau** de l'Agout et ses affluents **Risque d'inondation** par crues de l'Agout **Zones humides :** • Au niveau de l'Agout et de sa ripisylve ; • À l'Est de la zone d'étude, les prairies humides du ruisseau de Grelle au niveau du Verdier de Mélou.	Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel (dimensionnement décennal). Le projet nécessite la mise en place d'un viaduc sur l'Agout, permettant la transparence hydraulique et la préservation des continuités écologiques et de la zone humide. Les prairies humides du ruisseau de Grelle seront également impactées par le projet (mise en place de mesures spécifiques en vue de les préserver ou mise en place de mesures de compensation) Le projet peut potentiellement entrainer un aggravement du risque d'inondation par la mise en place de remblais dans la zone inondable mais des études hydrauliques seront menées de manière à correctement dimensionner les ouvrages hydrauliques.
Milieu naturel	Espace agricole	La commune étant assez urbanisée l'**agriculture** n'est pas la principale activité économique. Des terrains agricoles et des sièges d'exploitation sont néanmoins présents dans l'aire d'étude.	Plusieurs exploitations agricoles seront impactées (modification de la structure de l'exploitation, diminution de la surface agricole). Pour limiter les impacts la surface du projet est réduite au strict minimum et des rétablissements d'accès ou de réseau seront mis en place, d'autres mesures d'accompagnement et de compensation telles qu'un aménagement foncier sont proposées.
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	L'aire d'étude est concernée par la présence de zones d'inventaires et de protection ainsi que d'espaces boisés classés. Les enjeux du milieu naturel sont principalement localisés au niveau de l'Agout et de sa ripisylve et de la zone humide des prairies du ruisseau de Grelle.	Impacts du projet sur des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt écologique principalement localisées au niveau des zones humides. Moyens mis en œuvre au tire des milieux naturels sensibles : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…).
Milieu humain	Patrimoine architectural, urbain et paysage	Le paysage est marqué par l'urbanisation et l'agriculture. Deux monuments historiques inscrits et un site archéologique sont présents dans la zone d'étude.	Le projet de liaison routière Toulouse Castres intercepte des périmètres de protection de Monuments Historiques. Limitation des emprises travaux, mise en défens des éléments du patrimoine. Mise en place de mesures d'insertion paysagères (merlon paysager, plantation d'arbres…), notamment au droit de la Chartreuse de Saïx. Les aménagements paysagers seront réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France.

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
	Urbanisme	Démographie de la commune en diminution et faible augmentation du parc de logements. Le taux de chômage est relativement important. Présence de plusieurs zones d'activité sur la commune dont une dans l'aire d'étude. Commune dotée de nombreux équipements et services à destination de la population.	Plusieurs bâtis dont des habitations sont affectés par le projet. Le projet passe également à proximité immédiate d'un établissement sensible (centre de réinsertion sociale pour adultes handicapés). L'indemnisation des propriétaires dont le bâti et/ou les biens fonciers se trouvent inclus dans les emprises du projet sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.
	Déplacements et trafics	Déplacements par les voies nationales (RN126, RN112) et les voies départementales. La RN126 rencontre des problèmes de congestion. Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail). Des transports en commun urbains, interurbains et ferroviaires desservent la ville.	L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune. Les voies de communications impactées seront rétablies.
	Risques sanitaires (Bruit et air)	Ambiance sonore de l'aire d'étude modérée. Qualité de l'air relativement bonne.	Le projet impacte des habitations d'un point de vue acoustique. Des protections acoustiques seront donc mises en place. Les populations riveraines et l'ESAT La Chartreuse seront soumises aux émissions atmosphériques issues de l'infrastructure. Il est préconisé de réaliser un suivi régulier de la qualité de l'air au droit de l'ESAT La Chartreuse, établissement à caractère sanitaire et sensible.

Dossier d'enquête préalable à la
Déclaration d'Utilité Publique





Autoroute Castres-Toulouse



Volume 7

Pièce H : Mise en compatibilité du PLU
Commune de Cuq-Toulza

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

ASF

SOMMAIRE

I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 4

I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ 4

I.1.1 Définition 4

I.1.2 Champ d'application 4

I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU 4

I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER 4

I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES 5

I.4.1 Procédure en cinq étapes 5

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet 5

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique 5

I.4.1.3 Enquête publique 5

I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune 5

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme 5

I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité 6

II. PRÉSENTATION DU PROJET 7

II.1 CONTEXTES ET OBJECTIFS 7

II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE 9

II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE 10

II.3.1 Territoire communal 10

II.3.2 Projet sur le territoire communal 10

III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU 12

III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX 12

III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION 12

III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES 13

III.3.1 Objectifs du PADD 13

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT 13

III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION 14

III.5 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES 14

III.6 EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 14

III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS 15

III.8 ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-19 DU CODE DE L'URBANISME 15

III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME) 15

IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CUQ-TOULZA 16

IV.1 PLAN DE ZONAGE 16

IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME 24

IV.3 LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 35

V. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME 36

VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ 37

VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE 37

VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE 37

VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 38

VI.3.1 Le milieu physique 38

VI.3.1.1 Topographie 38

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 38

VI.3.1.3 Hydrologie 39

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels 39

VI.3.2.1 Espace agricole 39

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles 40

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal 40

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 40

VI.3.3.2 Urbanisme 41

VI.3.3.3 Déplacements et trafics 41

VI.3.3.4 Risques sanitaires 41

VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET 43

VI.4.1 Études, débat public et concertations 43

VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES 44

VI.5.1 Le milieu physique 44

VI.5.1.1 Topographie 44

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 44

VI.5.1.3 Hydrologie 44

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels 45

VI.5.2.1 Espace agricole 45

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles 45

VI.5.3 Le milieu humain 46

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 46

VI.5.3.2 Urbanisme 46

VI.5.3.3 Déplacements et trafics 46

VI.5.3.4 Risques sanitaires 47

VI.6 SYNTHÈSE DES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE PLAN DE ZONAGE ET SUR LES ENJEUX ET ÉQUILIBRES DÉFINIS DANS LE PLU DE CUQ-TOULZA 48

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques 48

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU 48

VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT 48

VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE 52

Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude....7
Figure 2 : Localisation du projet sur la commune....11
Figure 3 : Carte 1/3 de zonage avant mise en compatibilité....18
Figure 4 : Carte 1/3 de zonage après mise en compatibilité....19
Figure 5 : Carte 2/3 de zonage avant mise en compatibilité....20
Figure 6 : Carte 2/3 de zonage après mise en compatibilité....21
Figure 7 : Carte 3/3 de zonage avant mise en compatibilité....22
Figure 8 : Carte 3/3 de zonage après mise en compatibilité....23
Figure 9 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)....49

Sommaire des tableaux

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015)....9
Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2016)....10
Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015)....12
Tableau 4 : Surfaces agricoles dans la bande DUP (RPG2012)....39
Tableau 5: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)....41
Tableau 6: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)....41
Tableau 7 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021....42
Tableau 8 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021....42
Tableau 9 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral du Tarn, 5 octobre 2012)....42
Tableau 10 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)....43
Tableau 11 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)....48

I. Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

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 peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme).

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

La déclaration d'utilité publique 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.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (SCoT) ;
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (PLU).

du code de l'urbanisme[1].

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

I.1.2 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.

[1] Le code de l'urbanisme a été récemment modifié :
Révision de la partie Législative par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015
Révision de la partie Règlementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

I.2 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 Durables 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 d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé en date du 14 décembre 2010 de la commune de Cuq-Toulza, localisée dans le département du Tarn (81).

L'opération visée est la réalisation d'une liaison autoroutière reliant l'A68 (liaison Toulouse –Albi) depuis le demi-échangeur de l'A680 sur la commune de Gragnague (Haute-Garonne) à Castres (Tarn), dans le cadre du programme de Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

- l'infrastructure autoroutière proprement dite (comprenant ouvrage en terre, ouvrage d'art…) ;
- les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (mesures de compensation, bassin de traitement…) ainsi que les rétablissements de voiries ;
- pour les communes concernées, les échangeurs et les gares de péages ;
- pour les communes concernées, les installations permettant la construction de l'infrastructure (base travaux, voies d'accès aux ouvrages et équipements…).

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Procédure en cinq étapes

Le processus ci-après explicite les principales étapes règlementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'Etat.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 […] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L.132-7 et L.132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- La région ;
- Les départements ;
- Les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- L'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- Les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- Les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- 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 ;
- Les 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 ;
- Les chambres de commerces et d'industries territoriales ;
- Les chambres des métiers ;
- Les chambres d'agriculture.

Le maire de la commune ou des communes intéressée(s) par l'opération est invité à cet examen conjoint.

I.4.1.3 Enquête publique

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

L'article L.153-55 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.

I.4.1.4 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 à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

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

À noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique (article L.153-56 du code de l'urbanisme).

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

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.

I.4.2 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.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

- Article L.153-54

« ***Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique***, *d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet,* ***et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :***

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence *;*

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.».

- Article L.153-55

« *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 l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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

- Article L.153-56

« *Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, 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 la décision procédant à la mise en compatibilité.* »

- Article L.153-57

« ***A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :***

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise*, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. 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 dans les autres cas. »

- Article L.153-58

« ***La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :***

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

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. […] »

- Article L.153-59

« *L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26.*

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

- Article R.153-14

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

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

****

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet LACT, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Cuq-Toulza.

II. Présentation du projet

II.1 Contextes et objectifs

Le projet de liaison routière entre Castres et Toulouse se décompose en deux opérations majeures :

- La réalisation d'un itinéraire autoroutier entre la commune de Verfeil et le périphérique de Castres ;
- La mise à 2x2 voies de l'A 680, bretelle autoroutière, permettant la jonction entre l'A 68 et Verfeil.

L'opération de réalisation d'un axe autoroutier a pour vocation de répondre à un besoin de transports efficients permettant de relier Castres – Mazamet au reste du territoire national, notamment à Toulouse : simplification des exports – imports depuis les industries sud-castraises, accès facilités aux grands équipements publics régionaux, développement de l'attraction du bassin de Castres – Mazamet, etc.

Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) qui a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025).

En 2012/2013, une commission (Commission Mobilité 21) a été chargée par le gouvernement de trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures. Ces travaux ont mené à la rédaction du rapport Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable ».

Dans ses conclusions, remises le 27 juin 2013, la commission classait « l'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres » dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030). Ce classement a été confirmé par le gouvernement en juillet 2013.

Ce programme a pour ambitions :

- d'améliorer les déplacements : sécurité routière, rapidité d'accès…
- d'affirmer le développement local : territoire desservi de façon équilibré, accès amélioré aux équipements métropolitains,
- de développer la situation économique : renforcement de l'attractivité, notamment pour les chercheurs, les enseignants et les étudiants, développement de nouveaux sites d'implantation pour les entreprises, consolidation du tissu économique existant,
- de contribuer à la compétitivité des entreprises : développement des entreprises agroalimentaires, ouverture sur les marchés, facilités de recrutement…
- de permettre le développement social en offrant une meilleure accessibilité à l'emploi aux populations des territoires voisins de Toulouse et de Castres.

8 mars 1994
Décision ministérielle actant le principe de mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse

▼

1996
Construction par ASF de la bretelle autoroutière A680, la bifurcation autoroutière entre l'A68 et l'A680 et le demi-échangeur de Gragnague.
Plusieurs sections à 2x2 voies ont été réalisées (déviation de Soual mise en service en 2000, de Puylaurens mise en service en 2008,) ou ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (Castres-Soual section urbaine en 2004)

▼

18 décembre 2003
Classement de la liaison Castres – Toulouse via l'A68 parmi les « grandes liaisons d'aménagement du territoire » (GLAT), par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

▼

31 Janvier 2007
Après consultation et accord des collectivités concernées, décision du ministre en charge des transports d'étudier la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession

▼

15 octobre 2007 au 31 janvier 2008
1ère concertation publique présentant les études d'avant-projet sommaire et en particulier les différents corridors possibles

▼

23 décembre 2008
Décision ministérielle demandant la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

▼

4 février 2009
La CNDP, sur saisine du Ministre décide que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public

▼

Du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010
Débat public, organisé par une Commission particulière du débat public (CPDP)

▼

25 juin 2010
À la suite du débat public, le ministre en charge des transports décide de retenir le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126, par mise en concession autoroutière. Il demande de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique

▼

27 juin 2013
Le projet d'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres en 2X2 voies est considéré dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030) suite à l'audit de la « Commission Mobilité 21 »

▼

22 avril 2014
Le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche relance les études sur la base d'une mise en concession

La carte en page suivante présente le linéaire global relatif au projet LACT sur l'ensemble des communes traversées. Seules celles dotées d'un PLU sont susceptibles de faire l'objet d'une Mise en Compatibilité.

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude

Liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE

PRÉSENTATION DES SECTEURS D'ÉTUDE

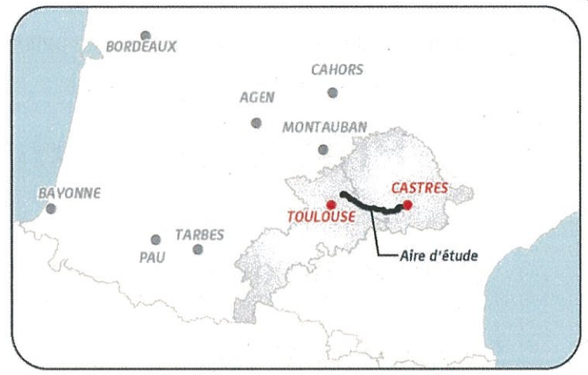
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS

Élargissement A680
Opération sous maîtrise d'ouvrage ASF

Liaison autoroutière nouvelle Verfeil/Castres
Opération sous maîtrise d'ouvrage Etat

Département du Tarn

Département de la Haute-Garonne



Le Girou
CASTELMAUROU
GRAGNAGUE
BONREPOS RIQUET
SAINT-MARCEL PAULEL
VERFEIL
TEULAT
SAINT-PIERRE
MONTCABRIER
BANNIERES
BOURG-SAINT-BERNARD
VILLENEUVE-LES-LAVAUR
MAURENS-SCOPONT
ALGANS
SAUSSENS
CAMBON-LES-LAVAUR
VENDINE
LACROISILLE
FRANCARVILLE
LOUBENS-LAURAGAIS
APPELLE
PUYLAURENS
LE FAGET
RN126
CUQ-TOULZA
L'Agout
CASTRES
FREJEVILLE
SÉMALENS
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
SAIX
SAINT-GERMAIN-DES-PRES
SOUAL
VIVIERS-LES-MONTAGNES
Le Sor

Secteur 1
Secteur 2
Secteur 3
Secteur 4
Secteur 5

LÉGENDE

- Axe du projet Verfeil/Castres
- A680
- Aire d'étude Verfeil/Castres
- Aire d'étude élargissement A680
- Limite communale
- Limite départementale
- Réseau hydrographique principal

Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
ASF

Avril 2016

Échelle : 1/180000

0 3 6 km

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR L'AIRE D'ÉTUDE :

*(les communes marquées d'une * sont à cheval sur 2 secteurs)*

Secteur 1 :

- Bonrepos-Riquet
- Castelmaurou
- Gragnague
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Verfeil*

Secteur 2 :

- Bannières
- Bourg-Saint-Bernard
- Francarville
- Montcabrier
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Saussens
- Teulat
- Vendine
- Verfeil*
- Villeneuve lès-Lavaur*

Secteur 3 :

- Algans
- Appelle
- Cambon-lès-Lavaur
- Cuq-Toulza
- Lacroisille
- Le Faget
- Loubens-Lauragais
- Maurens-Scopont
- Villeneuve-lès-Lavaur*

Secteur 4 :

- Puylaurens
- Saint-Germain-des-Prés
- Soual*

Secteur 5 :

- Cambounet-sur-le-Sor
- Castres
- Fréjeville
- Saïx
- Sémalens
- Soual*
- Viviers-lès-Montagnes

II.2 Caractéristiques générales de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse

Le projet LACT est constitué de deux opérations sous maîtrise d'ouvrage distinctes :

a) **Une section aménagée sous maîtrise d'ouvrage ASF appelée « Opération A680 », qui consiste en** :

- l'élargissement de l'A680 existante, passant de 2x1 voies à 2x2 voies, entre Castemaurou et Verfeil (8 km environ) ;
- la création d'un échangeur à Verfeil.

b) **Une section aménagée sous maîtrise d'Ouvrage de l'État appelée « Opération Verfeil-Castres », qui consiste en** :

- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens (31 km environ) ;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest de Puylaurens (1 km environ) ;
- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Puylaurens et Soual, puis entre Soual et Castres (15 km environ) ;
- la création de 3 échangeurs (Verfeil, Soual Est, Saint-Palais à Castres).

Elle intègre également les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).

Cette nouvelle section autoroutière entre Verfeil et Castres a pour vocation d'être rattachée à la bretelle autoroutière élargie de l'A680 (sous concession ASF).

Il est prévu l'aménagement de deux gares de péages en pleine voie localisées :

- à l'origine du tracé sur la commune de Verfeil
- et à l'extrémité du tracé sur la commune de Castres.

Les diffuseurs de Puylaurens et de Soual seront équipés de gares de péage sur bretelles.

Enfin, une aire de repos unilatérale bidirectionnelle sera implantée entre les lieux dits « En Bardes » et « l'Endribet », sur la commune de Cambon-lès-Lavaur.

↳ Cet itinéraire permettra de relier les villes de Toulouse et Castres via l'A680 existante, reliant l'A68 à Verfeil, puis via la création d'une nouvelle liaison autoroutière rattachant Verfeil à la rocade Nord-Ouest de Castres.

La réalisation de grands projets linéaires génère d'importants mouvements de matériaux.
Les principaux volumes de déblais et besoins en remblais sont rappelés ci-après par secteur :

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015)

Secteur	Déblais (millions m^3)	Remblais (millions m^3)
1	0	0,35
2	0,41	1,4
3	3,7	1,8
4	0,99	0,3
5	0,3	1,5
Total	**5,40**	**5,35**

Hors barreau de Puylaurens

Le décapage de la terre végétale représente environ 1,7 millions m^3. Tous les matériaux de déblais n'étant pas réutilisables, un apport extérieur de 1,3 millions m^3 sera nécessaire.
À ce stade des études, il est prévu :

71 ouvrages de rétablissement permettant le franchissement du projet, dont 48 peuvent faire l'objet d'un usage pour l'exploitation agricole :

- 31 ouvrages routiers,
- 1 franchissement de voie ferrée,
- 1 passage Mode doux,
- 3 passages agricoles spécifiques,
- 3 passages mixtes agricoles / hydraulique,
- 2 passages spécifiques Faune,
- 1 passage mixte agricole / Grande Faune existant, réaménagé (ouest de la déviation de Puylaurens),
- 28 ouvrages hydrauliques simples (correspondant au passage de cours d'eau franchis, fossés et thalwegs) dont la plupart (20) pourront être équipés de continuité écologique pour la petite faune,
- 1 ouvrage d'art non-courant (ouvrage hydraulique de franchissement de l'Agout).

43 voies latérales de rétablissement des communications terrestres existantes, dont :

- 20 spécifiques agricoles,
- 23 routiers, pouvant également avoir un usage pour l'exploitation agricole.

En matière d'assainissement :

- Sur l'opération A680 : Le réseau d'assainissement existant a été conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Bien que prévu en vue d'un futur aménagement à 2x2 voies, il sera reconsidéré le fonctionnement et la capacité hydraulique du réseau de la plate-forme et des bassins dans son intégralité.
- Sur l'opération Verfeil – Castres : Le réseau d'assainissement de la liaison autoroutière sera conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Le dimensionnement des ouvrages est effectué pour un débit correspondant à une pluie de fréquence 10 ans.

II.3 Caractéristiques de la section du projet traversant la commune

Les études ont abouti à un découpage de l'aire d'étude du programme en 5 secteurs. La commune de Cuq-Toulza est incluse dans le secteur n°3 (voir la carte ci-avant : « Présentation des secteurs d'étude »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'étude d'impact et plus spécifiquement aux paragraphes relatifs au secteur 3.

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

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

II.3.1 Territoire communal

Le territoire communal de Cuq-Toulza est traversé par la vallée du Girou. L'aire d'étude est localisée sur les reliefs au Nord du cours d'eau et du village.

Les milieux présents sont les zones de pelouses sèches, des parcelles agricoles et des bois. Plusieurs cours d'eau permanents ou intermittent traversent la zone d'étude avant de rejoindre le Girou. Les milieux naturel abritent des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt écologique.

Les parcelles agricoles représentent plus de 75% de la surface communale.

Des équipements et services de proximité sont présents dans le village.

La population est en augmentation et relativement jeune. Le logement est représenté majoritairement par des maisons individuelles.

L'actuelle route nationale 126, voie de communication principale, longe le Girou et traverse le bourg de Cuq-Toulza (hors zone d'étude).

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Principes et caractéristiques géométriques

À partir de Villeneuve-lès-Lavaur, le tracé repasse au nord et le long de la RN126 jusqu'à Cambon-lès-Lavaur. À Cuq-Toulza, le tracé s'en éloigne significativement au nord pour contourner le bourg de Cadix dans les coteaux. Cette configuration permet ainsi une bonne atténuation des impacts visuels et acoustiques pour les secteurs urbanisés.

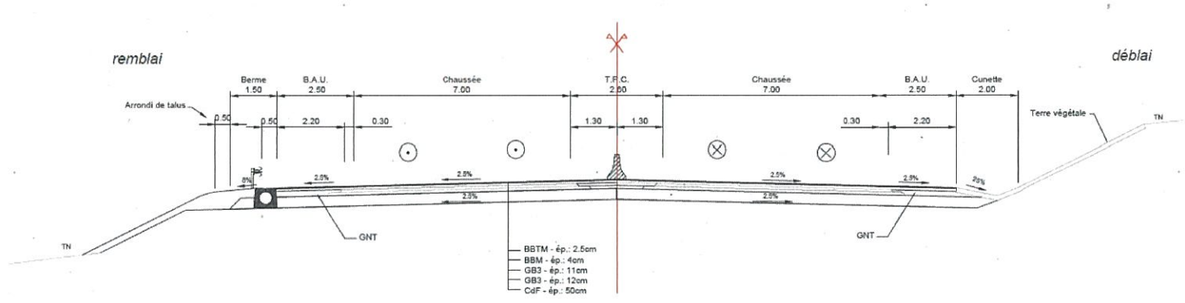
Sur la commune de Cuq-Toulza le tracé est essentiellement en déblais mis à part pour le rétablissement du chemin de la Bastide Vieille en passage inférieur. L'ensemble des rétablissements sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2016)

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
Rétablissement agricole En Buc	Rétablissement agricole En Buc	Agricole	Voie latérale	sur chemin de la Gariguette
Chemin de la Gariguette	Chemin de la Gariguette	Routier	Voie latérale	depuis PI Bastide Vieille côté Nord
PI 2218	Chemin de la Bastide Vieille	Routier	Passage inférieur	Gabarit agricole
Rétablissement agricole la Gariguette	Rétablissement agricole la Gariguette	Agricole	Voie latérale	depuis PI Bastide Vieille côté Sud-Est

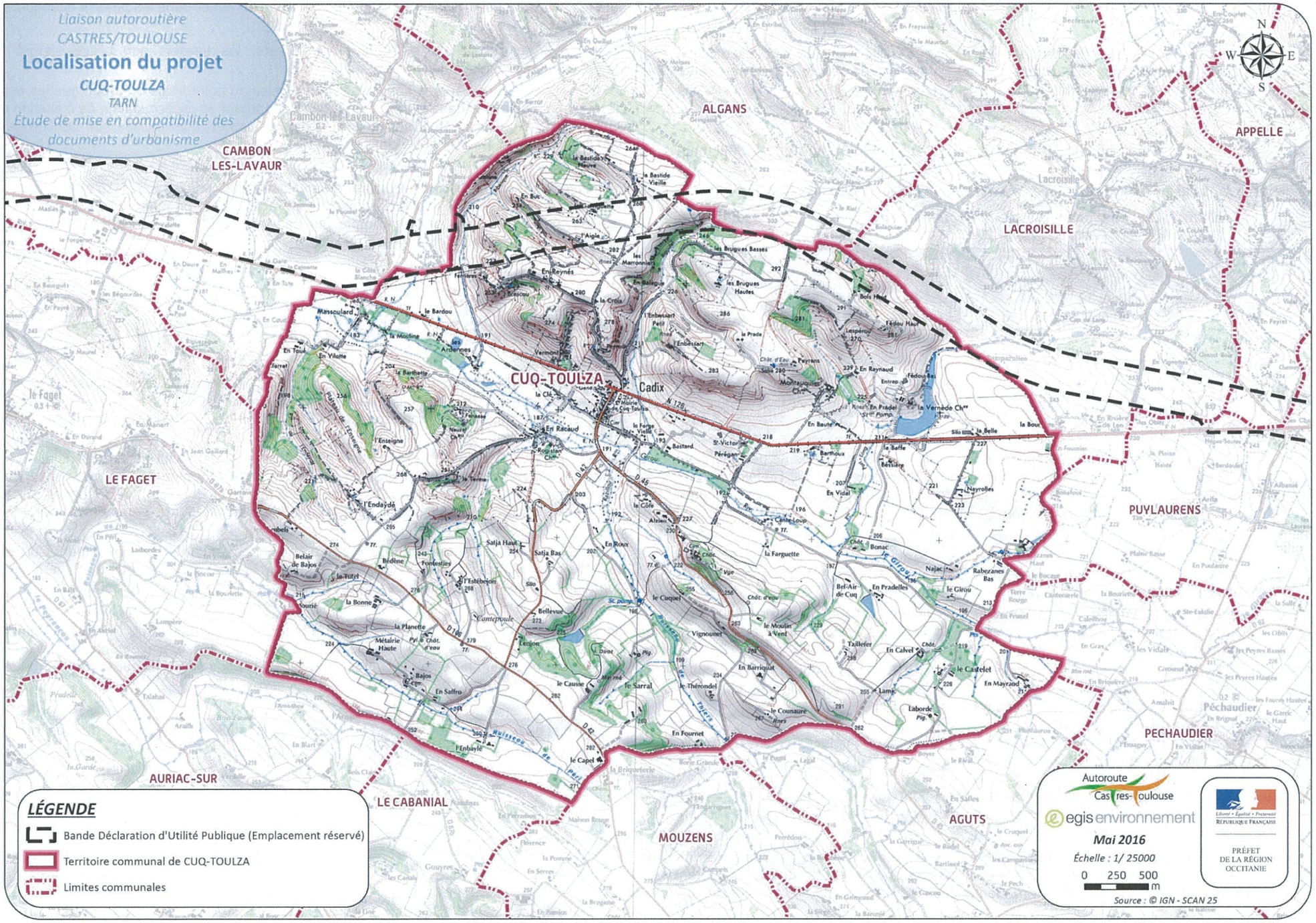
Le profil en travers type section courante (type autoroutier à 2x2 voies) comporte :

- 1 Terre-Plein Central (TPC) de 2,60 m (2 bandes dérasées de 1,0 m et un séparateur béton),
- 2 Chaussés de 7,0 m (2 x 3,5 m),
- 2 BAU de 2,5 m de largeur,
- 1 berme de 1 m en remblai (variable dans certains cas d'aménagements spécifiques tels que les écrans acoustiques, une cunette de 2,0 m en déblai intégrant la berme.



La carte ci-après situe le projet sur le territoire de la commune de Cuq-Toulza.

Figure 2 : Localisation du projet sur la commune



III. Analyse de la compatibilité du PLU

Le projet LACT fait l'objet d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme approuvé de Cuq-Toulza, qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Le PLU de Cuq-Toulza actuellement opposable est le document approuvé en date du 14 décembre 2010.

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

Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015)

PLU de la commune de Cuq-Toulza		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
Élaboration : 18/07/2007	Élaboration : 03/05/2010	Élaboration : 14/12/2010

III.1 Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durables, Orientation d'Aménagement, Servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage :
    - création d'un emplacement réservé pour le projet LACT et à ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera le futur concessionnaire ;
    - suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet LACT ;
    - déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans l'emplacement réservé. Ce déclassement ne préjuge pas des parcelles qui seront in fine défrichées et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée ;

- la mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;

- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

L'emprise de l'emplacement réservé correspond à la bande dite de déclaration d'utilité publique (bande DUP), large de 200 m en moyenne et incluant le tracé de référence, cette bande est localement adaptée (généralement réduite) aux contraintes environnementales humaines et naturelles, ainsi qu'aux besoins pour le projet.

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

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

C'est pour garder une certaine souplesse pour la mise au point finale du projet que les espaces boisés classés sont déclassés dans la bande de DUP. Pour autant, la préoccupation de limitation des emprises et des défrichements au strict nécessaire, demeure. Les espaces boisés non concernés en définitive par l'aménagement pourront être classés à nouveau.

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

III.2 Compatibilité du 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 durables (PADD), les orientations d'aménagement 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 Durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Dans le chapitre 6 « Le projet de PLU » du rapport de présentation du PLU de la commune de Cuq-Toulza, dans le chapitre 6.1.5. « Améliorer et sécuriser les déplacements », une des orientations définies par la commune est la suivante : « *Prendre en compte les fuseaux d'études de tracé du projet de liaison Toulouse-Castres.* »

↳ Le projet de liaison entre Castres Toulouse est compatible avec le rapport de présentation du PLU.

III.3 Compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

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

Le PADD de la commune de Cuq-Toulza s'articule autour de trois principes fondamentaux :

- La protection de l'environnement et du cadre de vie ;
- L'équité et la cohésion sociale ;
- L'efficacité économique.

A la lumière des enjeux identifiés, les orientations générales du PADD se déclinent selon cinq principes directeurs :

- Maîtriser l'urbanisation et la croissance de la population ;
- Organiser un espace de vie solidaire ;
- Favoriser le développement des activités économiques ;
- Préserver l'environnement, la qualité du cadre de vie et les espaces agricoles ;
- Améliorer et sécuriser les déplacements.

III.3.1 Objectifs du PADD

À ce titre, le projet de PADD se décline autour de ces 5 orientations générales :

- Maîtriser l'urbanisation et la croissance de la population :
  - Satisfaire les besoins diversifiés des nouveaux arrivants tout en maîtrisant l'évolution démographique ;
  - Assurer une gestion équilibrée de l'espace et une consommation économe des sols ;
- Organiser un espace de vie solidaire :
  - Répondre aux besoins de la population en terme de logements et d'équipements ;
- Favoriser le développement des activités économiques :
  - Conforter et développer l'attractivité du centre-bourg ;
  - Permettre le développement de petits commerces et de services sur la zone du Rigoulet ;
  - Aménager une zone d'activités artisanales, à proximité du centre bourg, en entrée Ouest de la commune pour répondre à la demande locale ;
  - Asseoir le rôle de « vitrine économique » de la zone d'activités en entrée Est de Cuq Toulza ;
  - Pérenniser les activités agricoles ;
- Préserver l'environnement, la qualité du cadre de vie et les espaces agricoles :
  - Conserver la qualité des sites naturels et des paysages ;
  - Aménager une zone verte de balade le long du Girou et du Rigoulet ;
  - Préserver les points de vue sur la vallée du Girou et sur Cuq Château ;
  - Préserver l'espace agricole de tout « mitage » ;
  - Prendre en compte les risques naturels ;
  - Prendre en compte la zone de bruit le long de la RN126 ;
  - Valoriser les paysages urbains ;
- Améliorer et sécuriser les déplacements :
  - Sécuriser l'ensemble des carrefours avec la RN126 ;
  - Aménager les carrefours « à risque » ;
  - Prendre en compte les fuseaux d'études de tracé du projet de liaison Toulouse-Castres ;
  - Développer une liaison entre le lotissement de la Boulbène et les équipements scolaires via le centre bourg (liaison Est/Ouest) ;
  - Rechercher un meilleur équilibre entre les différents modes de transports.

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

Le projet LACT est pris en compte dans le PADD de la commune de Cuq-Toulza dans l'orientation générale concernant l'amélioration et la sécurisation des déplacements : « *Prendre en compte les fuseaux d'études de tracé du projet de liaison Toulouse-Castres.* »

Néanmoins concernant l'objectif « *Préserver l'environnement, la qualité du cadre de vie et les espaces agricoles* », la réalisation d'une infrastructure routière nécessite une consommation d'emprise dont une grande partie est actuellement à vocation agricole.

La définition du tracé a été conçue pour limiter l'impact sur les exploitations agricoles et des mesures pour limiter les effets sur la déstructuration sont prévues par le maître de l'ouvrage. Parmi ces mesures, figurent le rétablissement des réseaux d'irrigation et de drainage et la proposition de réaliser un aménagement foncier qui apparait comme une mesure utile.

Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée. **L'enjeu est de permettre l'insertion de l'infrastructure tout en préservant l'activité agricole**.

↳ Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet LACT ne remet pas en cause les orientations du PADD associé au document d'urbanisme applicable sur la commune de Cuq-Toulza.

III.4 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 n° 2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 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, avec la Loi dite « Grenelle II » cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

Aujourd'hui les OAP sont règlementées par les articles L.151-6 et L.151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

Les OAP concernent uniquement le secteur du Rigoulet.

Le projet LACT ne recoupe aucune emprise concernée par une opération d'aménagement et de programmation.

↳ Ainsi, il est compatible avec ces dernières.

III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme : « *Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3.* »

Article L.152-1 : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement de la liaison autoroutière ;
- hauteur des constructions ;
- implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- l'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

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

Le nouvel Emplacement Réservé recoupera les zonages suivants, définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU de Cuq-Toulza :

- **Zone N : zones naturelles à préserver.** Il s'agit de zones, de la commune, équipées ou non, à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages. Dans cette zone, le projet recoupe également le secteur N1, qui correspond à des zones naturelles dans lesquelles des habitations sont présentes.
- **Zone A : zones agricoles à vocation agricole.** Ce sont des secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles.

Pour mémoire, selon l'article 2 - Ouvrage Technique des dispositions générales :

Dans toutes les zones, l'édification d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement :

- *des réseaux divers (eau potable, assainissement, gaz, électricité, télécommunications, radiotéléphonies, ouvrages pour la sécurité publique...) ;*
- *des voies de circulations terrestres, ferroviaires, aériennes…*

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

↳ Le projet LACT constitue l'édification d'ouvrages techniques. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées en zones A et N. Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité »

III.6 Emplacements réservés

Aucun emplacement réservé inscrit au PLU n'est intercepté ou concerné par le nouvel emplacement réservé du projet LACT.

↳ En conséquence le projet est sans incidence sur les emplacements réservés actuellement définis au PLU de Cuq-Toulza.

III.7 Espaces Boisés Classés

Le projet n'intercepte aucun Espace Boisé Classé (EBC).

III.8 Éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme

Aucun élément de ce type n'est concerné par la bande de DUP du projet LACT.

III.9 Règlements de lotissements (article L.442-13 du code de l'urbanisme)

Aucun lotissement n'est présent dans la bande de DUP du projet LACT.

IV. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Cuq-Toulza

IV.1 Plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT avant la mise en compatibilité du PLU ;
- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé au projet.

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**.

Il convient de signaler que le document graphique intitulé « 5.2 Pièce graphique du règlement » intègre les informations suivantes :

- Tableau listant les emplacements réservés de la commune de Cuq-Toulza ;
- Cartographie des emplacements réservés de la commune de Cuq-Toulza

Légende - avant mise en compatibilité

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES				
N°	Désignation	Bénéficiaire	Largeur (comptée à partir de la limite d'emprise publique)	Superficie (m²)
	1- Emplacements réservés à des voiries			
1	Elargissement de voie	Commune	3 m	610
2	Aménagement d'un parc de stationnement	Commune	-	740
3	Aménagement d'un piétonnier	Commune	4 m	130
4	Elargissement de la rue Aristide Briand	Commune	4 m	420
5	Elargissement de la RD45	Commune	4 m	330
6	Elargissement de la RD45	Commune	4 m	600
7	Aménagement d'un cheminement piéton	Commune	4 m	370
8	Aménagement d'un cheminement piéton	Commune	4 m	3 850
9	Aménagement du croisement du VC n°8 avec la RN126	Commune	-	60
10	Elargissement de la VC n°8	Commune	3 m	230
13	Aménagement d'un piétonnier	Commune	5 m	210
14	Aménagement du carrefour chemin du Rigoulet / RN126	Commune - Etat	-	100
15	Création d'une voie entre le chemin de Rigoulet et le groupe scolaire	Commune	largeur = 10 m	2 040
16	Elargissement du chemin du Rigoulet à 10 mètres d'emprise	Commune	-	960
17	Elargissement du chemin des Ardennes à Cadix	Commune	-	1 160
18	Aménagement du croisement RN126 - Chemin des Ardennes à Cadix	Commune - Etat	-	345
	2- Emplacements réservés à des ouvrages publics			
11	Extension du groupe scolaire	Commune	-	7 300
12	Extension du cimetière	Commune	-	1 300
				20 245



Zone naturelle:

- N — Zone naturelle - inconstructible
- N1 — Secteur naturel à dominante d'habitat (habitat isolé): extensions mesurées possibles/ changement de destination interdit
- N2 — Secteur naturel à dominante d'habitat (habitat isolé): extensions mesurées possibles/ urbanisation possible de manière très limitée des "dents creuses"
- Nc — Secteur naturel à dominante d'habitat (habitat isolé): extensions mesurées et changement de destination autorisés
- Nx — Secteur naturel à dominante d'activités extensions mesurées possibles à usage d'activités
- Zone inondable D.I.R.E.N. (secteur donné à titre indicatif)

Zone agricole:

- A — Zone agricole

Secteurs particuliers

- Secteur au titre de l'article L123-1 16° du Code de l'Urbanisme: - En cas de réalisation d'un programme de logements, 30 % de ce programme devra être affecté à du logement locatif conventionné bénéficiant d'un financement aidé par l'Etat avec la variété des formes acquises de financement possibles (PLAI, PLUS, PLS).
- 10 — Emplacements réservés
- Elément paysager au titre de l'article L123-1 du Code de l'Urbanisme

↳ La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant.

Le reste de la légende ne nécessite pas de mise en compatibilité.

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

Légende - après mise en compatibilité

LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

N°	Destination	Bénéficiaire	Largeur (comptée à partir de la limite d'emprise publique)	Superficie (m²)
	1 – Emplacement réservés à des voiries			
1	Élargissement de voie	Commune	3 m	610
2	Aménagement d'un parc de stationnement	Commune		740
3	Aménagement d'un piétonnier	Commune	4 m	130
4	Élargissement de la rue Aristide Briand	Commune	4 m	420
5	Élargissement de la RD45	Commune	4 m	330
6	Élargissement de la RD45	Commune	4 m	600
7	Aménagement d'un cheminement piéton	Commune	4 m	370
8	Aménagement d'un cheminement piéton	Commune	4 m	3 350
9	Aménagement du croisement du VC n°8 avec la RN126	Commune		60
10	Élargissement de la VC n°8	Commune	3 m	230
13	Aménagement d'un piétonnier	Commune	5 m	210
14	Aménagement du carrefour chemin du Rigoulet / RN126	Commune		100
15	Création d'une voie entre le chemin de Rigoulet et le groupe scolaire	Commune	Largeur = 10 m	2 040
16	Élargissement du chemin du Rigoulet à 10 mètres d'emprise	Commune		960
17	Élargissement du chemin des Ardennes à Cadix	Commune		1 150
18	Aménagement du croisement RN126 – Chemin des Ardennes à Cadix	Commune		345
19	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)		781 800
	2 – Emplacement réservés à des ouvrages publics			
11	Extension du groupe scolaire	Commune		7 300
12	Extension du cimetière	Commune		1 300
				~~20 246~~ 802 045

Figure 3 : Carte 1/3 de zonage avant mise en compatibilité

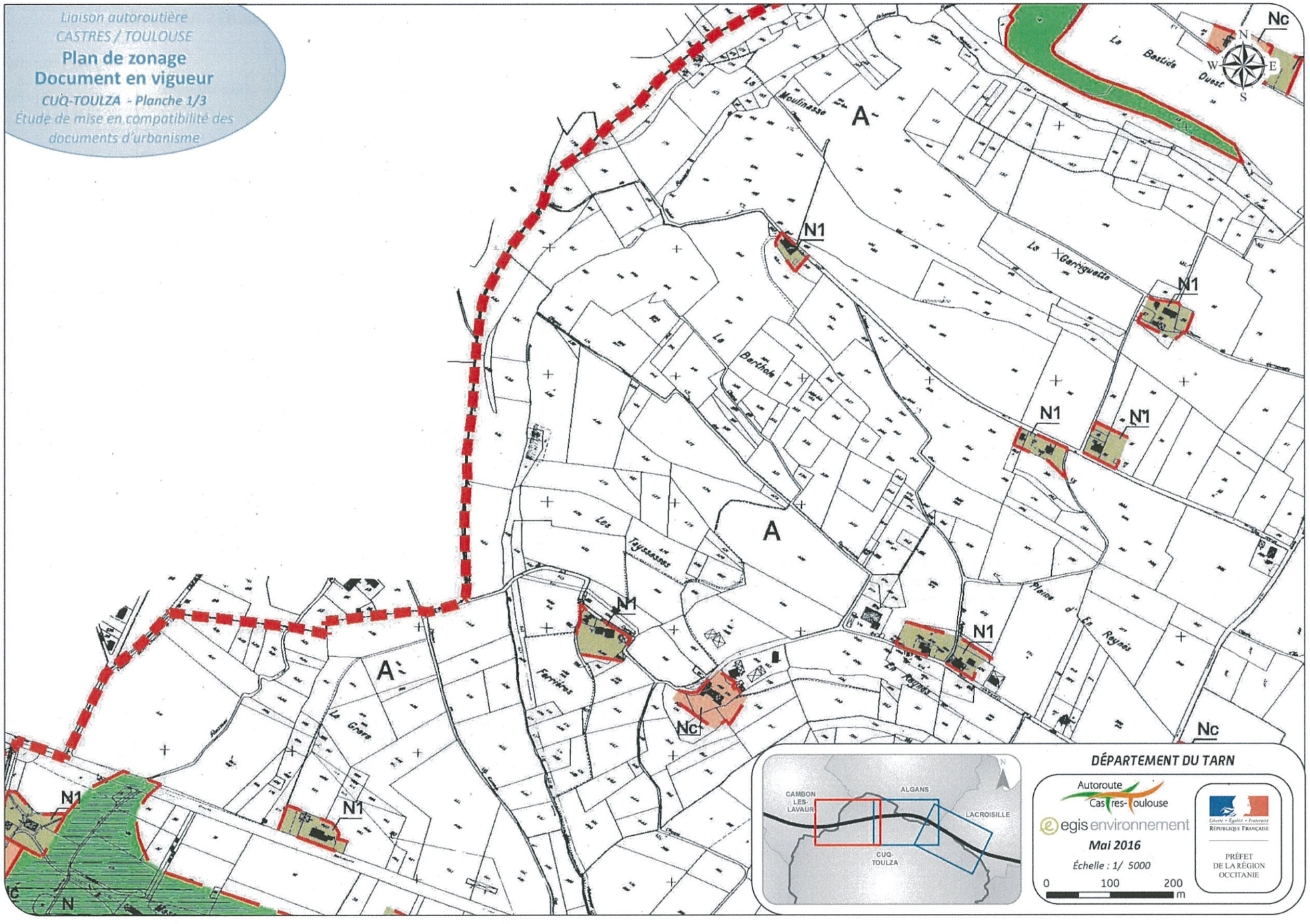


Figure 4 : Carte 1/3 de zonage après mise en compatibilité

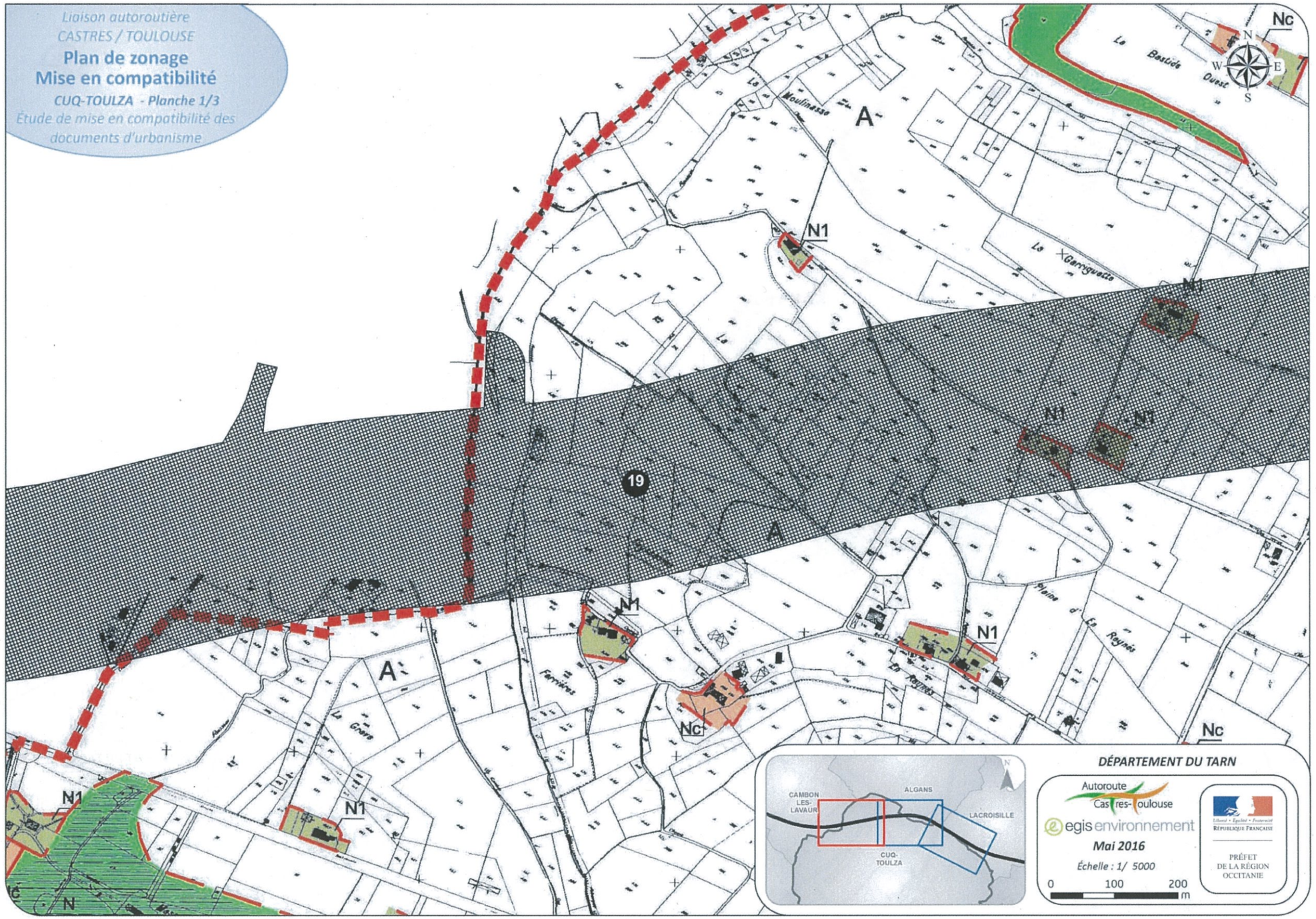


Figure 5 : Carte 2/3 de zonage avant mise en compatibilité

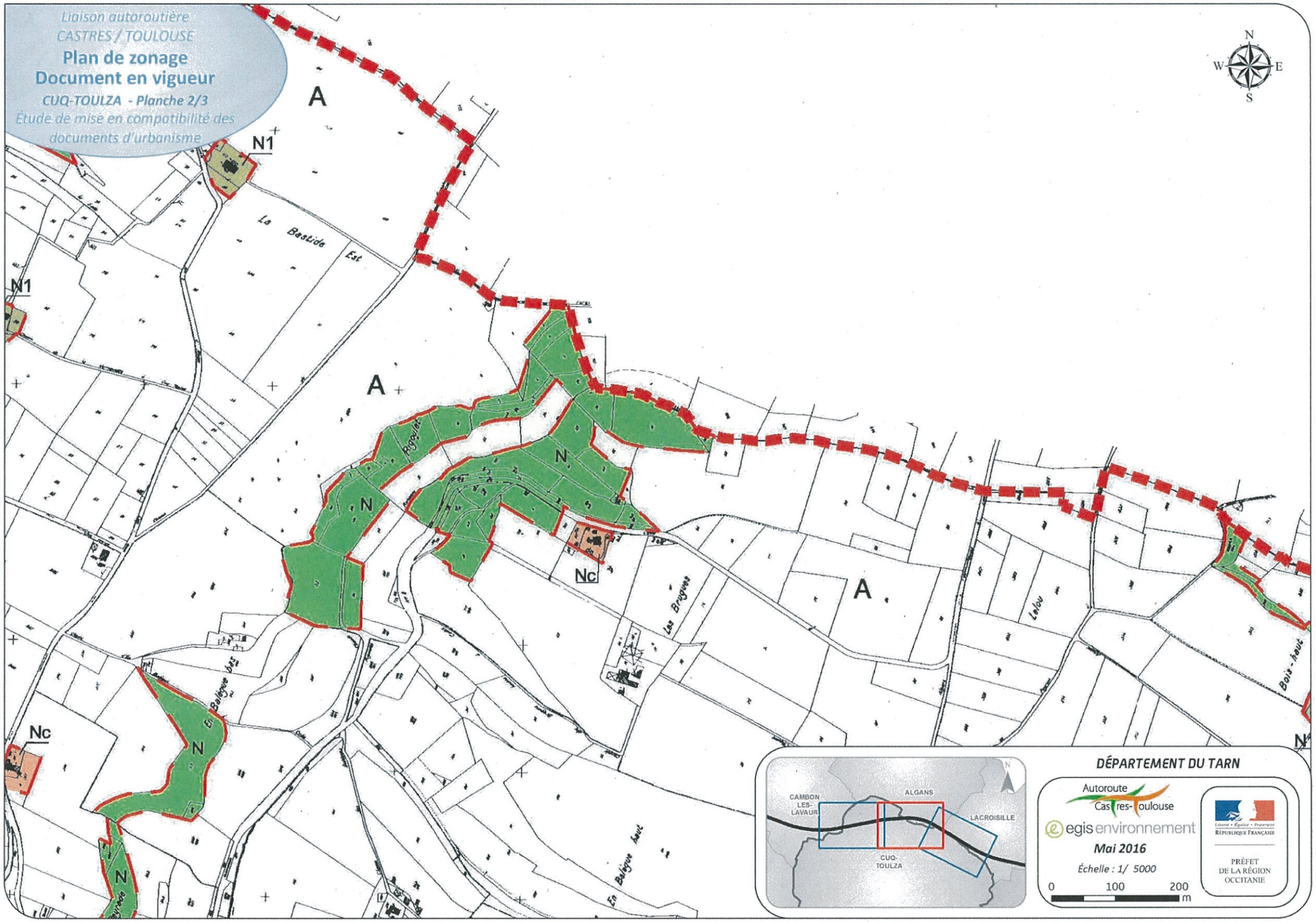


Figure 6 : Carte 2/3 de zonage après mise en compatibilité

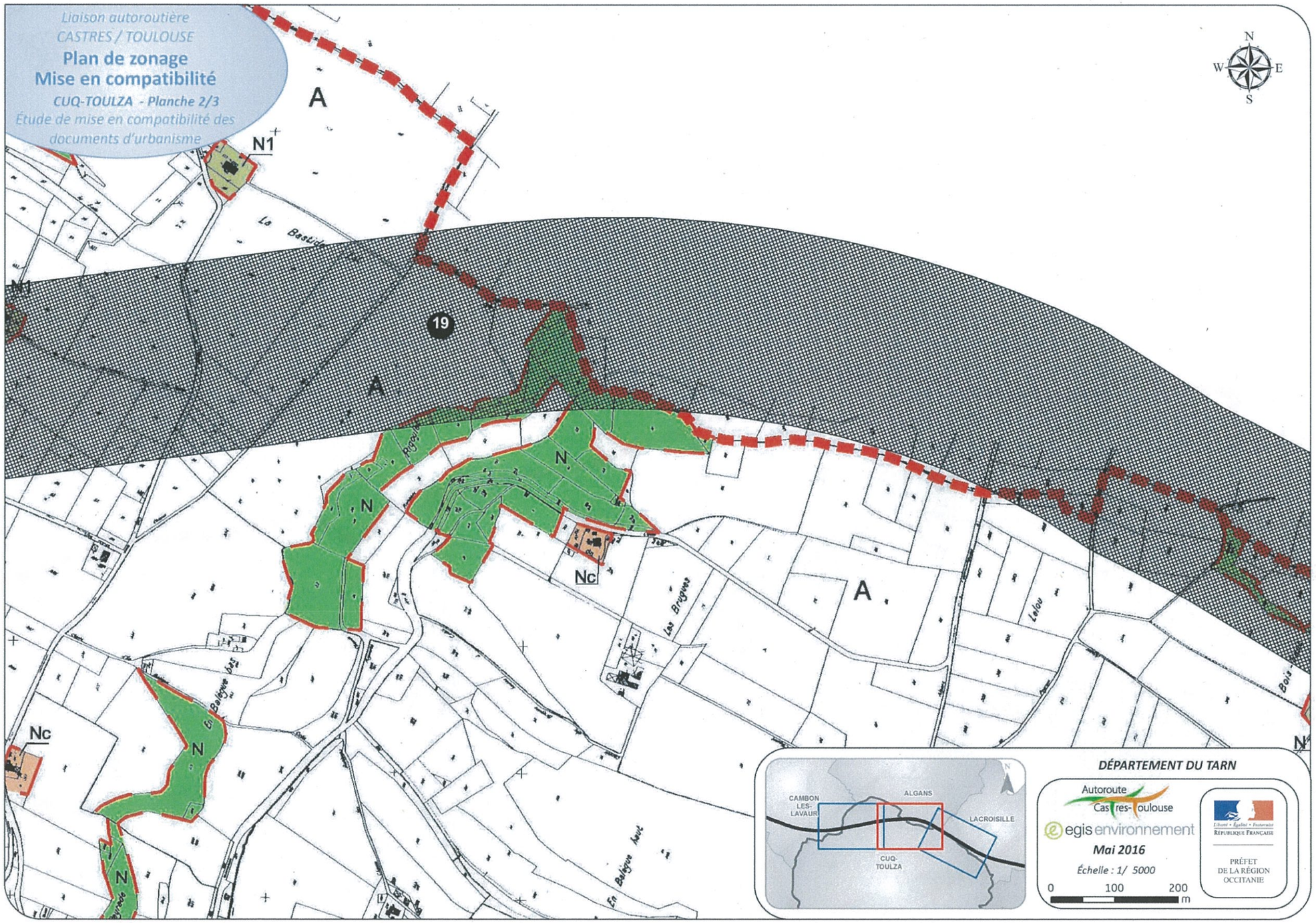


Figure 7 : Carte 3/3 de zonage avant mise en compatibilité

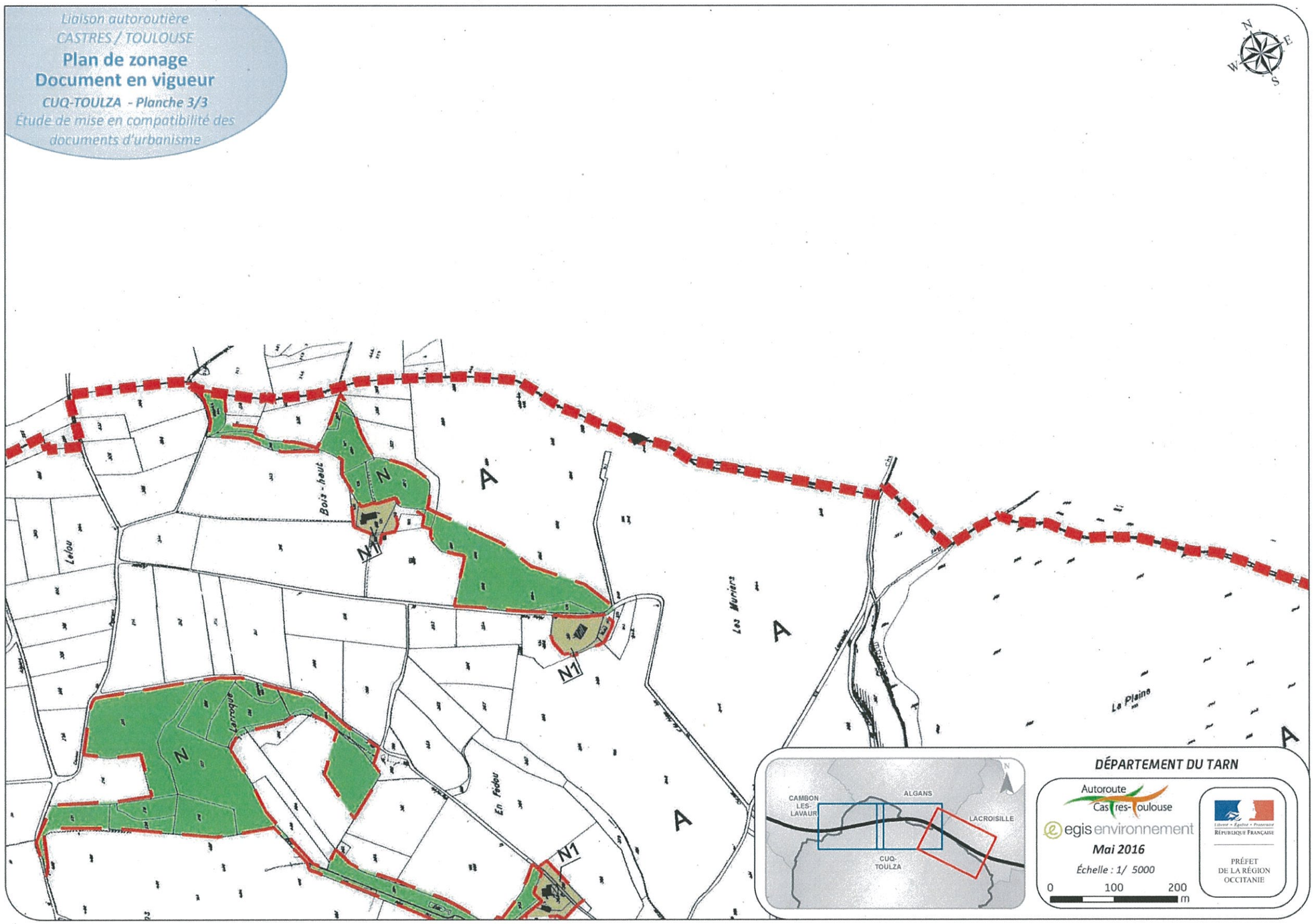
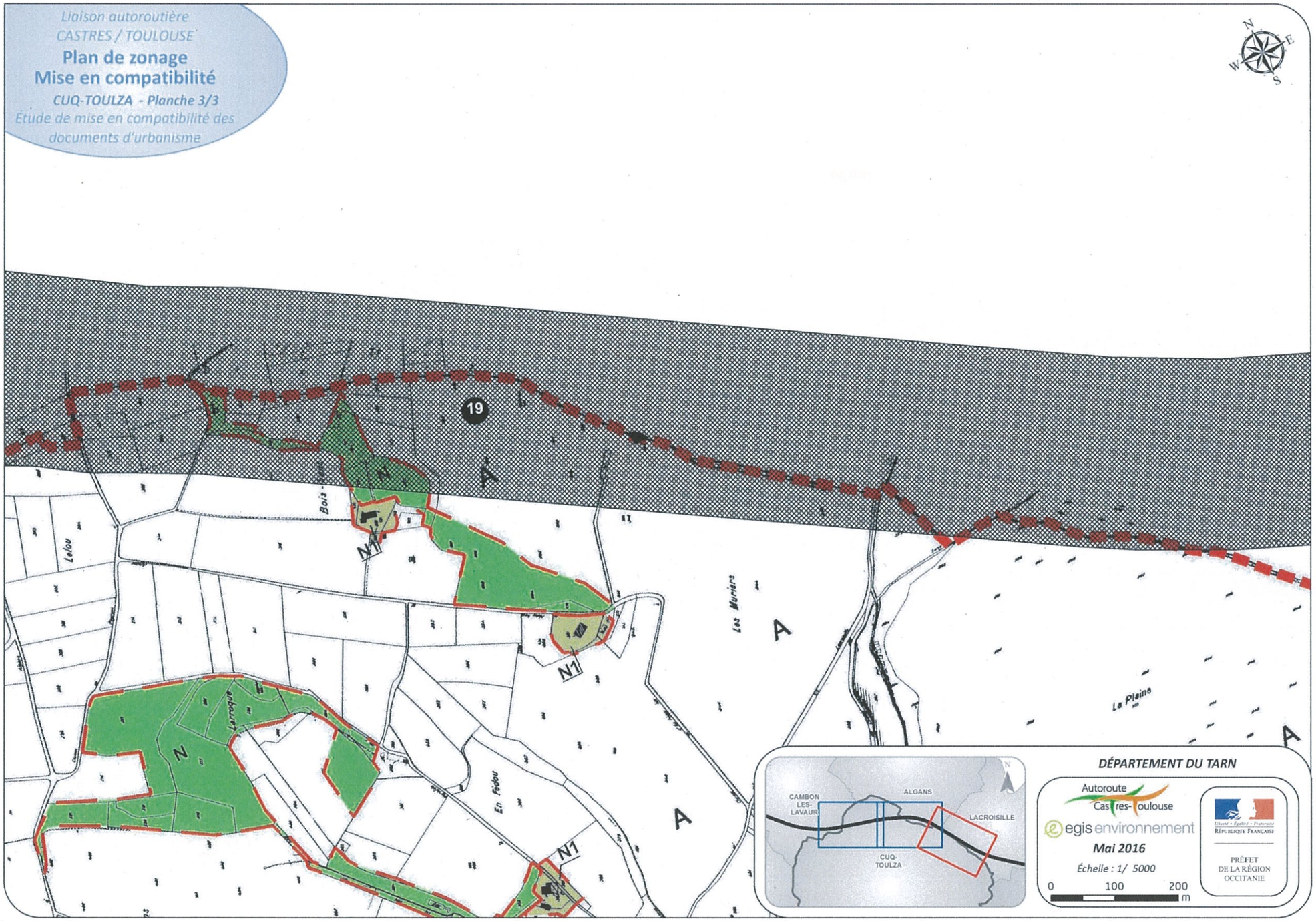


Figure 8 : Carte 3/3 de zonage après mise en compatibilité



IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zones N et A seront concernés par la mise en compatibilité.

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

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

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Dans tous les secteurs :
  - les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

- Dans le secteur N1 :
  - l'aménagement et l'extension des constructions existantes à condition qu'elle soit mesurée dans la limite d'une augmentation de 30% de la Surface Hors Œuvre Brute en place à l'approbation du Plan Local d'Urbanisme et à condition qu'il ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages ;
  - les annexes (construction de moins de 20m² de S.H.O.B.) à condition qu'elles soient en cohérence avec les constructions existantes.

- Dans le secteur N2 : [..]

L'article N2 permet les constructions et installations nécessaires au projet, sans autoriser le projet autoroutier en tant que tel. L'article sera modifié en conséquence.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Dans tous les secteurs :
  - les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.
  - sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

- Dans le secteur N1 :
  - l'aménagement et l'extension des constructions existantes à condition qu'elle soit mesurée dans la limite d'une augmentation de 30% de la Surface Hors Œuvre Brute en place à l'approbation du Plan Local d'Urbanisme et à condition qu'il ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages ;
  - les annexes (construction de moins de 20m² de S.H.O.B.) à condition qu'elles soient en cohérence avec les constructions existantes.

- Dans le secteur N2 : [..]

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la RN126.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 15 m de l'axe des routes départementales, porté à 20 m en cas de plantations d'alignement.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

L'aménagement, le changement de destination et l'extension mesurée des constructions existantes peuvent être implantés avec le même recul que la construction existante.

L'article N6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la RN126.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 15 m de l'axe des routes départementales, porté à 20 m en cas de plantations d'alignement.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

L'aménagement, le changement de destination et l'extension mesurée des constructions existantes peuvent être implantés avec le même recul que la construction existante.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantée en limite de voies et d'emprises publiques.

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit.

La hauteur d'une construction ne doit pas dépasser 7 mètres, sauf en cas d'harmonisation avec la construction existante.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public.

L'article N10 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des hauteurs maximums imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit.

La hauteur d'une construction ne doit pas dépasser 7 mètres, sauf en cas d'harmonisation avec la construction existante.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N11 : ASPECT EXTERIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

11.1 – COUVERTURES

Si toitures traditionnelles :

Les toitures doivent être en tuiles ou similaire, de surface courbe et leur pente comprise entre 30 et 40%. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public, aux vérandas, aux serres et aux couvertures de piscines, aux abris de jardin.

Les toitures de type contemporain (terrasses végétales, etc.…) pourront être autorisées dès lors qu'elles s'intègrent dans le milieu environnant.

11.2 – MATERIAUX ET TEINTE

Les toitures, les revêtements de façade et les clôtures doivent être d'une conception et d'une teinte en référence avec la palette de couleur du Tarn (CAUE). Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public, aux annexes et aux vérandas.

11.3 – CLOTURES

La hauteur totale des clôtures ne doit pas dépasser 1,80 mètre.

L'article N11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N11 : ASPECT EXTERIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

11.1 – COUVERTURES

Si toitures traditionnelles :

Les toitures doivent être en tuiles ou similaire, de surface courbe et leur pente comprise entre 30 et 40%. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public, aux vérandas, aux serres et aux couvertures de piscines, aux abris de jardin.

Les toitures de type contemporain (terrasses végétales, etc.…) pourront être autorisées dès lors qu'elles s'intègrent dans le milieu environnant.

11.2 – MATERIAUX ET TEINTE

Les toitures, les revêtements de façade et les clôtures doivent être d'une conception et d'une teinte en référence avec la palette de couleur du Tarn (CAUE). Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public, aux annexes et aux vérandas.

11.3 – CLOTURES

La hauteur totale des clôtures ne doit pas dépasser 1,80 mètre.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et sous réserve d'être implantées à proximité des bâtiments d'exploitation.

L'article A2 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et sous réserve d'être implantées à proximité des bâtiments d'exploitation.
- les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la RN126.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 15 m de l'axe des routes départementales, porté à 20 m en cas de plantations d'alignement.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

L'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes peuvent être implantés avec le même recul que la construction existante.

L'article A6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la RN126.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 15 m de l'axe des routes départementales, porté à 20 m en cas de plantations d'alignement.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

L'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes peuvent être implantés avec le même recul que la construction existante.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantée en limite de voies et d'emprises publiques.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

L'article A7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantée sur les limites séparatives.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit.

La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas dépasser 7 mètres.

La hauteur d'une construction à usage agricole ne doit pas dépasser 12 mètres.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public.

L'article A10 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des hauteurs maximums imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit.

La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas dépasser 7 mètres.

La hauteur d'une construction à usage agricole ne doit pas dépasser 12 mètres.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Les éventuelles constructions nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de ce projet et de ses aménagements connexes devront être dispensées des règles imposées aux constructions nouvelles ou modifiées.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

La végétation existante doit être maintenue ou remplacée par des plantations au moins équivalentes.

L'article A13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

La végétation existante doit être maintenue ou remplacée par des plantations au moins équivalentes.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

IV.3 Liste des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés est intégré au plan de zonage du PLU de la commune de Cuq-Toulza.

Cette liste sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établi au bénéfice de l'État ou de son représentant (concessionnaire).

Conférer le chapitre IV ci-avant intitulé « Plan de zonage » pour l'identification des modifications apportées pour la mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés.

V. Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme :

« *Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :*

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »

Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement. »

Les modifications apportées au PLU de la commune de Cuq-Toulza se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

La compatibilité du projet en lui-même avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact. Cette analyse spécifique est présentée en annexe de ce document. Voir annexe : *Pièce E : Étude d'impact, Chapitre 8 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE*.

La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraine donc pas d'autres incidences.

Le territoire de Cuq-Toulza ne dispose pas à ce jour de PDU (plans de déplacements urbains), ni de PLH (programmes locaux de l'habitat). Enfin il n'est pas concerné par les schémas de mise en valeur de la mer ou les dispositions particulières liées aux zones de bruit des aérodromes.

Le territoire de Cuq-Toulza n'est concerné par aucun SCoT en vigueur.

VI. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumise à une demande d'examen au cas par cas. Indépendamment du résultat de cette demande, le maître d'ouvrage a pris la décision de produire cette évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Cuq-Toulza.

Le contexte législatif et réglementaire, ainsi que le contenu de cette évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sont précisés dans les chapitres « Cadre réglementaire » et « Contenu de l'évaluation environnementale » suivants.

La procédure de mise en compatibilité d'un PLU doit inclure une évaluation environnementale conformément à l'article L.104-1, dans les cas fixés aux articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme.

Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 :

1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;

2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;

3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité doit permettre d'apprécier si l'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers est modifié par la mise en comptabilité.

VI.1 Cadre réglementaire

L'article L.104-2 du code de l'urbanisme soumet à évaluation environnementale certains documents d'urbanisme, en particulier les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) « *qui sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement* [...] *compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés* ».

Le même article précise également que, sauf en cas d'absence d'effets notables sur l'environnement, « *les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration* ».

Les articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme précisent les conditions d'application des articles L.104-1 et L.104-2 du code de l'urbanisme.

A ce titre nous rappellerons pour mémoire l'article R.104-8 :

« *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement [...] ;

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

L'article R.104-2 du code de l'urbanisme précise que « *L'évaluation environnementale effectuée à l'occasion d'une évolution du document d'urbanisme prend la forme soit d'une nouvelle évaluation environnementale, soit d'une actualisation de l'évaluation environnementale qui a déjà été réalisée.* »

Une évaluation environnementale liée à la procédure de mise en compatibilité est donc requise afin de démontrer que cette mise en compatibilité n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement.

VI.2 Contenu de l'évaluation environnementale

Les articles R.104-18 à R.104-20 définissent le contenu du rapport environnemental.

Celui 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.

En cas de modification ou de révision du document, le rapport est complété, le cas échéant, par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le PLU ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du Code de l'Urbanisme, ni de rapport environnemental spécifique. Toutefois, le chapitre 7 du Rapport de présentation analyse les incidences des orientations du plan sur l'environnement et la prise en compte du souci de sa préservation et de sa mise en valeur.

Ainsi, dans la mesure où de nombreuses informations sont déjà données :

- Dans le dossier d'étude d'impact du projet LACT ;
- Dans le présent dossier de mise en compatibilité ;
- Dans le rapport de présentation du PLU de Cuq-Toulza ;

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 ;
- Résumé non technique.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité s'appuie sur l'étude d'impact du projet LACT ainsi que sur les données du rapport de présentation du PLU de Cuq-Toulza. Pour des compléments d'informations, des renvois pourront être faits vers cette étude d'impact.

La principale difficulté a été de définir, pour chaque thématique, quels sont les effets réels générés par la mise en compatibilité sur l'environnement, différenciés des effets induit par le projet en lui-même et sur lesquels la mise en compatibilité n'a pas d'impact.

VI.3 Analyse de l'état initial de l'environnement

Les sources d'information pour réaliser le présent état initial du territoire communal de Cuq-Toulza sont issues :

- Du rapport de présentation du PLU ;
- De l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet LACT.

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

NB : Le texte en police italique noir est issu de l'étude d'impact du projet LACT (Pièce E chapitre 3).

VI.3.1 Le milieu physique

VI.3.1.1 Topographie

La commune de Cuq-Toulza est située dans la vallée du Girou. Le cours d'eau traverse la commune du Nord-Ouest au Sud-Est.

Ainsi le territoire communal est vallonné et marqué par des reliefs présents de part et d'autre de la vallée du Girou (au Nord-Est et au Sud-Ouest).

L'altitude sur le territoire varie entre 182 mètres et 296 mètres environ, avec une moyenne de 239 mètres.

Les versants et la plaine sont occupés par des bois et des zones agricoles.

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Géologie, pédologie

Le territoire de Cuq-Toulza est *inscrit dans la vallée du Girou, formée par des molasses au sein desquelles s'insèrent quelques niveaux calcaires et intercalations gréseuses. Les basses plaines et les basses terrasses sont constituées d'une épaisseur variable d'alluvions formant des sols plus ou moins compressibles.*

Au niveau de la vallée du Girou, les sols rencontrés sont peu évolués argilo-calcaires issus d'apports récents (érosion des molasses et reliefs environnants) et pour la plupart en phase d'alluvionnement. Les terrains de la plaine alluviale sont généralement compressibles. Les éboulis et colluvions des formations de pentes présentent des caractéristiques géotechniques leur conférant un caractère souvent instable.

D'un point de vue géomorphologique, cette zone de formations molassiques est surplombée, au niveau des basses plaines et des basses terrasses, par des alluvions, et au niveau des flancs, par des colluvions et éboulis. Les alluvions des basses plaines sont susceptibles de contenir des lentilles de dépôts vasards. On rencontre ainsi, des zones préférentielles de glissement et des zones potentiellement compressibles ainsi que des cônes d'éboulement aux abords du Girou. Ces zones de formation s'avèrent instables.

Plus précisément l'aire d'étude rencontre les formations suivantes :

- Alluvions des basses terrasses des cours d'eau secondaires. Cette formation est présente au niveau de la vallée du Girou mais aussi du ruisseau d'Algan (affluent du Girou situé sur la commune voisiné à l'Ouest). Les matériaux sont essentiellement constitués de débris de grèzes et de quartz ;
- Formations de pente, éboulis et solifluxions würmiens. Ces formations se rencontrent dans les petites vallées notamment dans la vallée de l'affluent du Girou (le ruisseau de Ribenque) ;
- Terrains tertiaires répartis entre des formations du Stampien supérieur et des molasses.

Risques liés à la géologie et à la nature des sols

En termes de risques naturels liés à la géologie et la nature des sols, la commune de Cuq-Toulza est concernée par :

- *Un risque lié au retrait et gonflement des sols argileux ;*
- *Un risque de mouvement de terrains (glissement, compression des sols...).*

Hydrogéologie

En termes de ressource en eaux souterraines, situé sur *un important réseau hydrographique impliquant un alluvionnement significatif et bien réparti à l'origine d'aquifères sédimentaires,* le territoire de Cuq-Toulza intercepte *trois masses d'eau captives et une masse d'eau libre* :

- *Les « alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou » (FRFG020) d'une superficie de 1 479 km² ;*
- *Les « molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes de piémont » (FRFG043) d'une superficie de 14 559 km² ;*
- *Les « calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne » (FRFG083) d'une superficie de 23 493 km² ;*
- *Les « sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG » (FRFG082) à dominante sédimentaire d'une superficie de 25 888 km².*

Aucun captage public destiné à l'alimentation en eau potable des populations ni périmètre de protection associé n'a été recensé.

Aucun captage agricole n'est présent à proximité.

VI.3.1.3 Hydrologie

Réseau hydrographique

La rivière le Girou traverse la commune du Nord-Ouest au Sud-Est. Des affluents rive droite (ruisseau de Ribenque, ruisseau de Rigoulet, Port-Long) et rive gauche (ruisseau de Thiers) alimentent le cours d'eau.

Au Sud de la commune s'écoule le ruisseau de Péri se rejetant dans le Girou, plus à l'aval.

Une multitude de petits talwegs, canaux et fossés drainent la commune.

Le lac de Vernède est un lac artificiel.

Risque d'inondation

La zone inondable du Girou se localise en fond de vallée. La bande DUP étant localisée au Nord de la commune et au Nord de la vallée du Girou, elle n'est pas concernée par ce risque d'inondation.

Notons cependant la présence de petit cours d'eau s'écoulant Nord-Sud dont les écoulements sont à prendre en compte dans le cadre du projet.

La commune n'est pas couverte par un PPRi (Plan de Prévention des Risques inondation). Néanmoins un périmètre d'inondabilité a été défini sur la commune et celui-ci est consultable au niveau du plan de zonage du PLU.

Zones humides

Plusieurs zones humides sont présentes au Nord de l'aire d'étude. Le Lac de la Vernède et le ruisseau de Portauque présentent un enjeu assez fort mais sont hors de la bande de DUP. Deux autres zones humides sont dans la bande DUP : un ensemble de zones humides à proximité du ruisseau de Rigoulet (lieu-dit les Brugues Basses) et une zone humide au niveau de l'affluent du ruisseau de Ribenque.

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.3.2.1 Espace agricole[2]

La commune de Cuq-Toulza est un espace à forte vocation agricole où l'on compte de nombreux sièges d'exploitation agricole.

Les espaces agricoles représentent 75,4 % de la superficie communale. Ceci représente 1 738 ha sur les 2 305 ha de la commune. L'emprise des terres agricole représente donc plus des ¾ de la superficie communale.

La polyculture domine l'activité. Le secteur compte également plusieurs élevages.

Les parcelles sont de tailles et de formes très diverses avec certaines parcelles très vastes. On trouve par endroits des parcelles découpées par des haies arbustives et arborées.

La commune de Cuq-Toulza compte deux silos, l'*un au Sud-Est le long de la RD42 et l'autre à l'Est le long de la RN126.*

Dans la bande DUP, les surfaces agricoles sont les suivantes :

Tableau 4 : Surfaces agricoles dans la bande DUP (RPG2012)

Libellé (RPG2012)	Surface (ha) dans la bande DUP
Tournesol	35,5
Colza	0,4
Blé tendre	3,0
Autres céréales	20,0
Autres gels	0,90
Prairies temporaires	1,7

Les surfaces agricoles représentent environ 78,5% de la bande DUP.

[2] *Données issues du rapport de présentation du PLU et de l'étude d'impact du présent projet*

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles

Végétation

La commune de Cuq-Toulza présente une assez grande variété de milieux intéressants d'un point de vue écologique : des zones de pelouses sèches (« pelouses de l'Embessart », « pelouses sèche de la Croix », « les coteaux sec de Lacroisille »), des zones où ces pelouses sèches sont mêlées aux zones cultivées (« coteaux Ouest de cadix », « coteaux de la Ribenque et d'Algans »), des secteurs agricoles (« secteur de la Riat et Cap Blanc », « Domaine de Rouanet et lac de Vernède »…), des milieux boisés dans le secteur de Montauquier.

Les pelouses calcaires sèches extrêmement variées et les boisements de chêne pubescent sont bien représentatifs de la végétation naturelle de la commune.

Espaces inventoriés ou protégés

La commune de Cuq-Toulza n'est concernée par aucune mesure de protection (type Natura 2000, Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope…) ni mesure d'inventaire (type Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique…).

Le projet n'intercepte aucun Espace Boisé Classé (EBC).

Trames vertes et bleues

Les réservoirs de biodiversité sont localisés sur les coteaux calcaires et sont constitués par les pelouses sèches extrêmement variées et les boisements de chêne pubescent et par les cultures extensives riches en espèces messicoles. Ces secteurs constituent des habitats intéressants et des continuités de milieux naturels remarquables pour la flore.

Les cours d'eau et ruisseaux de l'aire d'étude (le Girou, le ruisseau de Ribenque, le ruisseau du Rigoulet, le ruisseau de Portauque, le ruisseau de Port-Long) constituent des corridors aquatiques. La retenue de Vernède est un obstacle aux continuités aquatiques du ruisseau de Port-Long.

Le vallon et les coteaux bordant le ruisseau du Rigoulet sont identifiés dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique comme corridor terrestre boisé et corridor terrestre herbacé.

Descriptif des enjeux

Cette partie établie une synthèse des enjeux du territoire identifiés lors *des études sur les milieux naturels réalisées spécifiquement pour le projet LACT, par des bureaux d'études spécialisés, et dirigées par le bureau d'études Biotope.*

L'aire d'étude sur la commune est relativement éloignée du lit du Girou.

L'aire d'étude est localisée sur le relief des coteaux où les sites d'intérêt pour la flore et la faune sont présents. Ces zones d'intérêt peuvent être regroupées en 5 grands groupes :

- *Des sites composés essentiellement de zones de pelouses sèches, comme les « coteaux secs de la Ribenque » (Cambon-les-Lavaur, Cuq-Toulza), les « coteaux secs de Lacroisille » (Cuq-Toulza, Lacroisille). Ces derniers abritent des enjeux liés aux habitats naturels (pelouses calcaires, …), à la fore (Nigelle de France, …) et/ou aux insectes (Damier la Succise, Azuré du Serpolet, …). Sur les sites des « pelouses sèches de la Croix » et des « pelouses de l'Embessart » (Cuq-Toulza), le principal enjeu est constitué par la Linotte mélodieuse, passereau « vulnérable » sur la liste rouge des oiseaux nicheurs de France.*
- *Des sites composés de zones cultivées, mais regroupant également des zones de pelouses. Le site des « coteaux secs de Cuq-Toulza » (Cuq-Toulza, Algans) accueille ainsi des enjeux liés aux habitats naturels (pelouses sèches, …), à la fore (Nigelle de France, …), aux insectes (Azuré du Serpolet, Zygène cendré, …), mais aussi aux mammifères terrestres et aux chiroptères (Minioptère de Schreibers…). Les « coteaux ouest de Cadix » (Cuq-Toulza) présentent des enjeux batrachologiques forts, en raison essentiellement de la présence de 3 mares abritant le Triton marbré. Le site des « coteaux de Cadix et Cambon-Les-Lavaur » (Algans, Cambon-les-lavaur, Cuq-Toulza, Lacroisille, Maurens-Scopont), qui est très étendu, présente des enjeux forts, en raison de la présence de la rare Vipère aspic et de la Coronelle girondine. Le site des « coteaux de la Ribenque et d'Algans » (Cambon-lès-Lavaur et Cuq-Toulza), situé dans la zone d'influence de 2 gîtes de chiroptères d'importance majeure en Midi-Pyrénées, présente un enjeu chiroptérologique majeur.*
- *Des sites composés essentiellement de cultures, comme le « secteur agricole de le Riat et le Cap-Blanc » (Cuq-Toulza), le« domaine de Rouanet et lac de la Vernède » (Cuq-Toulza, Lacroisille) et la « Plaine agricole de Nayrolles à la Plaine Haute » (Cuq-Toulza, Puylaurens) qui hébergent des cortèges intéressants d'oiseaux liés notamment aux milieux agropastoraux. Sur les deux derniers, niche notamment l'Oedicnème criard, limicole assez rare dans la région et présentant un enjeu fort.*
- *Des milieux boisés. Le secteur de Montauquier (Cuq-Toulza), qui compte 3 sites d'intérêt (« parc du château de Montauquier », « domaine et château de Montauquier », « bois de Montauquier et lac de la Vernède » (Cuq-Toulza)) abrite des enjeux ornithologiques (Pigeon colombin, Gobemouche gris, …), mammalogiques (Minioptère de Schreibers, Genette commune,…) et batrachologiques (Salamandre tachetée, …).*
- *Des bâtiments qui abritent des chauves-souris pour la mise-bas sur « la Bastide Neuve ».*

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Contexte général

Situé dans le Lauragais, Cuq-Toulza présente des paysages collinaires vallonnés et faiblement accidentés, dont l'ambiance rurale est marquée par les exploitations agricoles, des habitats dispersés, et un bâti traditionnel souvent préservé.

La commune appartient à l'unité paysagère de la haute vallée du Girou et ses vallons attributaires caractérisé par un relief plus accentué et une vallée plus étroite que dans la basse vallée.

Du fait du relief plus accentué les espaces sont plus fermés que dans la basse vallée et les vues plus restreintes. Les parcelles sont de petites tailles et on rencontre de nombreux bois et de haies champêtres. Le regard est souvent arrêté par des bandes boisées et des haies vives en limites de parcelles agricoles.

Cette unité laisse apparaître ainsi un espace à forte vocation agricole où on compte de nombreux sièges d'exploitation agricoles et bâtiments agricoles. Les parcelles agricoles sont occupées par des cultures céréalières majoritairement et par des élevages d'ovins et de bovins. Au sein de cette unité, on retrouve également plusieurs alignements routiers d'arbres qui forment d'ailleurs des composantes identitaires du paysage.

Le bourg de Cuq-Toulza s'insère entre le Girou et la RN126.

À travers ce décor naturel, on note la présence de « points noirs », notamment les lignes électriques à haute tension, traversant le secteur d'Ouest en Est et qui viennent altérer l'aspect du territoire.

Enfin, en termes d'occupation des sols il est important d'indiquer que la majeure partie du territoire de la commune est constituée par de l'activité agricole (+75%).

Patrimoine culturel et paysager

L'aire d'étude n'est concernée par la présence d'aucun monument historique, d'aucun site classé ou inscrit, ni aucun autre élément du patrimoine culturel ou historique.

Aucune zone de présomption de prescription archéologique n'est définie sur la commune mais l'aire d'étude recoupe une zone de forte densité de sites archéologiques.

Les sites archéologiques connus sur la commune sont :

- *Au droit de Bois-Haut, à l'intersection des limites communales de Cuq-Toulza, Algans et Lacroisille,*
- *Au niveau de la limite communale entre Cuq-Toulza et Lacroisille. Ce site à potentiel archéologique s'étend sur une superficie importante, bien delà de l'aire d'étude et comprend notamment des maisons troglodytes.*

La commune abrite quelques monuments à forte valeur identitaire et patrimoniale mais non protégés (hors aire d'étude) :

- Une croix au niveau de Massoulard ;
- Le château de Vernède et son lac.

VI.3.3.2 Urbanisme

Population, habitat et données démographiques

La commune de Cuq-Toulza se trouve dans le secteur 3 compris entre Villeneuve-lès-Lavaur et Puylaurens, qui représente le secteur le plus rural de l'aire d'étude.

Bien représentatif du secteur 3, la croissance démographique est importante sur la commune de Cuq-Toulza : en l'espace de 14 ans, la population a augmenté d'environ 35% et la population est plutôt jeune : 35,5 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 21,8 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 5: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km²)	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Cuq-Toulza	705	30,52	+ 35,84	35,5	21,8

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +26,6% entre 1999 et 2012.

La composition des logements à Cuq-Toulza est majoritairement monotype. Le développement de ces territoires s'organise autour d'un modèle unique porté sur la maison individuelle : près de 95,5% à Cuq-Toulza.

Tableau 6: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales en 2012 (%)	Part de résidences secondaires en 2012 (%)	Part de logements individuels en 2012 (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2012 (%)
Cuq-Toulza	309	86,2	9,1	95,5	+ 26,6

Cuq-Toulza fait partie de ces territoires ruraux dépendants, dont les actifs se déplacent dans tout le département, mais aussi vers les départements limitrophes. La commune remplit ainsi, un rôle majoritairement résidentiel : 86,2% (résidences principales). En effet, de plus en plus d'actifs sortent de leur commune de résidence pour aller travailler, augmentant par la même les trajets domicile-travail.

Plus de 80% de la population communale utilise la voiture comme moyen de transport pour se rendre au travail.

Concernant l'emploi, en 2012, sur la base de la population âgée de 15 à 64 ans, on compte :

- 78,8 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 71,9 % d'actifs avec emplois et 6,9 % de chômeurs ;
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres…) représente 21,2 %.

Économie, équipements

Au niveau de la commune de Cuq-Toulza le principal réseau routier est constitué par la RN126 hors de l'aire d'étude, plus au Sud. Il s'agit également d'un axe de transport de matières dangereuses.

Une ligne haute tension suit l'aire d'étude.

Une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) est située hors de l'aire d'étude au niveau du bourg de Cadix.

Une crèche, une école élémentaire et une école maternelle, une salle polyvalente et une médiathèque sont présentes sur la commune. Ces équipement sont hors de l'aire d'étude et plutôt localisés au niveau du bourg.

Des commerces de proximité et des entreprises sont installées sur la commune.

L'activité économique dominante sur le territoire reste l'agriculture.

VI.3.3.3 Déplacements et trafics

La commune de Cuq-Toulza est desservie par plusieurs routes, dont les principales sont la RN126, la RD106, la RD42 et la RD45.

Les déplacements s'effectuent pour la plupart des cas en voiture individuelle, correspondant d'une part au profil socio-professionnel des nouveaux habitants et à leurs modes de vie, et d'autre part à l'éloignement entre les différentes zones d'habitations. Il faut également noter un facteur non négligeable, les habitants doivent se rendre dans les communes aux alentours afin d'accéder à certains équipements et services.

La commune est desservie par une ligne de bus interurbain (ligne 941).

VI.3.3.4 Risques sanitaires

VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

La commune de Cuq-Toulza dépend du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Adour – Garonne. Pour mémoire, un nouveau SDAGE couvrant 2016-2021 a succédé au SDAGE 2010 – 2015 et rentre en application dès 2016.

Eaux superficielles

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Cuq-Toulza de la masse d'eau superficielle identifiée sont présentés ci-dessous :

Tableau 7 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Ecologique	Global
Le Girou (du confluent de l'Algans à la confluence de l'Hers Mort) FRFRR153	État écologique médiocre	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

Eaux souterraines

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Cuq-Toulza des masses d'eau souterraines sont présentés ci-dessous :

Tableau 8 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Quantitatif	Global
Calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne (FRFG083)	Bon état quantitatif	2015	2015	2015
	Bon état chimique			
Sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG (FRFG082)	Mauvais état quantitatif	2015	2027	2027
	Bon état chimique			
Alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou (FRFG020)	Bon état quantitatif	2027	2015	2027
	Mauvais état chimique			
Molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes de Piémont (FRFG043)	Bon état quantitatif	2027	2015	2027
	Mauvais état chimique			

VI.3.3.4.2 Ambiance sonore

Les infrastructures de transport terrestre les plus bruyantes (routes circulées par plus de 5 000 véhicules par jour et lignes ferroviaires circulées par plus de 50 trains par jours) sont classées par arrêté préfectoral en cinq catégories (de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5 la moins bruyante). La catégorie sonore est définie par un niveau sonore de référence et une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit (de 300 m pour la catégorie la plus bruyante à 10 m pour la catégorie la moins bruyante). Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre permet de déterminer :

- *Les secteurs affectés par le bruit de l'infrastructure considérée ;*
- *Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction de nouveaux bâtiments dans ces secteurs affectés par le bruit.*

Les infrastructures classées recensées sur Cuq-Toulza *sont présentées ci-après (arrêté préfectoral du 5 octobre 2012, révisé par arrêté préfectoral du 30 janvier 2015).*

Tableau 9 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral du Tarn, 5 octobre 2012)

Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
RN126 hors du bourg de Cadix	3	100 m
RN126 dans le bourg de Cadix	4	30 m

Cette infrastructure classée bruyante est en dehors de l'aire d'étude.

Néanmoins, les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre du projet montrent que la très grande majorité de l'aire d'étude se trouve en zone d'ambiance sonore modérée.

L'ensemble de l'aire d'étude sera donc traité comme relevant d'un territoire situé en ambiance sonore modéré, ce qui permet une approche plus globale et plus favorable aux riverains.

VI.3.3.4.3 Qualité de l'air

En région Midi-Pyrénées, l'ORAMIP (Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées) assure la surveillance de la qualité de l'air sous la responsabilité de l'État (loi LAURE – Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie- du 30 décembre 1996).

Les études relatives au projet de liaison autoroutière réalisées en 2009, 2012 (ORAMIP) et 2015 (EGIS) ont permis de définir comme relativement bonne la qualité de l'air de la commune.

Aucun établissement sensible n'est présent dans l'aire d'étude.

VI.4 Raison du choix du projet

Les données ci-dessous constituent une synthèse des éléments présentés dans les dossiers présentés à la phase d'enquête publique relative au programme LACT (élargissement de la bretelle de l'A680 et aménagement d'un itinéraire autoroutier de Verfeil à Castres).

Il convient de se reporter à ces dossiers pour plus de détails, et notamment à la pièce E - Étude d'impact.

VI.4.1 Études, débat public et concertations

Le tableau ci-dessous présente de manière synthétique les différentes étapes qui ont mené à l'optimisation du tracé et de la configuration des échangeurs.

Tableau 10 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)

		Objet de la concertation / débat public		Résultats de la concertation Et conséquence sur le projet de liaison Castres - Toulouse
Début des années 90		Etude de l'aménagement d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse Via la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A68.		
1994 - 1996		L'aménagement en 2 x2 voies de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine : objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 Décision publiée au Journal officiel le 17 août 1996		
18 décembre 2003 et octobre 2005		Inscription de la liaison Castres - Toulouse parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en 2003 puis lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire en 2005		
10/2007-01/2008	CONCERTATION	Présentation de différents fuseaux possibles (300 m de large) et de différentes zones d'échange		Optimisation des fuseaux et zone d'échange proposés Saisie de la Commission nationale du Débat Public en décembre 2008
10/2009 -01/2010		Débat Public		Décision d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession Décision ministérielle du 25 juin 2010 sur le principe d'achèvement du projet
01/2011 - 04/2011		Etudes préliminaires Avant-projet sommaire	Concertation sur les fuseaux	Validation du fuseau d'étude retenu par le Copil (Comité de Pilotage*)
10/2011 – 12/2011			Concertation sur les zones d'échanges et l'itinéraire de substitution	Précision sur la configuration des différentes solutions de zone d'échanges
01/2012 – 03/2012			Concertation sur le tracé et des mesures d'accompagnement	Proposition et validation d'une solution de tracé d'une largeur de 40 à 50 m dans le fuseau retenu lors de la concertation de 2011
04/2012 – 09/2012		Initiation d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique puis suspension momentanée de la démarche		
07/2014 – 10/2015		Reprise de la démarche et finalisation du dossier DUP		

NB : A noter que deux sections à 2x2 voies sont déjà en service : les déviations de Soual (3 kilomètres) depuis 2000 et de Puylaurens (7 kilomètres) depuis 2008.

VI.5 Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées

Les mesures d'évitement, réduction ou compensation proposées dans le cadre du projet sont rédigées en **violet**.

Les modifications apportées au PLU de Cuq-Toulza se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

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

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

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

- À l'échelle de l'emplacement réservé, pour la réalisation des constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires au projet LACT ;
- Du fait des modifications apportées dans le cadre de la mise en compatibilité des règlements.

VI.5.1 Le milieu physique

VI.5.1.1 Topographie

Le projet sur la commune de Cuq-Toulza traverse une zone de relief.

La réalisation des travaux va nécessiter d'importants terrassements. En effet plus de la moitié des déblais de l'ensemble de l'opération sera réalisée sur la commune (2,8 millions de m^3 sur 4,7). Les volumes de remblais seront également importants (1,1 million de m^3). L'impact des travaux sur la commune sera donc important.

Mesures

Une partie des matériaux extraits des déblais sera réutilisée pour la réalisation des couches de forme, des remblais et pour la confection des modelés paysagers. Dans la mesure du possible, il sera recherché l'équilibre entre les volumes de déblais et de remblais, afin de minimiser les excédents ou les déficits de matériaux à l'échelle de l'ensemble du linéaire. Des transports de matériaux (1,7 Mm3) du site de Cuq-Toulza vers les secteurs déficitaires situés à l'Ouest et à l'Est permettent une réutilisation maximale des ressources du site. Ces matériaux seront déplacés de façon optimale en privilégiant la circulation sur les pistes de chantier.

Les effets visuels des modifications du relief seront atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief environnant. Ces aménagements prendront en compte le risque de tassement en surface, qui subsistera durant quelques temps après la phase de terrassement, avant la mise en place définitive des revêtements de surface.

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Phase travaux

La phase travaux, notamment du fait de la présence d'engins de chantier et de la réalisation de remblais risque d'entrainer l'apparition de zones de compression, de mouvements de terrain ou d'érosion des sols. Sur la commune de Cuq-Toulza, le risque de compression lié au projet porte sur une surface d'environ 4,56 ha.

Le chantier peut également présenter des risques de pollution des sols et des eaux souterraines (fuite, incident de chantier, chaulage ou liants hydrauliques utilisés pour les bases de remblais...).

Par ailleurs, les déblais risquent d'entrainer un rabattement de la nappe.

Mesures

Afin de prévenir les risques de compression, mouvement de terrains, il pourra être envisagé :

- *De renforcer les terrains ;*
- *De limiter le temps d'intervention en phase chantier.*

Des mesures relatives aux installations de chantier, à l'entretien des véhicules et aux conditions météorologiques des interventions seront mises en place pour réduire les risques de pollution des sols et des eaux souterraines.

Phase d'exploitation

La création d'une nouvelle plate-forme autoroutière va entrainer une augmentation des surfaces imperméabilisées qui pourrait modifier les conditions de réalimentation de la nappe.

Dans ce secteur les masses d'eau souterraines sont majoritairement proches de la surface ce qui les rend très vulnérables. Elles présentent donc un risque de contamination en cas d'infiltration d'une pollution.

Les remblais peuvent avoir un effet sur l'écoulement des eaux souterraines

Aucun captage d'alimentation en eau potable ne sera affecté par le projet.

Mesures

L'ensemble des eaux pluviales générées par la plateforme autoroutière seront collectées et écrêtées et traitées avant rejet au milieu naturel.

Des éléments drainants seront mis en place si besoin (tapis, drains, tranchées) au niveau des zones les plus vulnérables.

VI.5.1.3 Hydrologie

La plate-forme autoroutière franchira le ruisseau de la Ribenque. Plusieurs autres talwegs seront également franchis par le projet. En cas d'interception des écoulements, des phénomènes de débordements ou d'érosion peuvent se produire.

Mesures

De manière à conserver la continuité hydraulique des écoulements des ouvrages de franchissements hydrauliques seront mis en place. Ils sont dimensionnés pour laisser transiter les débits centennaux.

L'ouvrage de franchissement de la Ribenque présentera ainsi une largeur de 14 m, une longueur de 30,80 m et une hauteur de 4,5 m. Cet ouvrage assurera plusieurs fonctions (agricole, hydraulique, grande faune).

Des mesures spécifiques pour la mise en place de ces ouvrages pourront être mises en œuvre de manière à limiter les impacts des travaux :

- *Préserver le lit et les berges en intervenant depuis le lit majeur ou par un pont provisoire ;*
- *Réaliser les travaux en période d'étiage ;*
- *Dériver le lit du cours d'eau si nécessaire ;*
- *Reconstitution du fond du lit.*

L'augmentation des surfaces imperméabilisées liées à la création d'une nouvelle plate-forme autoroutière va engendrer une augmentation des débits d'eaux de ruissellement.

Mesures

Un réseau de collecte des eaux pluviales de la plate-forme autoroutière orientera les eaux vers des ouvrages multifonction assurant le traitement et l'écrêtement des eaux pluviales avant rejet à débit réduit au milieu naturel. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour une occurrence décennale.

Le projet étant localisé sur les coteaux est hors zone inondable du Girou.

Mesures

Une attention particulière devra cependant être portée aux travaux à réaliser dans les talwegs de manière à ne pas perturber les écoulements (ne pas créer d'obstacle…).

Deux zones humides incluses dans la bande DUP peuvent potentiellement être impactées par le projet : un ensemble de zones humides à proximité du ruisseau de Rigoulet (lieu-dit les Brugues Basses) et une zone humide au niveau de l'affluent du ruisseau de Ribenque.

Si les travaux se situent au droit de ces zones humides elles seront détruites. Si ces travaux sont à proximité de ces zones, elles peuvent être durablement impactées (perturbation de la circulation des eaux, dégradation du sol,…).

Mesures

Les Plans de respect de l'Environnement imposeront aux entreprises de travaux des mesures strictes pour limiter l'effet du projet sur les zones humides. Ces mesures seront notamment la limitation au strict minimum des emprises du chantier, la mise en défens de certains secteurs…). De plus, des mesures de compensation des impacts sur les zones humides seront mises en place.

Les risques de pollution sont traités au VI.5.3.4.1

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.5.2.1 Espace agricole

Plusieurs exploitations agricoles seront impactées par le tracé du projet. La bande DUP occupe 73,58 ha de zone agricole identifiée au PLU de Cuq-Toulza, soit environ 2,7 % du territoire communal. A ce stade des études, la consommation d'espaces agricoles en vue de permettre la réalisation du projet, en terme d'emprise travaux et d'emprise définitive, est estimée à environ 22 ha.

Sur la commune, dans l'ensemble de l'aire d'étude les sites (avec bâtiments) agricoles sont de 5, mais tous ont été exclus de la bande DUP.

Les effets majeurs sur ces exploitations sont :

- La perte de bâtiments à vocation agricole ;
- La modification de la structure des exploitations : coupure des cheminements agricoles ou des réseaux hydrauliques, morcellement des parcelles, séparation du siège de l'exploitation des terrains à cultiver… ;
- Diminution de la surface agricole, de surface en agriculture biologique, de surface épandable…

Mesures

Les emprises du projet sont réduites au strict minimum.
Le projet intègre le rétablissement des accès à chacune des parcelles, le rétablissement des réseaux de drainage et d'irrigation. Trois ouvrages de rétablissement des accès agricoles seront mis en place (PK21, PK22 et PK24).
Les indemnisations des exploitants agricoles seront calculées selon les protocoles établis entre le maître d'ouvrage et la Chambre d'Agriculture du Tarn.
Les emprises du projet sont limitées au strict nécessaire pour l'exploitation de l'autoroute, afin de réduire les dommages aux bâtiments d'exploitation, aux zones agricoles et de limiter la création de délaissés.
Lors de la définition des emprises foncières, qui interviendra au stade d'études ultérieures, un soin particulier sera apporté pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables. La configuration de l'emplacement du projet au regard des infrastructures existantes, la structuration du parcellaire de certaines exploitations en grands îlots d'exploitation adaptés aux grandes cultures laissent à penser qu'un aménagement foncier apporterait une mesure utile.
Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée.

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles

Le projet n'a aucun impact sur les boisements classés de la commune, ni aucune zone d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel (Natura 2000, ZNIEFF…). La bande DUP occupe 4,49 ha de zone naturelle (Zone N dont secteur N1 du PLU de Cuq-Toulza).

Sur la commune de Cuq-Toulza, les enjeux floristiques sont importants notamment au niveau des coteaux de la Ribenque, des coteaux secs de Cuq-Toulza. Des stations de Nigelle de France, espèce végétale protégée, sont impactées. Les prairies de fauche et les boisements de chêne pubescent sont également impactés.

Le projet impacte le ruisseau de la Ribenque, ce qui constitue une barrière écologique.

L'aire d'étude traverse des zones à enjeux faunistiques forts. De façon générale, le projet entraînera une consommation d'espace naturel, un dérangement des espèces présentes et constituera une barrière écologique.

Les impacts sur les insectes sont forts mais les populations locales ne seront pas remises en cause car les secteurs les plus riches sont préservés.

Les impacts sur les amphibiens sont également jugé forts notamment par rapport à la destruction d'habitats d'espèces ainsi que des effets induits (risque de collision).

Les impacts sur les reptiles sont jugés jusqu'à très fort notamment par rapport à la destruction et à la fragmentation d'habitat d'espèces à haute valeur patrimoniale ainsi que des effets induits (risque de collision).

Concernant les oiseaux, les impacts sont variables de faible à très fort suivant les espèces et les habitats.

Le projet traverse deux milieux aquatiques : le ruisseau de la Ribenque et le ruisseau de Rigoulet. Les impacts sur les mammifères aquatiques vivant dans ces milieux sont globalement modérés à forts. Par ailleurs, le ruisseau de la Ribenque présente un enjeu écologique modéré d'un point de vue de la faune aquatique. Son franchissement sera réalisé par la pose d'un cadre qui présentera des impacts modérés principalement en phase travaux.

Sur les coteaux, l'impact du projet sur les mammifères terrestres est modéré.

Plusieurs bâtiments constituent des gîtes pour les chauves-souris et les ripisylves des cours d'eau abritent des espèces à enjeux. Le niveau d'impact lié à la destruction d'habitat, ainsi qu'à la destruction d'individus est considéré comme très fort. À cela se rajoutent les coupures et les ruptures de corridors de déplacements ainsi que la fragmentation des habitats.

Mesures

Afin de minimiser les effets sur le milieu naturel, différentes mesures seront mises en place :

- *minimisation des emprises chantier,*
- *intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes,*
- *rétablissement des corridors de déplacement,*
- *mise en défens des zones à enjeux importants,*
- *création le cas échéant de zones de compensation (création de marre d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…),…*

En vue de conserver les continuités écologiques aquatiques et/ou terrestres des ouvrages de rétablissement seront mis en place au niveau la plate-forme autoroutière : sur la commune de Cuq-Toulza 11 ouvrages seront mis en place. Ils sont de type cadre, PIPO passage inférieur ou supérieur.

VI.5.3 Le milieu humain

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Le projet n'impacte aucun monument historique, site inscrit, site classé ou zone de protection du patrimoine historique ou culturel.

Aucune zone de présomption de prescription archéologique n'est définie sur la commune mais le projet recoupe une zone de forte densité de sites archéologiques.

Les sites archéologiques connus sur la commune sont :

- *Au droit de Bois-Haut, à l'intersection des limites communales de Cuq-Toulza, Algans et Lacroisille ;*
- *Au niveau de la limite communale entre Cuq-Toulza et Lacroisille. Ce site à potentiel archéologique s'étend sur une superficie importante, bien delà de l'aire d'étude et comprend notamment des maisons troglodytes.*

Le projet risque donc d'impacter des vestiges archéologiques et d'en mettre à jour de nouveaux.

Des monuments à forte valeur identitaire et patrimoniale mais non protégés sont présents sur la commune mais en dehors de l'aire d'étude. Ils ne seront donc pas impactés par le projet.

Mesures

Le dossier de saisine archéologique établi après la déclaration d'utilité publique du projet permettra de saisir les services de l'Etat. Sur la base des diagnostics, ils ordonneront potentiellement la réalisation de fouilles préventives.

En cas de découvertes fortuites de vestiges lors des phases de travaux, les services concernés seront saisis afin d'évaluer leur intérêt et éventuellement de mener des fouilles plus approfondies. Leur autorisation sera nécessaire à la reprise du chantier.

En phase travaux, les installations de chantier, pistes provisoires, zones terrassées… auront un effet temporaire sur le paysage.

En phase d'exploitation, l'autoroute aura un impact fort sur le paysage. Sur la commune de Cuq-Toulza le projet traverse un secteur très rural.

Mesures

Des mesures d'insertion paysagères seront mises en place afin de fondre au maximum le projet dans le paysage : merlon paysager, plantation d'arbres…

Au niveau de la vallée et du lac de la Vernède des mesures spécifiques d'intégration paysagère du projet seront mises en œuvre :

- *Reconstitution et rétablissement des continuités paysagères (ripisylves, boisements, lisières)…*
- *Préservation des arbres notamment au niveau de la ripisylve des affluents du Girou ;*
- *Adoucissement de la pente des talus de remblais et des crêtes de talus de déblais ;*
- *Aménagement des délaissés pour former une continuité avec les espaces adjacents ;*
- *Mise en place d'écrans de végétation.*

VI.5.3.2 Urbanisme

Le projet entraine une modification de l'affectation des sols.

Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis. Ainsi, le projet est éloigné du village.

Sur la commune de Cuq-Toulza, le tracé défini à l'heure actuelle (et susceptible d'évoluer dans les phases ultérieures) impacte 4 bâtis (de surface supérieure à 13 m²). Il ne s'agit pas d'habitation.

D'autre part, la réalisation du projet n'aura pas d'effet sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur la commune, les zones impactées étant à vocation naturelle (N) ou agricole (A).

Mesures

L'indemnisation des propriétaires dont le bâti et/ou les biens fonciers se trouvent inclus dans les emprises du projet sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.

VI.5.3.3 Déplacements et trafics

La liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peut perturber légèrement les déplacements au sein de la commune en phase chantier. Le projet intercepte plusieurs voies de communication : voies communales menant à En Buc, La Guariguette et la Bastide Vieille sur les coteaux.

Mesures

Les principales voies coupées par l'infrastructure seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (passage inférieur ou supérieur) soit par un itinéraire de rabattement. En l'état actuel du projet les rétablissements prévus sont au niveau du chemin de la Gariguette (voie latérale) et au niveau du chemin de la Bastide Vieille (passage inférieur).

L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.

VI.5.3.4 Risques sanitaires

VI.5.3.4.1 Qualité des eaux

Les sources de pollution éventuelles peuvent provenir :

- En phase chantier : d'émission de matière en suspension, de pollutions accidentelles, de pollutions par la chaux…
- En phase exploitation : de pollutions chroniques dues à la circulation journalière, de pollutions saisonnières (sel lors d'épisode neigeux / verglaçant, phytosanitaires lors du traitement des dépendances vertes) et accidentelles.

Mesures

Des mesures spécifiques seront mises en place :

- *En phase chantier : mise en place et entretien d'un assainissement provisoire de chantier, mise en place d'aires spécifiques imperméables, stockages des produits et matériels hors des zones sensibles, choix de produits limitant les risques de pollutions, mise en défens de certaines zones,*
- *En phase exploitation : mise en place de bassins de rétention et de dépollution avant rejet au milieu naturel. Ces ouvrages assureront également le confinement des éventuelles pollutions accidentelles. L'utilisation des produits phytosanitaires sera limitée.*

VI.5.3.4.2 Ambiance sonore

Le tracé du projet a été étudié afin de s'éloigner du village et ainsi de réduire les impacts acoustiques du projet sur les habitants.

Une étude acoustique spécifique a été réalisée dans le cadre du projet LACT.

Les résultats de cette étude montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire.

L'aire d'étude étant constituée d'habitat épars, une seule habitation, relativement isolée, est impactée par le projet.

Mesures

L'habitation impactée fera l'objet d'une d'un diagnostic acoustique et d'un renforcement des performances acoustiques de la façade si besoin (lieu-dit « L'Aigle »).

VI.5.3.4.3 Qualité de l'air

Sous réserve des hypothèses de trafics, le projet n'aura pas d'effet significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude.

L'étude Air met en avant à l'échelle du projet :

- Une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence ou l'état projeté du fait du renouvellement du parc automobile ;
- Une amélioration de la qualité de l'air au droit des zones déviées par le nouveau tracé autoroutier et une dégradation de la qualité de l'air au droit du tracé du fait même de sa réalisation.

Plus précisément, l'analyse comparative des émissions polluantes à l'horizon 2042 avec et sans projet met en avant :

- Une diminution très forte des émissions polluantes (- 44% à – 73 % en moyenne) pour la RN126 ;
- De nouvelles émissions liées à la nouvelle autoroute représentant 26% à 65 % des émissions totales, suivant les polluants.

Ces diminutions illustrent parfaitement les reports de trafics de ces axes vers la LACT.

Ainsi, sur la commune, la qualité de l'air devrait s'améliorer dans le village et se dégrader au Nord de la commune.

VI.6 Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Cuq-Toulza

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques

L'emplacement réservé prévu, au document graphique, pour le projet LACT aura une emprise sur :

- la zone destinée à l'agriculture : zone A
- la zone naturelle : N dont le secteur N1 correspondant à l'habitat diffus.

Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées en zones A et N. Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité »

La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant. La surface totale des emplacements réservés sera mise à jour.

Le document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU fera apparaître l'emplacement réservé au projet.

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU

Le projet reste compatible avec les objectifs définis dans le PLU de Cuq-Toulza, notamment ceux identifiés au sein du PADD.

En effet, l'autoroute ne remettra pas en cause les 5 orientations suivantes définies au PADD :

1. Maîtriser l'urbanisation et la croissance de la population,
2. Organiser un espace de vie solidaire,
3. Favoriser le développement des activités économiques,
4. Préserver l'environnement, la qualité du cadre de vie et les espaces agricoles,
5. Améliorer et sécuriser les déplacements.

Le projet autoroutier s'éloigne du village pour préserver le cadre de vie des habitants.

Les paysages seront préservés par la mise en place de mesure d'insertion (merlon paysager, plantation d'arbres et arbustes…) permettant l'intégration du projet au sein du territoire communal.

VI.7 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 5 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.

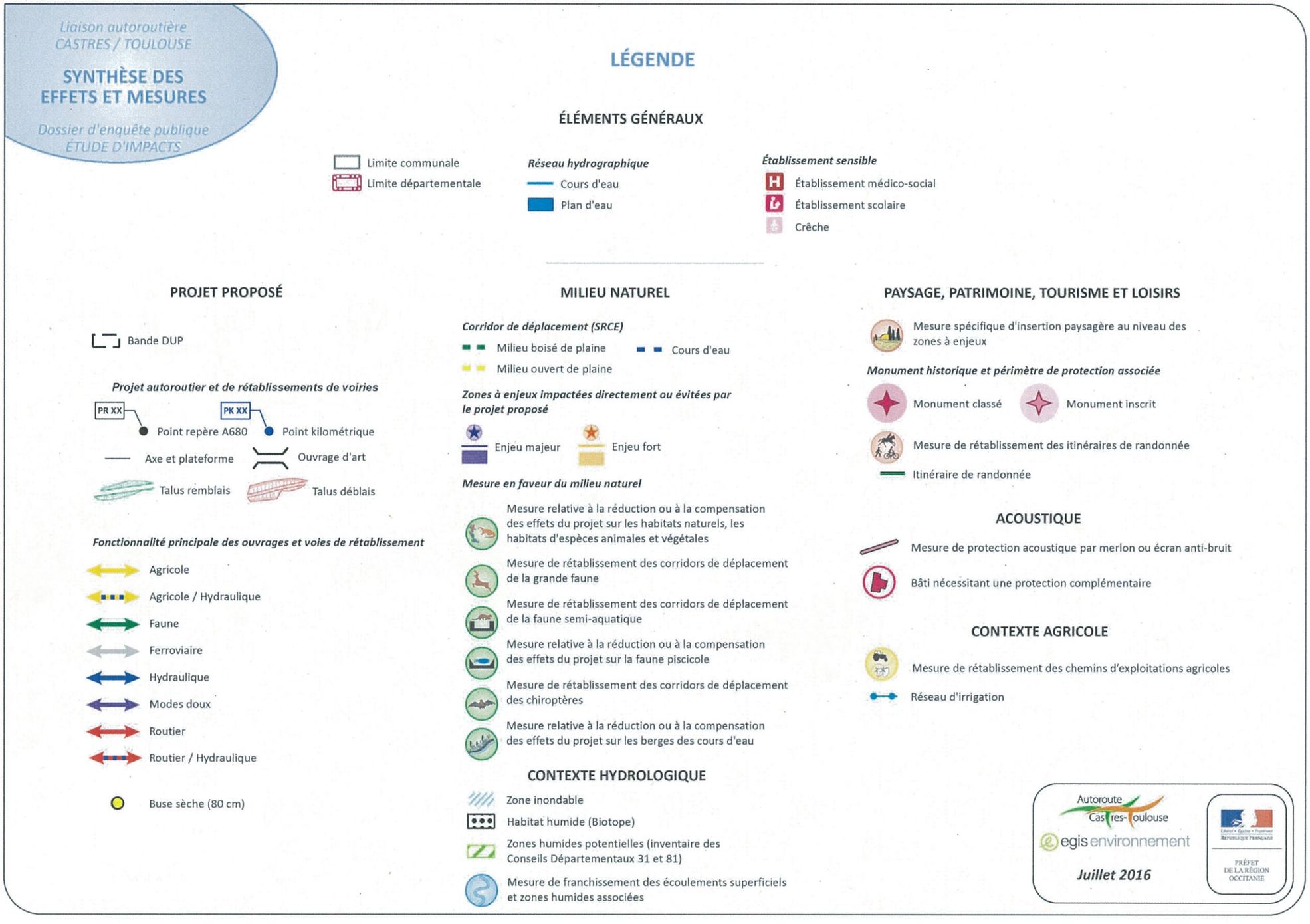
Le suivi de l'occupation des sols proposé dans le chapitre 5 de l'étude d'impact peut en donner une première indication ; il convient cependant de pousser l'analyse plus loin, zonage par zonage.

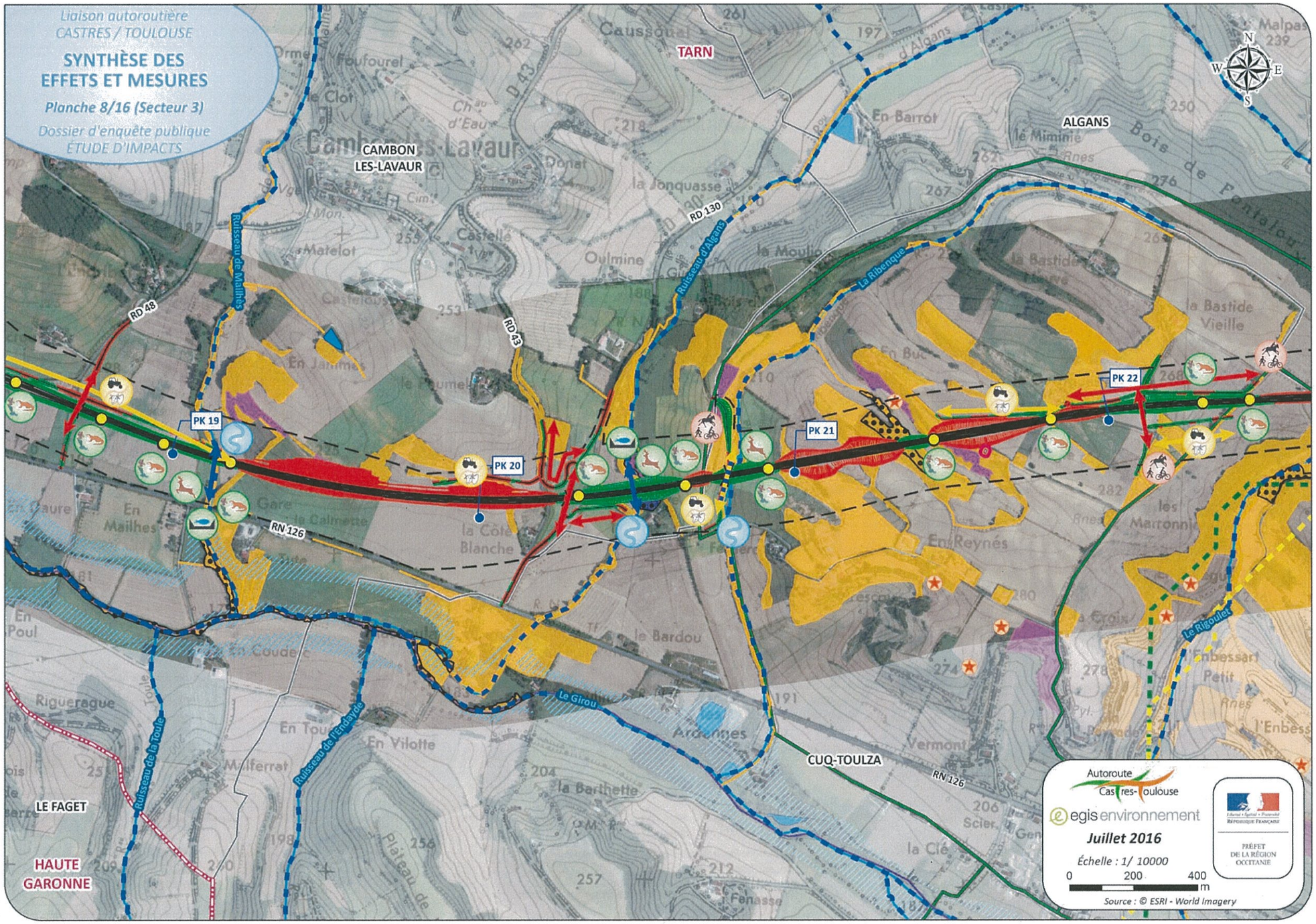
Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

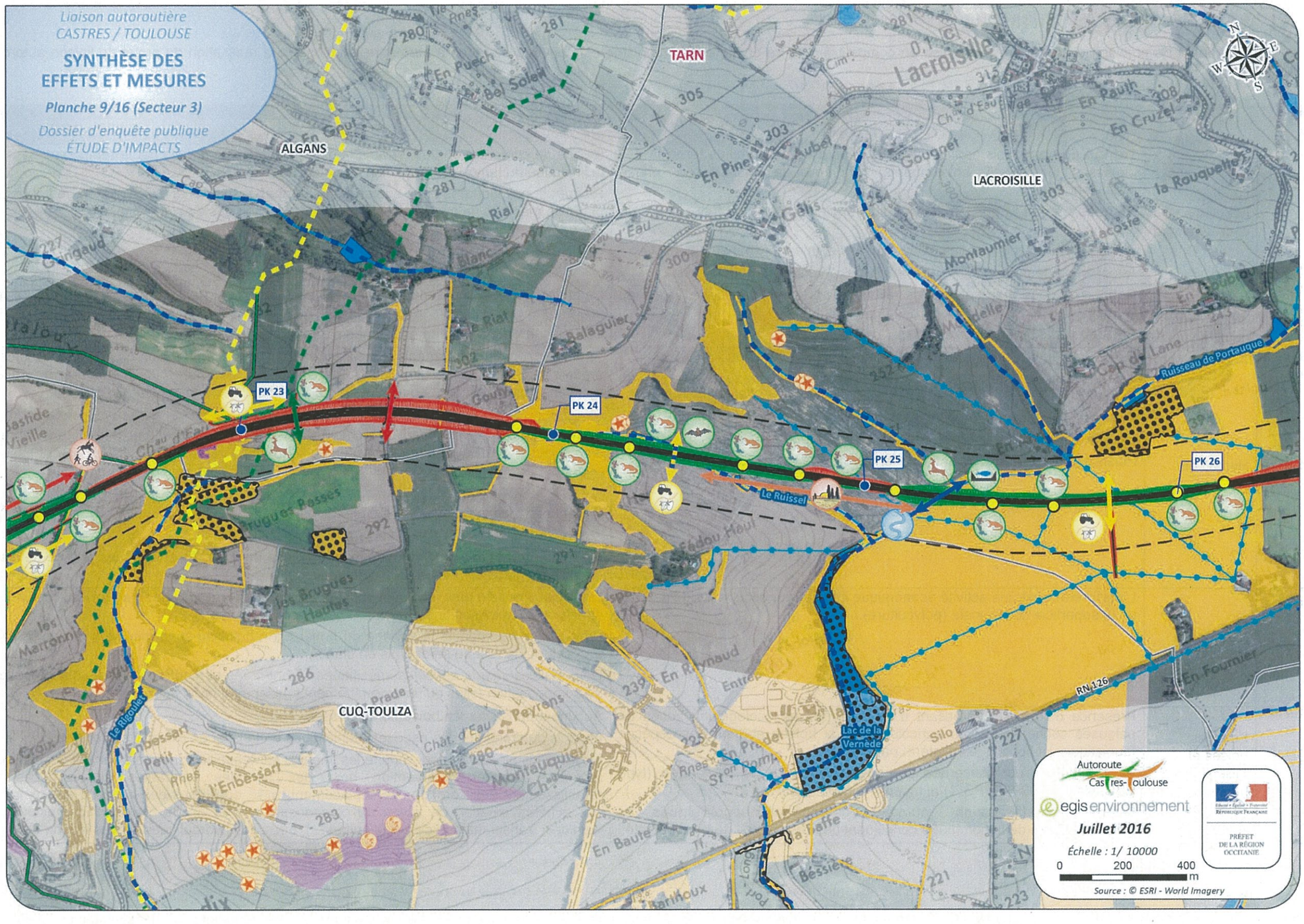
Tableau 11 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	73,2 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone N	4,4 ha inclus dans l'ER dont 0,95 en secteur N1	Y ha acquis

Figure 9 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)




Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 8/16 (Secteur 3)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
ALGANS
CAMBON
LES-LAVAUR
CUQ-TOULZA
LE FAGET
HAUTE
GARONNE
RD 48
RD 43
RD 130
RN 126
PK 19
PK 20
PK 21
PK 22
Ruisseau de Malhas
Ruisseau d'Algans
La Ribenque
Le Girou
Ruisseau de la Toule
Ruisseau de l'Endayde
Le Rigoulet
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400
m
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE
Source : © ESRI - World Imagery


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 9/16 (Secteur 3)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
ALGANS
LACROISILLE
CUQ-TOULZA
PK 23
PK 24
PK 25
PK 26
Le Ruissel
Ruisseau de Portauque
Le Rigaillet
Lac de la Vernède
RN 126
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

VI.8 Résumé non technique

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu physique	Géologie, pédologie et hydrogéologie	**Terrain de type** : sols argilo- calcaires issus d'apports récents (érosion des molasses et reliefs environnants) et pour la plupart en phase d'alluvionnement **Risques :** retrait et gonflement des sols argileux, risque de mouvement de terrains. **Masse d'eau :** Trois masses d'eau captives et une masse d'eau libre. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.	Risque de compression des terrains et d'érosion des sols réduits par le renforcement des terrain et la limitation du temps d'intervention en phase chantier. Risque de pollution des eaux souterraines en phase chantier et d'exploitation, réduit par la mise en place de mesures de gestion de chantier et de gestion des eaux pluviales.
	Topographie	**Relief :** paysage marqué par des reliefs de part et d'autre de la Vallée du Girou. **Altitude** variant entre 182 et 296 m.	Le projet traverse une zone de relief et nécessite d'important déblais et remblais. La réutilisation des matériaux déblayés sera privilégiée. Les talus feront l'objet d'aménagements paysagers.
	Hydrologie	SDAGE Adour – Garonne et Plan de Gestion des Etiages du Tarn. **Cours d'eau** du Girou et ses affluents (ruisseau de Ribenque, ruisseau du Rigoulet) On retrouve également de nombreux fossés et un plan d'eau. **Risque d'inondation** localisé dans la vallée Girou, hors de l'aire d'étude Plusieurs **zones humides** sont présentes dans la bande DUP	Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel (dimensionnement décennal). Franchissement du ruisseau de Ribenque et d'autres cours d'eau intermittent. Mise en place d'ouvrages hydrauliques de franchissement. Certaines mesures spécifiques seront mises en place pour ne pas dégrader le lit des cours d'eau pendant les travaux. Projet hors zone inondable. Présence de zones humides donc mise en place de mesures spécifiques en vue de les préserver ou mise en place de mesures de compensation.
Milieu naturel	Espace agricole	L'**agriculture** est une activité économique importante, occupant plus de 75% de la superficie communale (polyculture).	Le projet impacte des exploitations agricoles (perte de bâtiment agricoles, modification de la structure des exploitations, diminution de la surface agricole). Pour limiter les impacts la surface du projet est réduite au strict minimum et des rétablissements d''accès ou de réseau seront mis en place. Des rétablissements agricoles spécifiques seront créés et d'autres mesures d'accompagnement et de compensation telles qu'un aménagement foncier sont proposées.
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	Présence de milieu intéressant d'un point de vue écologique : zones de pelouses sèches, secteurs agricoles, milieux boisés abritant des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt patrimonial. La commune n'est concernée par **aucune mesure de protection** (type EBC, Natura 2000, APPB…) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO …). Les ruisseaux affluents du Girou créent des **continuités écologiques**. Les milieux naturels de la commune constituent des **réservoirs de biodiversité**.	Aucune emprise sur les boisements classés. Impacts du projet sur des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt écologique. Moyens mis en œuvre pour réduire les impacts sur les milieux naturels sensibles : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…), ouvrages hydrauliques prévus le long du projet.

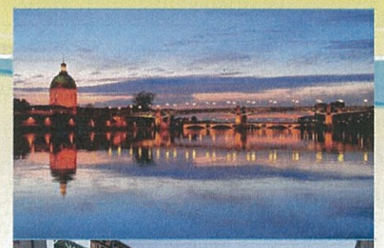
Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu humain	Patrimoine architectural, urbain et paysage	Le paysage est caractérisé par : • aire d'étude localisée au niveau des reliefs situés au Nord de la commune, • paysage marqué par l'activité agricole ; • présence de zones boisées et haies ; • présence d'une ligne à haute tension ; • village localisé dans la vallée à proximité du Girou. Aucune zone de protection du patrimoine historique n'est présente. L'aire d'étude recoupe une zone de **forte densité de sites archéologiques**.	Le projet de liaison routière Toulouse Castres n'intercepte aucun élément du patrimoine culturel ou paysager de la commune. Le projet risque d'impacter des vestiges archéologiques. Un dossier de saisine archéologique sera établi ainsi qu'éventuellement des fouilles préventives. Impact du projet sur le paysage notamment au niveau de la vallée et du lac de Vernède. Limitation des emprises travaux, mise en défens des éléments du patrimoine. Mise en place de mesures d'insertion paysagères (merlon paysager, plantation d'arbres…).
	Urbanisme	Population en forte augmentation et plutôt jeune. Nombre de logements en augmentation et majoritairement constitué de maisons individuelles. Des équipements publics (école, crèche médiathèque) et des commerces de proximité sont présents sur la commune. L'activité majoritaire est l'agriculture.	Évitement du village pour réduire les impacts. Le tracé actuel affecte 4 bâtis. Il ne s'agit pas de bâtiment d'habitation. L'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.
	Déplacements et trafics	La voie principale de circulation (RN126) longe le Girou et traverse le village (hors aire d'étude). Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail). Desserte de la commune par une ligne de bus interurbain.	L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune. Les voies de communication coupées seront rétablies.
	Risques sanitaires (Bruit et air)	Ambiance sonore de l'aire d'étude modérée car éloignée des sources (routes industries). Qualité de l'air relativement bonne.	Le tracé a été étudié de façon à éviter le village et limiter les nuisances acoustiques. Une habitation est impactée par le projet et bénéficiera de la mise en place de protection acoustique. Sur la commune, la qualité de l'air devrait s'améliorer dans le village et se dégrader au Nord de la commune.

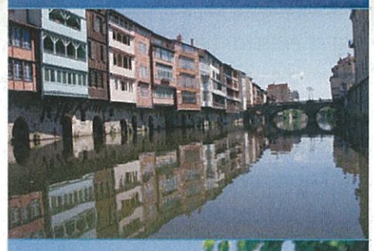
Dossier d'enquête préalable à la
Déclaration d'Utilité Publique





Autoroute Castres-Toulouse









Volume 7

Pièce H : Mise en compatibilité du PLU

Commune de Maurens-Scopont

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

ASF

SOMMAIRE

I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 4

I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ 4

I.1.1 Définition 4

I.1.2 Champ d'application 4

I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU 4

I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER 4

I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES 5

I.4.1 Procédure en cinq étapes 5

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet 5

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique 5

I.4.1.3 Enquête publique 5

I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune 5

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme 5

I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité 6

II. PRÉSENTATION DU PROJET 7

II.1 CONTEXTES ET OBJECTIFS 7

II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE 9

II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE 10

II.3.1 Territoire communal 10

II.3.2 Projet sur le territoire communal 10

III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU 12

III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX 12

III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION 12

III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 13

III.3.1 Objectifs du PADD 13

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT 13

III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION 13

III.5 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES 14

III.6 EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 14

III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS 14

III.8 ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.123-1-5 ALINÉA 7 (DEVENU L-151-17 À L-151-25) DU CODE DE L'URBANISME 15

III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME) 15

III.10 PLANS D'AMÉNAGEMENT DE ZAC (ARTICLE L.311-7 DU CODE DE L'URBANISME) 15

IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MAURENS-SCOPONT 16

IV.1 PLAN DE ZONAGE 16

IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME 22

IV.3 LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 37

V. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME 38

VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ 39

VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE 39

VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE 39

VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 40

VI.3.1 Le milieu physique 40

VI.3.1.1 Topographie 40

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 40

VI.3.1.3 Hydrologie 41

VI.3.2 Les espaces naturels et agricoles 41

VI.3.2.1 Espace agricole 41

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles 42

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal 42

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 42

VI.3.3.2 Urbanisme 43

VI.3.3.3 Déplacements et trafics 44

VI.3.3.4 Risques sanitaires 44

VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET 45

VI.4.1 Études, débat public et concertations 45

VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES 47

VI.5.1 Le milieu physique 47

VI.5.1.1 Topographie 47

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 47

VI.5.1.3 Hydrologie 48

VI.5.2 Les espaces naturels et agricoles 48

VI.5.2.1 Espace agricole 48

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles 48

VI.5.3 Le milieu humain 49

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 49

VI.5.3.2 Urbanisme 50

VI.5.3.3 Déplacements et trafics 50

VI.5.3.4 Risques sanitaires 50

VI.6 SYNTHÈSE DES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE PLAN DE ZONAGE ET SUR LES ENJEUX ET ÉQUILIBRES DÉFINIS DANS LE PLU DE MAURENS-SCOPONT 52

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques 52

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU 52

VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT 53

VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE 57

Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude....7
Figure 2 : Localisation du projet sur la commune....11
Figure 3 : Carte 1/2 de zonage avant mise en compatibilité 18
Figure 4 : Carte 1/2 de zonage après mise en compatibilité 19
Figure 5 : Carte 2/2 de zonage avant mise en compatibilité 20
Figure 6 : Carte 2/2 de zonage après mise en compatibilité 21
Figure 7 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016) ...54

Sommaire des tableaux

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015) 9
Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2015) 10
Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015).... 12
Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016) 43
Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014).... 43
Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 44
Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 44
Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport dans l'aire d'étude (Source : arrêté préfectoral de classement sonore des infrastructures de transports terrestres du Tarn, 5 octobre 2012) 44
Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014) 46
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016).... 53

I. Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

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 peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme).

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

La déclaration d'utilité publique 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.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (SCoT) ;
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (PLU).

du code de l'urbanisme[1].

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

I.1.2 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.

[1] Le code de l'urbanisme a été récemment modifié :
Révision de la partie Législative par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015
Révision de la partie Règlementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

I.2 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 Durables 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 d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Maurens-Scopont, localisée dans le département du Tarn (81).

L'opération visée est la réalisation d'une liaison autoroutière reliant l'A68 (liaison Toulouse –Albi) depuis le demi-échangeur de l'A680 sur la commune de Gragnague (Haute-Garonne) à Castres (Tarn), dans le cadre du programme de la Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

- L'infrastructure autoroutière proprement dite (comprenant ouvrage en terre, ouvrage d'art…) ;
- Les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (mesures de compensation, bassin de traitement…) ainsi que les rétablissements de voiries ;
- Pour les communes concernées, les échangeurs et les gares de péages ;
- Pour les communes concernées, les installations permettant la construction de l'infrastructure (base travaux, voies d'accès aux ouvrages et équipements…).

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Procédure en cinq étapes

Le processus ci-après explicite les principales étapes règlementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'Etat.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 […] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L.132-7 et L.132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- la région ;
- les départements ;
- les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- 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 ;
- les 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 ;
- les chambres de commerces et d'industries territoriales ;
- les chambres des métiers ;
- les chambres d'agriculture.

Le marie de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

I.4.1.3 Enquête publique

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

L'article L.153-55 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.

I.4.1.4 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 à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

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

À noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique (article L.153-56 du code de l'urbanisme).

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

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.

I.4.2 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.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

- Article L.153-54

« ***Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique***, *d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet,* ***et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :***

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence *;*

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.».

- Article L.153-55

« *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 l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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

- Article L.153-56

« *Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, 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 la décision procédant à la mise en compatibilité.* »

- Article L.153-57

« ***A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :***

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise*, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. 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 dans les autres cas. »

- Article L.153-58

« ***La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :***

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

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. […] »

- Article L.153-59

« *L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26.*

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

- Article R.153-14

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

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

****

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet LACT, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Maurens-Scopont.

II. Présentation du projet

II.1 Contextes et objectifs

Le projet de liaison routière entre Castres et Toulouse se décompose en deux opérations majeures :

- la réalisation d'un itinéraire autoroutier entre la commune de Verfeil et le périphérique de Castres ;
- la mise à 2x2 voies de l'A 680, bretelle autoroutière, permettant la jonction entre l'A 68 et Verfeil.

L'opération de réalisation d'un axe autoroutier a pour vocation de répondre à un besoin de transports efficients permettant de relier Castres – Mazamet au reste du territoire national, notamment à Toulouse : simplification des exports – imports depuis les industries sud-castraises, accès facilités aux grands équipements publics régionaux, développement de l'attraction du bassin de Castres – Mazamet, etc.

Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) qui a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025).

En 2012/2013, une commission (Commission Mobilité 21) a été chargée par le gouvernement de trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures. Ces travaux ont mené à la rédaction du rapport Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable ».

Dans ses conclusions, remises le 27 juin 2013, la commission classait « l'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres » dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030). Ce classement a été confirmé par le gouvernement en juillet 2013.

Ce programme a pour ambitions :

- d'améliorer les déplacements : sécurité routière, rapidité d'accès…
- d'affirmer le développement local : territoire desservi de façon équilibré, accès amélioré aux équipements métropolitains,
- de développer la situation économique : renforcement de l'attractivité, notamment pour les chercheurs, les enseignants et les étudiants, développement de nouveaux sites d'implantation pour les entreprises, consolidation du tissu économique existant,
- de contribuer à la compétitivité des entreprises : développement des entreprises agroalimentaires, ouverture sur les marchés, facilités de recrutement…
- de permettre le développement social en offrant une meilleure accessibilité à l'emploi aux populations des territoires voisins de Toulouse et de Castres.

8 mars 1994
Décision ministérielle actant le principe de mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse

▼

1996
Construction par ASF de la bretelle autoroutière A680, la bifurcation autoroutière entre l'A68 et l'A680 et le demi-échangeur de Gragnague.
Plusieurs sections à 2x2 voies ont été réalisées (déviation de Soual mise en service en 2000, de Puylaurens mise en service en 2008,) ou ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (Castres-Soual section urbaine en 2004)

▼

18 décembre 2003
Classement de la liaison Castres – Toulouse via l'A68 parmi les « grandes liaisons d'aménagement du territoire » (GLAT), par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

▼

31 Janvier 2007
Après consultation et accord des collectivités concernées, décision du ministre en charge des transports d'étudier la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession

▼

15 octobre 2007 au 31 janvier 2008
1ère concertation publique présentant les études d'avant-projet sommaire et en particulier les différents corridors possibles

▼

23 décembre 2008
Décision ministérielle demandant la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

▼

4 février 2009
La CNDP, sur saisine du Ministre décide que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public

▼

Du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010
Débat public, organisé par une Commission particulière du débat public (CPDP)

▼

25 juin 2010
À la suite du débat public, le ministre en charge des transports décide de retenir le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126, par mise en concession autoroutière. Il demande de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique

▼

27 juin 2013
Le projet d'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres en 2X2 voies est considéré dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030) suite à l'audit de la « Commission Mobilité 21 »

▼

22 avril 2014
Le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche relance les études sur la base d'une mise en concession

La carte en page suivante présente le linéaire global relatif au projet LACT sur l'ensemble des communes traversées. Seules celles dotées d'un PLU sont susceptibles de faire l'objet d'une Mise en Compatibilité.

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude

Liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE

PRÉSENTATION DES SECTEURS D'ÉTUDE

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS



LÉGENDE

- Axe du projet Verfeil/Castres
- A680
- Aire d'étude Verfeil/Castres
- Aire d'étude élargissement A680
- Limite communale
- Limite départementale
- Réseau hydrographique principal

Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
ASF

Avril 2016

Échelle : 1/180000

0 3 6 km

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR L'AIRE D'ÉTUDE :

*(les communes marquées d'une * sont à cheval sur 2 secteurs)*

Secteur 1 :

- Bonrepos-Riquet
- Castelmaurou
- Gragnague
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Verfeil*

Secteur 2 :

- Bannières
- Bourg-Saint-Bernard
- Francarville
- Montcabrier
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Saussens
- Teulat
- Vendine
- Verfeil*
- Villeneuve lès-Lavaur*

Secteur 3 :

- Algans
- Appelle
- Cambon-lès-Lavaur
- Cuq-Toulza
- Lacroisille
- Le Faget
- Loubens-Lauragais
- Maurens-Scopont
- Villeneuve-lès-Lavaur*

Secteur 4 :

- Puylaurens
- Saint-Germain-des-Prés
- Soual*

Secteur 5 :

- Cambounet-sur-le-Sor
- Castres
- Fréjeville
- Saïx
- Sémalens
- Soual*
- Viviers-lès-Montagnes

II.2 Caractéristiques générales de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse

Le projet LACT est constitué de deux opérations sous maîtrise d'ouvrage distinctes :

a) **Une section aménagée sous maîtrise d'ouvrage ASF appelée « Opération A680 », qui consiste en** :

- l'élargissement de l'A680 existante, passant de 2x1 voies à 2x2 voies, entre Castelmaurou et Verfeil (8 km environ) ;
- la création d'un échangeur à Verfeil.

b) **Une section aménagée sous maîtrise d'Ouvrage de l'État appelée « Opération Verfeil-Castres », qui consiste en** :

- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens (31 km environ) ;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest de Puylaurens (1 km environ) ;
- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Puylaurens et Soual, puis entre Soual et Castres (15 km environ) ;
- la création de 3 échangeurs (Verfeil, Soual Est, Saint-Palais à Castres).

Elle intègre également les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).

Cette nouvelle section autoroutière entre Verfeil et Castres a pour vocation d'être rattachée à la bretelle autoroutière élargie de l'A680 (sous concession ASF).

Il est prévu l'aménagement de deux gares de péages en pleine voie localisées :

- à l'origine du tracé sur la commune de Verfeil
- et à l'extrémité du tracé sur la commune de Castres.

Les diffuseurs de Puylaurens et de Soual seront équipés de gares de péage sur bretelles.

Enfin, une aire de repos unilatérale bidirectionnelle sera implantée entre les lieux dits « En Bardes » et « l'Endribet », sur la commune de Cambon-lès-Lavaur.

↳ Cet itinéraire permettra de relier les villes de Toulouse et Castres via l'A680 existante, reliant l'A68 à Verfeil, puis via la création d'une nouvelle liaison autoroutière rattachant Verfeil à la rocade Nord-Ouest de Castres.

La réalisation de grands projets linéaires génère d'importants mouvements de matériaux.
Les principaux volumes de déblais et besoins en remblais sont rappelés ci-après par secteur :

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015)

Secteur	Déblais (millions m^3)	Remblais (millions m^3)
1	0	0,35
2	0,41	1,4
3	3,7	1,8
4	0,99	0,3
5	0,3	1,5
Total	**5,40**	**5,35**

Hors barreau de Puylaurens

Le décapage de la terre végétale représente environ 1,7 millions m^3. Tous les matériaux de déblais n'étant pas réutilisables, un apport extérieur de 1,3 millions m^3 sera nécessaire.

A ce stade des études, il est prévu :

71 ouvrages de rétablissement permettant le franchissement du projet, dont 48 peuvent faire l'objet d'un usage pour l'exploitation agricole :

- 31 ouvrages routiers,
- 1 franchissement de voie ferrée,
- 1 passage Mode doux,
- 3 passages agricoles spécifiques,
- 3 passages mixtes agricoles / hydraulique,
- 2 passages spécifiques Faune,
- 1 passage mixte agricole / Grande Faune existant, réaménagé (ouest de la déviation de Puylaurens),
- 28 ouvrages hydrauliques simples (correspondant au passage de cours d'eau franchis, fossés et thalwegs) dont la plupart (20) pourront être équipés de continuité écologique pour la petite faune,
- 1 ouvrage d'art non-courant (ouvrage hydraulique de franchissement de l'Agout).

43 voies latérales de rétablissement des communications terrestres existantes, dont :

- 20 spécifiques agricoles,
- 23 routiers, pouvant également avoir un usage pour l'exploitation agricole.

En matière d'assainissement :

- Sur l'opération A680 : Le réseau d'assainissement existant a été conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Bien que prévu en vue d'un futur aménagement à 2x2 voies, il sera reconsidéré le fonctionnement et la capacité hydraulique du réseau de la plate-forme et des bassins dans son intégralité.
- Sur l'opération Verfeil – Castres : Le réseau d'assainissement de la liaison autoroutière sera conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Le dimensionnement des ouvrages est effectué pour un débit correspondant à une pluie de fréquence 10 ans.

II.3 Caractéristiques de la section du projet traversant la commune

Les études ont abouti à un découpage de l'aire d'étude du programme en 5 secteurs. La commune de Maurens-Scopont est incluse dans le secteur n°3 (voir la carte ci-avant : « Présentation des secteurs d'étude »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'étude d'impact et plus spécifiquement aux paragraphes relatifs au secteur 3.

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

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

II.3.1 Territoire communal

Cette commune fait partie du canton de Lavaur Cocagne, ainsi que de la communauté de communes du Sor et de l'Agout qui compte 26 communes. Localisée à 29,7 km à l'est de Toulouse et à 34,6 km à l'ouest de Castres,

D'une superficie de 8,6 km², Maurens-Scopont est une commune rurale qui compte 185 habitants (Population totale légale 2013 en vigueur à compter du 1er janvier 2016 - INSEE).

À ce jour, Maurens-Scopont est desservie par la RN126 et la RD 826, routes importantes, reliant Castres à Toulouse.

Située en bordure de la plaine du Lauragais, la commune présente un paysage vallonné, avec un caractère agricole prononcé, bordé par le Girou au sud. Le Château de Maurens-Scopont est classé à l'inventaire des Monuments Historiques.

La commune de Maurens-Scopont n'est concernée par aucune mesure de protection (type Natura 2000, APPB…) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO…). Toutefois, Le domaine de Maurens-Scopont, le Girou et ses affluents, les coteaux présente un fort intérêt écologique.

Commune rurale, Maurens-Scopont se caractérise par un nombre d'emplois conséquent par rapport à sa population. La commune fait actuellement face à une forte demande de logements.

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Principes et caractéristiques géométriques

À l'heure actuelle, l'itinéraire entre l'échangeur de Verfeil (fin de l'A680) et Castres se fait par la RD20 (jusqu'à Teulat), puis la RN126 (jusqu'à Castres).

Sur la commune de Maurens-Scopont, le tracé du projet retenu est neuf et traverse l'extrême sud de la commune tout en se maintenant au nord du Girou et hors de la zone inondable. Il longe par le nord la RD42 puis la RN126 après le giratoire RD42 - RD826 - RN126. Le tracé se raccorde au sud à ce giratoire et au nord à la RD35.

Ce tracé est essentiellement en déblai avec cependant des zones de remblais à l'est et à l'ouest de la commune ainsi qu'un niveau du raccordement avec le giratoire. La bande

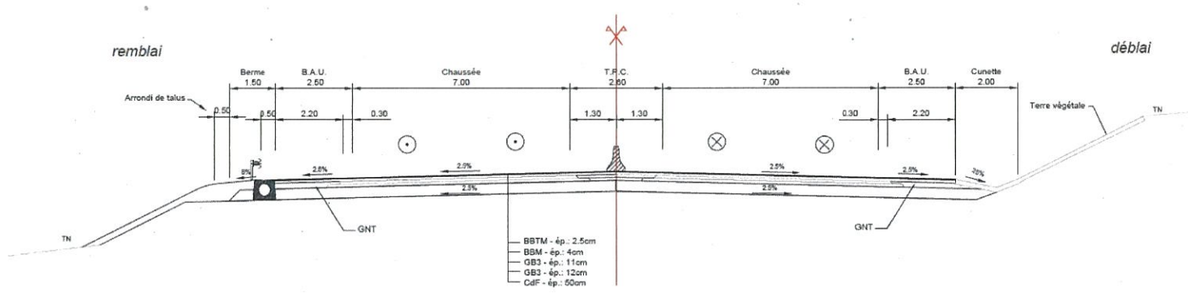
Ainsi, les éléments suivants seront aménagés :

Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2015)

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
PI 1597	RD 35	Routier	Passage inférieur	Gabarit agricole
Chemin d'Esclauzolles	Chemin d'Esclauzolles	Routier	Voie latérale	sur RD 35
RN126 à Maurens-Scopont	RN 126 à Maurens-Scopont	Routier	Voie latérale	
OH 1663	Écoulement	Hydraulique	Cadre	Passage petite et moyenne faune

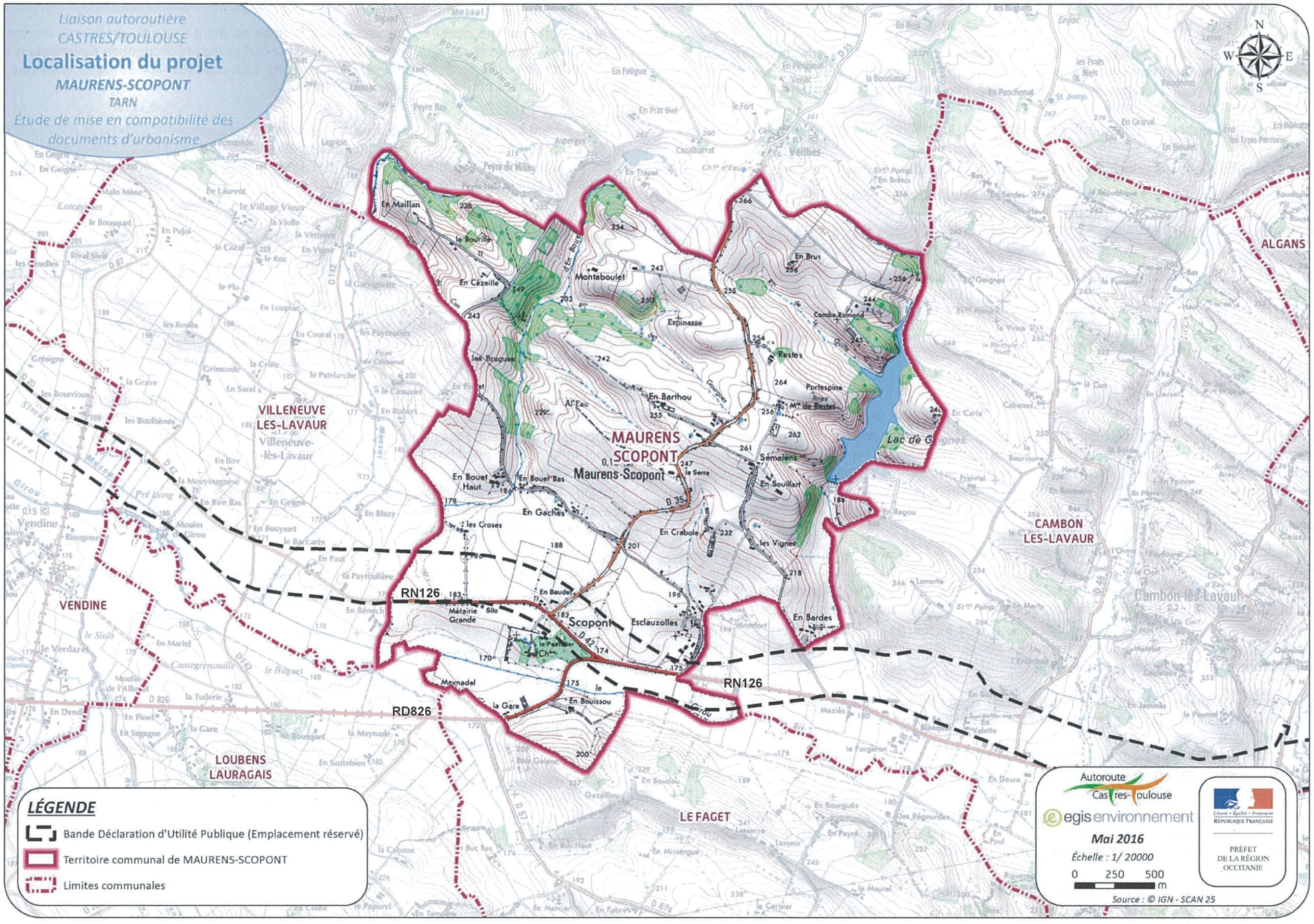
Le profil en travers type section courante (type autoroutier à 2x2 voies) comporte :

- 1 Terre-Plein Central (TPC) de 2,60 m (2 bandes dérasées de 1,0 m et un séparateur béton),
- 2 Chaussés de 7,0 m (2 x 3,5 m),
- 2 BAU de 2,5 m de largeur,
- 1 berme de 1 m en remblai (variable dans certains cas d'aménagements spécifiques tels que les écrans acoustiques, une cunette de 2,0 m en déblai intégrant la berme.



La carte ci-après situe le projet sur le territoire de la commune de Maurens-Scopont.

Figure 2 : Localisation du projet sur la commune



III. Analyse de la compatibilité du PLU

Le projet LACT fait l'objet d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme approuvé de Maurens-Scopont, qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Le PLU de Maurens-Scopont actuellement opposable est le document approuvé en date du 9 décembre 2014.

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

Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015)

PLU de la commune de Maurens-Scopont		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
Élaboration : 27/11/2008	Élaboration : 30/04/2014	Élaboration : 09/12/2014

III.1 Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durables, Orientation d'Aménagement, Servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage :
  - création d'un emplacement réservé pour le projet LACT et à ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera ASF ;
  - suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet LACT ;
  - déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans l'emplacement réservé. Ce déclassement ne préjuge pas des parcelles qui seront in fine défrichées et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée ;
- la mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

L'emprise de l'emplacement réservé correspond à la bande dite de déclaration d'utilité publique (bande DUP), large de 200 m en moyenne et incluant le tracé de référence, cette bande est localement adaptée (généralement réduite) aux contraintes environnementales humaines et naturelles, ainsi qu'aux besoins pour le projet.

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

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

C'est pour garder une certaine souplesse pour la mise au point finale du projet que les espaces boisés classés sont déclassés dans la bande de DUP. Pour autant, la préoccupation de limitation des emprises et des défrichements au strict nécessaire, demeure. Les espaces boisés non concernés en définitive par l'aménagement pourront être classés à nouveau.

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

III.2 Compatibilité du 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 (PADD), les orientations d'aménagement 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 (SCOT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le rapport de présentation de la commune de Maurens-Scopont est composé de 4 parties :

- Diagnostic physique et état initial de l'environnement ;
- Diagnostic socio-économique ;
- Justifications du projet ;
- Incidences du PLU sur l'environnement.

Le projet LACT est mentionné en page 10 du rapport de présentation : « *La commune de Maurens-Scopont bénéficie d'une situation géographique privilégiée : comprise entre l'agglomération Toulousaine (35kms) et celle de Castres (41kms), elle est traversée par la RN126 qui assure la liaison entre les deux agglomérations et également concernée par le projet autoroutier Toulouse-Castres.* »

↳ Le rapport de présentation du PLU de Maurens-Scopont est compatible avec le projet LACT.

III.3 Compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (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.

La commune de Maurens-Scopont envisage un projet dont l'objectif est de concevoir un véritable village en se basant sur deux axes directeurs déclinés en plusieurs objectifs présentés ci-dessous.

III.3.1 Objectifs du PADD

AXE 1 : Relancer l'attractivité démographique de Maurens-Scopont et concevoir un village répondant aux besoins de la population communale

- Créer un village accueillant :

1. Soutenir la croissance démographique communale ;
2. Développer une offre de logements diversifiée ;
3. Assurer un niveau d'équipements et de services répondant aux besoins des nouvelles populations ;
4. Renforcer le tissu économique communal ;
5. Accompagner le développement des communications numériques ;
6. Œuvrer au développement d'une offre de proximité (commerces et services).

- Concevoir un cœur de village de qualité :

1. Développer une urbanisation villageoise cohérente renforçant la centralité du bourg et encourageant la convivialité ;
2. Maîtriser le développement du village dans le temps ;
3. Faciliter les déplacements au sein de la commune ;
4. Préserver et mettre en valeur la qualité de l'architecture urbaine ;
5. Renforcer l'identité du cœur du village de Maurens-Scopont.

AXE 2 : Mettre en valeur l'identité rurale de la commune :

- Pérenniser le monde agricole :

1. Préserver l'économie agricole et participer à sa diversification ;
2. Protéger le patrimoine agricole de Maurens-Scopont.

- Préserver et valoriser l'environnement naturel de la commune :

1. Protéger les espaces naturels sensibles et les boisements ;
2. Prendre en compte les risques naturels et limiter les nuisances ;
3. Promouvoir une démarche durable et intégrée de développement communal.

- Protéger les composantes identitaires de la commune :

1. Préserver et valoriser le patrimoine identitaire du village et améliorer sa lisibilité.

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

Le projet LACT est mentionné dès l'avant-propos du PADD : « *Aujourd'hui, la dynamique de l'aire urbaine toulousaine impacte directement le fonctionnement communal de Maurens-Scopont : des entreprises se sont implantées sur la commune et le territoire pourrait connaître un profond changement avec l'arrivée de l'autoroute reliant Castres à Toulouse.* »

En outre l'objectif de « *prendre en compte les fuseaux projetés pour la liaison autoroutière Castres - Toulouse* » est présenté dans la section 3.1 Gérer les liaisons routières » du chapitre 3 « *Faciliter les déplacements au sein de la commune* ».

↳ Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet LACT ne remet pas en cause les orientations du PADD associé au document d'urbanisme de Maurens-Scopont.

III.4 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 n° 2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 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, avec la Loi dite « Grenelle II » cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

Aujourd'hui les OAP sont règlementées par les articles L.151-6 et L.151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

↳ Le PLU de Maurens-Scopont ne comporte pas de document Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). En conséquence le projet est sans incidence ces OAP du PLU de Maurens-Scopont.

III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme : « *Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3.* »

Article L.152-1 : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement de la liaison autoroutière ;
- hauteur des constructions ;
- implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- l'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

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

Le nouvel Emplacement Réservé recoupera les zonages suivants, définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU de Maurens-Scopont :

- **<u>Zone A, secteur A1, A3 et A4</u> : zones agricoles à vocation agricole.** Ce sont des secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles

  Dans cette zone, le projet recoupe également les sous-secteurs A1 (zone où les annexes et les extensions des habitations existantes sont autorisées), A3 (zone où les annexes et les extensions des activités sont autorisées) et A4 (zone où les constructions à vocation d'activités sont autorisées).

  Pour mémoire, l'article A 1 précise que « *toutes les occupations et utilisation du sol sont interdites à l'exception* [...] *des constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou des services publics* ».

- **<u>Zone N, Secteur N1</u> : zones naturelles à préserver.** Il s'agit de secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages.

  Dans cette zone, le projet recoupe également le sous-secteur N1, qui correspond à des zones naturelles dans lesquelles des habitations sont présentes.

  Pour mémoire, *« dans toute la zone N (y compris les sous-secteurs Nt et N1) »* sont autorisés (article N 2) :

  « les ***constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics*** *si elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. »*

↳ Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées en zones A et N. Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité »

III.6 Emplacements réservés

Aucun emplacement réservé inscrit au PLU n'est intercepté ou concerné par le nouvel emplacement réservé du projet LACT.

↳ En conséquence le projet est sans incidence sur les emplacements réservés actuellement définis au PLU de Maurens-Scopont.

III.7 Espaces Boisés Classés

Le projet n'intercepte aucun Espace Boisé Classé (EBC).

III.8 Éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 (devenu L-151-17 à L-151-25) du code de l'urbanisme

Les éléments de valeur concernés par la bande DUP sont les suivants :

- Alignement d'arbres (patrimoine végétal) de 540 m localisé le long de la RN126 ;
- Alignement d'arbres le long de la route des Crozes ;
- Alignement d'arbres le long de la RD35 ;

Les éléments de valeur protégés au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 (devenu L-151-17 à L-151-25) du code de l'urbanisme doivent être précédés :

- D'une déclaration préalable, pour tous travaux ayant pour effet de modifier ou supprimer l'un d'entre eux ;
- D'un permis de démolir pour les travaux ayant pour objet de démolir ou rendre inutilisable tout ou partie de l'un d'entre eux.

La Déclaration d'Utilité Publique du projet LACT fera office d'autorisation préalable. Un permis de démolir sera systématiquement déposé pour toute démolition totale ou partielle inhérente à la réalisation du projet.

Il est à noter que ces éléments, mêmes si englobés en totalité dans la bande de DUP, comme pour l'alignement de la RN 126, ne seront que partiellement touchés.

Sur la largeur de l'emprise pour la route des Crozes et la RD 35, l'alignement au Sud de la RN126 ne sera pas touché, le boisement au Nord à ce jour n'est pas concerné mais cela devra être confirmé par les études ultérieures.

III.9 Règlements de lotissements (article L.442-13 du code de l'urbanisme)

Aucun lotissement n'est présent dans la bande de DUP du projet LACT.

III.10 Plans d'aménagement de ZAC (article L.311-7 du code de l'urbanisme)

Aucune Zone d'Aménagement Concerté n'est concernée par la bande de DUP du projet LACT.

IV. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Maurens-Scopont

IV.1 Plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT avant la mise en compatibilité du PLU ;
- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé au projet.

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**.

Il convient de signaler que le document graphique intitulé « Découpage en zone et emplacements réservés » intègre, comme son titre le mentionne, les informations suivantes :

- liste
- cartographie des emplacements réservés de la commune de Maurens-Scopont

Légende - avant mise en compatibilité



↳ La liste des emplacements réservés sera créée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite de l'emplacement déjà listé. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant.

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

Légende - après mise en compatibilité





LEGENDE

ZONES URBAINES

- U1 : zone urbaine correspondant au Bourg
- UX : zone urbaine à vocation d'activités

ZONES A URBANISER

- AU0 : zone à urbaniser, projet "coeur de village" soumis à modification du PLU
- AUx0 : zone à urbaniser à vocation d'activités soumise à modification du PLU

ZONES AGRICOLES

- A : zone agricole
- A1 : zone agricole où les annexes et les extensions des habitations existantes sont autorisées
- A3 : zone agricole où les annexes et les extensions des activités existantes sont autorisées
- A3-1 : zone agricole où les annexes et les extensions des activités existantes sont autorisées ainsi que les logements de fonction
- A4 : zone agricole où les constructions à vocation d'activités sont autorisées

ZONES NATURELLES

- N : zone naturelle
- N1 : zone naturelle où les annexes et certaines extensions sont autorisées
- Nt: zone naturelle pouvant recevoir des activités touristiques

AUTRES ELEMENTS GRAPHIQUES

- Secteur inondable donné à titre indicatif
- Eléments du Patrimoine et du Paysage à préserver (L-123-1-5-III-2°) **(devenu L-151-17 à L-151-25)**
- Emplacement réservé n°1 : Renforcement du réseau AEP **; Emplacement réservé n°2 : Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes**
- 1 Bâtiments remarquables pouvant changer de destination (L-123-1-5-II-6°)
- Nouvelles constructions

Figure 3 : Carte 1/2 de zonage avant mise en compatibilité

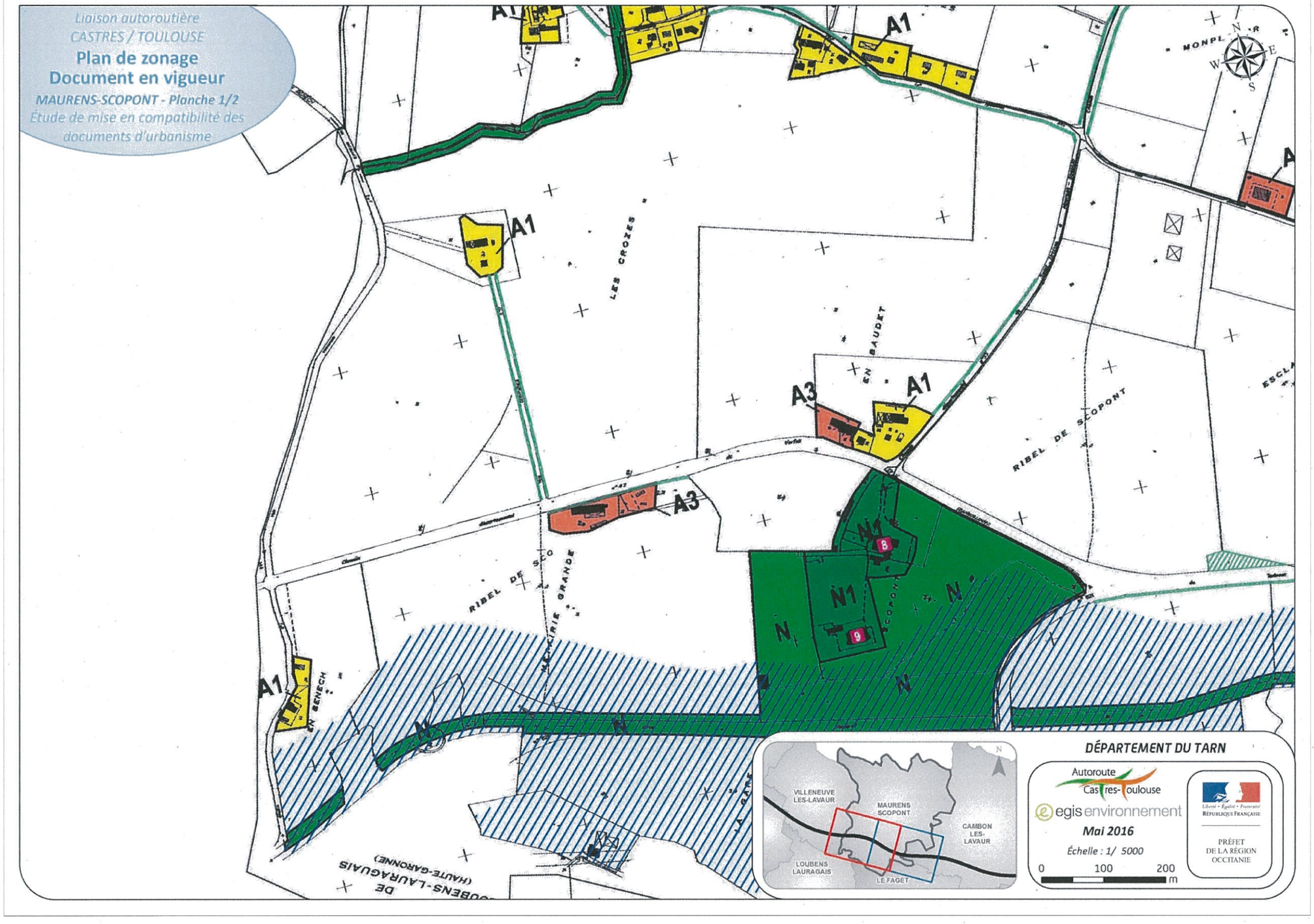


Figure 4 : Carte 1/2 de zonage après mise en compatibilité

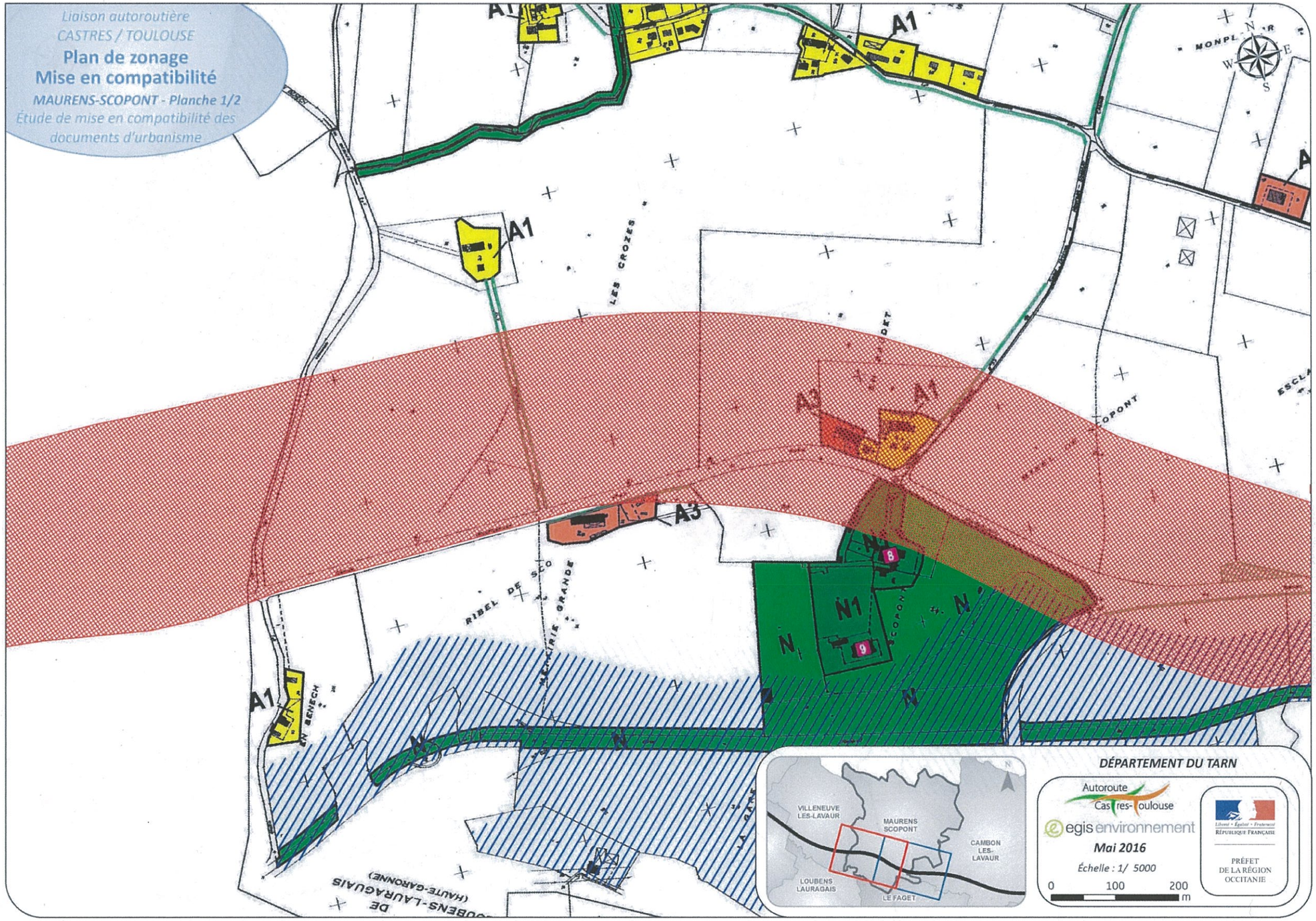


Figure 5 : Carte 2/2 de zonage avant mise en compatibilité

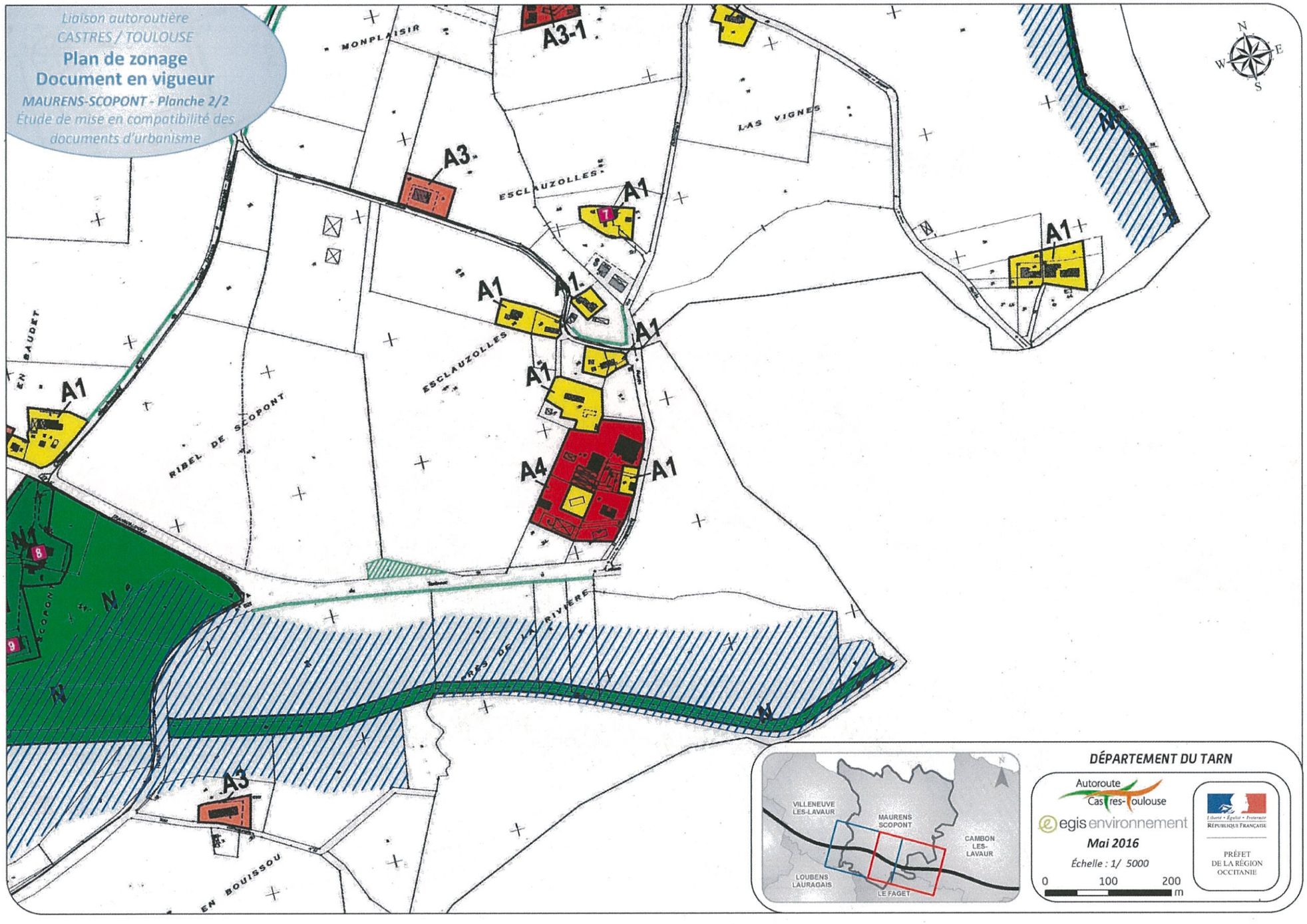
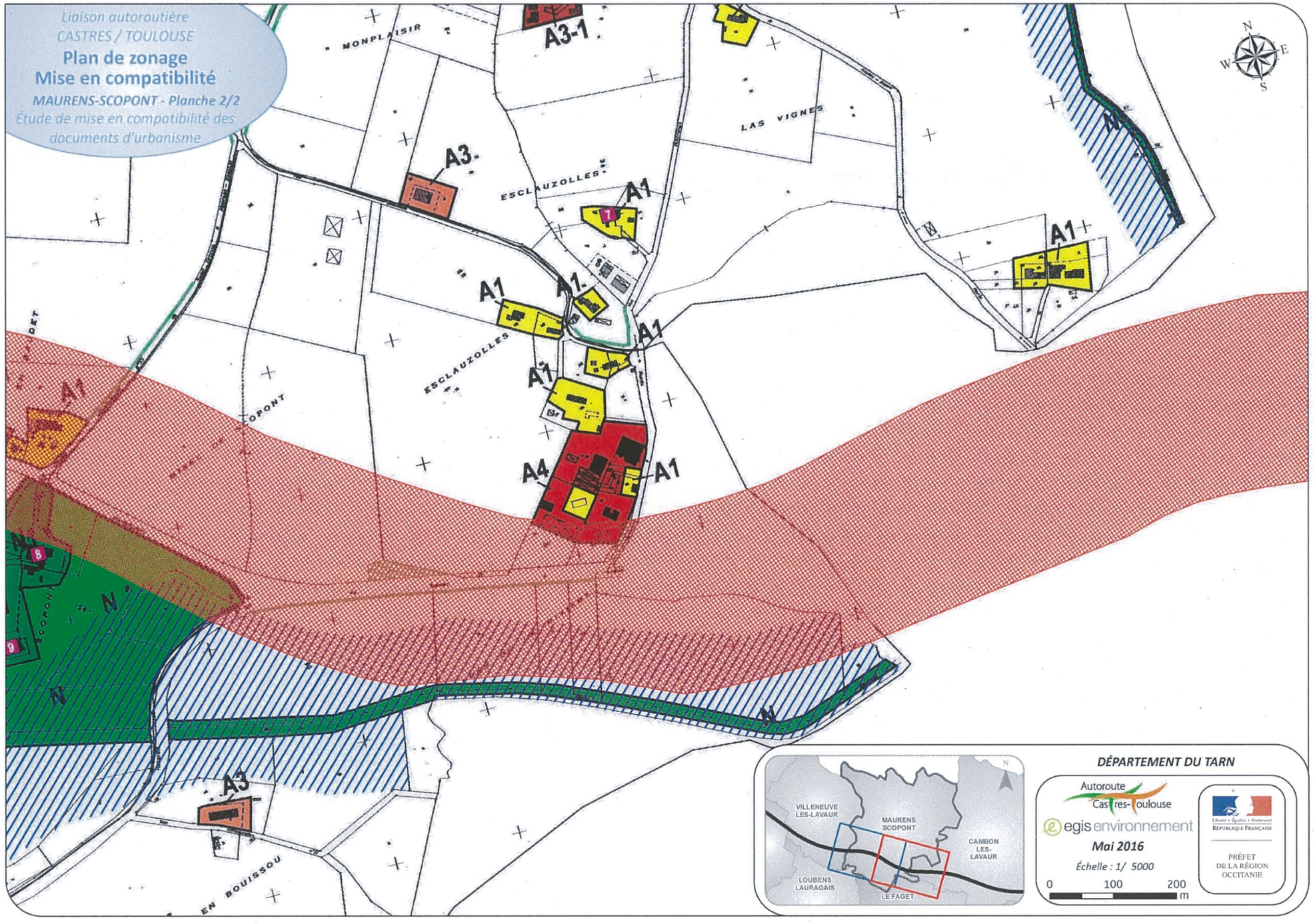


Figure 6 : Carte 2/2 de zonage après mise en compatibilité



IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zones A et N seront concernés par la mise en compatibilité.

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

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

Zones A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A2 – OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dans les secteurs où des risques liés aux inondations sont connus, toute opération pourra être refusée ou soumise à des prescriptions relatives à la sécurité ou à la salubrité publique.

Sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes si elles respectent les conditions ci-après :

- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et leurs bâtiments annexes (y compris les piscines) si elles sont implantées sur les terres de l'exploitation, à proximité des bâtiments agricoles existants et à condition que leur bonne intégration soit assurée (prise en compte du paysage, de la topographie, de la desserte, des vents dominants, …).
- les nouvelles constructions à usage de commerces nécessaires à la vente de produits provenant directement de l'exploitation à condition qu'elles soient implantées à proximité du bâtiment agricole.
- les affouillements et exhaussements du sol si ils sont nécessaires à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone.
- le changement de destination des constructions présentant un intérêt architectural et patrimonial repérées sur le plan de zonage du PLU et à condition de ne pas compromettre l'exploitation agricole ou la qualité paysagère du site.

Dans le secteur A1 :

- les extensions des constructions à vocation d'habitation et leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante et à condition qu'elle ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Dans le secteur A3 :

- les extensions des constructions à vocation de commerces, d'industrie, d'artisanat et d'habitation ainsi que leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante et à condition qu'elle ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Dans le secteur A3-1 : […]

Dans le secteur A4 :

- les constructions à vocation d'industrie et d'artisanat sont autorisées à condition d'être implantées en harmonie avec les bâtiments existants et de s'intégrer parfaitement dans les paysages communaux.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

L'article A2 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A2 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dans les secteurs où des risques liés aux inondations sont connus, toute opération pourra être refusée ou soumise à des prescriptions relatives à la sécurité ou à la salubrité publique.

Sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes si elles respectent les conditions ci-après :

- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et leurs bâtiments annexes (y compris les piscines) si elles sont implantées sur les terres de l'exploitation, à proximité des bâtiments agricoles existants et à condition que leur bonne intégration soit assurée (prise en compte du paysage, de la topographie, de la desserte, des vents dominants, …).
- les nouvelles constructions à usage de commerces nécessaires à la vente de produits provenant directement de l'exploitation à condition qu'elles soient implantées à proximité du bâtiment agricole.
- les affouillements et exhaussements du sol si ils sont nécessaires à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone.
- le changement de destination des constructions présentant un intérêt architectural et patrimonial repérées sur le plan de zonage du PLU et à condition de ne pas compromettre l'exploitation agricole ou la qualité paysagère du site.
- les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Dans le secteur A1 :

- les extensions des constructions à vocation d'habitation et leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante et à condition qu'elle ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Dans le secteur A3 :

- les extensions des constructions à vocation de commerces, d'industrie, d'artisanat et d'habitation ainsi que leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante et à condition qu'elle ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Dans le secteur A3-1 : […]

Dans le secteur A4 :

- les constructions à vocation d'industrie et d'artisanat sont autorisées à condition d'être implantées en harmonie avec les bâtiments existants et de s'intégrer parfaitement dans les paysages communaux.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Zones A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées :

- Avec un recul minimum de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 126,
- Avec un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 826,
- Avec un recul minimum de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 35, retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement,
- Avec un recul de 10 mètres par rapport à l'axe des autres voies.

En cas de transformation, d'extension d'une construction existante et ne respectant pas les règles précédente, l'implantation pet se faire dans le prolongement de ladite construction à condition qu'elle ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

L'article A6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées :

- Avec un recul minimum de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 126,
- Avec un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 826,
- Avec un recul minimum de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 35, retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement,
- Avec un recul de 10 mètres par rapport à l'axe des autres voies.

En cas de transformation, d'extension d'une construction existante et ne respectant pas les règles précédente, l'implantation peut se faire dans le prolongement de ladite construction à condition qu'elle ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

Zones A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles d'implantations s'appliqueront par rapport aux limites des terrains issus des divisions.

Toute construction doit être implantée soit :

- en limite séparative, à condition que la hauteur de la nouvelle construction n'excède pas la hauteur de la construction voisine,
- soit en observant une marge de recul au moins égale à la moitié de la hauteur (prise à l'égout de toiture ou à l'acrotère pour les toitures terrasse), sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

L'article A7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles d'implantations s'appliqueront par rapport aux limites des terrains issus des divisions.

Toute construction doit être implantée soit :

- en limite séparative, à condition que la hauteur de la nouvelle construction n'excède pas la hauteur de la construction voisine,
- soit en observant une marge de recul au moins égale à la moitié de la hauteur (prise à l'égout de toiture ou à l'acrotère pour les toitures terrasse), sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

Zones A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 9 - EMPRISE AU SOL

Non réglementé sauf pour le secteur A1, A3, A3-1 et A4 où l'emprise au sol maximale, correspondant à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus, ne doit pas dépasser pas 60% de la surface du terrain.

L'article A 9 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 9 - EMPRISE AU SOL

Non réglementé sauf pour le secteur A1, A3, A3-1 et A4 où l'emprise au sol maximale, correspondant à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus, ne doit pas dépasser pas 60% de la surface du terrain.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zones A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel initial de la propriété, avant les éventuels travaux de terrassement et d'exhaussement nécessaires à la réalisation des travaux, jusqu'à l'égout de toiture (ou l'acrotère pour les toits-terrasse), ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

Hauteur

La hauteur n'est pas réglementée pour les constructions à usage agricole ainsi que pour les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou des services publics à condition que cela soit justifié par des raisons techniques. La hauteur des autres constructions est limitée à 7 mètres à l'égout du toit ou à l'acrotère.

Dans les secteurs A1, A3, A3-1 et A4 la hauteur maximale des constructions est de 10 mètres à l'égout de couverture ou à l'acrotère.

L'article A 9 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel initial de la propriété, avant les éventuels travaux de terrassement et d'exhaussement nécessaires à la réalisation des travaux, jusqu'à l'égout de toiture (ou l'acrotère pour les toits-terrasse), ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

Hauteur

La hauteur n'est pas réglementée pour les constructions à usage agricole ainsi que pour les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou des services publics à condition que cela soit justifié par des raisons techniques. La hauteur des autres constructions est limitée à 7 mètres à l'égout du toit ou à l'acrotère.

Dans les secteurs A1, A3, A3-1 et A4 la hauteur maximale des constructions est de 10 mètres à l'égout de couverture ou à l'acrotère.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zones A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Conditions générales

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Pour tenir compte d'impératif de fonctionnement et/ou technique, les règles ci-dessous pourront ne pas s'appliquer aux édifices techniques et ouvrages nécessaires aux services publics et réseaux d'intérêt public.

Dans le cas d'extension ou de constructions annexes, les matériaux employés devront respecter les conditions exposées dans le présent article ; il en va de même pour l'architecture bioclimatique. L'utilisation de techniques innovantes en matière d'isolation et/ou d'économies d'énergies est recommandée.

Les constructions visibles depuis la Route Nationale 126, depuis les voies communales et la RD35 devront être particulièrement soignées.

Adaptation au terrain

La disposition de la construction et son implantation devront tenir compte de la topographie originelle du terrain et s'y adapter et non l'inverse. Les travaux de terrassement ne pourront être entrepris avant la délivrance du permis de construire.

Aspect des constructions agricoles et d'activités

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les bâtiments devront être vêtus de bardages bois brut locaux ou d'autres matériaux devant rester dans des tons sombres reprenant les teintes du paysage (terres labourées, bois de feuillus en hiver, vert sombre, vert forêt…).

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Clôtures

Si une clôture est réalisée, en bordure de la voie de desserte ou de l'emprise publique, elle sera constituée d'une haie végétale d'essences locales, éventuellement doublée d'un grillage à l'intérieur de la parcelle dont la hauteur maximale est de 1,80 mètres. Dans le cas d'extensions de clôtures existantes dont les caractéristiques sont différentes de celles prescrites au précédent alinéa, la restauration ou l'extension pourra se faire à l'identique. L'emploi à nu de matériaux destiné à être recouverts est interdit.

Les haies mono-spécifiques et de conifères sont interdites ; les haies vives devront être constituées d'essences rurales et rustiques ne nécessitant pas d'arrosage. Les essences variées à privilégier sont référencées par « Arbres et Paysages tarnais » (http://www.arbrespaysagestarnais.asso.fr) ; leur liste est annexée au rapport de présentation.

Les clôtures agricoles ne sont pas réglementées.

Aspect des constructions à usage d'habitation

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture des hameaux et des constructions isolées.

Les constructions doivent respecter les préconisations du « Guide Technique pour la mise en couleur du bâti : Couleur et Matériaux du Tarn » annexé au rapport de présentation. Ces préconisations sont à utiliser dans la mise en oeuvre des menuiseries.

Les couleurs vives pures sont autorisées à condition qu'elles soient dûment justifiées architecturalement de manière contemporaine ou traditionnelle. Par ailleurs, tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage est interdit et l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les couvertures des constructions pourront être plates ou pentues à condition d'être justifiées architecturalement et ne devront pas excéder les pentes d'architecture traditionnelle soit 35%.

L'intégration des équipements liés aux énergies renouvelables devront être étudiés et justifiés architecturalement tant en couverture qu'en façade.

Dispositions particulières

Les citernes à gaz liquéfié, à combustible liquide, ainsi que les installations similaires doivent être implantées de telles manières qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique.

Des plantations formant écran peuvent être imposées pour toutes autres occupations ou utilisations du sol portant atteintes aux paysages communaux, notamment pour intégrer au mieux les constructions autorisées dans la zone.

L'article A11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes.

Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Conditions générales

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Pour tenir compte d'impératif de fonctionnement et/ou technique, les règles ci-dessous pourront ne pas s'appliquer aux édifices techniques et ouvrages nécessaires aux services publics et réseaux d'intérêt public.

Dans le cas d'extension ou de constructions annexes, les matériaux employés devront respecter les conditions exposées dans le présent article ; il en va de même pour l'architecture bioclimatique. L'utilisation de techniques innovantes en matière d'isolation et/ou d'économies d'énergies est recommandée.

Les constructions visibles depuis la Route Nationale 126, depuis les voies communales et la RD35 devront être particulièrement soignées.

Adaptation au terrain

La disposition de la construction et son implantation devront tenir compte de la topographie originelle du terrain et s'y adapter et non l'inverse. Les travaux de terrassement ne pourront être entrepris avant la délivrance du permis de construire.

Aspect des constructions agricoles et d'activités

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les bâtiments devront être vêtus de bardages bois brut locaux ou d'autres matériaux devant rester dans des tons sombres reprenant les teintes du paysage (terres labourées, bois de feuillus en hiver, vert sombre, vert forêt…).

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Clôtures

Si une clôture est réalisée, en bordure de la voie de desserte ou de l'emprise publique, elle sera constituée d'une haie végétale d'essences locales, éventuellement doublée d'un grillage à l'intérieur de la parcelle dont la hauteur maximale est de 1,80 mètres. Dans le cas d'extensions de clôtures existantes dont les caractéristiques sont différentes de celles prescrites au précédent alinéa, la restauration ou l'extension pourra se faire à l'identique. L'emploi à nu de matériaux destiné à être recouverts est interdit.

Les haies mono-spécifiques et de conifères sont interdites; les haies vives devront être constituées d'essences rurales et rustiques ne nécessitant pas d'arrosage. Les essences variées à privilégier sont référencées par « Arbres et Paysages tarnais » (http://www.arbrespaysagestarnais.asso.fr) ; leur liste est annexée au rapport de présentation.

Les clôtures agricoles ne sont pas réglementées.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Aspect des constructions à usage d'habitation

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture des hameaux et des constructions isolées.

Les constructions doivent respecter les préconisations du « Guide Technique pour la mise en couleur du bâti : Couleur et Matériaux du Tarn » annexé au rapport de présentation. Ces préconisations sont à utiliser dans la mise en oeuvre des menuiseries.

Les couleurs vives pures sont autorisées à condition qu'elles soient dûment justifiées architecturalement de manière contemporaine ou traditionnelle. Par ailleurs, tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage est interdit et l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les couvertures des constructions pourront être plates ou pentues à condition d'être justifiées architecturalement et ne devront pas excéder les pentes d'architecture traditionnelle soit 35%.

L'intégration des équipements liés aux énergies renouvelables devront être étudiés et justifiés architecturalement tant en couverture qu'en façade.

Dispositions particulières

Les citernes à gaz liquéfié, à combustible liquide, ainsi que les installations similaires doivent être implantées de telles manières qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique.

Des plantations formant écran peuvent être imposées pour toutes autres occupations ou utilisations du sol portant atteintes aux paysages communaux, notamment pour intégrer au mieux les constructions autorisées dans la zone.

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dans toute la zone N (y compris les sous-secteurs Nt et N1) :

- les constructions et dispositifs techniques nécessaires aux activités forestières s'ils respectent l'équilibre du milieu.
- les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics si elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.
- les affouillements et les exhaussements du sol si ils ne compromettent pas la stabilité des sols ou l'écoulement des eaux ou ne portent pas atteinte au caractère du site.
- l'aménagement et la restauration des constructions existantes dans le respect de la volumétrie existante et dans le respect des paysages environnants.
- le changement de destination des constructions présentant un intérêt architectural et patrimonial repérées sur le plan de zonage du PLU et à condition de ne pas compromettre l'exploitation agricole ou la qualité paysagère du site.

[...]

Dans les secteurs où des risques liés aux inondations sont connus, toute opération pourra être refusée ou soumise à des prescriptions relatives à la sécurité ou à la salubrité publique.

Dans le secteur N1 :

- les extensions des constructions à vocation d'habitation existante et leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

L'article N2 ne permet que les constructions et installations nécessaires au projet, sans autoriser le projet autoroutier en tant que tel. L'article sera modifié en conséquence.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dans toute la zone N (y compris les sous-secteurs Nt et N1) :

- les constructions et dispositifs techniques nécessaires aux activités forestières s'ils respectent l'équilibre du milieu.
- les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics si elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.
- les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.
- les affouillements et les exhaussements du sol si ils ne compromettent pas la stabilité des sols ou l'écoulement des eaux ou ne portent pas atteinte au caractère du site.
- l'aménagement et la restauration des constructions existantes dans le respect de la volumétrie existante et dans le respect des paysages environnants.
- le changement de destination des constructions présentant un intérêt architectural et patrimonial repérées sur le plan de zonage du PLU et à condition de ne pas compromettre l'exploitation agricole ou la qualité paysagère du site.

[...]

Dans les secteurs où des risques liés aux inondations sont connus, toute opération pourra être refusée ou soumise à des prescriptions relatives à la sécurité ou à la salubrité publique.

Dans le secteur N1 :

- les extensions des constructions à vocation d'habitation existante et leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées :

- Avec un recul minimum de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 126,
- Avec un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 826,
- Avec un recul minimum de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 35, retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement,
- Avec un recul de 10 mètres par rapport à l'axe des autres voies.

En cas de transformation, d'extension d'une construction existante et ne respectant pas les règles précédente, l'implantation pet se faire dans le prolongement de ladite construction à condition qu'elle ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

L'article N6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées :

- Avec un recul minimum de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 126,
- Avec un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 826,
- Avec un recul minimum de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 35, retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement,
- Avec un recul de 10 mètres par rapport à l'axe des autres voies.

En cas de transformation, d'extension d'une construction existante et ne respectant pas les règles précédente, l'implantation pet se faire dans le prolongement de ladite construction à condition qu'elle ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse , ni aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles d'implantations s'appliqueront par rapport aux limites des terrains issus des divisions.

Toute construction doit être implantée soit :

- en limite séparative, à condition que la hauteur de la nouvelle construction n'excède pas la hauteur de la construction voisine,
- soit en observant une marge de recul au moins égale à la moitié de la hauteur (prise à l'égout de toiture ou à l'acrotère pour les toitures terrasse), sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

L'article N7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles d'implantations s'appliqueront par rapport aux limites des terrains issus des divisions.

Toute construction doit être implantée soit :

- en limite séparative, à condition que la hauteur de la nouvelle construction n'excède pas la hauteur de la construction voisine,
- soit en observant une marge de recul au moins égale à la moitié de la hauteur (prise à l'égout de toiture ou à l'acrotère pour les toitures terrasse), sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé sauf pour les secteurs N1 et Nt où l'emprise au sol maximale, correspondant à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus, ne doit pas dépasser pas 60% de la surface du terrain en N1 et 30% de la surface du terrain en Nt.

L'article N 9 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé sauf pour les secteurs N1 et Nt où l'emprise au sol maximale, correspondant à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus, ne doit pas dépasser pas 60% de la surface du terrain en N1 et 30% de la surface du terrain en Nt.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des extensions des constructions existantes est mesurée à partir du sol naturel initial de la propriété, avant les éventuels travaux de terrassement et d'exhaussement nécessaires à la réalisation des travaux.

La hauteur des constructions nouvelles autorisées dans la zone N ne pourra excéder 7 mètres à l'égout de toiture ou l'acrotère.

Dans les secteurs N1 et Nt la hauteur maximale des constructions est de 7 mètres à l'égout de toiture ou à l'acrotère ou identique à la construction principale.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux équipements collectifs ou aux services publics à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

L'article N 10 dispense les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou des services publics, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des extensions des constructions existantes est mesurée à partir du sol naturel initial de la propriété, avant les éventuels travaux de terrassement et d'exhaussement nécessaires à la réalisation des travaux.

La hauteur des constructions nouvelles autorisées dans la zone N ne pourra excéder 7 mètres à l'égout de toiture ou l'acrotère.

Dans les secteurs N1 et Nt la hauteur maximale des constructions est de 7 mètres à l'égout de toiture ou à l'acrotère ou identique à la construction principale.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni aux constructions et installations nécessaires aux équipements collectifs ou aux services publics à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Conditions générales

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Pour tenir compte d'impératif de fonctionnement et/ou technique, les règles ci-dessous pourront ne pas s'appliquer aux édifices techniques et ouvrages nécessaires aux services publics et réseaux d'intérêt public.

Dans le cas d'extension ou de constructions annexes, les matériaux employés devront respecter les conditions exposées dans le présent article ; il en va de même pour l'architecture bioclimatique. L'utilisation de techniques innovantes en matière d'isolation et/ou d'économies d'énergies est recommandée.

Les constructions visibles depuis la Route Nationale 126, depuis les voies communales et la RD35 devront être particulièrement soignées.

Adaptation au terrain

La disposition de la construction et son implantation devront tenir compte de la topographie originelle du terrain et s'y adapter et non l'inverse. Les travaux de terrassement ne pourront être entrepris avant la délivrance du permis de construire.

Aspect des constructions

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les bâtiments devront être vêtus de bardages bois brut locaux ou d'autres matériaux devant rester dans des tons sombres reprenant les teintes du paysage (terres labourées, bois de feuillus en hiver…).

Les dispositions mentionnées ci-dessus ne s'appliquent pas à la zone Nt où des matériaux différents pourront être utilisés dans le but d'harmoniser l'aspect des nouvelles constructions avec les existantes.

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les menuiseries doivent être adaptées aux matériaux employés pour le bâti et s'intégrer dans les paysages communaux.

Clôtures

Si une clôture est réalisée, en bordure de la voie de desserte ou de l'emprise publique, elle sera constituée d'une haie végétale d'essences locales, éventuellement doublée d'un grillage à l'intérieur de la parcelle dont la hauteur maximale est de 1,80 mètres. Dans le cas d'extensions de clôtures existantes dont les caractéristiques sont différentes de celles prescrites au précédent alinéa, la restauration ou l'extension pourra se faire à l'identique. L'emploi à nu de matériaux destiné à être recouverts est interdit.

Les haies mono-spécifiques et de conifères sont interdites ; les haies vives devront être constituées d'essences rurales et rustiques ne nécessitant pas d'arrosage. Les essences variées à privilégier sont référencées par « Arbres et Paysages tarnais » (http://www.arbrespaysagestarnais.asso.fr) ; leur liste est annexée au rapport de présentation.

Aspect des constructions à usage d'habitation

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les constructions doivent respecter les préconisations du « Guide Technique pour la mise en couleur du bâti : Couleur et Matériaux du Tarn » annexé au rapport de présentation. Ces préconisations sont à utiliser dans la mise en oeuvre des menuiseries.

Les dispositions mentionnées ci-dessus ne s'appliquent pas à la zone Nt où des matériaux différents pourront être utilisés dans le but d'harmoniser l'aspect des nouvelles constructions avec les existantes.

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les couvertures des constructions respecteront le style local et seront adaptées aux dispositions prises pour le reste de la construction dans le respect des conditions du présent article.

Les équipements nécessaires à l'exploitation des énergies renouvelables, notamment les capteurs solaires, doivent être intégrés dans la pente de la toiture.

Dispositions particulières

Les citernes à gaz liquéfié, à combustible liquide, ainsi que les installations similaires doivent être implantées de telles manières qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique.

Des plantations formant écran peuvent être imposées pour toutes autres occupations ou utilisations du sol portant atteintes aux paysages communaux, notamment pour intégrer au mieux les constructions autorisées dans la zone.

L'article N11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes.

Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Conditions générales

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Pour tenir compte d'impératif de fonctionnement et/ou technique, les règles ci-dessous pourront ne pas s'appliquer aux édifices techniques et ouvrages nécessaires aux services publics et réseaux d'intérêt public.

Dans le cas d'extension ou de constructions annexes, les matériaux employés devront respecter les conditions exposées dans le présent article ; il en va de même pour l'architecture bioclimatique. L'utilisation de techniques innovantes en matière d'isolation et/ou d'économies d'énergies est recommandée.

Les constructions visibles depuis la Route Nationale 126, depuis les voies communales et la RD35 devront être particulièrement soignées.

Adaptation au terrain

La disposition de la construction et son implantation devront tenir compte de la topographie originelle du terrain et s'y adapter et non l'inverse. Les travaux de terrassement ne pourront être entrepris avant la délivrance du permis de construire.

Aspect des constructions

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les bâtiments devront être vêtus de bardages bois brut locaux ou d'autres matériaux devant rester dans des tons sombres reprenant les teintes du paysage (terres labourées, bois de feuillus en hiver…).

Les dispositions mentionnées ci-dessus ne s'appliquent pas à la zone Nt où des matériaux différents pourront être utilisés dans le but d'harmoniser l'aspect des nouvelles constructions avec les existantes.

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les menuiseries doivent être adaptées aux matériaux employés pour le bâti et s'intégrer dans les paysages communaux.

Clôtures

Si une clôture est réalisée, en bordure de la voie de desserte ou de l'emprise publique, elle sera constituée d'une haie végétale d'essences locales, éventuellement doublée d'un grillage à l'intérieur de la parcelle dont la hauteur maximale est de 1,80 mètres. Dans le cas d'extensions de clôtures existantes dont les caractéristiques sont différentes de celles prescrites au précédent alinéa, la restauration ou l'extension pourra se faire à l'identique. L'emploi à nu de matériaux destiné à être recouverts est interdit.

Les haies mono-spécifiques et de conifères sont interdites ; les haies vives devront être constituées d'essences rurales et rustiques ne nécessitant pas d'arrosage. Les essences variées à privilégier sont référencées par « Arbres et Paysages tarnais » (http://www.arbrespaysagestarnais.asso.fr) ; leur liste est annexée au rapport de présentation.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Aspect des constructions à usage d'habitation

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les constructions doivent respecter les préconisations du « Guide Technique pour la mise en couleur du bâti : Couleur et Matériaux du Tarn » annexé au rapport de présentation. Ces préconisations sont à utiliser dans la mise en oeuvre des menuiseries.

Les dispositions mentionnées ci-dessus ne s'appliquent pas à la zone Nt où des matériaux différents pourront être utilisés dans le but d'harmoniser l'aspect des nouvelles constructions avec les existantes.

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les couvertures des constructions respecteront le style local et seront adaptées aux dispositions prises pour le reste de la construction dans le respect des conditions du présent article.

Les équipements nécessaires à l'exploitation des énergies renouvelables, notamment les capteurs solaires, doivent être intégrés dans la pente de la toiture.

Dispositions particulières

Les citernes à gaz liquéfié, à combustible liquide, ainsi que les installations similaires doivent être implantées de telles manières qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique.

Des plantations formant écran peuvent être imposées pour toutes autres occupations ou utilisations du sol portant atteintes aux paysages communaux, notamment pour intégrer au mieux les constructions autorisées dans la zone.

IV.3 Liste des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés est intégré au plan de zonage du PLU de la commune de Maurens-Scopont.

Cette liste sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établi au bénéfice de l'État ou de son représentant (concessionnaire).

Conférer le chapitre IV ci-avant intitulé « Plan de zonage » pour l'identification des modifications apportées pour la mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés.

V. Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme :

« *Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :*

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »

Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement. »

Les modifications apportées au PLU de la commune de Morrens-Scopont se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

La compatibilité du projet en lui-même avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact. Cette analyse spécifique est présentée en annexe de ce document. Voir annexe : *Pièce E : Étude d'impact, Chapitre 8 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE*.

La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraine donc pas d'autres incidences.

Le territoire de Maurens-Scopont ne dispose pas à ce jour de PDU (plans de déplacements urbains), ni de PLH (programmes locaux de l'habitat). Enfin il n'est pas concerné par les schémas de mise en valeur de la mer ou les dispositions particulières liées aux zones de bruit des aérodromes.

Le territoire de Maurens-Scopont n'est concerné par aucun SCoT en vigueur.

VI. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumise à une demande d'examen au cas par cas. Indépendamment du résultat de cette demande, le maître d'ouvrage a pris la décision de produire cette évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Maurens-Scopont.

Le contexte législatif et réglementaire, ainsi que le contenu de cette évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sont précisés dans les chapitres « Cadre réglementaire » et « Contenu de l'évaluation environnementale » suivants.

La procédure de mise en compatibilité d'un PLU doit inclure une évaluation environnementale conformément à l'article L.104-1, dans les cas fixés aux articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme.

Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 :

1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;

2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;

3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité doit permettre d'apprécier si l'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers est modifié par la mise en comptabilité.

VI.1 Cadre réglementaire

L'article L.104-2 du code de l'urbanisme soumet à évaluation environnementale certains documents d'urbanisme, en particulier les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) « *qui sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement* [...] *compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés* ».

Le même article précise également que, sauf en cas d'absence d'effets notables sur l'environnement, « *les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration* ».

Les articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme précisent les conditions d'application des articles L.104-1 et L.104-2 du code de l'urbanisme.

A ce titre nous rappellerons pour mémoire l'article R.104-8 :

« *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement [...] ;

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

L'article R.104-2 du code de l'urbanisme précise que « *L'évaluation environnementale effectuée à l'occasion d'une évolution du document d'urbanisme prend la forme soit d'une nouvelle évaluation environnementale, soit d'une actualisation de l'évaluation environnementale qui a déjà été réalisée.* »

Une évaluation environnementale liée à la procédure de mise en compatibilité est donc requise afin de démontrer que cette mise en compatibilité n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement.

VI.2 Contenu de l'évaluation environnementale

Les articles R.104-18 à R.104-20 définissent le contenu du rapport environnemental.

Celui 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.

En cas de modification ou de révision du document, le rapport est complété, le cas échéant, par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le PLU ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du Code de l'Urbanisme, ni de rapport environnemental spécifique. Toutefois, le Rapport de présentation intègre une partie D « Incidences du PLU sur l'environnement ».

Ainsi, dans la mesure où de nombreuses informations sont déjà données :

- Dans le dossier d'étude d'impact du projet LACT ;
- Dans le présent dossier de mise en compatibilité ;
- Dans le rapport de présentation du PLU de Maurens-Scopont ;

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 ;
- Résumé non technique.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité s'appuie sur l'étude d'impact du projet LACT ainsi que sur les données du rapport de présentation du PLU de Maurens-Scopont. Pour des compléments d'informations, des renvois pourront être faits vers cette étude d'impact.

La principale difficulté a été de définir, pour chaque thématique, quels sont les effets réels générés par la mise en compatibilité sur l'environnement, différenciés des effets induit par le projet en lui-même et sur lesquels la mise en compatibilité n'a pas d'impact.

VI.3 Analyse de l'état initial de l'environnement

Les sources d'information pour réaliser le présent état initial du territoire communal de Maurens-Scopont sont issues :

- Du rapport de présentation du PLU ;
- De l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet LACT.

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

NB : Le texte en police italique est issu de l'étude d'impact du projet LACT (Pièce E chapitre 3).

VI.3.1 Le milieu physique

VI.3.1.1 Topographie

Le territoire de la commune s'inscrit *dans la vallée du Girou, large et plane ; le relief collinaire alentours présente des flancs à pente douce.*

Dans ce secteur, *la vallée du Girou se rétrécit et le relief s'accentue vers l'est, à l'approche de Cadix sur la commune de Cuq-Toulza.*

L'altitude sur le territoire varie entre 166 mètres et 272 mètres environ, avec une moyenne de 219 mètres.

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Géologie, pédologie

Le territoire de Maurens-Scopont est *inscrit dans la vallée du Girou, formée par des molasses au sein desquelles s'insèrent quelques niveaux calcaires et intercalations gréseuses. Les basses plaines et les basses terrasses sont constituées d'une épaisseur variable d'alluvions formant des sols plus ou moins compressibles.*

Au niveau de la vallée du Girou, les sols rencontrés sont peu évolués argilo-calcaires issus d'apports récents (érosion des molasses et reliefs environnants) et pour la plupart en phase d'alluvionnement. Les terrains de la plaine alluviale sont généralement compressibles. Les éboulis et colluvions des formations de pentes présentent des caractéristiques géotechniques leur conférant un caractère souvent instable.

D'un point de vue géomorphologique, ce secteur reste centré sur la vallée du Girou. On retrouve sur cette zone des formations molassiques surplombées, au niveau des basses plaines et des basses terrasses, par des alluvions, et au niveau des flancs, par des colluvions et éboulis. Les alluvions des basses plaines sont susceptibles de contenir des lentilles de dépôts vasards. On rencontre ainsi des zones préférentielles de glissement et des zones potentiellement compressibles ainsi que de nombreux cônes d'éboulement aux abords du Girou, notamment au Sud de Maurens-Scopont. Ces zones et formations s'avèrent instables.

Sur la commune, on rencontre différentes formations :

- Alluvions des basses terrasses des cours d'eau secondaires. Cette formation est présente au niveau de la vallée du Girou. Les matériaux sont essentiellement constitués de débris de grèzes et de quartz. Cette formation s'étend sur une largeur d'environ 100 à 150 m de part et d'autre du cours d'eau ;
- Formations de pente, éboulis et solifluxions würmiens. Ces formations se rencontrent dans la vallée du Girou ;
- Terrains tertiaires : Molasses et poudingues de Saint-Martin-de-Casselvi. Complexe molassique de Cambon, le Faget.

Les sols se développent sur des dépôts molassiques Oligocène. Sur les versants de pente faible à moyenne, on trouve généralement des sols bruns calciques entiers ou tronqués (limono-argileux à argileux).

Au niveau de la vallée du Girou, les sols rencontrés sont des sols peu évolués argileux calcaires issus d'apport récent (érosion des molasses et reliefs environnants) et pour la plupart en phase d'alluvionnement.

Risques liés à la géologie et à la nature des sols

En termes de risques naturels liés à la géologie et la nature des sols, la commune de Maurens-Scopont est concernée par :

- *Un risque lié au retrait et gonflement des sols argileux ;*
- *Un risque de mouvement de terrains (glissement, compression des sols...).*

Hydrogéologie

En termes de ressource en eaux souterraines, situé sur *un important réseau hydrographique impliquant un alluvionnement significatif et bien réparti à l'origine d'aquifères sédimentaires,* le territoire de Maurens-Scopont intercepte *trois masses d'eau captives et une masse d'eau libre* :

- *Les « alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou » (FRFG020) d'une superficie de 1 479 km² ;*
- *Les « molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes de piémont » (FRFG043) d'une superficie de 14 559 km² ;*
- *Les « calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne » (FRFG083) d'une superficie de 23 493 km² ;*
- *Les « sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG » (FRFG082) à dominante sédimentaire d'une superficie de 25 888 km².*

Aucun captage public destiné à l'alimentation en eau potable des populations ni périmètre de protection associé n'a été recensé.

Aucun captage agricole n'est présent à proximité.

VI.3.1.3 Hydrologie

La commune de Maurens-Scopont dépend du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Adour – Garonne. Pour mémoire, un nouveau SDAGE couvrant 2016-2021 a succédé au SDAGE 2010 – 2015 et rentre en application dès 2016.

Réseau hydrographique

Le territoire est marqué par le passage d'une rivière d'est en ouest en limite sud de la commune : le Girou. En rive droite, 3 affluents du Girou traversent le territoire communal : le ruisseau de Geignes marque la limite communale à l'est, le ruisseau temporaire qui prend naissance en amont des Esclauzolles, le ruisseau d'en Bouet au nord-ouest qui rejoint le Messal.

Le territoire communal est également drainé par des fossés, situés principalement le long des routes et chemins.

Il existe une retenue d'eau aménagée : le lac de Geignes, en limite communale au nord-est (hors de l'aire d'étude).

Risque d'inondation

Le réseau hydrographique de la commune de Maurens-Scopont présente un risque d'inondation sur deux secteurs :

- Dans la plaine du Girou au sud de la RN126 ;
- Au niveau des berges du ruisseau de Geignes en limite est du territoire.

La commune n'est pas couverte par un PPRi (Plan de Prévention des Risques inondation). Néanmoins un périmètre d'inondabilité (secteur inondable donné à titre indicatif) a été défini sur la commune et celui est consultable au niveau du plan de zonage du PLU. Il s'étend de part et d'autre du Girou et du ruisseau de Geignes.

Zones humides

Aucune zone humide n'est recensée sur la commune par le Pôle Départemental des Zones Humides du Tarn. L'inventaire départemental des zones humides recense des petites zones humides sur le pourtour du lac de Geignes (au nord de l'aire d'étude).

Les inventaires écologiques réalisés spécifiquement dans le cadre du projet ont permis de mettre en évidence des milieux humides dans l'aire d'étude :

Domaine de Maurens-Scopont : Ce site est localisé à la jonction de la RD826 et de la RN126. Il correspond à une grande propriété privée qui comprend à deux grandes prairies humides, fauchées tous les ans, rattachées au Bromion racemosi. Elles sont particulièrement remarquables par leur superficie et leur composition floristique. La plus grande prairie borde la ripisylve du Girou au sud du site. À ce niveau le cours d'eau est très encaissé par rapport à la ripisylve assimilable à un alignement d'arbres.

Cette zone est retenue comme zone à *enjeu majeur : prairies humides de surface importante, importante station de jacinthe de Rome.*

VI.3.2 Les espaces naturels et agricoles

VI.3.2.1 Espace agricole[2]

Située en bordure de la plaine du Lauragais, la commune présente un paysage vallonné, avec un caractère agricole prononcé. En 2008, 75% du territoire communal était dédié à l'agriculture. Au fil des ans, les petites exploitations ont disparues, au profit d'exploitations beaucoup plus importantes. Ce phénomène a entrainé une baisse du nombre d'actifs dans le secteur agricole. La SAU[3] communale enquêtée sur la commune de Maurens-Scopont couvre environ 289 ha (contre 683 en 1988), dont 284 ha de terres labourables. 7 exploitations agricoles ayant leur siège sur la commune sont recensées en 2010 (contre 12 en 1988) (source : 2010).

[2] *Données Recensement Général Agricole 2010*

[3] *Surface Agricole Utile*

Toutefois, l'agriculture reste une activité économique importante sur la commune, principalement tournée vers la polyculture et le polyélevage.

L'agriculture, sylviculture et la pêche représentent 16,7% (6 établissements) des établissements actifs de la commune, soit 3,4% des postes salariés (source : INSEE au 31/12/2013).

L'agriculture occupe majoritairement l'espace sur l'aire d'étude, au nord du Girou. 4 exploitations agricoles, 2 sièges sociaux et 2 autres sites d'exploitation agricole y sont recensés.

Un réseau d'irrigation (conduite enterrée) et deux stations de pompage permettent d'alimenter en eau la totalité des parcelles exploitées.

Deux silos sont implantés au Sud de Maurens-Scopont et au sud de Lacroisille le long de la RN 126.

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles

Végétation

Essentiellement couverte par des zones agricoles, la couverture boisée sur la commune de Maurens-Scopont est limitée, elle est principalement représentée par le Domaine de Maurens-Scopont.

Cette *zone naturelle formée par le boisement et les prairies autour du château du « Pastelier », lieu-dit « Scopont » (Domaine de Maurens-Scopont) constitue un important réservoir de biodiversité terrestre, avec la présence de prairies humides et d'une importante station de Jacinthe de Rome (Bellevalia romana).*

D'autres surfaces boisées de taille plus restreinte sont disséminées sur le territoire en unités de petite taille que l'on retrouve sous formes de petits bois et de parcelles plantées (autour des parcelles bâties notamment), de coteaux (au Sud de la commune), de haies de clôture et de haies bocagères, et de ripisylves. Un petit espace boisé de 2 280 m² le long de la RN126 fait notamment l'objet d'une protection au PLU au titre des éléments du patrimoine et du paysage à préserver (L-123-1-5-III-2° devenu L-151-17 à L-151-25). Des alignements d'arbres sont également recensés le long des voies les plus importantes. Certains font également l'objet d'une protection au PLU et notamment un alignement de 543 m (2 200 m²) dans la bande DUP.

Espaces inventoriés ou protégés

La commune de Maurens-Scopont n'est concernée par aucune mesure de protection (type Natura 2000, APPB…) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO …).

Trames vertes et bleues

La trame verte est assez réduite et se trouve principalement au Domaine de Maurens-Scopont, sous forme d'alignements le long des voies principales, le long des cours d'eau (Girou et ruisseau de Geignes). Les boisements sont également bien représentés au Sud au niveau d'En Boudou.

La trame bleue est représentée par le Girou et ses affluents : le ruisseau des Geignes marque la limite communale à l'est, le ruisseau temporaire qui prend naissance en amont des Esclauzolles, le ruisseau d'en Bouet au nord-ouest qui rejoint le Messal.

Le Girou et ses milieux riverains, d'orientation est/ouest, constituent toujours le principal corridor écologique, complété secondairement par le réseau d'affluents d'orientation nord/sud (ruisseau de Geignes).

Le ruisseau de Geignes, tout comme le Girou, sont inscrits comme cours d'eau à préserver dans le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique) de Midi-Pyrénées.
Les cours d'eau sont très favorables aux mammifères inféodés aux milieux aquatiques (Campagnol amphibie, Putois d'Europe) et aux chiroptères.

Descriptif des enjeux

Cette partie établit une synthèse des enjeux du territoire identifiés lors *des études sur les milieux naturels réalisées spécifiquement pour le projet LACT, par des bureaux d'études spécialisés, et dirigées par le bureau d'études Biotope.*

L'enjeu essentiel concerne le boisement et les prairies autour du château du « Pastelier », lieu-dit « Scopont » (Domaine de Maurens-Scopont).Comme vu précédemment, les enjeux relatifs aux habitats naturels et à la flore y sont considérés comme majeurs, en raison de la présence de prairies humides et d'une importante station de Jacinthe de Rome (Bellevalia romana). Concernant les mammifères, la Genette (Genetta genetta), protégée au niveau national, et plusieurs espèces de chiroptères telles que le Grand rhinolophe (Rhinolophus ferrumequinum) et le Murin d'Alcathoe (Myotis alcathoe), fréquentent le site. De plus, le site forme un îlot de milieux naturels très favorables aux oiseaux forestiers et cavernicoles patrimoniaux : Pigeon colombin (Columba oenas), Gobemouche gris (Muscicapa striata), Choucas des tours (Corvus monedula), …

Les cours d'eau (Girou, ruisseau de Geignes, Esclauzolles) et leurs ripisylves constituent des habitats et des corridors très importants pour la faune.

Ces habitats naturels sont considérés comme à enjeu modéré sur l'aire d'étude. Le niveau d'enjeu chiroptérologique y est estimé comme majeur. La rivière du Girou, ainsi que ses affluents, sont localisés dans la zone d'influence de deux gîtes d'importance majeure pour les chauves-souris en Midi-Pyrénées, celle de la Grotte du Castellas (gîte de reproduction et d'hibernation) et celle de la commune de Saint-Paul-Cap de-Joux (gîte d'échange avec celle du Castellas). Ces deux gîtes abritent le Minioptère de Schreibers (Miniopterus Schreibersii), ainsi que le Grand/Petit Murin (Myotis myotis oublythii). Le Girou et ses affluents sont par ailleurs fréquentés par une douzaine d'espèces (ce qui représente une diversité importante), en tant que voies de déplacement et comme habitats de chasse. Le Campagnol amphibie (Arvicola sapidus), espèce de mammifères parmi les plus remarquables relevées lors des inventaires, fréquente également le Girou et ses affluents. Les fossés de drainage de l'ouest du secteur sont fréquentés par le Putois d'Europe.

Au Sud de la commune (en rive gauche du Girou, en limite communale avec Le Faget), les coteaux se définissent par la présence d'habitats d'affinité méditerranéenne. Les zones intéressantes sur ces coteaux sont nombreuses. Les « coteaux secs de Gazaillou » sont localisés sur l'aire d'étude sur le territoire communal de Maurens-Scopont. Ce site abrite notamment une petite population d'Azuré du serpolet (Maculinea arion), papillon assez rare et protégé.

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Contexte général

Situé dans le Lauragais, Maurens-Scopont présente des paysages collinaires vallonnés et faiblement accidentés, dont l'ambiance rurale est marquée par les exploitations agricoles, des habitats dispersés, et un bâti traditionnel souvent préservé.

La commune s'inscrit dans l'unité paysagère de la basse-vallée du Girou. Le paysage de ce secteur révèle une large vallée au relief doux, allié à un relief collinaire en pente douce, orientée est-ouest. Les points les plus hauts, en moyenne à 230 m d'altitude, surplombent le Girou qui s'écoule en contre bas, vers 150 m. Plus au sud-est, on aperçoit les collines du Lauragais qui offrent un arrière-plan massif au paysage vallonné de la plaine du Girou. On rencontre vers Maurens-Scopont qui constitue la limite est de cette unité, de grands espaces ouverts liés à de vastes espaces dédiés principalement à l'agriculture et présentant des parcelles en cultures, des prairies et des maillages de haies.

La commune de Maurens-Scopont présente un paysage vallonné, avec un caractère agricole prononcé.

Aujourd'hui, le bourg centre de la commune correspond à un groupe de quelques bâtisses (habitations, mairie, église) situé à ce que l'on peut considérer comme le centre géographique de la commune (au nord de la RN126, à proximité de la RD35 au lieu-dit La Serre (hors de l'aire d'étude).

La population de la commune est éparpillée dans de multiples petits groupements d'habitations répartis sur l'ensemble de la commune.

Cette situation correspond, à l'origine, à la vocation agricole de la commune qui a généré la construction de fermes et de bâtiments agricoles à proximité des terres à exploiter. Si de nombreuses fermes et de bâtiments agricoles ont, au fil du temps, été transformés en habitations de conception actuelle, la dispersion de l'urbanisation est toujours la caractéristique de la commune.

Patrimoine culturel et paysager

La commune abrite quelques bâtiments à forte valeur identitaire et patrimoniale : *le château de Maurens-Scopont classé depuis le 04/02/1999. Le site ainsi que le périmètre de protection sont concernés par l'aire d'étude. On retrouve autour du château une orangerie ainsi qu'un pavillon (eux aussi protégés).*

Il convient d'indiquer que le tracé recoupe le périmètre de protection relatif au monument historique du château de Maurens-Scopont.

On rencontre également plusieurs éléments du patrimoine non protégé à proximité ou au sein de l'aire d'étude, notamment : la Croix de Maurens-Scopont.

Aucun site à fort potentiel archéologique n'est recensé sur la commune.

VI.3.3.2 Urbanisme

Population, habitat et données démographiques

La commune de Maurens-Scopont se trouve dans le secteur 3 de Villeneuve-Lès-Lavaur à Puylaurens : il concerne le prolongement de la vallée du Girou à l'aval direct de sa source, située sur Puylaurens.

Ce secteur se révèle être le plus rural de l'aire d'étude. Les 9 communes qui le composent regroupent moins de 2500 habitants en 2011. Toutefois, la tendance est globalement à la croissance démographique (+ 17,9% depuis 1999) à l'exception des communes de Villeneuve-lès-Lavaur, Lacroisille et Appelle.

Sur la commune de Maurens-Scopont, la croissance démographique y est régulière : en l'espace de 14 ans, la population et le nombre d'habitations ont augmenté d'environ 17% et la population est relativement jeune : 32 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 25,8 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km²)	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Maurens-Scopont	185	21,51	+ 17,09	32,2	25,8

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +21,7% entre 1999 et 2012.

La composition des logements à Maurens-Scopont est majoritairement monotype. Celle-ci est à l'image de l'ensemble du canton, et des communes rurales situées autour de l'agglomération toulousaine. Le développement de ces territoires s'organise autour d'un modèle unique porté sur la maison individuelle : près de 91,8% à Maurens-Scopont. On y recense quelques résidences secondaires.

Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales en 2012 (%)	Part de résidences secondaires en 2012 (%)	Part de logements individuels en 2012 (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2012 (%)
Maurens-Scopont	73	87,3	4,2	91,8	+ 21,7

Actuellement, la commune doit répondre à une demande de nouveaux logements. Cette demande est induite par la proximité de l'agglomération toulousaine, et les besoins exprimés par les personnes travaillant sur la commune, mais obligés d'habiter dans des communes voisines du fait de l'absence de logements vacants à Maurens-Scopont.

Concernant l'emploi, en 2012, sur la base de la population âgée de 15 à 64 ans, on compte :

- 74,5 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 70,4 % d'actifs avec emplois et 4,1 % de chômeurs
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres…) représente 25,5 %

Commune rurale, Maurens-Scopont se caractérise par un nombre d'emplois conséquent par rapport à sa population.

Maurens-Scopont fait partie de ces territoires ruraux dépendants, dont les actifs se déplacent dans tout le département de la Haute Garonne, mais aussi vers le département limitrophe du Tarn. La commune remplit ainsi, un rôle majoritairement résidentiel : 87,3% (résidences principales). En effet, de plus en plus d'actifs sortent de leur commune de résidence pour aller travailler, augmentant par la même les trajets domicile-travail (26,4 % des actifs de la communes résident à Maurens-Scopont).

Économie, équipements

La commune de Maurens-Scopont est très peu fournie en équipement et service. On y trouve uniquement les équipements publics de base. La commune dispose d'une mairie et d'une église situées à ce que l'on peut considérer comme le centre géographique de la commune (hors aire d'étude). Aucun autre type de service (équipements scolaires, sportifs) n'existe sur la commune.

Les lieux-dits Scopont et Esclauzolles (1,9 ha environ) constituent les espaces à vocation économique sur Maurens-Scopont.

On recense plusieurs restaurants / bars; on citera notamment : « le Kinny » (lieu-dit Scopont le long de la RN126) et le restaurant de la ferme d'En Bouyssou (au sud du Girou) sur la commune de Maurens-Scopont.

Par contre, la commune ne possède pas de commerce de proximité, les habitants devant aller dans une des petites agglomérations voisines, bien équipées en commerces et services : Lavaur (16 km), Puylaurens (17 km) et Caraman (12 km).

La commune compte 142 emplois (données 2012 INSEE), essentiellement dans le secteur tertiaire, notamment grâce à la présence de la société CEPHEID Europe (diagnostic moléculaire), entreprise spécialisée dans la conception de tests de dépistage de maladies infectieuses. Cette entreprise emploie, en moyenne, 96 salariés (données 2014).

Aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise au régime de l'autorisation n'est recensée sur la commune.

Le risque lié au TMD[4] par route est avéré sur la RN 126 (sur le Tarn) qui traverse la commune.

Une ligne haute tension traverse la commune au Sud-Ouest.

[4] Transport de Matières Dangereuses

VI.3.3.3 Déplacements et trafics

La commune de Maurens-Scopont est desservie par plusieurs routes départementales, dont les deux principales sont la RD826 et la RN126. La RD35 se raccorde sur la RN126 et dessert le nord du territoire.

Les déplacements s'effectuent pour la plupart des cas en voiture individuelle, correspondant d'une part au profil socio-professionnel des nouveaux habitants et à leurs modes de vie, et d'autre part à l'éloignement entre les différentes zones d'habitations. Il faut également noter un facteur non négligeable, les habitants doivent se rendre dans les communes aux alentours afin d'accéder à la majeure partie des équipements et services.

La commune est desservie par le réseau de transport en commun TarnBus.

VI.3.3.4 Risques sanitaires

VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

La commune de Maurens-Scopont dépend du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Adour – Garonne. Pour mémoire, un nouveau SDAGE couvrant 2016-2021 a succédé au SDAGE 2010 – 2015 et rentre en application dès 2016.

Eaux superficielles

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Maurens-Scopont de la masse d'eau superficielle identifiée sont présentés ci-dessous :

Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Ecologique	Global
Le Girou (du confluent de l'Algans à la confluence de l'Hers Mort) FRFRR153	État écologique médiocre	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

Eaux souterraines

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Maurens-Scopont des masses d'eau souterraines sont présentés ci-dessous :

Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Quantitatif	Global
Calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne (FRFG083)	Bon état quantitatif	2015	2015	2015
	Bon état chimique			
Sables, calcaires et dolomies de	Mauvais état quantitatif	2015	2027	2027
l'éocène-paléocène captif sud AG (FRFG082)	Bon état chimique			
Alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou (FRFG020)	Bon état quantitatif	2027	2015	2027
	Mauvais état chimique			
Molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes de Piémont (FRFG043)	Bon état quantitatif	2027	2015	2027
	Mauvais état chimique			

VI.3.3.4.2 Ambiance sonore

Les infrastructures de transport terrestre les plus bruyantes (routes circulées par plus de 5 000 véhicules par jour et lignes ferroviaires circulées par plus de 50 trains par jours) sont classées par arrêté préfectoral en cinq catégories (de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5 la moins bruyante). La catégorie sonore est définie par un niveau sonore de référence et une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit (de 300 m pour la catégorie la plus bruyante à 10 m pour la catégorie la moins bruyante). Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre permet de déterminer :

- *Les secteurs affectés par le bruit de l'infrastructure considérée ;*
- *Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction de nouveaux bâtiments dans ces secteurs affectés par le bruit.*

Les infrastructures classées recensées sur Maurens-Scopont *sont présentées ci-après (arrêté préfectoral du 18 janvier 2006, révisé par arrêté préfectoral du 23 décembre 2014).*

Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport dans l'aire d'étude (Source : arrêté préfectoral de classement sonore des infrastructures de transports terrestres du Tarn, 5 octobre 2012)

Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
RN126 (depuis l'intersection avec la RD826, vers l'est)	3	100 m

Néanmoins, les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre du projet montrent que la très grande majorité de l'aire d'étude se trouve en zone d'ambiance sonore modérée.

L'ensemble de l'aire d'étude sera donc traité comme relevant d'un territoire situé en ambiance sonore modéré, ce qui permet une approche plus globale et plus favorable aux riverains.

VI.3.3.4.3 Qualité de l'air

En région Midi-Pyrénées, l'ORAMIP (Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées) assure la surveillance de la qualité de l'air sous la responsabilité de l'État (loi LAURE – Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie- du 30 décembre 1996).

Les études relatives au projet de liaison autoroutière réalisées en 2009, 2012 (ORAMIP) et 2015 (EGIS) ont permis de définir comme relativement bonne la qualité de l'air de la commune.

Aucun établissement sensible n'est présent dans l'aire d'étude.

VI.4 Raison du choix du projet

Les données ci-dessous constituent une synthèse des éléments présentés dans les dossiers présentés à la phase d'enquête publique le programme LACT (élargissement de la bretelle de l'A680 et aménagement d'un itinéraire autoroutier de Verfeil à Castres).

Il convient de se reporter à ces dossiers pour plus de détails, et notamment à la pièce E - Étude d'impact.

VI.4.1 Études, débat public et concertations

Le tableau ci-dessous présente de manière synthétique les différentes étapes qui ont mené à l'optimisation du tracé et de la configuration des échangeurs.

		Objet de la concertation / débat public		Résultats de la concertation Et conséquence sur le projet de liaison Castres - Toulouse
Début des années 90		Etude de l'aménagement d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse Via la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A68.		
1994 - 1996		L'aménagement en 2 x2 voies de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine : objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 Décision publiée au Journal officiel le 17 août 1996		
18 décembre 2003 et octobre 2005		Inscription de la liaison Castres - Toulouse parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en 2003 puis lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire en 2005		
10/2007-01/2008	CONCERTATION	Présentation de différents fuseaux possibles (300 m de large) et de différentes zones d'échange		Optimisation des fuseaux et zone d'échange proposés Saisie de la Commission nationale du Débat Public en décembre 2008
10/2009 -01/2010		Débat Public		Décision d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession Décision ministérielle du 25 juin 2010 sur le principe d'achèvement du projet
01/2011 - 04/2011		Etudes préliminaires Avant-projet sommaire	Concertation sur les fuseaux	Validation du fuseau d'étude retenu par le Copil (Comité de Pilotage*)
10/2011 – 12/2011			Concertation sur les zones d'échanges et l'itinéraire de substitution	Précision sur la configuration des différentes solutions de zone d'échanges
01/2012 – 03/2012			Concertation sur le tracé et des mesures d'accompagnement	Proposition et validation d'une solution de tracé d'une largeur de 40 à 50 m dans le fuseau retenu lors de la concertation de 2011
04/2012 – 09/2012		Initiation d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique puis suspension momentanée de la démarche		
07/2014 – 10/2015		Reprise de la démarche et finalisation du dossier DUP		

NB : A noter que deux sections à 2x2 voies sont déjà en service : les déviations de Soual (3 kilomètres) depuis 2000 et de Puylaurens (7 kilomètres) depuis 2008.

Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)

		Objet de la concertation / débat public		Résultats de la concertation Et conséquence sur le projet de liaison Castres - Toulouse
Début des années 90		Etude de l'aménagement d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse Via la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A68.		
1994 - 1996		L'aménagement en 2 x2 voies de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine : objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 Décision publiée au Journal officiel le 17 août 1996		
18 décembre 2003 et octobre 2005		Inscription de la liaison Castres - Toulouse parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en 2003 puis lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire en 2005		
10/2007-01/2008	CONCERTATION	Présentation de différents fuseaux possibles (300 m de large) et de différentes zones d'échange		Optimisation des fuseaux et zone d'échange proposés Saisie de la Commission nationale du Débat Public en décembre 2008
10/2009 -01/2010		Débat Public		Décision d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession Décision ministérielle du 25 juin 2010 sur le principe d'achèvement du projet
01/2011 - 04/2011		Etudes préliminaires Avant-projet sommaire	Concertation sur les fuseaux	Validation du fuseau d'étude retenu par le Copil (Comité de Pilotage*)
10/2011 – 12/2011			Concertation sur les zones d'échanges et l'itinéraire de substitution	Précision sur la configuration des différentes solutions de zone d'échanges
01/2012 – 03/2012			Concertation sur le tracé et des mesures d'accompagnement	Proposition et validation d'une solution de tracé d'une largeur de 40 à 50 m dans le fuseau retenu lors de la concertation de 2011
04/2012 – 09/2012		Initiation d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique puis suspension momentanée de la démarche		
07/2014 – 10/2015		Reprise de la démarche et finalisation du dossier DUP		

NB : A noter que deux sections à 2x2 voies sont déjà en service : les déviations de Soual (3 kilomètres) depuis 2000 et de Puylaurens (7 kilomètres) depuis 2008.

VI.5 Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées

Les mesures d'évitement, réduction ou compensation proposées dans le cadre du projet sont rédigées en **violet**.

Les modifications apportées au PLU de Maurens-Scopont se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

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

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

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

- À l'échelle de l'emplacement réservé, pour la réalisation des constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires au projet LACT ;
- Du fait des modifications apportées dans le cadre de la mise en compatibilité des règlements.

VI.5.1 Le milieu physique

VI.5.1.1 Topographie

Le projet concerne la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies, le long de la RN126 (alternativement au nord et au sud).

Le profil est alternativement en légers remblais ou déblais (déblais 0,2 millions m^3 ; remblais : 0,7 millions m^3).

Les matériaux seront globalement déficitaires, nécessitant l'apport de matériaux.

Le projet ne remet donc pas en cause le contexte topographique du secteur.

Mesures

Une partie des matériaux extraits des déblais sera réutilisée pour la réalisation des couches de forme et des remblais. Il sera recherché l'équilibre entre les volumes de déblais et de remblais, afin de minimiser les excédents ou les déficits de matériaux.

L'apport de matériaux depuis les secteurs excédentaires sera favorisé.

Les effets visuels des modifications du relief seront également atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief environnant. Ces aménagements prendront en compte le risque de tassement en surface, qui subsistera durant quelques temps après la phase de terrassement, avant la mise en place définitive des revêtements de surface.

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

La phase travaux, notamment du fait de la présence d'engins de chantier et de la réalisation de remblais risque d'entrainer l'apparition de zones de compression ou de mouvements de terrain. Les pentes étant peu marquées, le phénomène d'érosion des sols sera limité.

L'effet d'emprise du projet sur la zone d'instabilité des terrains est évalué à environ 2,77 ha pour le risque Compression sur la commune de Maurens-Scopont.

Le chantier peut également présenter des risques de pollution des sols et des eaux souterraines (fuite, incident de chantier, chaulage ou liants hydrauliques utilisés pour les bases de remblais...).

Compte tenu des faibles volumes de déblais, les risques de rabattement de nappe seront limités.

Dans le cas où la nappe est très proche de la surface, les remblais et déblais peuvent également avoir un effet sur l'écoulement des eaux souterraines en compressant les sols. Les sols de l'aire d'étude correspondent soit à des alluvions (perméables) et molasses (très peu perméables). La nappe souterraine pourrait connaître des fluctuations plus ou moins importantes selon le profil du projet et le type de terrain traversé.

Mesures

Afin de prévenir les risques de compression, mouvement de terrains, il pourra être envisagé :

- *De renforcer les terrains ;*
- *De limiter le temps d'intervention en phase chantier.*

Des mesures relatives aux installations de chantier, à l'entretien des véhicules et aux conditions météorologiques des interventions seront mises en place pour réduire la pollution des sols et des eaux.

La création d'une nouvelle plate-forme autoroutière va entrainer une augmentation des surfaces imperméabilisées qui pourrait modifier les conditions de réalimentation de la nappe.

Dans ce secteur, les masses d'eau souterraines sont majoritairement proches de la surface ce qui les rend très vulnérables. Elles présentent donc un risque de contamination en cas d'infiltration d'une pollution. Toutefois, les effets du projet restent limités du fait de la nature perméable des sols et sous-sols, à forte composante argileuse.

Aucun captage d'alimentation en eau potable ne sera affecté par le projet.

Mesures

L'ensemble des eaux pluviales générées par la plateforme autoroutière seront collectées et écrêtées et traitées avant rejet au milieu naturel.

Des éléments drainants seront mis en place si besoin (tapis, drains, tranchées) au niveau des zones les plus vulnérables.

VI.5.1.3 Hydrologie

La plate-forme autoroutière franchira le ruisseau temporaire d'Esclauzolle. Plusieurs autres talwegs seront également franchis par le projet. En cas d'interception des écoulements des phénomènes de débordements ou d'érosion peuvent se produire.

Mesures

Les mesures de réduction d'impact seront précisées dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques. De manière à conserver la continuité hydraulique des écoulements des ouvrages de franchissements hydrauliques seront mis en place. Ils sont dimensionnés pour laisser transiter les débits centennaux.

L'ouvrage de franchissement du ruisseau d'Esclauzolles présentera ainsi une largeur de 2,5 m, une longueur de 41,75 m et une hauteur de 2,5 m. Cet ouvrage assurera plusieurs fonctions (hydraulique, faune).

Des mesures spécifiques pour la mise en place de ces ouvrages pourront être mises en œuvre de manière à limiter les impacts des travaux :

- *Préserver le lit et les berges en intervenant depuis le lit majeur ou par un pont provisoire ;*
- *Réaliser les travaux en période d'étiage ;*
- *Dériver le lit du cours d'eau si nécessaire ;*
- *Reconstitution du fond du lit.*

L'augmentation des surfaces imperméabilisées liées à la création de l'autoroute va engendrer une augmentation des débits d'eaux de ruissellement.

Mesures

Un réseau de collecte des eaux pluviales de la plate-forme autoroutière orientera les eaux vers des ouvrages multifonction assurant le traitement et l'écrêtement des eaux pluviales avant rejet à débit réduit au milieu naturel. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour une occurrence décennale.

La nouvelle autoroute se localise dans le champ d'expansion des crues du Girou. La voie peut générer une aggravation des risques d'inondation et notamment un exhaussement de la ligne d'eau.

Mesures

Selon le même principe que les voies existantes, les nouvelles voies seront créées en remblais pour être mises hors d'eau en cas de crues du Girou.

Une étude hydraulique spécifique a été réalisée en 2012 (et mise à jour en 2015) afin d'évaluer l'impact du projet sur la zone inondable du Girou entre Gragnague et Loubens-Lauragais (secteurs 1, 2 et 3). Cette étude montre que le projet n'a aucun impact sur l'inondabilité des lieux habités,

Des ouvrages hydrauliques le long du tracé permettront de préserver la transparence hydraulique et écologique en évitant la stagnation et/ ou un changement de régime hydraulique des cours d'eau (augmentation des risques de crue, étiage plus important…).

La zone humide du Domaine de Maurens-Scopont incluse dans la bande DUP peut potentiellement être impactée par le projet. Si les travaux se situent au droit de cette zone humide elle sera détruite. Si les travaux sont à proximité, elle peut être durablement impactée (perturbation de la circulation des eaux, dégradation du sol,…).

Mesures

Les Plans de respect de l'Environnement imposeront aux entreprises de travaux des mesures strictes pour limiter l'effet du projet sur les zones humides. Ces mesures seront notamment la limitation au strict minimum des emprises du chantier, la mise en défens de certains secteurs…). De plus, des mesures de compensation des impacts sur les zones humides seront mises en place.

Les risques de pollution sont traités au VI.5.3.4.1

VI.5.2 Les espaces naturels et agricoles

VI.5.2.1 Espace agricole

Plusieurs exploitations agricoles seront impactées par le tracé du projet. La bande DUP occupe 64,9 ha de zone agricole identifiée au PLU de Maurens-Scopont, soit moins 7,5% du territoire communal. Les impacts que peut potentiellement avoir le projet sur ces exploitations sont :

- La perte de bâtiments à vocation agricole,
- La modification de la structure des exploitations : coupure des cheminements agricoles ou des réseaux hydrauliques, morcellement des parcelles, séparation du siège de l'exploitation des terrains à cultiver…
- Diminution de la surface agricole, de surface en agriculture biologique, de surface épandable…

Mesures

Lors des phases de concertations menées par le maître d'ouvrage, le tracé a été adapté à la hauteur de Maurens-Scopont permettant d'éloigner l'infrastructure d'une des exploitations et ainsi d'éviter les effets engendrés sur cette structure.

Par ailleurs, les accès aux parcelles agricoles potentiellement impactés seront maintenus ou rétablis.

Lors de la définition des emprises foncières, qui interviendra au stade d'études ultérieures, un soin particulier sera apporté pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables. La configuration de l'emplacement du projet au regard des infrastructures existantes, la structuration du parcellaire de certaines exploitations en grands îlots d'exploitation adaptés aux grandes cultures laissent à penser qu'un aménagement foncier apporterait une mesure utile.

Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée.

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles

Le projet n'intercepte aucun espace boisé classé sur la commune. En revanche, le projet intercepte des alignements d'arbres sur voirie et une zone boisée identifiés au PLU au titre des éléments du patrimoine et du paysage à préserver (L-123-1-5-III-2° devenu L.151-17 à L.151-25).

La bande DUP occupe 2,99 ha de zone naturelle (Zone N et zone N1 du PLU de Maurens-Scopont).

Les effets sur les habitats naturels sont relativement faibles. À noter que le projet intercepte une petite partie des boisements sur l'est du site du « Domaine de Maurens-Scopont » (enjeu modéré).

Le projet entraîne toutefois la destruction d'habitats d'espèces faunistiques d'enjeu modéré à assez fort.

Le projet traverse le site « Scopont et coteaux d'En Boudou » qui abrite en particulier la Grenouille agile et la Salamandre tachetée. La fragmentation de territoires et le risque de collision sont les impacts les plus élevés (modérés).

L'impact est modéré concernant le Gobemouche gris et le Pigeon colombin par la destruction d'une petite partie des boisements sur l'est du site du « Domaine de Maurens-Scopont ».

Au niveau du site « Domaine de Maurens-Scopont », le projet impacte des habitats boisés de Genette commune. Toutefois, la surface impactée est très réduite et le niveau d'impact est jugé faible pour la destruction d'habitats de refuge et de reproduction, mais reste modérée pour le dérangement des individus.

Des habitats arboricoles d'intérêt pour les Noctules et le Murin d'Alcathoe se trouvent sur les sites « Domaine de Maurens-Scopont » et « Girou et affluents » et plus précisément pour ce dernier au niveau du « Ruisseau de Geignes ». Les niveaux d'impacts, concernant la destruction d'habitats et de spécimens, sont donc estimés à très forts.

Il faut noter, que :

- Un gîte estival de Murin de Daubenton se trouve sous le pont du lieu-dit « En Bouriou », à moins de 150 m du tracé ;
- La Grande noctule, ainsi que le Minioptère de Schreibers utilisent les éléments paysagers (ripisylves, haies, alignement d'arbres) pour se déplacer et s'alimenter ;
- Un gîte estival de Grand rhinolophe (certainement de mâles) a été trouvé dans la vieille bâtisse du « Pastelier » (site « Domaine de Maurens-Scopont »), à moins de 115 m.
- La quantité d'espèces qui fréquente ce sous-secteur est très élevée ; le niveau d'impact concernant les collisions routières est jugé très fort.

Le ruisseau de l'Esclauzolles (cours d'eau temporaire) est concerné par un franchissement suivant un ouvrage de type 2 (cadre). Les enjeux écologiques ont été évalués comme étant « modérés » pour ce milieu (cours d'eau temporaire).

Mesures

Afin de minimiser les effets sur le milieu naturel, différentes mesures seront mises en place :

- *Minimisation des emprises chantier ;*
- *Intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes ;*
- *Rétablissement des corridors de déplacement ;*
- *Mise en défens des zones à enjeux importants ;*
- *Création le cas échéant de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…) ;*
- *…*

En vue de conserver les continuités écologiques aquatiques / semi-aquatiques et/ou terrestres un ouvrage de rétablissement sera mis en place au niveau la plate-forme autoroutière au niveau du cours d'eau de l'Esclauzolle (cadre).

Des buses sèches équiperont le nouvel ouvrage tous les 300 m maximum dans les sections en remblais pour en favoriser la transparence pour la petite et la moyenne faune. Au total, 5 buses seront aménagées sur la commune.

Des plantations sont prévues notamment le long de la future voie (alignements d'arbres, boisement, prairie engazonnée et plantée), aux abords du domaine de Scopont, le long de la RN126.

VI.5.3 Le milieu humain

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Le PADD fait figurer dans ses orientations le souci de la préservation des équilibres spatiaux et de maintenir l'ensemble des éléments de typicité du paysage.

La voie nouvelle viendra modifier les composantes physiques du paysage (modification de l'occupation des sols, du couvert végétal, création de déblais / remblais localisés…). En passant dans le champ visuel perceptible depuis des habitations situées en rase-campagne et sur la frange extérieure des agglomérations. La nouvelle infrastructure donnera à voir le paysage depuis de nouveaux points de vue. Lorsque la chaussée sera sur une plate-forme en remblai et lorsque le tracé empruntera un nouvel itinéraire entre Maurens-Scopont et Castres.

Le projet a notamment pour vocation de ne pas porter atteinte aux contextes paysagers identifiés sur l'ensemble du linéaire. Il sera aménagé afin de respecter les différentes identités paysagères, tout en évitant les sensations de monotonie.

Le projet intersecte des alignements d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 (devenu L-151-17 à L-151-25) du code de l'urbanisme : alignements le long de la RN126, de la RD35 et de la routede Crozes notamment. Il est à noter que ces éléments, mêmes si englobés en totalité dans la bande de DUP, comme pour l'alignement de la RN 126, ne seront que partiellement touchés.

Leur suppression sera nécessaire sur la largeur de l'emprise pour la route des Crozes et la RD 35. Néanmoins, l'alignement au Sud de la RN126 ne sera pas touché même s'il est dans l'emplacement réservé, le boisement au Nord n'est pas concerné à ce jour mais cela devra être confirmé par les études ultérieures.

Le projet n'impacte aucun monument historique, site inscrit, site classé ou zone de protection du patrimoine historique ou culturel. Il intercepte le périmètre de protection (500 m de rayon) de monuments historiques protégés le château de Maurens-Scopont, monument classé.

Les alentours de ce monument risquent d'être temporairement dégradés du fait des travaux. Toutefois, le château de Maurens-Scopont se situe au sein de massifs forestiers et ne sera que très peu touchés par ces modifications.

Le projet est susceptible de modifier l'ambiance paysagère et sonore à proximité de ce monument historique protégé.

Mesures

Les installations de chantier (installation de concassage, zone de confinement, stockage d'engins ou d'autres matériels) ne seront pas implantées au sein des périmètres de protection et seront à l'écart des habitations, afin de ne pas dénaturer le paysage associé à ces éléments du patrimoine.

Les mesures relatives à la diminution des effets sur les monuments protégés ont été pensés dès les premières études afin, notamment, d'éviter ces bâtis.

Les sections du projet interceptant des périmètres de protection des monuments inscrits et classés identifiés ont fait l'objet d'une étude paysagère spécifique. Les mesures proposées sont les suivantes : plantation d'un boisement entre l'autoroute et la RN126, confortement des plantations le long de la RN126 par la plantation d'un alignement d'arbres, création d'une prairie engazonnée et plantée dans l'espace résiduel. Les aménagements paysagers seront réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiment de France (ABF).

Des mesures d'insertion paysagères seront mises en place afin de fondre au maximum le projet dans le paysage : merlon paysager, plantation d'arbres…

Sur la base des études techniques détaillées ultérieures, le schéma directeur d'aménagement paysager devra tenir compte de préconisations formulées dans l'étude d'impact relative au projet. On retiendra, en ce qui concerne les aliments d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés, à minima :

- *Protéger les alignements de platanes existants et réduire au strict nécessaire les abattages ;*
- *Pour traduire en terme d'aménagement la réaffectation en route destinée au trafic local de la RD20 / RN126 après le transfert du trafic de transit sur la nouvelle autoroute et diminuer visuellement l'espace de cette route pour les automobilistes, incorporer ponctuellement des plantations arbustives de part et d'autre de la chaussée et compléter, mais pas systématiquement, les jeunes alignements d'arbres déjà en place. Cette diminution apparente de l'espace de la route existante aura également comme avantage d'inciter les automobilistes à ralentir ;*
- *La forme et la composition de la réhabilitation de ces alignements pourra dépendre de la concertation avec les élus du secteur, certains secteurs pouvant préférer une vue dégagée, plus ouverte malgré la présence de la liaison autoroutière Castres-Toulouse.*

VI.5.3.2 Urbanisme

Le projet entraine une modification de l'affectation des sols.

Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis.

Sur la commune de Maurens-Scopont, les emprises définitives du projet impactent 10 bâtis dont 3 habitations (à titre indicatif, pouvant évoluer en fonction des études de tracé lors des études ultérieures).

La réalisation du projet pourrait avoir des effets sur l'organisation du territoire et notamment sur l'augmentation de l'attractivité des zones situées à proximité des échangeurs. Toutefois, le projet ne prévoit pas d'échangeur sur la commune de Maurens-Scopont. La réalisation du projet n'aura pas d'effet sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur la commune (création d'un véritable bourg centre, structuré, qu'elle nomme «cœur du village» dans son PLU). De plus, la mise en compatibilité n'a pas vocation à permettre le développement de l'urbanisation. Ainsi, cette mise en compatibilité n'aura donc pas d'effet sur le développement de l'urbanisation de la commune.

Mesures

Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.

VI.5.3.3 Déplacements et trafics

La liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peut perturber légèrement les déplacements au sein de la commune en phase chantier. Le projet intercepte plusieurs voies de communication : RN126, voie menant au lieu-dit les Crozes, et la RD35.

Mesures

Les principales voies coupées par l'infrastructure seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (passage inférieur ou supérieur) soit par un itinéraire de rabattement. En l'état actuel du projet, les rétablissements sont prévus au nord le long de l'autoroute (voies latérales de rétablissement du Chemin d'Esclauzolles et de la RN126) et une traversée en passage inférieur permettra la liaison entre la RD35 et la RD826.

Des déviations seront mises en place si la circulation ne peut être maintenue pendant les travaux. Les déviations les plus courtes et les moins accidentogènes seront recherchées et associées à une signalétique adaptée.

L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.

VI.5.3.4 Risques sanitaires

VI.5.3.4.1 Qualité des eaux

Les sources de pollution éventuelles peuvent provenir :

- En phase chantier : d'émission de matière en suspension, de pollutions accidentelles, de pollutions par la chaux…
- En phase exploitation : de pollutions chroniques dues à la circulation journalière, de pollutions saisonnières (sel lors d'épisode neigeux / verglaçant, phytosanitaires lors du traitement des dépendances vertes) et accidentelles.

Mesures

Des mesures spécifiques seront mises en place :

- *En phase chantier : mise en place et entretien d'un assainissement provisoire de chantier, mise en place d'aires spécifiques imperméables, stockages des produits et matériels hors des zones sensibles, choix de produits limitant les risques d pollutions, mise en défens de certaines zones ;*
- *En phase exploitation : les bassins de rétention existants sur l'A680 assureront également le traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel ainsi que le confinement des éventuelles pollutions accidentelles. L'utilisation des produits phytosanitaires sera également limitée.*

VI.5.3.4.2 Ambiance sonore

Une étude acoustique spécifique a été réalisée dans le cadre du projet LACT.

Les résultats de cette étude montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire de voie.

Le projet traversant des zones d'habitat épars, peu d'habitations sont impactées par le projet : trois habitations côte à côte sont impactées à Esclauzolles.

Mesures

Dès la conception, le choix du tracé a notamment été orienté afin d'éviter les zones les plus urbanisées, limitant ainsi les nuisances sonores, tant en phase chantier qu'en phase exploitation : sur la commune de Maurens-Scopont, le projet longe la RN 126.

La position en remblai du projet et la proximité des constructions impactées à Esclauzolles par rapport à la voie rend particulièrement intéressante la protection à la source. Ici, un écran absorbant (classe A3 minimale) de 265 m de long et d'une hauteur de 2 m permet de protéger efficacement les riverains.

Une habitation au lieu-dit d'En Baudet (au Sud de la voie) nécessitera une protection complémentaire.

VI.5.3.4.3 Qualité de l'air

Sous réserve des hypothèses de trafic, la réalisation du projet de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse, à l'horizon 2042, n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude (projet et de l'ensemble du réseau routier subissant une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10 % du fait de la réalisation du projet»).

Les cartographies des surconcentrations en polluant mettent en évidence :

- Les effets significatifs, mais néanmoins géographiquement limités, des émissions polluantes induites par le trafic routier du réseau étudié sur la qualité de l'air (entre 50 et 150 m de part et d'autre des infrastructures routières en fonction des axes et des polluants) ;
- Une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence ou l'état projeté pour ces polluants, du fait du renouvellement du parc automobile entre 2014 et 2042 et ce, malgré l'augmentation du kilométrage parcouru (+21 % à +28 % suivant les secteurs).

La réalisation des projets de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires.

L'Indice Pollution Population (indicateur sanitaire simplifié) du dioxyde d'azote en baisse dans la bande d'étude à l'état projeté indique une diminution de l'exposition des populations. Toutefois, une dégradation modérée (+32%) est identifiée pour la commune de Maurens-Scopont. L'augmentation moyenne des surconcentrations en dioxyde d'azote est de 0,5 µg/m³ dans la commune de Maurens-Scopont. Cette évolution n'est pas considérée comme significative.

Aucun établissement sensible n'est recensé dans la bande d'étude liée au projet.

Mesures

Aucune mesure ou suivi particulier n'est donc préconisée sur la commune.

VI.6 Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Maurens-Scopont

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques

L'emplacement réservé prévu, au document graphique, pour le projet LACT aura une emprise sur :

- la zone destinée à l'agriculture : zone A
- la zone N et 3 éléments du patrimoine et du paysage à préserver (L-123-1-5-III-2° devenu L.151-17 à L.151-25).

Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées en zones A et N. Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité »

La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant. La surface totale des emplacements réservés sera mise à jour.

Le document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU fera apparaître l'emplacement réservé au projet.

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU

Le projet reste compatible avec les objectifs définis dans le PLU de Maurens-Scopont, notamment ceux identifiés au sein du PADD.

En effet, l'autoroute ne remettra pas en cause les 4 orientations suivantes définies au PADD :

AXE 1 : Relancer l'attractivité démographique de Maurens-Scopont et concevoir un village répondant aux besoins de la population communale

- Créer un village accueillant :
- Concevoir un cœur de village de qualité :

AXE 2 : Mettre en valeur l'identité rurale de la commune :

- Pérenniser le monde agricole :
- Préserver et valoriser l'environnement naturel de la commune :
- Protéger les composantes identitaires de la commune :

Les activités agricoles seront affectées par le projet LACT. Le tracé a cependant été adapté à la hauteur de Maurens-Scopont permettant d'éloigner l'infrastructure d'une des exploitations et ainsi d'éviter les effets engendrés sur cette structure.

Les paysages seront préservés par la mise en place de mesure d'insertion (merlon paysager, plantation d'arbres et arbustes …) permettant l'intégration du projet au sein du territoire communal. Des plantations sont prévues notamment le long de la future voie (alignements d'arbres, boisement, prairie engazonnée et plantée), aux abords du domaine de Scopont.

Des alignements d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 (devenu L-151-17 à L-151-25) du code de l'urbanisme sont intersectés par le projet. Leur suppression sera nécessaire sur la largeur de l'emprise pour la route des Crozes et la RD35. Néanmoins, l'alignement au Sud de la RN126 ne sera pas touché même s'il est dans l'emplacement réservé, le boisement au Nord n'est pas concerné à ce jour mais cela devra être confirmé par les études ultérieures.

Sur la base des études techniques détaillées ultérieures, le schéma directeur d'aménagement paysager devra tenir compte de préconisations formulées dans l'étude d'impact relative au projet. On retiendra, en ce qui concerne les aliments d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés, à minima :

- *Protéger les alignements de platanes existants et réduire au strict nécessaire les abattages ;*
- *Pour traduire en terme d'aménagement la réaffectation en route destinée au trafic local de la RD20 / RN126 après le transfert du trafic de transit sur la nouvelle autoroute et diminuer visuellement l'espace de cette route pour les automobilistes, incorporer ponctuellement des plantations arbustives de part et d'autre de la chaussée et compléter, mais pas systématiquement, les jeunes alignements d'arbres déjà en place. Cette diminution apparente de l'espace de la route existante aura également comme avantage d'inciter les automobilistes à ralentir ;*
- *La forme et la composition de la réhabilitation de ces alignements pourra dépendre de la concertation avec les élus du secteur, certains secteurs pouvant préférer une vue dégagée, plus ouverte malgré la présence de la liaison autoroutière Castres-Toulouse.*

Le projet prévoit la mise en œuvre au tire des milieux naturels sensibles, notamment la zone humide : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…), ouvrages hydrauliques prévus le long du projet (buses sèches, ouvrage hydraulique de rétablissement du ruisseau de l'Esclauzolles.

VI.7 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 5 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 5 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, dès que le projet sera réalisé, que les aménagements seront terminés, et que les terrains seront sous concession, avec une limite du domaine public autoroutier concédé (DPAC) clairement définies.

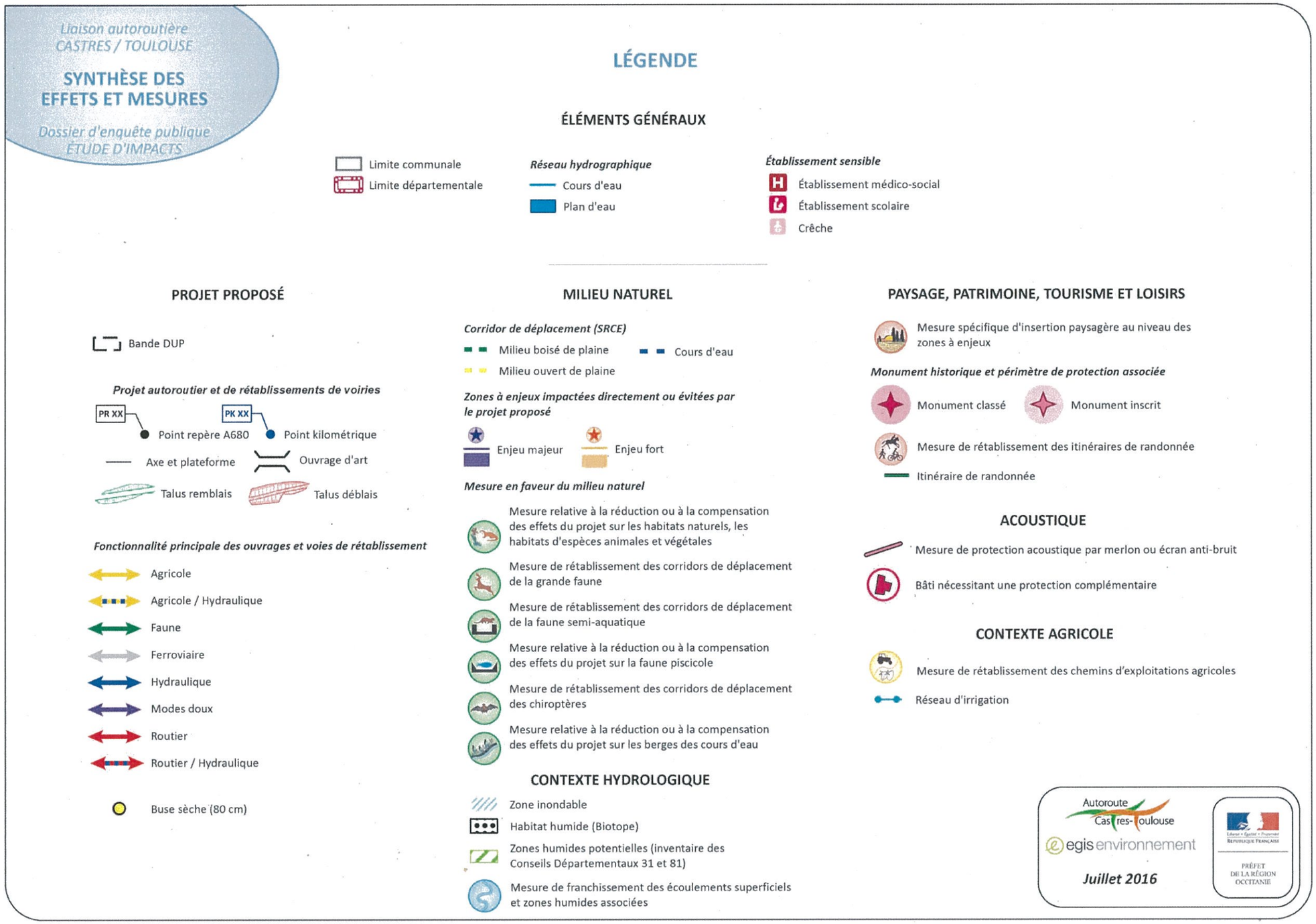
Ainsi, les emprises définitives de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse sur les différentes zones illustrées sur le plan de zonage du PLU de Maurens-Scopont seront acquises. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante-projet et post-projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

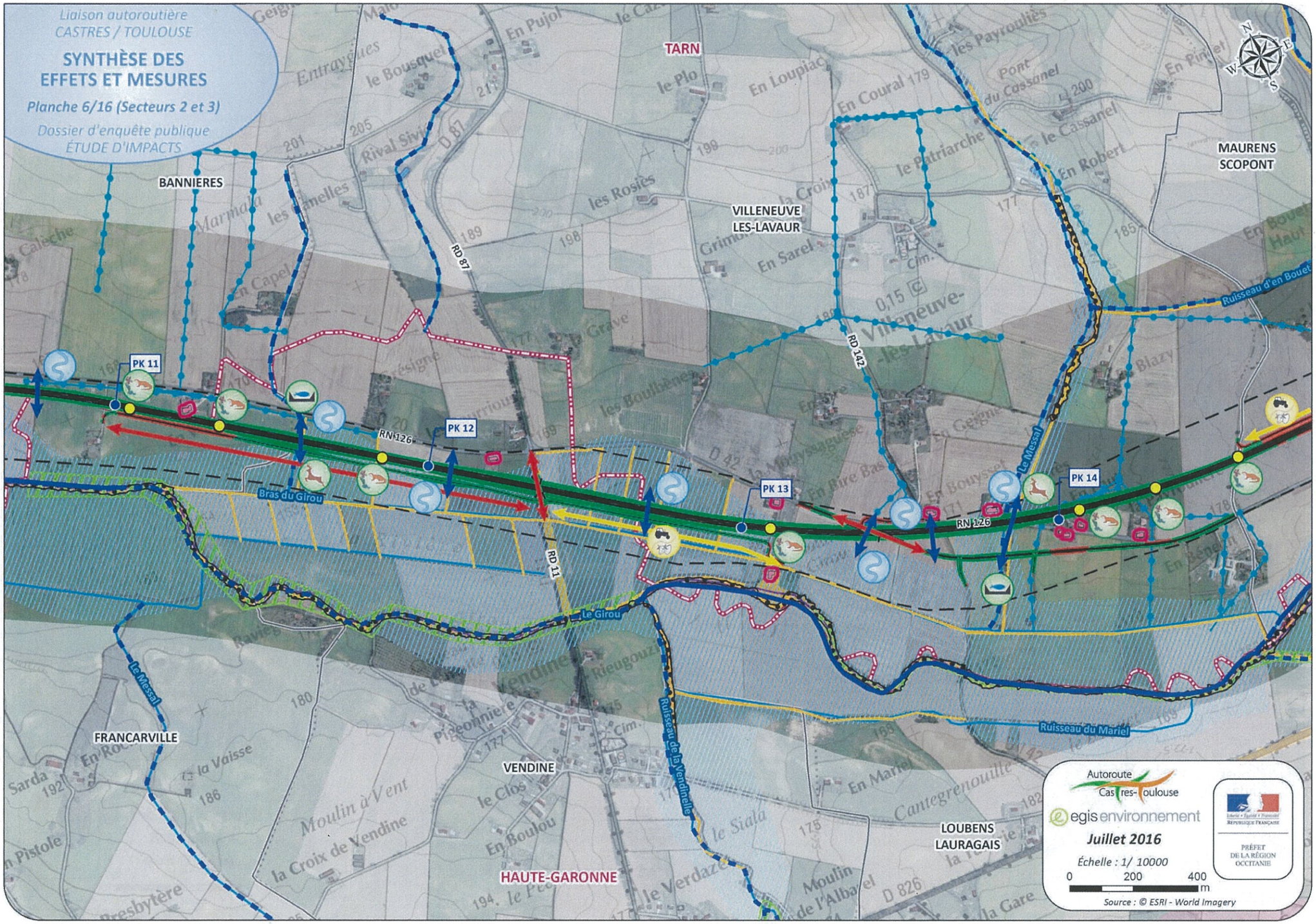
Le tableau suivant illustre les surfaces incluses dans l'emplacement réservé (ER) défini à ce stade du projet, qui pourront être comparées aux surfaces définitives X, Y, Z, … du projet, pour chaque zone identifiée comme impactée.

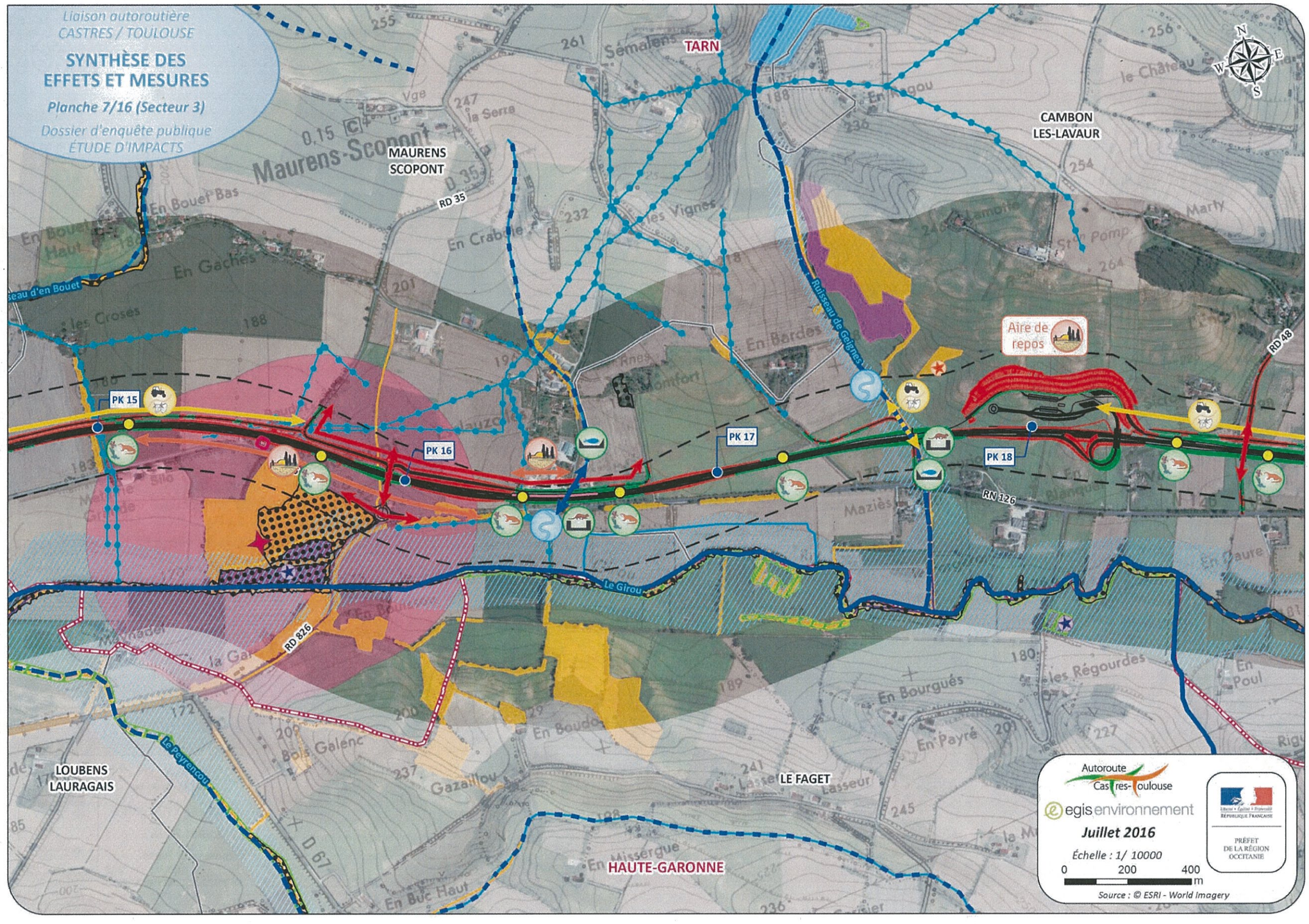
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	63,91 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone N	2,89 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

Figure 7 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)




Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 6/16 (Secteurs 2 et 3)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
HAUTE-GARONNE
BANNIERES
VILLENEUVE
LES-LAVAUR
MAURENS
SCOPONT
FRANCARVILLE
VENDINE
LOUBENS
LAURAGAIS
PK 11
PK 12
PK 13
PK 14
RN 126
RD 87
RD 142
RD 11
Le Girou
Bras du Girou
Ruisseau d'en Bouet
Ruisseau du Mariel
Ruisseau de la Vendinelle
Le Messal
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 7/16 (Secteur 3)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
MAURENS
SCOPONT
CAMBON
LES-LAVAUR
TARN
LOUBENS
LAURAGAIS
LE FAGET
HAUTE-GARONNE
PK 15
PK 16
PK 17
PK 18
RD 35
RD 48
RD 826
RN 126
Aire de
repos
Le Girou
Le Peyrencau
Ruisseau de Gaignes
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

VI.8 Résumé non technique

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu physique	Géologie, pédologie et hydrogéologie	**Terrain de type** : sols argilo- calcaires issus d'apports récents (érosion des molasses et reliefs environnants) et pour la plupart en phase d'alluvionnement **Risques :** retrait et gonflement des sols argileux, risque de mouvement de terrains. **Masse d'eau :** trois masses d'eau captives et une masse d'eau libre. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.	Renforcement des terrains et limitation du temps d'intervention en phase chantier. Risque de modification de réalimentation de la nappe : mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales + ouvrages de transparence hydraulique le long du tracé.
	Topographie	**Relief :** paysage vallonné entaillé par la Vallée du Girou au sud. Altitude variant entre 166 mètres et 272 mètres environ.	Le projet concerne la réalisation d'un tracé autoroutier, implanté dans la plaine du Girou au nord du cours d'eau du même nom. Celle-ci est réalisée alternativement en léger déblais et remblais. Le projet ne remet pas en cause le contexte topographique du secteur.
	Hydrologie	SDAGE Adour – Garonne et Plan de Gestion des Etiages du Tarn. **Cours d'eau** du Girou et ses affluents (ruisseau de Geignes marque la limité communale à l'est, le ruisseau d'Esclauzolles, le ruisseau d'en Bouet au nord-ouest qui rejoint le Messal). On retrouve également de nombreux fossés et de plans d'eau. **Risque d'inondation** par crues du Girou. **Zone humide** du Domaine de Maurens-Scopont à proximité immédiate du tracé.	Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel (dimensionnement décennal). Franchissement du ruisseau d'Esclauzolles : Mise en place d'un ouvrage hydraulique de franchissement. Certaines mesures spécifiques seront mises en place pour ne pas dégrader le lit du cours d'eau pendant les travaux. Atteinte d'une petite partie des boisements à l'est du Domaine de Maurens-Scopont. Des mesures spécifiques seront mises en place pendant les travaux. Des mesures de compensation des impacts sur la zone humide seront recherchées. En matière de risque inondable, l'étude hydraulique menée dans le cadre du projet de liaison autoroutière montre l'absence d'impact (ou de rehausse du niveau d'eau) au droit des lieux habités.
Milieu agricole et naturel	Espace agricole	L'**agriculture** reste une activité économique importante, occupant majoritairement l'espace. Les petites exploitations sont en déclin, au profit d'exploitations beaucoup plus importantes.	Les impacts sur les exploitations agricoles (perte de bâtiment agricoles, modification de la structure des exploitations, diminution de la surface agricole) sont limités. Le tracé a été adapté à la hauteur de Maurens-Scopont permettant d'éloigner l'infrastructure d'une des exploitations et ainsi d'éviter les effets engendrés sur cette structure. Pour limiter les impacts la surface du projet est réduite au strict minimum et des rétablissements d''accès ou de réseau seront mis en place. L'ensemble des équipements d'irrigation endommagés (station de pompage, conduite enterrée, pivot d'irrigation) seront rétablis. Des mesures complémentaires d'accompagnement et de compensation telles qu'un aménagement foncier sont également proposées.
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	**Secteur boisé** peu important, principalement localisé au niveau du Domaine de Maurens-Scopont où les enjeux relatifs aux habitats naturels et à la fore sont considérés comme majeurs, (importante station de Jacinthe de Rome (Bellevalia romana)) **Milieux naturels** : petits bois, haies, côteaux... contribuant à l'intérêt	Impact faible sur les habitats naturels. Impacts modérés à assez fort sur les habitats d'espèces. Moyens mis en œuvre au tire des milieux naturels sensibles, notamment la zone humide : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum,

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
		écologique et paysager. La commune n'est concernée par **aucune mesure de protection** (type EBC, Natura 2000, APPB…) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO …). Le **Girou et ses affluents** constituent des habitats et des corridors très importants pour la faune. L'enjeu chiroptérologique y est estimé comme majeur. **Absence d'EBC.** **Éléments à protéger au PLU** au titre des éléments du patrimoine et du paysage à préserver (L-123-1-5-III-2° devenu L.151-17 à L.151-25) : espace boisé localisé et alignements sur voiries.	de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…), ouvrages hydrauliques prévus le long du projet (buses sèches, ouvrage hydraulique de rétablissement du ruisseau de l'Esclauzolles. Des plantations sont prévues notamment le long de la future voie (alignements d'arbres, boisement, prairie engazonnée et plantée), aux abords du domaine de Scopont.
Milieu humain	Patrimoine architectural, urbain et paysage	Paysages collinaires vallonnés et faiblement accidentés, dont l'ambiance rurale est marquée par les exploitations agricoles, des habitats dispersés, et un bâti traditionnel souvent préservé. Présence monument historique classé : le château de Maurens-Scopont. Présence aliments d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés le long de la RD35, RN126 et route des Crozes.	Intercepte le périmètre de protection (500 m de rayon) de monuments historiques protégés le château de Maurens-Scopont, monument classé. Limitation des emprises travaux, mise en défens des éléments du patrimoine. Mise en place de mesures d'insertion paysagères (merlon paysager, plantation d'arbres…). Aménagements paysagers spécifiques dans le périmètre de protection du Château, en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France, soin spécifique à la prise en compte des aliments d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés et proposition d'un schéma d'aménagement paysager intégrant les attentes des élus
	Urbanisme	Bourg centre de la commune correspond à un groupe de quelques bâtisses (habitations, mairie, église) au Nord de la RN126. Population de la commune est éparpillée dans de multiples petits groupements d'habitations répartis sur l'ensemble de la commune Deux espaces à vocation économique : lieux-dits Scopont et Esclauzolles. Présence de plusieurs restaurants / bars. Pas de commerces de proximité. Une ligne haute tension traverse la commune au Sud-Ouest.	Impact sur 10 bâtis, dont 3 habitations. Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis. Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.
	Déplacements et trafics	Principales routes de desserte : RD826, RD35, RN126. La RN126La voie principale de circulation (RN126) longe le Girou en rive droite. Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail).	L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune. Les voies de communication coupées seront rétablies.
	Risques sanitaires (Bruit et air)	Secteur sous influence sonore de la RN126 (catégorie 3). Qualité de l'air relativement bonne. Aucun établissement sensible.	Les résultats l'étude acoustique montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire de voie à créer. Trois habitations côte à côte sont impactées au lieu-dit Esclauzolles. La localisation du tracé le long de la RN126 limite l'impact acoustique de la nouvelle voie. Un écran absorbant y sera réalisé pour protéger les habitations impactées. Une habitation au lieu-dit d'En Baudet (au Sud de la voie) nécessitera une protection complémentaire. La réalisation des projets de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations de polluants dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires. Aucun établissement sensible n'est recensé dans la bande d'étude liée au projet.

VI.7 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 5 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 5 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, dès que le projet sera réalisé, que les aménagements seront terminés, et que les terrains seront sous concession, avec une limite du domaine public autoroutier concédé (DPAC) clairement définies.

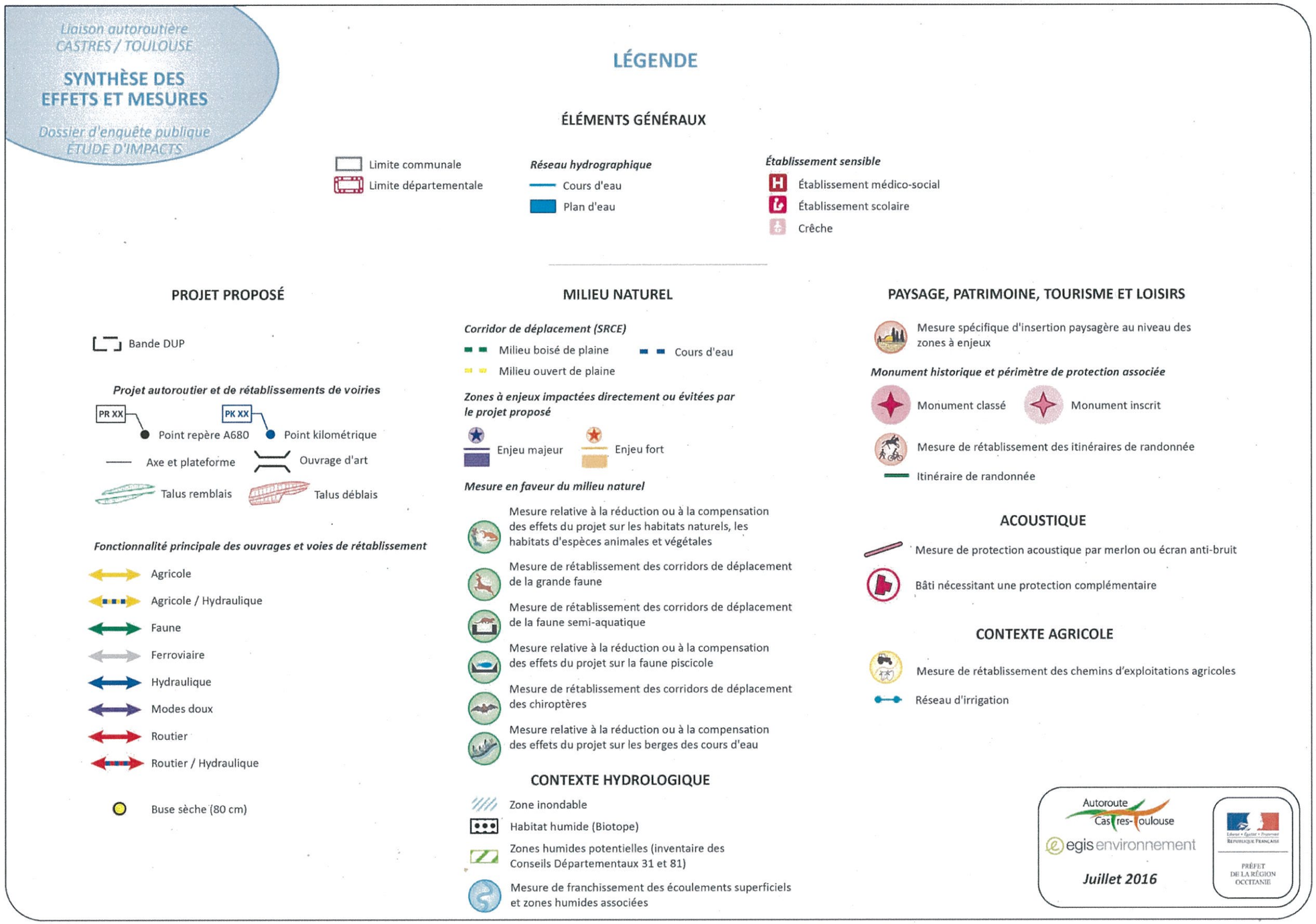
Ainsi, les emprises définitives de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse sur les différentes zones illustrées sur le plan de zonage du PLU de Maurens-Scopont seront acquises. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante-projet et post-projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

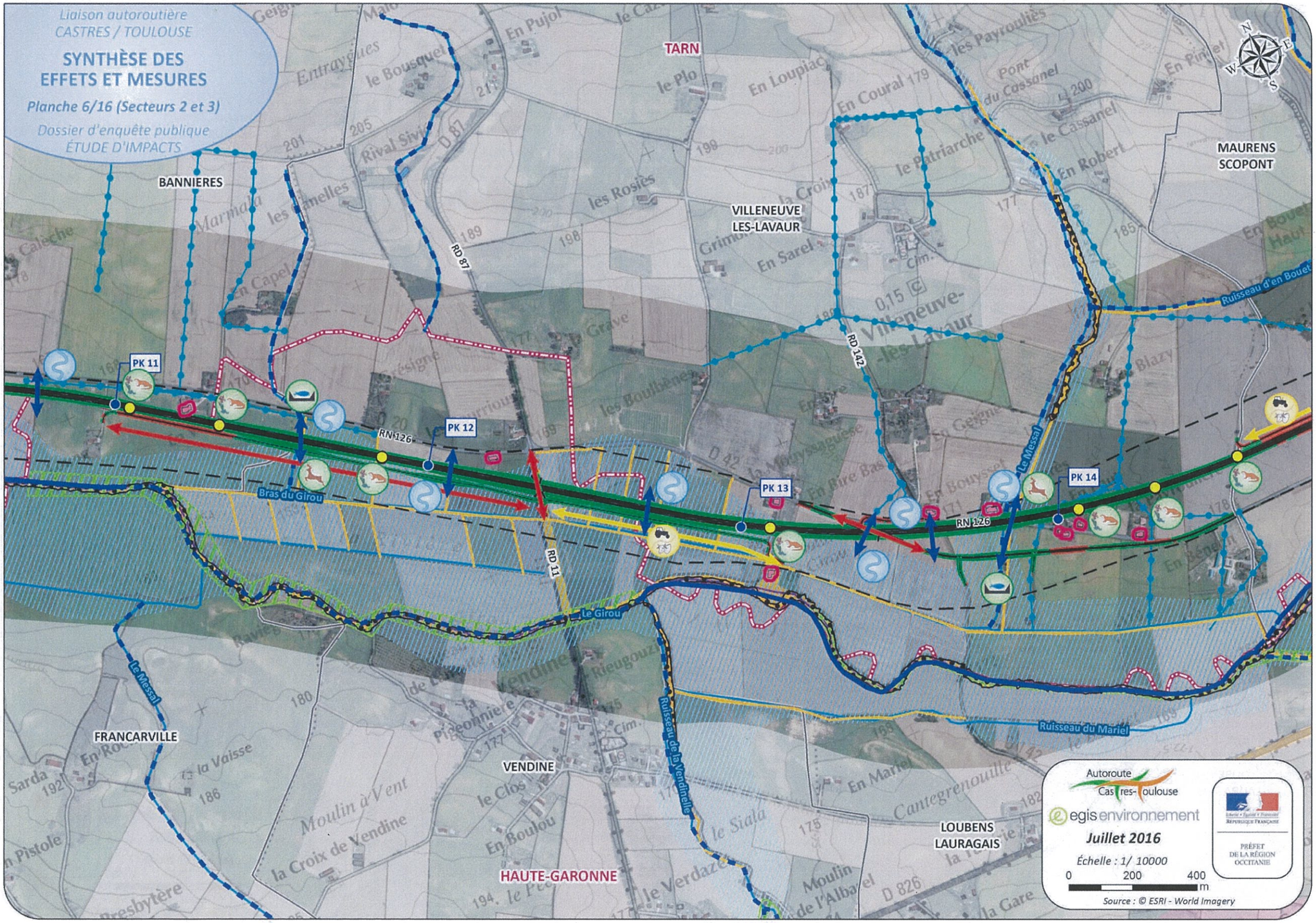
Le tableau suivant illustre les surfaces incluses dans l'emplacement réservé (ER) défini à ce stade du projet, qui pourront être comparées aux surfaces définitives X, Y, Z, … du projet, pour chaque zone identifiée comme impactée.

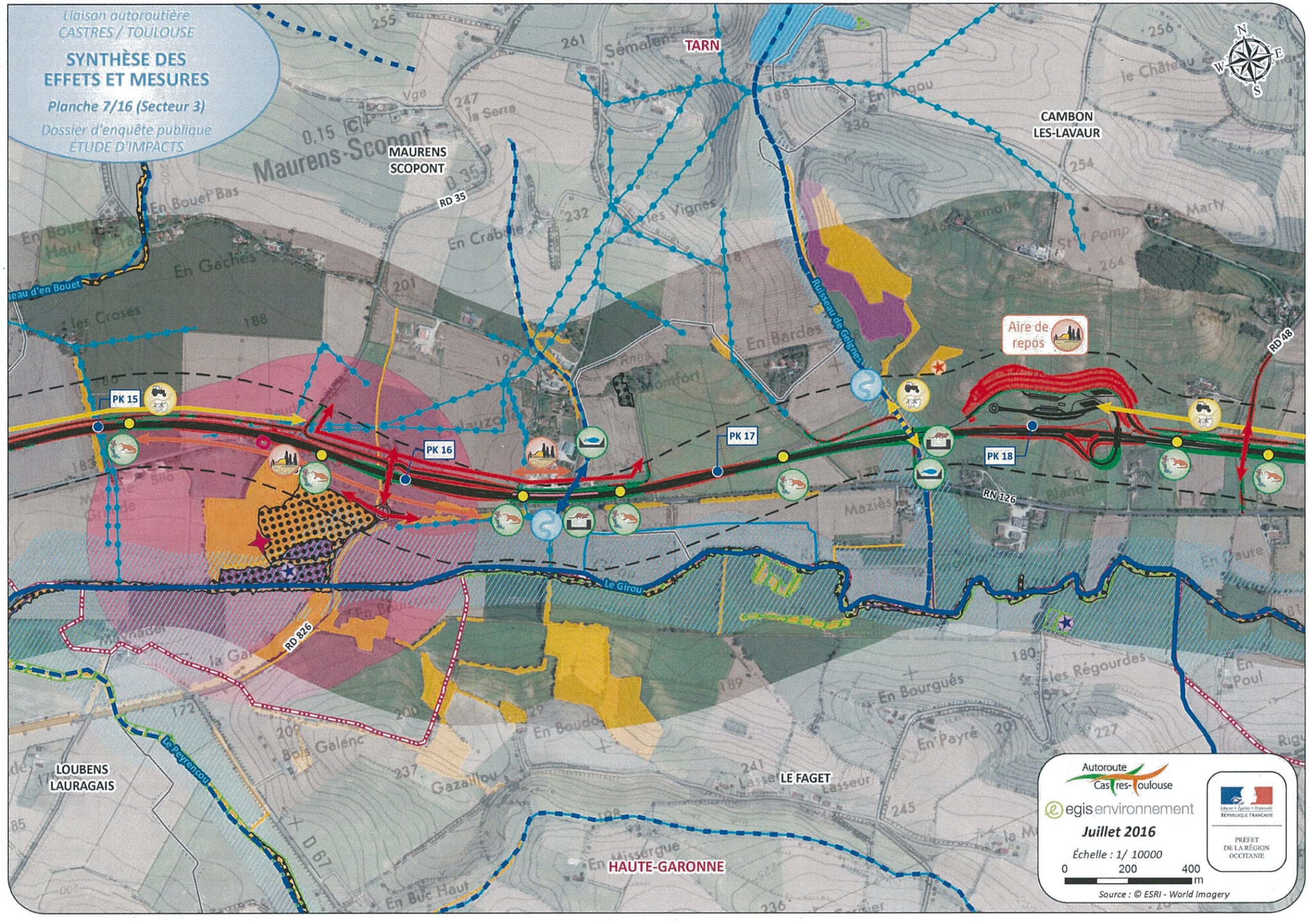
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	63,91 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone N	2,89 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

Figure 7 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)




Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 6/16 (Secteurs 2 et 3)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
HAUTE-GARONNE
BANNIERES
VILLENEUVE
LES-LAVAUR
MAURENS
SCOPONT
FRANCARVILLE
VENDINE
LOUBENS
LAURAGAIS
PK 11
PK 12
PK 13
PK 14
RN126
RD 87
RD 142
RD 11
Bras du Girou
Le Girou
Le Messal
Ruisseau d'en Bouet
Ruisseau du Mariel
Ruisseau de la Vendinelle
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 7/16 (Secteur 3)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
MAURENS
SCOPONT
CAMBON
LES-LAVAUR
LOUBENS
LAURAGAIS
LE FAGET
HAUTE-GARONNE
Maurens-Scopont
Sémalens
le Château
En Bouet Bas
En Gachès
les Croses
En Crabole
les Vignes
En Bardes
Ruisseau de Gaignes
Aire de repos
Marty
Montfort
Mazies
Le Girou
Le Peyrencau
Bois Galenc
Gazaillou
En Bourgués
En Payré
les Régourdes
RD 35
RD 48
RD 826
RN 126
PK 15
PK 16
PK 17
PK 18
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

VI.8 Résumé non technique

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu physique	Géologie, pédologie et hydrogéologie	**Terrain de type** : sols argilo- calcaires issus d'apports récents (érosion des molasses et reliefs environnants) et pour la plupart en phase d'alluvionnement **Risques :** retrait et gonflement des sols argileux, risque de mouvement de terrains. **Masse d'eau :** trois masses d'eau captives et une masse d'eau libre. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.	Renforcement des terrains et limitation du temps d'intervention en phase chantier. Risque de modification de réalimentation de la nappe : mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales + ouvrages de transparence hydraulique le long du tracé.
	Topographie	**Relief :** paysage vallonné entaillé par la Vallée du Girou au sud. Altitude variant entre 166 mètres et 272 mètres environ.	Le projet concerne la réalisation d'un tracé autoroutier, implanté dans la plaine du Girou au nord du cours d'eau du même nom. Celle-ci est réalisée alternativement en léger déblais et remblais. Le projet ne remet pas en cause le contexte topographique du secteur.
	Hydrologie	SDAGE Adour – Garonne et Plan de Gestion des Etiages du Tarn. **Cours d'eau** du Girou et ses affluents (ruisseau de Geignes marque la limité communale à l'est, le ruisseau d'Esclauzolles, le ruisseau d'en Bouet au nord-ouest qui rejoint le Messal). On retrouve également de nombreux fossés et de plans d'eau. **Risque d'inondation** par crues du Girou. **Zone humide** du Domaine de Maurens-Scopont à proximité immédiate du tracé.	Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel (dimensionnement décennal). Franchissement du ruisseau d'Esclauzolles : Mise en place d'un ouvrage hydraulique de franchissement. Certaines mesures spécifiques seront mises en place pour ne pas dégrader le lit du cours d'eau pendant les travaux. Atteinte d'une petite partie des boisements à l'est du Domaine de Maurens-Scopont. Des mesures spécifiques seront mises en place pendant les travaux. Des mesures de compensation des impacts sur la zone humide seront recherchées. En matière de risque inondable, l'étude hydraulique menée dans le cadre du projet de liaison autoroutière montre l'absence d'impact (ou de rehausse du niveau d'eau) au droit des lieux habités.
Milieu agricole et naturel	Espace agricole	L'**agriculture** reste une activité économique importante, occupant majoritairement l'espace. Les petites exploitations sont en déclin, au profit d'exploitations beaucoup plus importantes.	Les impacts sur les exploitations agricoles (perte de bâtiment agricoles, modification de la structure des exploitations, diminution de la surface agricole) sont limités. Le tracé a été adapté à la hauteur de Maurens-Scopont permettant d'éloigner l'infrastructure d'une des exploitations et ainsi d'éviter les effets engendrés sur cette structure. Pour limiter les impacts la surface du projet est réduite au strict minimum et des rétablissements d''accès ou de réseau seront mis en place. L'ensemble des équipements d'irrigation endommagés (station de pompage, conduite enterrée, pivot d'irrigation) seront rétablis. Des mesures complémentaires d'accompagnement et de compensation telles qu'un aménagement foncier sont également proposées.
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	**Secteur boisé** peu important, principalement localisé au niveau du Domaine de Maurens-Scopont où les enjeux relatifs aux habitats naturels et à la fore sont considérés comme majeurs, (importante station de Jacinthe de Rome (Bellevalia romana)) **Milieux naturels** : petits bois, haies, côteaux... contribuant à l'intérêt	Impact faible sur les habitats naturels. Impacts modérés à assez fort sur les habitats d'espèces. Moyens mis en œuvre au tire des milieux naturels sensibles, notamment la zone humide : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum,

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
		écologique et paysager. La commune n'est concernée par **aucune mesure de protection** (type EBC, Natura 2000, APPB…) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO …). Le **Girou et ses affluents** constituent des habitats et des corridors très importants pour la faune. L'enjeu chiroptérologique y est estimé comme majeur. **Absence d'EBC.** **Éléments à protéger au PLU** au titre des éléments du patrimoine et du paysage à préserver (L-123-1-5-III-2° devenu L.151-17 à L.151-25) : espace boisé localisé et alignements sur voiries.	de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…), ouvrages hydrauliques prévus le long du projet (buses sèches, ouvrage hydraulique de rétablissement du ruisseau de l'Esclauzolles. Des plantations sont prévues notamment le long de la future voie (alignements d'arbres, boisement, prairie engazonnée et plantée), aux abords du domaine de Scopont.
Milieu humain	Patrimoine architectural, urbain et paysage	Paysages collinaires vallonnés et faiblement accidentés, dont l'ambiance rurale est marquée par les exploitations agricoles, des habitats dispersés, et un bâti traditionnel souvent préservé. Présence monument historique classé : le château de Maurens-Scopont. Présence aliments d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés le long de la RD35, RN126 et route des Crozes.	Intercepte le périmètre de protection (500 m de rayon) de monuments historiques protégés le château de Maurens-Scopont, monument classé. Limitation des emprises travaux, mise en défens des éléments du patrimoine. Mise en place de mesures d'insertion paysagères (merlon paysager, plantation d'arbres…). Aménagements paysagers spécifiques dans le périmètre de protection du Château, en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France, soin spécifique à la prise en compte des aliments d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés et proposition d'un schéma d'aménagement paysager intégrant les attentes des élus
	Urbanisme	Bourg centre de la commune correspond à un groupe de quelques bâtisses (habitations, mairie, église) au Nord de la RN126. Population de la commune est éparpillée dans de multiples petits groupements d'habitations répartis sur l'ensemble de la commune Deux espaces à vocation économique : lieux-dits Scopont et Esclauzolles. Présence de plusieurs restaurants / bars. Pas de commerces de proximité. Une ligne haute tension traverse la commune au Sud-Ouest.	Impact sur 10 bâtis, dont 3 habitations. Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis. Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.
	Déplacements et trafics	Principales routes de desserte : RD826, RD35, RN126. La RN126La voie principale de circulation (RN126) longe le Girou en rive droite. Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail).	L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune. Les voies de communication coupées seront rétablies.
	Risques sanitaires (Bruit et air)	Secteur sous influence sonore de la RN126 (catégorie 3). Qualité de l'air relativement bonne. Aucun établissement sensible.	Les résultats l'étude acoustique montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire de voie à créer. Trois habitations côte à côte sont impactées au lieu-dit Esclauzolles. La localisation du tracé le long de la RN126 limite l'impact acoustique de la nouvelle voie. Un écran absorbant y sera réalisé pour protéger les habitations impactées. Une habitation au lieu-dit d'En Baudet (au Sud de la voie) nécessitera une protection complémentaire. La réalisation des projets de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations de polluants dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires. Aucun établissement sensible n'est recensé dans la bande d'étude liée au projet.

Dossier d'enquête préalable à la
Déclaration d'Utilité Publique





Autoroute Castres-Toulouse

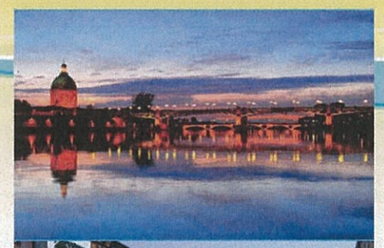
Volume 7

Pièce H : Mise en compatibilité du PLUi
Communes de Sor et Agout, Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

ASF









SOMMAIRE

I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 4

I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ 4

I.1.1 Définition 4

I.1.2 Champ d'application 4

I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU 4

I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER 4

I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES 5

I.4.1 Procédure en cinq étapes 5

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet 5

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique 5

I.4.1.3 Enquête publique 5

I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune 5

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme 5

I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité 6

II. PRÉSENTATION DU PROJET 7

II.1 CONTEXTES ET OBJECTIFS 7

II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE 9

II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE 10

II.3.1 Territoires communaux 10

II.3.2 Projet sur les territoires communaux 10

III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLUI 15

III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX 15

III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION 15

III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES 16

III.3.1 Objectifs du PADD 16

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT 16

III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION 17

III.4.1 Commune de Soual 17

III.4.2 Commune de Cambounet-sur-le-Sor 17

III.4.3 Commune de Viviers-lès-Montagnes 18

III.5 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES 19

III.6 EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 19

III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS 20

III.8 ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-19 DU CODE DE L'URBANISME 20

III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME) 20

IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUI SOR ET AGOUT 21

IV.1 PLAN DE ZONAGE 21

IV.1.1 Commune de Soual 22

IV.1.2 Commune de Cambounet-sur-le-Sor 30

IV.1.1 Commune de Viviers-lès-Montagnes 35

IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME 38

IV.3 LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 66

IV.3.1 Commune de Soual 66

IV.3.2 Commune de Cambounet-sur-le-Sor 67

IV.3.1 Commune de Viviers-lès-Montagnes 68

V. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME 69

VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ 70

VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE 70

VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE 70

VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 71

VI.3.1 Le milieu physique 71

VI.3.1.1 Topographie 71

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 71

VI.3.1.3 Hydrologie 72

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels 73

VI.3.2.1 Espace agricole 73

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles 73

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic des territoires communaux 75

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 75

VI.3.3.2 Urbanisme 76

VI.3.3.3 Déplacements et trafics 78

VI.3.3.4 Risques sanitaires 78

VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET 80

VI.4.1 Études, débat public et concertations 80

VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES 81

VI.5.1 Le milieu physique 81

VI.5.1.1 Topographie 81

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 81

VI.5.1.3 Hydrologie 81

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels 82

VI.5.2.1 Espace agricole 82

VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles 83

VI.5.3 Le milieu humain 83

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 83

VI.5.3.2 Urbanisme 84

VI.5.3.3 Déplacements et trafics 84

VI.5.3.4 Risques sanitaires 85

VI.6 SYNTHÈSE DES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE PLAN DE ZONAGE ET SUR LES ENJEUX ET ÉQUILIBRES DÉFINIS DANS LE PLUI 86

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques 86

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLUi 86

VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT 87
VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE 92

Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude 7
Figure 2 : Localisation du projet sur la commune de Soual 12
Figure 3 : Localisation du projet sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor 13
Figure 4 : Localisation du projet sur la commune de Viviers-lès-Montagnes 14
Figure 5 : Carte 1/3 de zonage avant mise en compatibilité 24
Figure 6 : Carte 1/3 de zonage après mise en compatibilité 25
Figure 7 : Carte 2/3 de zonage avant mise en compatibilité 26
Figure 8 : Carte 2/3 de zonage après mise en compatibilité 27
Figure 9 : Carte 3/3 de zonage avant mise en compatibilité 28
Figure 10 : Carte 3/3 de zonage après mise en compatibilité 29
Figure 11 : Carte 1/2 de zonage avant mise en compatibilité 31
Figure 12 : Carte 1/2 de zonage après mise en compatibilité 32
Figure 13 : Carte 2/2 de zonage avant mise en compatibilité 33
Figure 14 : Carte 2/2 de zonage après mise en compatibilité 34
Figure 15 : Carte de zonage avant mise en compatibilité 36
Figure 16 : Carte de zonage après mise en compatibilité 37
Figure 17 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal de Soual, Cambounet-sur-le-Sor, Vivier-les-Montagnes (Source : Dossier DUP, 2016) 88

Sommaire des tableaux

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015) 9
Tableau 2: Rétablissements sur les territoires communaux (Source : Egis, 2015) 10
Tableau 3: Rétablissements sur les territoires communaux (Source : Egis, 2015) 11
Tableau 4: Rétablissements sur les territoires communaux (Source : Egis, 2016) 11
Tableau 5: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015) 15
Tableau 6: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016) 76
Tableau 7: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014) 76
Tableau 8: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016) 76
Tableau 9: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014) 77
Tableau 10: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016) 77
Tableau 11: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014) 77
Tableau 12 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 78
Tableau 13 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 79
Tableau 14 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 79
Tableau 15 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 79
Tableau 16 : Classement sonore des infrastructures de transport sur la commune de Soual (Source : arrêté préfectoral du Tarn, 5 octobre 2012) 79
Tableau 17 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014) 80
Tableau 18 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet sur la commune de Soual (Source : EGIS, 2016) 87
Tableau 19 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor (Source : EGIS, 2016) 87
Tableau 20 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet sur la commune de Viviers-lès-Montagnes (Source : EGIS, 2016) 87

I. Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

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 peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme).

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

La déclaration d'utilité publique 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.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (SCoT) ;
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (PLU).

du code de l'urbanisme[1].

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

I.1.2 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.

[1] Le code de l'urbanisme a été récemment modifié :
Révision de la partie Législative par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015
Révision de la partie Règlementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

I.2 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 Durables 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 d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) Sor et Agout approuvé le 04 décembre 2006 (modification n°2 approuvée le : 10 juin 2010), auquel s'insèrent les communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes, localisées dans le département du Tarn (81).

L'opération visée est la réalisation d'une liaison autoroutière reliant l'A68 (liaison Toulouse –Albi) depuis le demi-échangeur de l'A680 sur la commune de Gragnague (Haute-Garonne) à Castres (Tarn), dans le cadre du programme de Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

La mise en compatibilité du PLUi doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

- l'infrastructure autoroutière proprement dite (comprenant ouvrage en terre, ouvrage d'art…) ;
- les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (mesures de compensation, bassin de traitement…) ainsi que les rétablissements de voiries ;
- pour les communes concernées, les échangeurs et les gares de péages ;
- pour les communes concernées, les installations permettant la construction de l'infrastructure (base travaux, voies d'accès aux ouvrages et équipements…).

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Procédure en cinq étapes

Le processus ci-après explicite les principales étapes règlementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'État.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 […] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L.132-7 et L.132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- la région ;
- les départements ;
- les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- 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 ;
- les 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.
- les chambres de commerces et d'industries territoriales,
- les chambres des métiers,
- les chambres d'agriculture.

Le maire de la commune ou des communes intéressée(s) par l'opération est invité à cet examen conjoint.

I.4.1.3 Enquête publique

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

L'article L.153-55 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.

I.4.1.4 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 à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

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

À noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique (article L.153-56 du code de l'urbanisme).

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

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.

I.4.2 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.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

- Article L.153-54

« ***Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique***, *d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet,* ***et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :***

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence *;*

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.».

- Article L.153-55

« *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 l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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

- Article L.153-56

« *Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, 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 la décision procédant à la mise en compatibilité.* »

- Article L.153-57

« ***A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :***

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise*, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. 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 dans les autres cas. »

- Article L.153-58

« ***La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :***

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

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. […] »

- Article L.153-59

« *L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26.*

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

- Article R.153-14

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

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

****

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet LACT, la mise en compatibilité du PLU intercommunal (PLUi) Sor et Agout intégrant les communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes.

II. Présentation du projet

II.1 Contextes et objectifs

Le projet de liaison routière entre Castres et Toulouse se décompose en deux opérations majeures :

- La réalisation d'un itinéraire autoroutier entre la commune de Verfeil et le périphérique de Castres ;
- La mise à 2x2 voies de l'A 680, bretelle autoroutière, permettant la jonction entre l'A 68 et Verfeil.

L'opération de réalisation d'un axe autoroutier a pour vocation de répondre à un besoin de transports efficients permettant de relier Castres – Mazamet au reste du territoire national, notamment à Toulouse : simplification des exports – imports depuis les industries sud-castraises, accès facilités aux grands équipements publics régionaux, développement de l'attraction du bassin de Castres – Mazamet, etc.

Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) qui a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025).

En 2012/2013, une commission (Commission Mobilité 21) a été chargée par le gouvernement de trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures. Ces travaux ont mené à la rédaction du rapport Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable ».
Dans ses conclusions, remises le 27 juin 2013, la commission classait « l'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres » dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030). Ce classement a été confirmé par le gouvernement en juillet 2013.

Ce programme a pour ambitions :

- d'améliorer les déplacements : sécurité routière, rapidité d'accès…
- d'affirmer le développement local : territoire desservi de façon équilibré, accès amélioré aux équipements métropolitains,
- de développer la situation économique : renforcement de l'attractivité, notamment pour les chercheurs, les enseignants et les étudiants, développement de nouveaux sites d'implantation pour les entreprises, consolidation du tissu économique existant,
- de contribuer à la compétitivité des entreprises : développement des entreprises agroalimentaires, ouverture sur les marchés, facilités de recrutement…
- de permettre le développement social en offrant une meilleure accessibilité à l'emploi aux populations des territoires voisins de Toulouse et de Castres.

8 mars 1994
Décision ministérielle actant le principe de mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse

▼

1996
Construction par ASF de la bretelle autoroutière A680, la bifurcation autoroutière entre l'A68 et l'A680 et le demi-échangeur de Gragnague.
Plusieurs sections à 2x2 voies ont été réalisées (déviation de Soual mise en service en 2000, de Puylaurens mise en service en 2008,) ou ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (Castres-Soual section urbaine en 2004)

▼

18 décembre 2003
Classement de la liaison Castres – Toulouse via l'A68 parmi les « grandes liaisons d'aménagement du territoire » (GLAT), par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

▼

31 Janvier 2007
Après consultation et accord des collectivités concernées, décision du ministre en charge des transports d'étudier la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession

▼

15 octobre 2007 au 31 janvier 2008
1ère concertation publique présentant les études d'avant-projet sommaire et en particulier les différents corridors possibles

▼

23 décembre 2008
Décision ministérielle demandant la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

▼

4 février 2009
La CNDP, sur saisine du Ministre décide que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public

▼

Du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010
Débat public, organisé par une Commission particulière du débat public (CPDP)

▼

25 juin 2010
À la suite du débat public, le ministre en charge des transports décide de retenir le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126, par mise en concession autoroutière. Il demande de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique

▼

27 juin 2013
Le projet d'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres en 2X2 voies est considéré dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030) suite à l'audit de la « Commission Mobilité 21 »

▼

22 avril 2014
Le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche relance les études sur la base d'une mise en concession

La carte en page suivante présente le linéaire global relatif au projet LACT sur l'ensemble des communes traversées. Seules celles dotées d'un PLU sont susceptibles de faire l'objet d'une Mise en Compatibilité.

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude

Liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE

PRÉSENTATION DES SECTEURS D'ÉTUDE

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS



LÉGENDE

- Axe du projet Verfeil/Castres
- A680
- Aire d'étude Verfeil/Castres
- Aire d'étude élargissement A680
- Limite communale
- Limite départementale
- Réseau hydrographique principal

Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
Avril 2016
Échelle : 1/180000
0 3 6 km

ASF

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR L'AIRE D'ÉTUDE :

*(les communes marquées d'une * sont à cheval sur 2 secteurs)*

Secteur 1 :

- Bonrepos-Riquet
- Castelmaurou
- Gragnague
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*

Secteur 2 :

- Bannières
- Bourg-Saint-Bernard
- Francarville
- Montcabrier
- Saint-Marcel-Paulel*
- Teulat
- Vendine
- Verfeil*
- Villeneuve lès-Lavaur*

Secteur 3 :

- Algans
- Appelle
- Cambon-lès-Lavaur
- Cuq-Toulza
- Lacroisille
- Maurens-Scopont
- Villeneuve-lès-Lavaur*

Secteur 4 :

- Puylaurens
- Saint-Germain-des-Prés
- Soual*

Secteur 5 :

- Cambounet-sur-le-Sor
- Castres
- Fréjeville
- Saïx
- Sémalens

II.2 Caractéristiques générales de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse

Le projet LACT est constitué de deux opérations sous maîtrise d'ouvrage distinctes :

a) **Une section aménagée sous maîtrise d'ouvrage ASF appelée « Opération A680 », qui consiste en** :

- l'élargissement de l'A680 existante, passant de 2x1 voies à 2x2 voies, entre Castelmaurou et Verfeil (8 km environ) ;
- la création d'un échangeur à Verfeil.

b) **Une section aménagée sous maîtrise d'Ouvrage de l'État appelée « Opération Verfeil-Castres », qui consiste en** :

- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens (31 km environ) ;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest de Puylaurens (1 km environ) ;
- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Puylaurens et Soual, puis entre Soual et Castres (15 km environ) ;
- la création de 3 échangeurs (Verfeil, Soual Est, Saint-Palais à Castres).

Elle intègre également les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).

Cette nouvelle section autoroutière entre Verfeil et Castres a pour vocation d'être rattachée à la bretelle autoroutière élargie de l'A680 (sous concession ASF).

Il est prévu l'aménagement de deux gares de péages en pleine voie localisées :

- à l'origine du tracé sur la commune de Verfeil
- et à l'extrémité du tracé sur la commune de Castres.

Les diffuseurs de Puylaurens et de Soual seront équipés de gares de péage sur bretelles.

Enfin, une aire de repos unilatérale bidirectionnelle sera implantée entre les lieux dits « En Bardes » et « l'Endribet », sur la commune de Cambon-lès-Lavaur.

↳ Cet itinéraire permettra de relier les villes de Toulouse et Castres via l'A680 existante, reliant l'A68 à Verfeil, puis via la création d'une nouvelle liaison autoroutière rattachant Verfeil à la rocade Nord-Ouest de Castres.

La réalisation de grands projets linéaires génère d'importants mouvements de matériaux.
Les principaux volumes de déblais et besoins en remblais sont rappelés ci-après par secteur :

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015)

Secteur	Déblais (millions m^3)	Remblais (millions m^3)
1	0	0,35
2	0,41	1,4
3	3,7	1,8
4	0,99	0,3
5	0,3	1,5
Total	**5,40**	**5,35**

Hors barreau de Puylaurens

Le décapage de la terre végétale représente environ 1,7 millions m^3. Tous les matériaux de déblais n'étant pas réutilisables, un apport extérieur de 1,3 millions m^3 sera nécessaire.

A ce stade des études, il est prévu :

71 ouvrages de rétablissement permettant le franchissement du projet, dont 48 peuvent faire l'objet d'un usage pour l'exploitation agricole :

- 31 ouvrages routiers,
- 1 franchissement de voie ferrée,
- 1 passage Mode doux,
- 3 passages agricoles spécifiques,
- 3 passages mixtes agricoles / hydraulique,
- 2 passages spécifiques Faune,
- 1 passage mixte agricole / Grande Faune existant, réaménagé (ouest de la déviation de Puylaurens),
- 28 ouvrages hydrauliques simples (correspondant au passage de cours d'eau franchis, fossés et thalwegs) dont la plupart (20) pourront être équipés de continuité écologique pour la petite faune,
- 1 ouvrage d'art non-courant (ouvrage hydraulique de franchissement de l'Agout).

43 voies latérales de rétablissement des communications terrestres existantes, dont :

- 20 spécifiques agricoles,
- 23 routiers, pouvant également avoir un usage pour l'exploitation agricole.

En matière d'assainissement :

- Sur l'opération A680 : Le réseau d'assainissement existant a été conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Bien que prévu en vue d'un futur aménagement à 2x2 voies, il sera reconsidéré le fonctionnement et la capacité hydraulique du réseau de la plate-forme et des bassins dans son intégralité.
- Sur l'opération Verfeil – Castres : Le réseau d'assainissement de la liaison autoroutière sera conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Le dimensionnement des ouvrages est effectué pour un débit correspondant à une pluie de fréquence 10 ans.

II.3 Caractéristiques de la section du projet traversant la commune

Les études ont abouti à un découpage de l'aire d'étude du programme en 5 secteurs. La commune de Soual est incluse dans les secteurs n°4 et n°5 et les communes de Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-Lès-Montagnes sont incluses dans le secteur n°5 (voir la carte ci-avant : « Présentation des secteurs d'étude »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'étude d'impact et plus spécifiquement au paragraphe relatif aux secteurs 4 et 5.

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

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

II.3.1 Territoires communaux

Les trois communes font parties du canton de Le Pastel, ainsi que de la communauté de communes du Sor et de l'Agout qui compte 26 communes. Leurs territoires se trouvent en limite de la zone d'influence de l'agglomération castraise et de son étalement urbain. Implantées dans la plaine de l'Agout, le relief est relativement plat et peu vallonné.

La commune de Soual est localisée à 54,5 km à l'est de Toulouse et à 11,5 km à l'ouest de Castres.

Le cours d'eau concerné principalement est le ruisseau du Bernazobre, qui traverse la partie nord-est du territoire communal. Ce cours d'eau est intégré dans le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRi) du Sor. Il contribue notamment à l'intérêt écologique et paysager du territoire.

D'une superficie de 14,2 km², Soual est une commune rurale qui compte 2 465 habitants (Population totale légale 2013 en vigueur à compter du 1er janvier 2016 - INSEE). L'agriculture reste une activité économique importante, occupant 52 % du territoire.

La commune de Cambounet-sur-le-Sor est localisée à 54 km à l'est de Toulouse et à 10,5 km à l'ouest de Castres.

Les cours d'eau principaux concernés sont le Sor et le ruisseau du Bernazobre. Ils traversent le territoire communal depuis le sud vers le nord, en passant par le bourg principal. Ces cours d'eau sont intégrés dans le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRi) du Sor.

D'une superficie de 7,7 km², Cambounet-sur-le-Sor est une commune rurale qui compte 889 habitants (Population totale légale 2013 en vigueur à compter du 1er janvier 2016 - INSEE).

La commune de Viviers-lès-Montagnes est localisée à 60 km à l'est de Toulouse et à 7,5 km à l'ouest de Castre.

Le cours d'eau concerné principalement est le ruisseau du Bernazobre, qui traverse le territoire communal depuis l'est vers le nord-ouest, en bordant le bourg principal. Un de ses affluents, le ruisseau du Borio, marque la limite communale de Viviers-lès-Montagnes et de Soual, au niveau de la jonction avec la limite communale de Cambounet-sur-le-Sor. Ces cours d'eau sont intégrés dans le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRi) du Sor.

D'une superficie de 17,9 km², Viviers-lès-Montagnes est une commune rurale qui compte 1 989 habitants (Population totale légale 2013 en vigueur à compter du 1er janvier 2016 - INSEE). Son urbanisation s'est essentiellement développée le long de la RD50, en direction de Saïx et de Castres.

II.3.2 Projet sur les territoires communaux

Principes et caractéristiques géométriques

À l'heure actuelle, l'itinéraire entre l'échangeur de Verfeil (fin de l'A680) et Castres se fait par la RD20 (jusqu'à Teulat), puis la RN126 (jusqu'à Castres).

Sur la commune de Soual, le contournement de la zone urbanisée du bourg est réalisé (RN 126), près de la limite communale Nord-Ouest. Le tracé du projet retenu est neuf. À l'ouest, il se raccorde à la RN 126 à proximité du giratoire RN 126-RD 926, près de la limite avec la commune de Saint-Germain-des-Prés. Au nord-est, il se raccorde à la RN 126 au niveau du giratoire actuel de la zone d'activité de la Prade : un nouvel échangeur sera aménagé, avec des péages sur les bretelles. Il rejoint ensuite la commune de Cambounet-sur-le-Sor en traversant le Bernazobre.

Ce tracé, presque exclusivement en léger remblai sur cette portion, permet d'assurer le rétablissement de voies existantes importantes pour les déplacements en mode doux, en véhicule à moteur, ou par des engins agricoles, ainsi que d'améliorer la zone d'échange au nord-est de Soual. Cela constitue également un élément de transparence pour les déplacements de la faune. Le franchissement du Bernazobre nécessite des aménagements en zone inondable.

Ainsi, les éléments suivants seront aménagés :

Tableau 2: Rétablissements sur les territoires communaux (Source : Egis, 2015)

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
Désenclavement La Pradézie	Désenclavement La Pradézie	Routier	Voie latérale	sur chemin En Sarrat
PI 4059	Chemin de la Bonnetié	Routier	Passage inférieur	Passage Grande Faune
PS 4388	RN126 à Soual	Routier	Passage supérieur	Passage Grande Faune
OH 4455	Bernazobre – Chemin de Donadieu	Agricole/Hydraulique	Passage inférieur	Passage petite et moyenne faune

Sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor, le tracé du projet retenu est neuf. À l'ouest, il se raccorde au contournement de Soual (actuelle RN126) au niveau du giratoire de la zone d'activité de la Prade : un nouvel échangeur sera aménagé, avec des péages sur les bretelles. Il rejoint ensuite la commune de Saïx en traversant le Bernazobre, puis en contournant la ZI d'En Toulze, le long de la limite communale avec Viviers-lès-Montagnes.

Ainsi, les éléments suivants seront aménagés :

Tableau 3: Rétablissements sur les territoires communaux (Source : Egis, 2015)

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
RD 14	RD 14	Routier	Voie latérale	sur chemin En Sarrat
PS 4388	RN126 à Soual	Routier	Passage supérieur	Diffuseur de Soual
PS 4492	VC de Borio	Routier	Passage supérieur	
Rétablissement agricole En Bajou Nord	Rétablissement agricole En Bajou Nord	Agricole	Voie latérale	Depuis le passage supérieur Borio, côté Nord-Est
Rétablissement agricole En Bajou Sud	Rétablissement agricole En Bajou Sud	Agricole	Voie latérale	Depuis le passage supérieur Borio, côté Sud-Est

Sur la commune de Viviers-lès-Montagnes, le tracé de référence retenu est neuf. Il longe la limite communale avec Cambounet-sur-le-Sor au nord-ouest, et s'insère entre les zones urbanisées du sud-est de Cambounet-sur-le-Sor (ZI d'En Toulze) et le hameau d'En Bajou de Viviers-Lès-Montagnes. À l'ouest, il rejoint la déviation existante de Soual. Au nord, il contourne Saïx en bordant les plans d'eau de Dicosa. Il est à l'écart de la zone inondable du Bernazobre, défini dans le PPRi du Sor.

Ce tracé, uniquement en léger remblai sur cette portion, permet d'assurer le rétablissement de voies existantes. Cela constitue également un élément de transparence pour les déplacements de la faune.

Sur Viviers-Lès-Montagnes, du fait de la localisation en limite communale, aucun rétablissement n'est prévu. Toutefois, les rétablissements mis en place à proximité de la ZI d'En Toulze sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor permettront la desserte des routes communales de Viviers-Lès-Montagnes. Cela concerne les éléments suivants :

Tableau 4: Rétablissements sur les territoires communaux (Source : Egis, 2016)

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
Rétablissement agricole En Bajou Nord	Rétablissement agricole En Bajou Nord	Agricole	Voie latérale	Depuis le passage supérieur Borio, côté Nord-Est
Rétablissement agricole En Bajou Sud	Rétablissement agricole En Bajou Sud	Agricole	Voie latérale	Depuis le passage supérieur Borio, côté Sud-Est

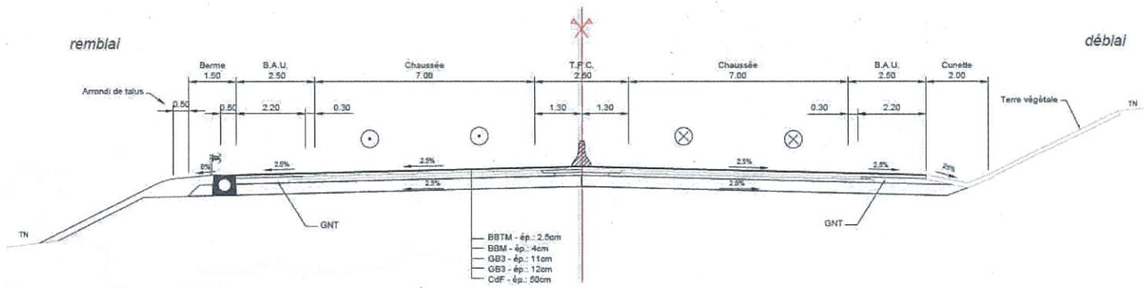
Le profil en travers type section courante (type autoroutier à 2x2 voies) comporte :

1 Terre-Plein Central (TPC) de 2,60 m (2 bandes dérasées de 1,0 m et un séparateur béton),

2 Chaussés de 7,0 m (2 x 3,5 m),

2 BAU de 2.5 m de largeur.

1 berme de 1 m en remblai (variable dans certains cas d'aménagements spécifiques tels que les écrans acoustiques, une cunette de 2,0 m en déblai intégrant la berme.



Les cartes ci-après situent le projet sur le territoire de ces trois communes.

Figure 2 : Localisation du projet sur la commune de Soual

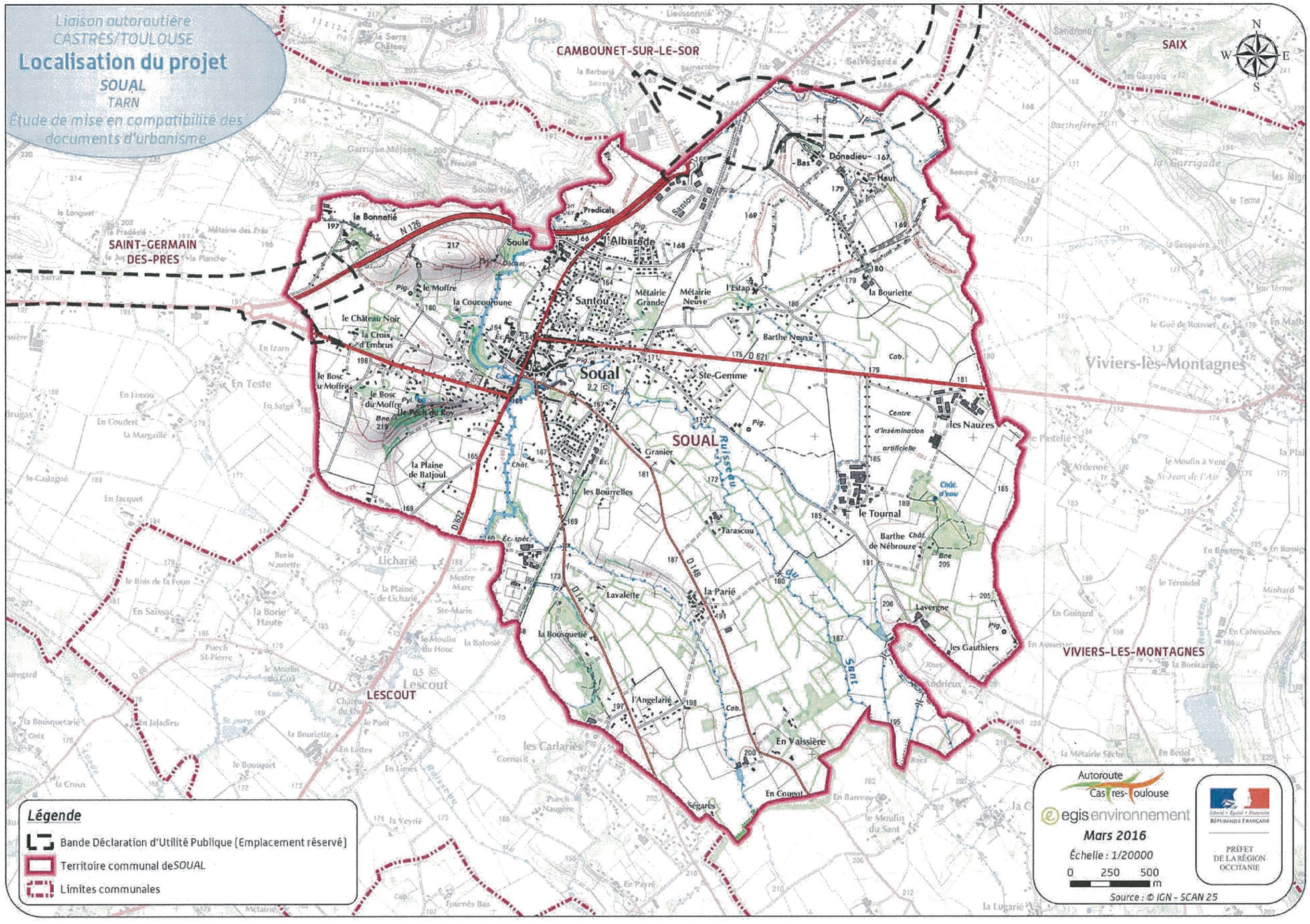


Figure 3 : Localisation du projet sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor

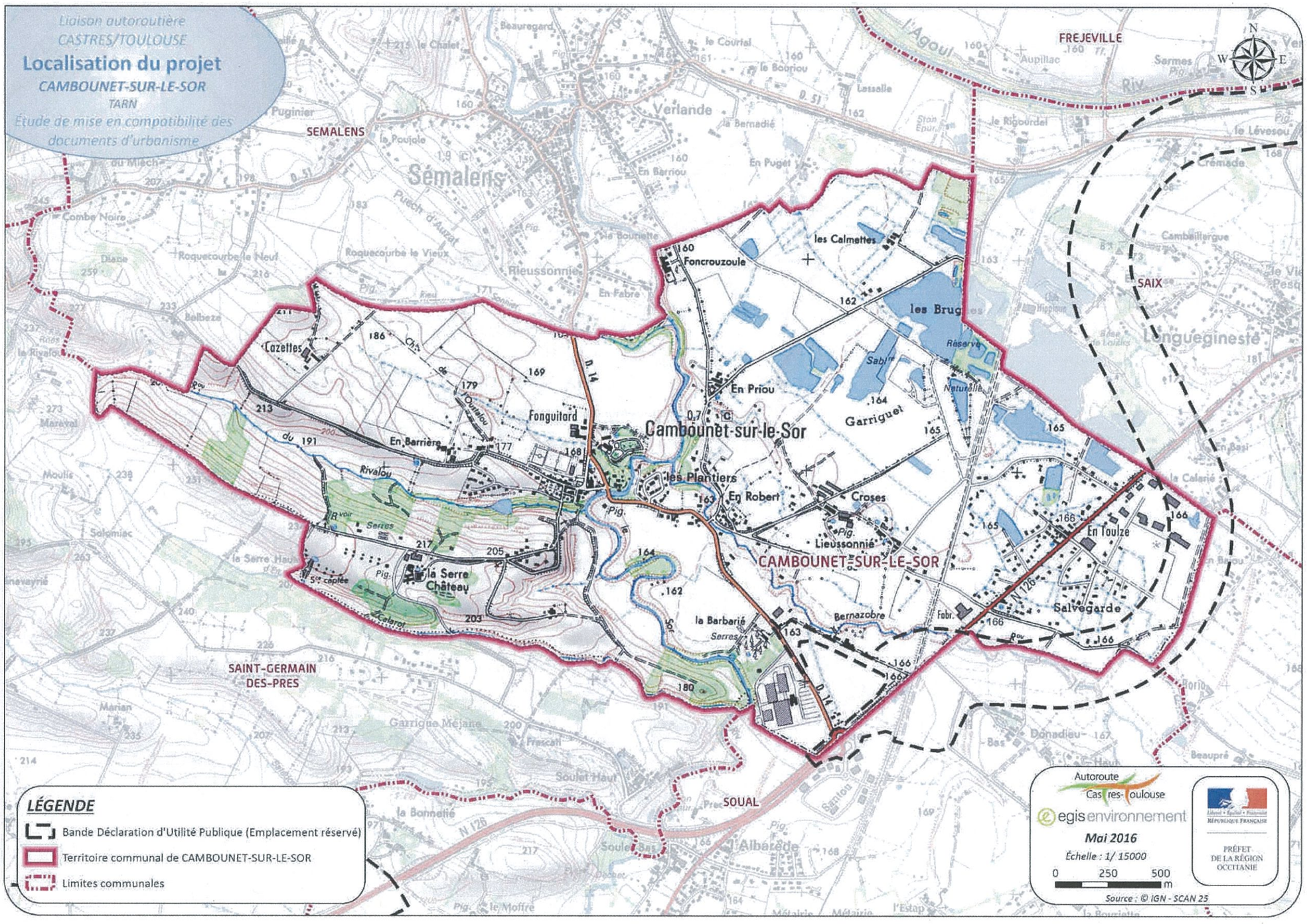
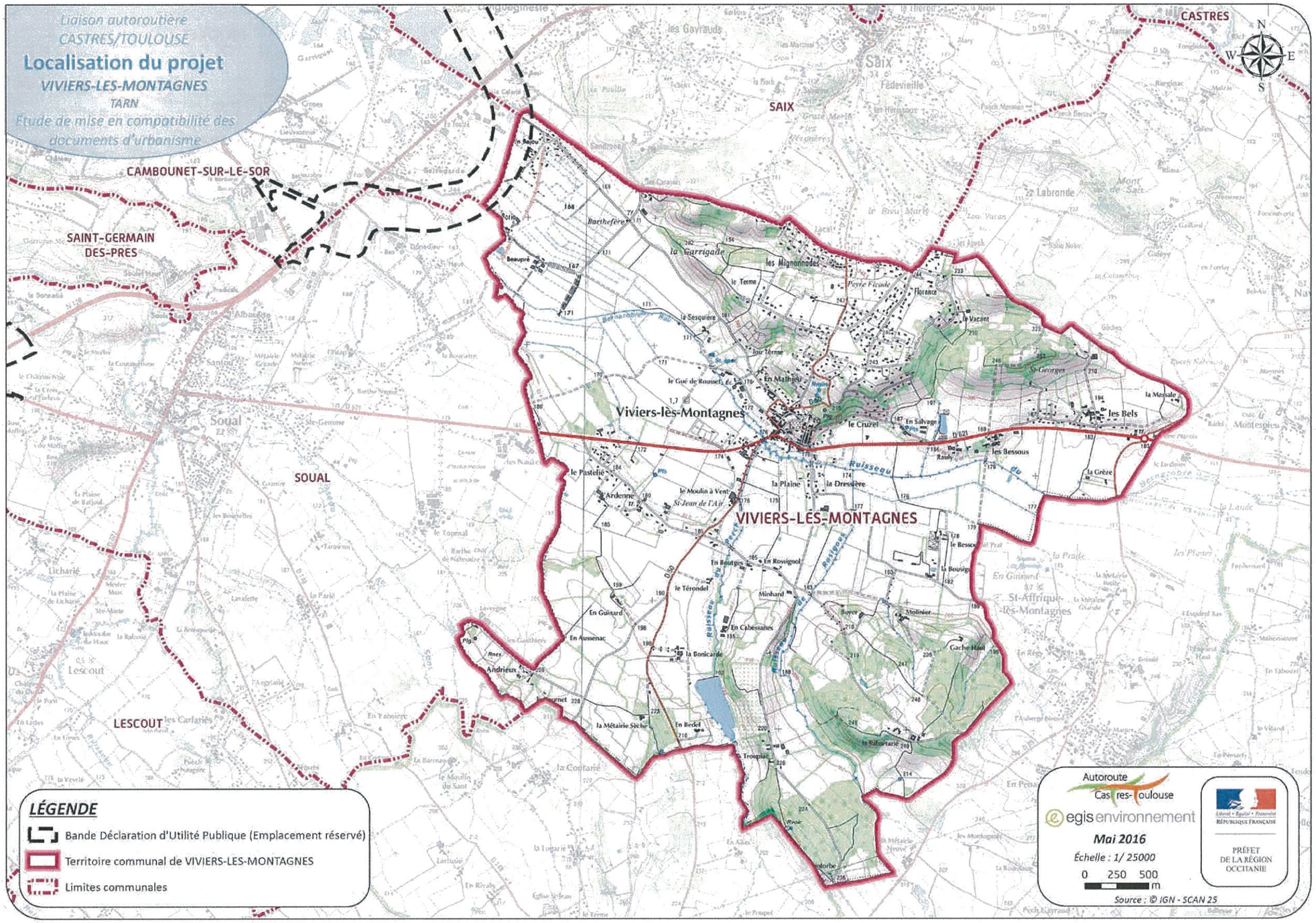


Figure 4 : Localisation du projet sur la commune de Viviers-lès-Montagnes



III. Analyse de la compatibilité du PLUi

Le projet LACT fait l'objet d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Sor et Agout intégrant les communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes, qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Le PLUi Sor et Agout actuellement opposable est le document approuvé en date du 04 décembre 2006.

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

Tableau 5: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015)

PLUi Sor et Agout
PLUi approuvé le : 04 décembre 2006
Modification du PLU n°1 approuvée le : 20 décembre 2007
Modification « simplifiée » du PLU n°1 approuvée le : 17 décembre 2009
Modification « simplifiée » du PLU n°2 approuvée le : 15 avril 2010
Modification du PLU n°2 approuvée le : 10 juin 2010

III.1 Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLUi dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durables, Orientation d'Aménagement, Servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- La modification du plan de zonage :
    - Création d'un emplacement réservé pour le projet LACT et à ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera le futur concessionnaire ou l'Etat ;
    - Suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet LACT ;
    - Déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans l'emplacement réservé. Ce déclassement ne préjuge pas des parcelles qui seront in fine défrichées et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée ;

- La mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;

- La modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

L'emprise de l'emplacement réservé correspond à la bande dite de déclaration d'utilité publique (bande DUP), large de 200 m en moyenne et incluant le tracé de référence, cette bande est localement adaptée (généralement réduite) aux contraintes environnementales humaines et naturelles, ainsi qu'aux besoins pour le projet.

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

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

C'est pour garder une certaine souplesse pour la mise au point finale du projet que les espaces boisés classés sont déclassés dans la bande de DUP. Pour autant, la préoccupation de limitation des emprises et des défrichements au strict nécessaire, demeure. Les espaces boisés non concernés en définitive par l'aménagement pourront être classés à nouveau.

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

III.2 Compatibilité du 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 durables (PADD), les orientations d'aménagement et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLUi 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 Durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

La présentation de la structure viaire en page 10 soutient l'importance économique des axes routiers pour la communauté de communes du Sor et de l'Agout :

« La communauté de communes Sor et Agout se veut un ensemble structuré constituant un passage obligé aux entrées Sud-Ouest de l'agglomération de Castres-Mazamet.

La communauté de commune est desservie selon des axes Est-Ouest par deux artères économiques importantes :

La RN n° 126, axe Toulouse-Castres qui traverse les communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Saïx.

La RD n° 621 qui depuis Soual dessert Labruguière et Mazamet à l'Est par Viviers-les-Montagnes. »

La réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse participera au développement des axes routiers de la communauté de communes du Sor et de l'Agout.

↳ Le projet de liaison autoroutière entre Castres Toulouse est compatible avec le rapport de présentation du PLUi.

III.3 Compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (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 (ou PLUi) devront être cohérentes.

Le PADD vise à exprimer la complémentarité et la diversité entre les territoires de la communauté de communes du Sor et de l'Agout : les communes situées au Nord, et notamment la commune de Cambounet-sur-le-Sor, sous l'influence directe de l'agglomération Castres-Mazamet qui connaissent un développement démographique fort et qui s'inscrivent dans un bassin économique performant en Midi-Pyrénées et les communes situées plus au Sud qui s'inscrivent dans un développement plus modéré tourné essentiellement vers l'activité agricole et forestière et dont le caractère rural prédomine.

La communauté de communes se doit alors de répondre à plusieurs objectifs de développement :

1. Poursuivre son développement économique en s'appuyant sur les pôles d'activités, sur l'agriculture et sur le tourisme tout en structurant son territoire d'un maillage routier permettant de desservir les communes ;
2. Maîtriser le développement urbain en privilégiant la diversité et la mixité de l'habitat et offrir des équipements et des services à tous dans un souci de cohérence et de solidarité ;
3. Préserver et mettre en valeur l'espace naturel et agricole qui contribue à un cadre de vie de qualité et au maintien de la diversité des paysages ;
4. Desservir son territoire en terme de transports et de déplacements doux pour contribuer à un développement durable et d'aménagement du territoire ;
5. Prévenir l'ensemble des risques et des nuisances présents sur le territoire.

III.3.1 Objectifs du PADD

À ce titre, le projet de PADD se décline autour de plusieurs objectifs de développements :

1. Accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité

- ✓ Objectif 1 : Développer les infrastructures de communication
- ✓ Objectif 2 : Soutenir les activités à vocation artisanales1 commerciales et industrielles
- ✓ Objectif 3 : Préserver l'activité agricole, garante d'une identité rurale
- ✓ Objectif 4 : Définir une politique touristique porteuse de développement local

2. Renforcer la cohésion du territoire tout en préservant ses diversités

- ✓ Objectif 1 : Organiser un développement urbain équilibre et cohérent
- ✓ Objectif 2 : Mettre en place une politique de l'habitat
- ✓ Objectif 3 : Faciliter l'accès aux services de proximité et à la culture
- ✓ Objectif 4 : Conserver et gérer durablement l'environnement
- ✓ Objectif 5 : Organiser les transports et conforter les modes de déplacements alternatifs

3. Prévenir les risques et les nuisances

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

Dans le cadre du chapitre 1, « *Accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité* », l'objectif n°1 porte sur « *Développer les infrastructures de communication* », il est précisé en page 6 du PADD que « *Le territoire communautaire doit être relié à la métropole toulousaine et aux axes régionaux majeurs. La liaison de la 2x2 voies de l'agglomération Castres-Mazamet à Toulouse d'intérêt national est une opération essentielle dans le désenclavement des territoires du Sud du Tarn.* »

Toujours dans le chapitre 1, l'objectif n°3 « *Préserver l'activité agricole, garante d'une identité rurale* » est décliné de la façon suivante :

- « *Soutenir les activités d'élevages qui permettent le maintien d'un espace ouvert et varié contribuant à la préservation et à la valorisation du paysage et du cadre de vie,*
- *Définir un périmètre de protection unique de 100 mètres à compter de bâtiments destinés à l'élevage. (…) il permet de pérenniser l'activité agricole et de répondre à une évolution favorable de ces dites activités,*
- *Prendre en compte les plans d'épandages des exploitations classées qui ont une incidence sur le développement urbain,*
- *Préserver les terres agricoles irriguées.* »

On notera que le présent projet répond pleinement à l'objectif n°1. De plus, il s'accompagne de mesures à l'échelle du territoire au travers, par exemple :

- D'une insertion paysagère adaptée à son contexte, et notamment sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor ;
- La préservation de la ressource en eau : les eaux de ruissellement de la voirie seront orientées vers des ouvrages multifonction de rétention et de traitement des eaux, afin de prévenir les risques de pollution chroniques, accidentelles, et saisonnières.

Néanmoins concernant l'objectif n°3, la réalisation d'une infrastructure routière nécessite une consommation d'emprise dont une grande partie est actuellement à vocation agricole.

La définition du tracé a été conçue pour limiter l'impact sur les exploitations agricoles et des mesures pour limiter les effets sur la déstructuration sont prévues par le maître de l'ouvrage. Parmi ces mesures, figurent le rétablissement des réseaux d'irrigation et de drainage ainsi que la proposition de réaliser un aménagement foncier qui apparait comme une mesure utile.

Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée. **L'enjeu est de permettre l'insertion de l'infrastructure tout en préservant l'activité agricole**.

↳ Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet LACT ne remet pas en cause les orientations du PADD associées au document d'urbanisme applicable sur les communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes.

III.4 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 n°2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 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, avec la Loi dite « Grenelle II » cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

Aujourd'hui les OAP sont règlementées par les articles L.151-6 et L.151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

La partie II du PADD du PLUi Sor et Agout, approuvé le 04 décembre 2006, présente les Orientations d'Aménagement et d'Urbanisme communes par communes. Les objectifs sont déclinés par commune en reprenant l'enchaînement des chapitres présentés dans la première partie du PADD :

III.4.1 Commune de Soual

1. Accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité

✓ Objectif 1 : Soutenir les activités à vocation artisanales et commerciales

- Poursuivre l'aménagement de la zone d'activité de la Prade située en position stratégique à proximité de la déviation de la RN 126.

✓ Objectif 2 : Préserver l'activité agricole, garante d'une identité rurale

- Maintenir l'activité agricole notamment les exploitations d'élevages au nombre de 9 sur le territoire communal.

2. Renforcer la cohésion du territoire tout en préservant ses diversités

✓ Objectif 1 : Développer le bourg de manière cohérente et harmonieuse

- Organiser les futurs secteurs de développement : le secteur de Santou, le secteur de Métairie Grande, Le secteur de la Salvagné et le secteur du Soulet ;
- Définir les principes du développement de l'urbanisation sur les secteurs de Plaine de Batjoul pour répondre aux besoins futurs et rééquilibrer au sud-ouest l'extension du village ;
- Limiter l'étirement pavillonnaire, le long des itinéraires de la RD 622 entre Soual et Lescout et de la RD 621 entre Soual et Viviers-les-Montagnes ;
- S'appuyer sur l'ancienne voie ferrée pour limiter le développement urbain.

✓ Objectif 2 : Mettre en place une politique de l'habitat

- Réaliser un programme de logements sociaux sur le secteur du Soule! en continuité de la maison de retraite et à proximité du bourg centre et des équipements.

✓ Objectif 3 : Préserver des qualités architecturales des quartiers du bord du Sor et du Sant

- Poursuivre les actions de revalorisation du bâti et des espaces publics de caractère ;
- Préserver les paysages du bord du Sor et du Sant.

✓ Objectif 4 : Traiter les entrées de ville

- Valoriser la traversée urbaine de Soual : mise en sécurité de la traversée de village, traitement des façades et des commerces, reconversion des anciens commerces en logement ;
- Préserver le caractère paysager de l'entrée sud depuis la RD 14, secteur de la Plaine de la Libaudié et des Bourelles.

✓ Objectif 5 : Conserver et gérer durablement l'environnement

- Valoriser le site naturel du Soulet : réapproprier les abords de la ripisylve du Sor, donner une fonction de ramier au site, lieu de détente et de loisirs à proximité du bourg et notamment proche des écoles et de la maison de retraite.

3. Prévenir les risques et les nuisances

- Prise en compte de l'exposition aux risques en zone inondable: la rivière Le Sor traverse la commune du nord au sud et le ruisseau du Sant d'est en ouest et engendrent des risques d'inondation ;
- Prendre en compte le classement en catégorie 3 de l'infrastructure routière RN 126, de la déviation, de la RD 622 et de la RD 621 et en catégorie 4 de la RD 621 et de la RD 622 ;

Prendre en compte le transport de matières dangereuses aux alentours des infrastructures routières RN 126, RD 621 et RD 622.

III.4.2 Commune de Cambounet-sur-le-Sor

1. Accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité

✓ Objectif 1 : Préserver l'activité agricole, garante d'une identité rurale

- Conserver et développer l'activité agricole notamment le secteur de Saint-Jean et d'Aizieu qui offre des vues ouvertes sur le village ;
- Respecter les périmètres de protection des installations classées (3 élevages) qui ont des incidences sur l'urbanisation du village afin de permettre une évolution favorable des activités agricoles.

✓ Objectif 2 : Soutenir les activités à vocation artisanales et commerciales

- Pérenniser l'activité de l'entreprise Pierre Fabre et permettre son extension.

2. Renforcer la cohésion du territoire tout en préservant ses diversités

✓ Objectif 1 : Développer les secteurs urbanisés de manière cohérente et harmonieuse

- Conforter les secteurs desservis par le réseau d'assainissement collectif ;
- Limiter l'étalement pavillonnaire le long de la voie communale n'2 au lieu-dit d'En Robert ;
- Limiter le développement du lieu-dit « La Coste » vers le village pour préserver les abords du ruisseau de Rivalou et les vues ouvertes sur le village ;
- Prévoir l'extension du village à l'ouest sur le secteur d'En Barrière : s'appuyer sur les limites naturelles (fossé) ;
- Conforter le secteur bâti d'En Toulze à l'est ;
- Poursuivre les actions de revalorisation le long de la RD14 aux abords du lotissement des Plantiers.

✓ Objectif 2 : Faciliter l'accès aux services de proximité

- Prévoir l'aménagement d'un parking et d'un espace public au centre du village afin de faciliter le stationnement à proximité de l'école ;
- Conforter le niveau d'équipements scolaires pour répondre aux besoins d'une population de plus en plus croissante.

✓ Objectif 3 : Conserver et gérer durablement l'environnement et le patrimoine

- Protéger les secteurs de caractère pour leurs qualités architecturales et paysagères : La Serre, Fonguitard Bas, le Moulin, la Barrarié (conservatoire des plantes, laboratoire Pierre Fabre) ;
- Classer les bois du château de Fonguitard et de la Serre ;
- Préserver les anciennes gravières et les réserves naturelles situées à l'est en limite communale.

3. Prévenir les risques et les nuisances

- Prise en compte de l'exposition aux risques en zone inondable : la rivière Le Sor traverse la commune du nord au sud et engendre des risques d'inondation ;
- Protéger la zone de captage en eau potable du puit situé au lieu-dit «Très Cantous » afin d'éviter toute pollution des eaux naturelles souterraines et superficielles ;
- Prendre en compte le classement en catégorie 3 de l'infrastructure routière RN 126.

III.4.3 Commune de Viviers-lès-Montagnes

1. Accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité

✓ Objectif 1 : Préserver l'activité agricole, garante d'une identité rurale

- Préserver les terres agricoles et les vues sur le village en limitant la construction de hangars agricoles sur certains secteurs ;
- Respecter les périmètres de protection des installations classées (8 élevages) qui ont des incidences sur l'urbanisation du village afin de permettre l'extension des bâtiments d'élevages présentant un avenir agricole.

✓ Objectif 2 : Soutenir les activités à vocation artisanales et commerciales

- Créer une petite zone d'activité paysagée en bordure de la RD 621 à l'entrée ouest de Viviers.

2. Renforcer la cohésion du territoire tout en préservant ses diversités

✓ Objectif 1 : Développer le bourg de manière cohérente et harmonieuse

- Conforter les secteurs résidentiels des coteaux équipés en réseaux dont le paysage vallonné et boisé permet une meilleure intégration des constructions ;
- Limiter le développement du village ancien de part et d'autre dans la plaine.

✓ Objectif 2 : Préserver des qualités paysagères et architecturales du village et des hameaux

- Protéger le château de Viviers et l'église gothique Saint-Martin ;
- Préserver et valoriser le patrimoine bâti existant ;
- Préserver l'ancien village accroché au coteau et la perception qu'il offre depuis la vallée du Bernazobre ;
- Conserver le caractère identitaire du hameau des Bels et limiter les constructions nouvelles à proximité en raison de leur impact depuis la vallée du Bernazobre ;
- Préserver les espaces boisés qui participent de la qualité du territoire.

✓ Objectif 3 : Aménager des liaisons douces pour relier le village, les quartiers et les équipements

- Valoriser les chemins ruraux en sentiers de randonnées (cami del Viviers) ;
- Relier le village et les secteurs résidentiels du plateau pour favoriser les échanges et les déplacements piétons ou cyclables.

✓ Objectif 4 : Faciliter l'accès à la culture et aux services de proximité

- Développer à l'ouest du village, le secteur de Labrespic lié aux activités sportives et culturelles.

3. Prévenir les risques et les nuisances

- Prise en compte de l'exposition aux risques en zone inondable : le ruisseau du Bernazobre traverse la commune du d'est en ouest et engendre des risques d'inondation ;
- Prendre en compte les mouvements de terrain ;
- Prendre en compte le classement en catégorie 3 de l'infrastructure routière RD621 ;
- Prendre en compte le transport de matières dangereuses aux alentours de l'infrastructure routière RD621.

Le projet LACT ne recoupe aucune emprise concernée par une orientation d'aménagement et d'urbanisme.

↳ Ainsi, il est compatible avec ces dernières.

III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme : « *Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3.* »

Article L.152-1 : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- Occupations et utilisation du sol interdites ;
- Occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement de la liaison autoroutière ;
- Hauteur des constructions ;
- Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- L'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

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

Le nouvel Emplacement Réservé recoupera, sur les communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes, les zonages suivants, définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLUi Sor et Agout :

- **<u>Zone U</u> (secteur U2 et sous-secteur U2a): zones urbaines**

  Les zones urbaines correspondent aux parties urbanisées et desservies par les réseaux en matière d'eau potable et électricité, où le réseau d'assainissement collectif est en place. La zone U correspond à une zone urbaine d'habitat et d'activités compatibles avec l'habitat. *Le secteur U2 correspond principalement aux zones d'extension urbaine des bourgs et hameaux. Elles ont reçu ou sont destinées à recevoir une urbanisation de faible densité, généralement sous forme d'habitat individuel. Cinq sous-secteurs ont été délimités.* Le sous-secteur U2a est un *sous-secteur en assainissement non collectif.*

- **<u>Zone Ux</u> : zones urbaines**

  La zone Ux « *est une zone existante réservée aux activités industrielles, commerciales et artisanales* ».

- **<u>Zone AUx0</u> : zones à urbaniser**

  Il s'agit d'une zone non équipée à vocation future d'activités artisanales, industrielles et commerciales à urbaniser à plus long terme.

  L'ouverture à l'urbanisation nécessite en préalable une modification ou une révision simplifiée ou une révision générale du PLUi.

- **<u>Zone N (secteurs N1, Np)</u>: zones naturelles à préserver**

  La zone N correspondant principalement aux espaces naturels et forestiers répartis sur le territoire intercommunal ; ainsi qu'à certains hameaux anciens insuffisamment équipés qu'il n'est pas prévu de développer. Il s'agit de zones naturelles de qualité où à risques, qu'il convient à ce titre de protéger.

  La zone N comprend plusieurs secteurs dont *le secteur N1 correspondant à des zones d'habitat diffus où sont autorisés l'aménagement, l'extension, le changement de destination des constructions existantes* et le *secteur Np correspondant aux secteurs à protéger en raison de la qualité patrimoniale des sites bâtis et naturels.*

- **<u>Zone A</u> : zones agricoles**

  « Il s'agit d'une zone qu'il convient de protéger en raison de sa valeur agricole. »

Pour mémoire, selon **l'article 5 des dispositions générales**, « Nonobstant les dispositions des articles 1 et 2 de chaque zone, l'édification d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif est autorisée dans toutes les zones sans tenir compte des dispositions édictées par les articles 3 à 14 du règlement de la zone concernée. »

↳ Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées dans toutes les zones. Néanmoins certains ajustements au règlement des zones U, UX, AUx0, N et A sont nécessaires pour sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité ».

III.6 Emplacements réservés

Aucun emplacement réservé inscrit au PLUi n'est intercepté ou concerné par le nouvel emplacement réservé du projet LACT.

↳ En conséquence le projet est sans incidence sur les emplacements réservés actuellement définis au PLUi Sor et Agout, au droit des communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes.

III.7 Espaces Boisés Classés

L'emplacement réservé du projet n'intercepte aucun Espace Boisé Classé (EBC) sur les communes de Soual et Viviers-lès-Montagnes.

En revanche l'emplacement réservé lié au projet LACT intercepte un Espace Boisé Classé (EBC) sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor. Cet EBC se localise aux zones A et Aux0, le long du chemin du lieu-dit La Barbarie, entre la RN126 et la RD14.

↳ Cet EBC sera en partie réduit au croisement du chemin du lieu-dit La Barbarie et de la bretelle de raccordement de la RD14 à la liaison autoroutière Castres-Toulouse.

III.8 Éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme

Aucun élément de ce type n'est concerné par l'emplacement réservé du projet LACT.

III.9 Règlements de lotissements (article L.442-13 du code de l'urbanisme)

Aucun lotissement n'est présent dans l'emplacement réservé du projet LACT.

IV. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLUi Sor et Agout

IV.1 Plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

- L'extrait des documents graphiques de zonage en vigueur concerné par le projet LACT de chacune des trois communes avant la mise en compatibilité du PLUi ;
- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT de chacune des trois communes après la mise en compatibilité du PLUi. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé au projet.

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**.

Il convient de signaler que le document graphique intitulé « Règlement Partie graphique » intègre, pour chacune des trois communes, les informations suivantes :

- Tableau listant les emplacements réservés de la commune concernée ;
- Cartographie des emplacements réservés de la commune concernée.

IV.1.1 Commune de Soual

Légende - avant mise en compatibilité

COMMUNE DE SOUAL			
N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m²)
1	Aménagement du carrefour CR6 – RD 14	Commune	3 293
2	Création d'un espace vert le long de la voie ferrée – largeur 15 m –	Commune	5 190
3	Aménagement d'un cheminement piétonnier zone AU « Métairie Grande » – largeur 3 m –	Commune	1 317
4	Aire de pique-nique	Commune	3 551
5	Espace propriété	Commune	1 379
6	Elargissement du carrefour-giratoire	Commune	126
7	Création d'un chemin – largeur 10 m –	Commune	1 695
8	Réalisation de logements locatifs conventionnés	Commune	6 860
9	Elargissement du carrefour	Commune	53
10	Elargissement du chemin CP n°4 – largeur 5 m –	Commune	1 840
11	Création d'une voie de desserte de la zone AUo de Plaine de Batjoul – largeur 8 m –	Commune	2 960
12	Elargissement du chemin de Santou	Commune	694
13	Route de Castres	Commune	726
14	Aménagement sécurité du carrefour RD 621	Commune	758
	Total des emplacements réservés		30 442 m²



↳ La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant. La surface totale des emplacements réservés sera mise à jour.

Légende - après mise en compatibilité

Commune de Soual			
N°	**Destination**	**Bénéficiaire**	**Superficie (m²)**
1	Aménagement du carrefour CR6 – RD 14	Commune	3 293
2	Création d'un espace vert le long de la voie ferrée - largeur 15 m -	Commune	5 190
3	Aménagement d'un cheminement piétonnier zone AU « Métairie Grande » - largeur 3 m -	Commune	1 317
4	Aire de pique-nique	Commune	3 551
5	Espace propreté	Commune	1 379
6	Elargissement du carrefour-giratoire	Commune	126
7	Création d'un chemin – largeur 10 m –	Commune	1 695
8	Réalisation de logements locatifs conventionnés	Commune	6 860
9	Elargissement du carrefour	Commune	53
10	Elargissement du chemin CR n°4 – largeur 5 m –	Commune	1 840
11	Création d'une voie de desserte de la zone AUo de Plaine de Batjoul – largeur 8 m –	Commune	2 960
12	Elargissement du chemin de Santou	Commune	694
13	Route de Castres	Commune	726
14	Aménagement sécurité du carrefour RD 621	Commune	758
15	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	515 700
	Total des emplacements réservés		~~**30 442 m²**~~ **546 142 m²**



Figure 5 : Carte 1/3 de zonage avant mise en compatibilité

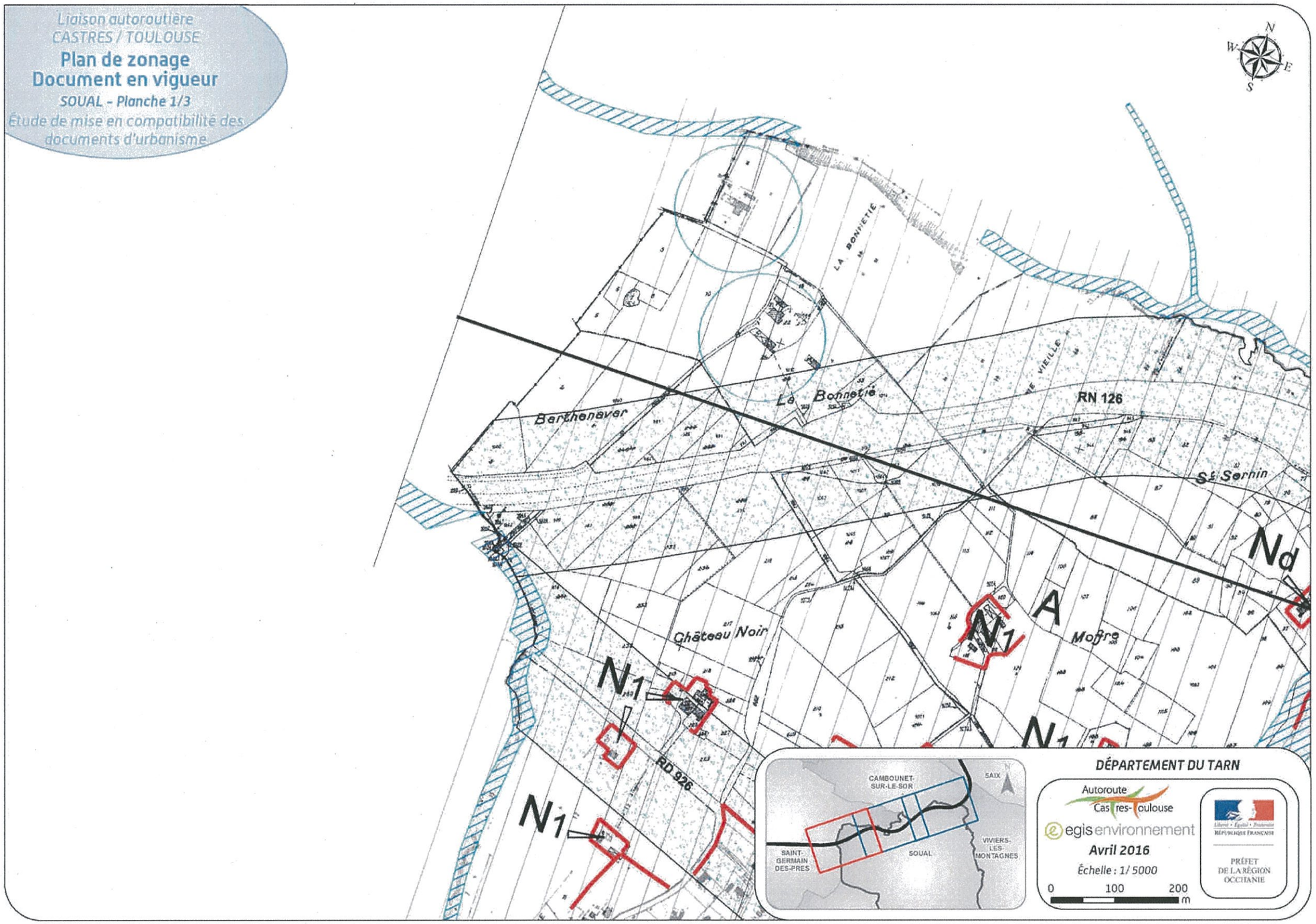


Figure 6 : Carte 1/3 de zonage après mise en compatibilité

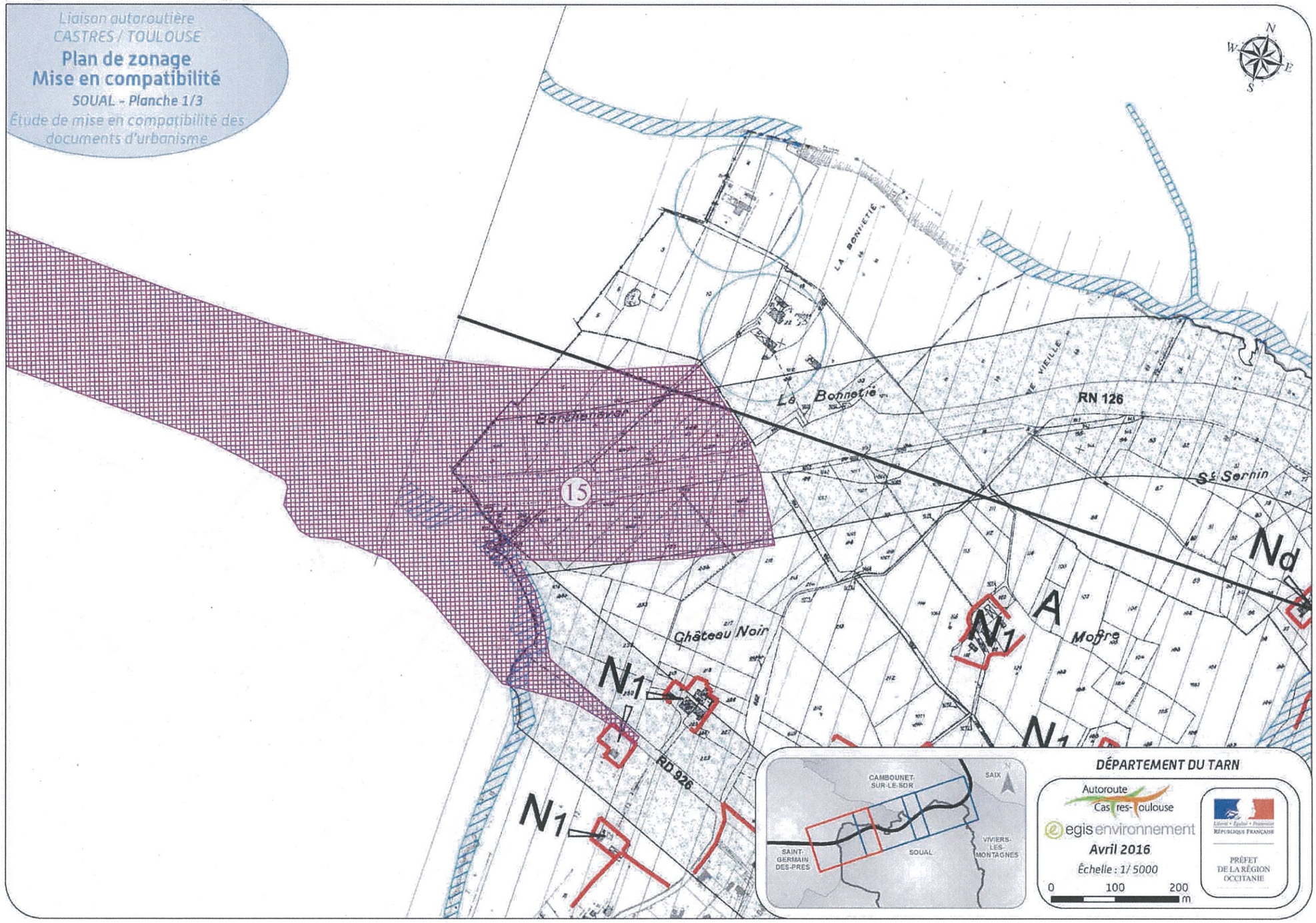


Figure 7 : Carte 2/3 de zonage avant mise en compatibilité

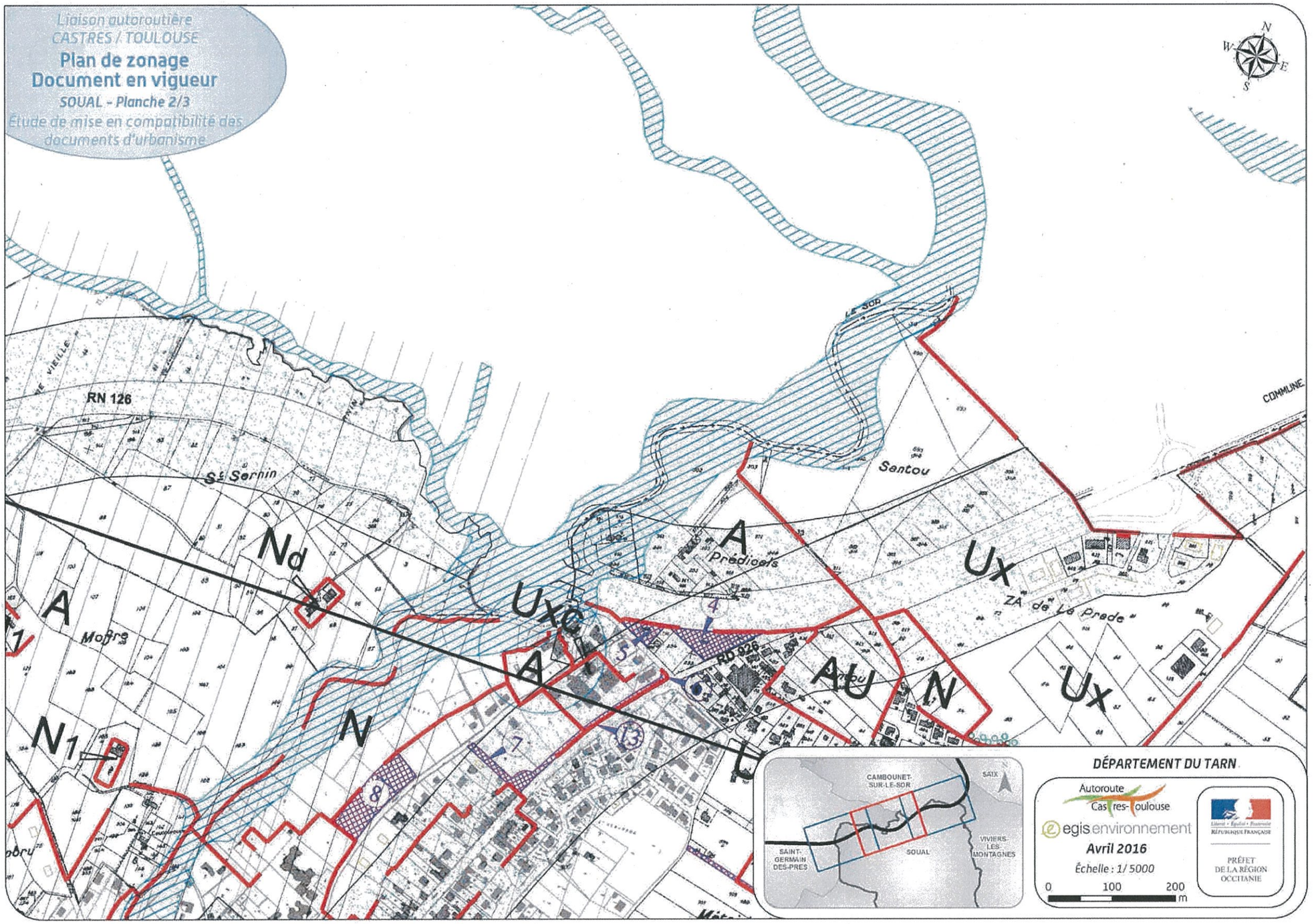


Figure 8 : Carte 2/3 de zonage après mise en compatibilité

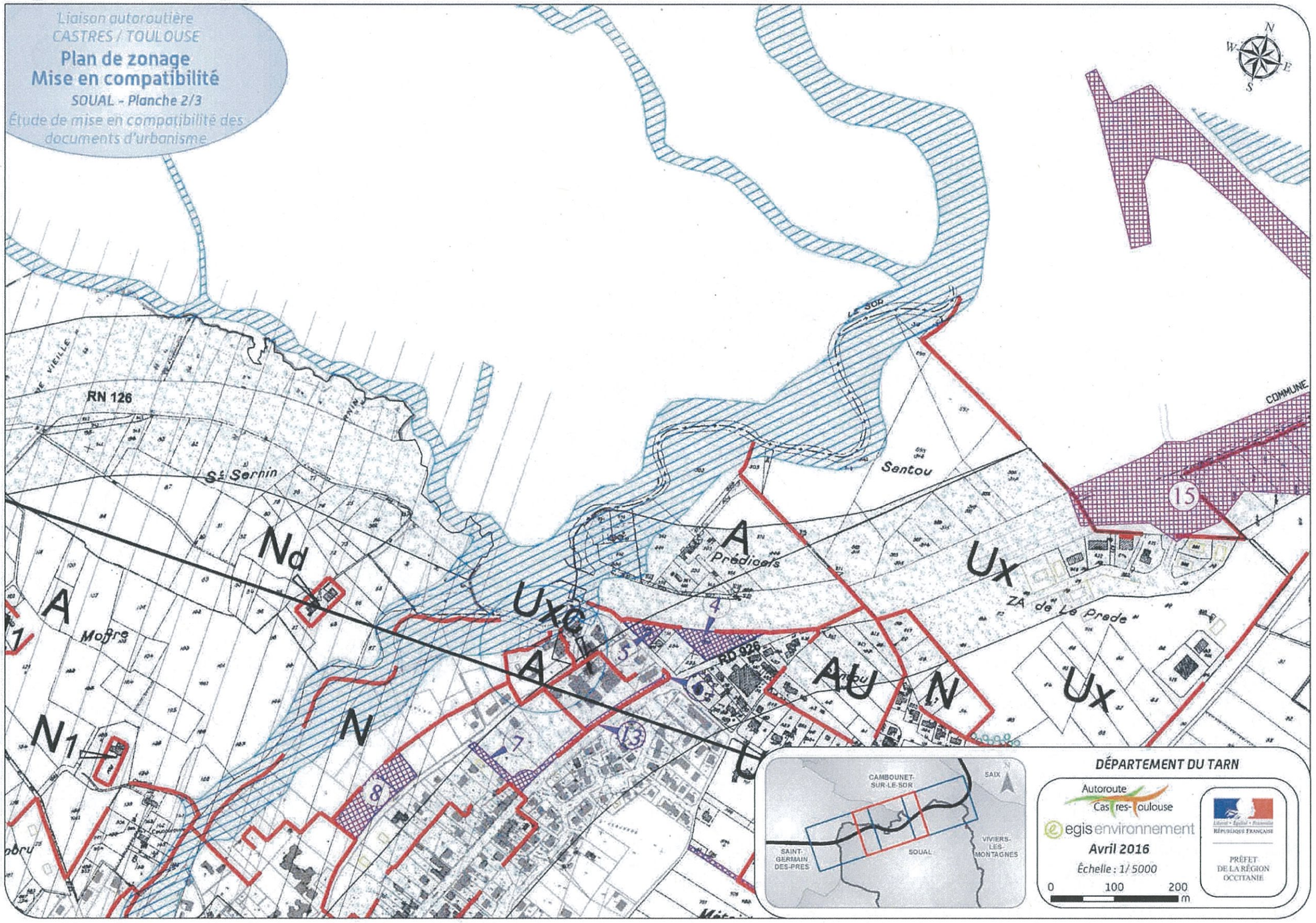


Figure 9 : Carte 3/3 de zonage avant mise en compatibilité

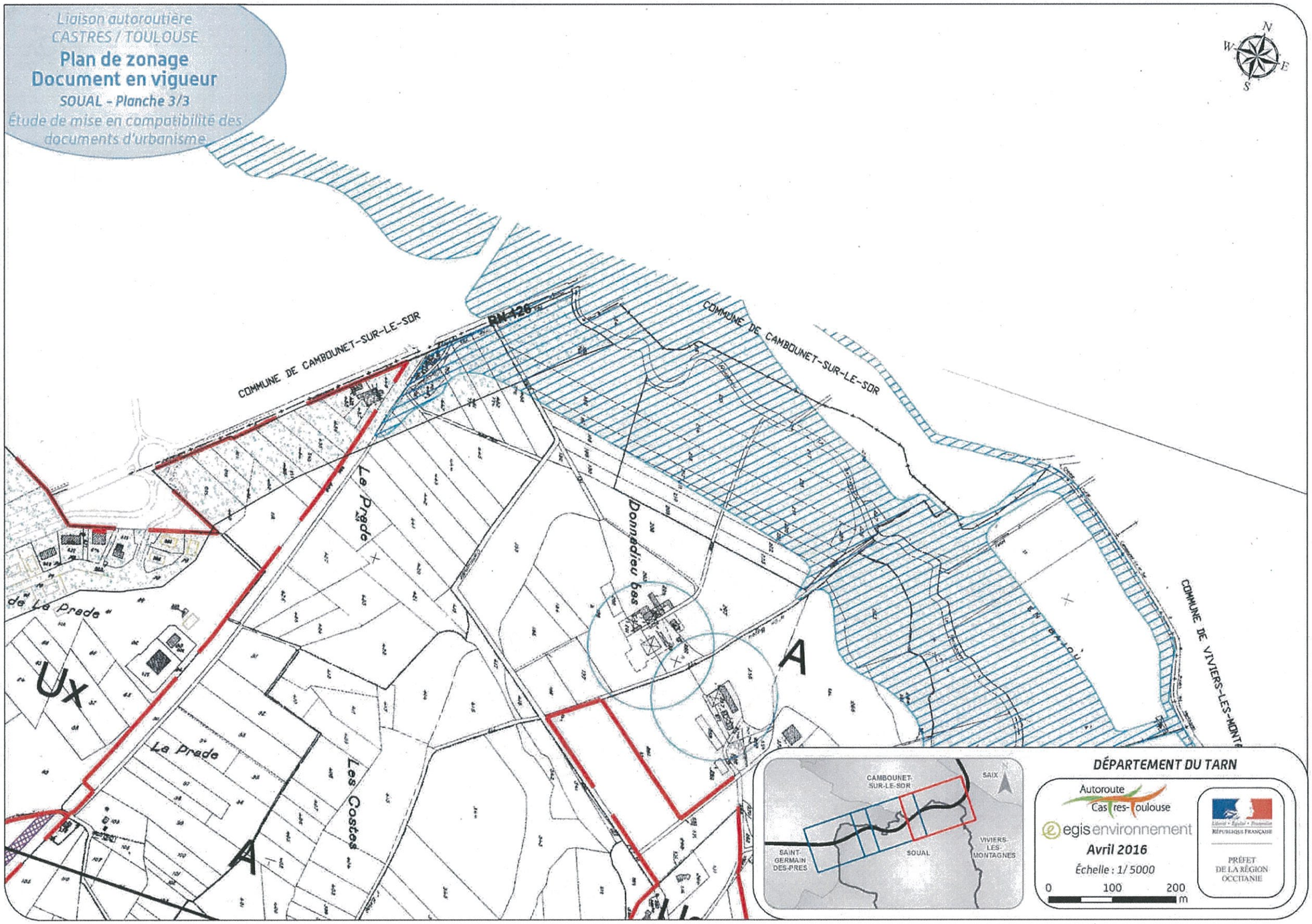
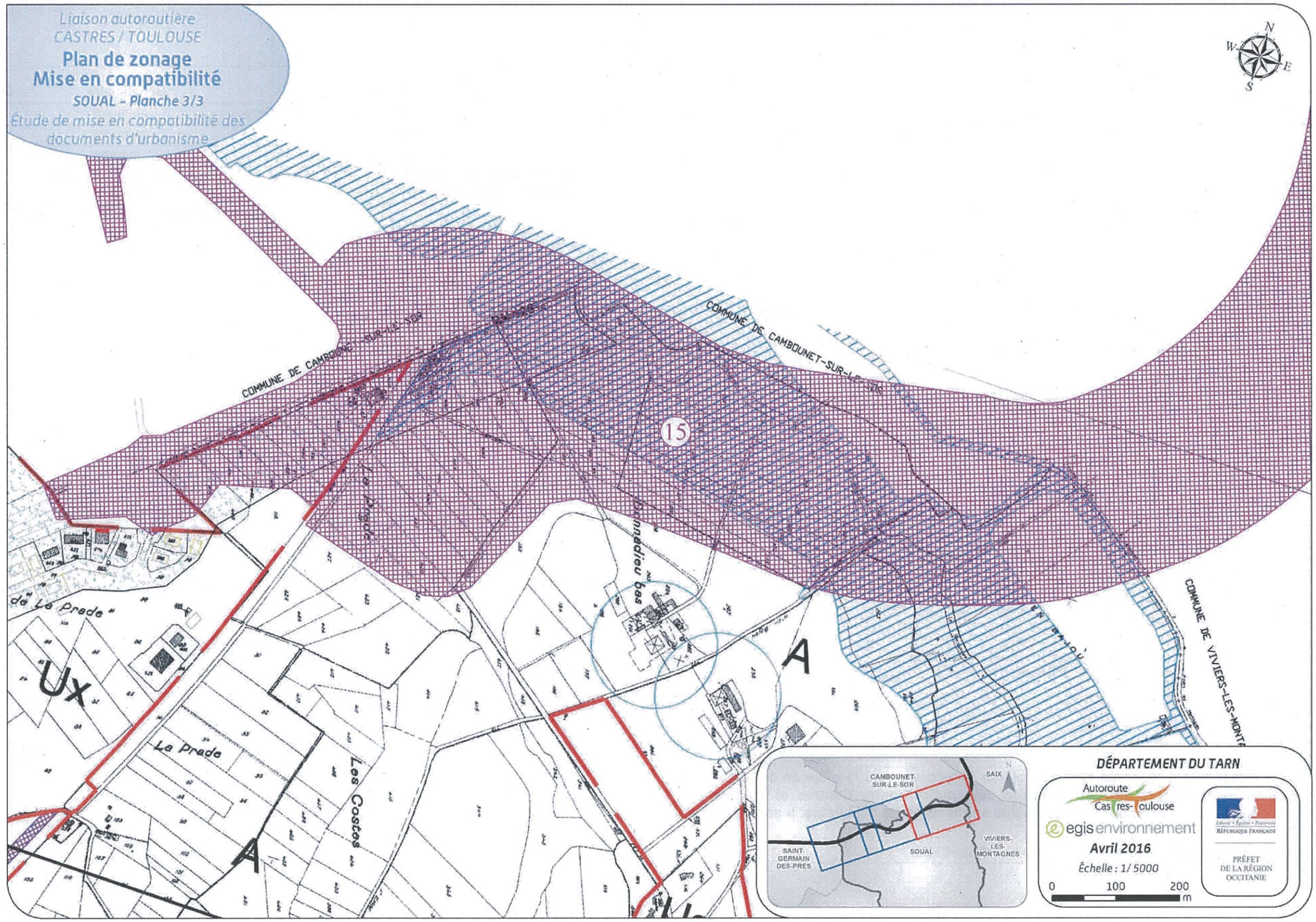


Figure 10 : Carte 3/3 de zonage après mise en compatibilité



IV.1.2 Commune de Cambounet-sur-le-Sor

Légende - avant mise en compatibilité

Liste des emplacements réservés

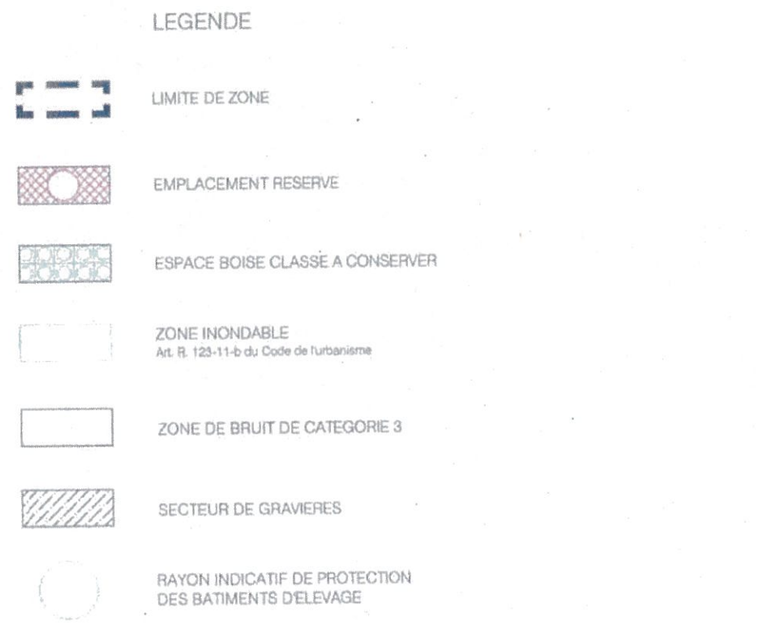
N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m2)
1	Aménagement d'un espace public en cœur de village	Commune	331
2	Aménagement de la place du village	Commune	1 824
3	Accès à la zone AUo « En Toulze » - largeur 10m	Commune	340
	Total des emplacements réservés		2 495 m2



Légende - après mise en compatibilité

Liste des Emplacements Réservés

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m2)
1	Aménagement d'un espace public en cœur de village	Commune	331
2	Aménagement de la place du village	Commune	1 824
3	Accès à la zone AUo « En Toulze » - largeur 10 m	Commune	340
4	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	303 600
		Total des emplacements réservés	~~**2 495 m²**~~ **306 095 m2**



↳ La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant.

Le reste de la légende ne nécessite pas de mise en compatibilité.

Figure 11 : Carte 1/2 de zonage avant mise en compatibilité

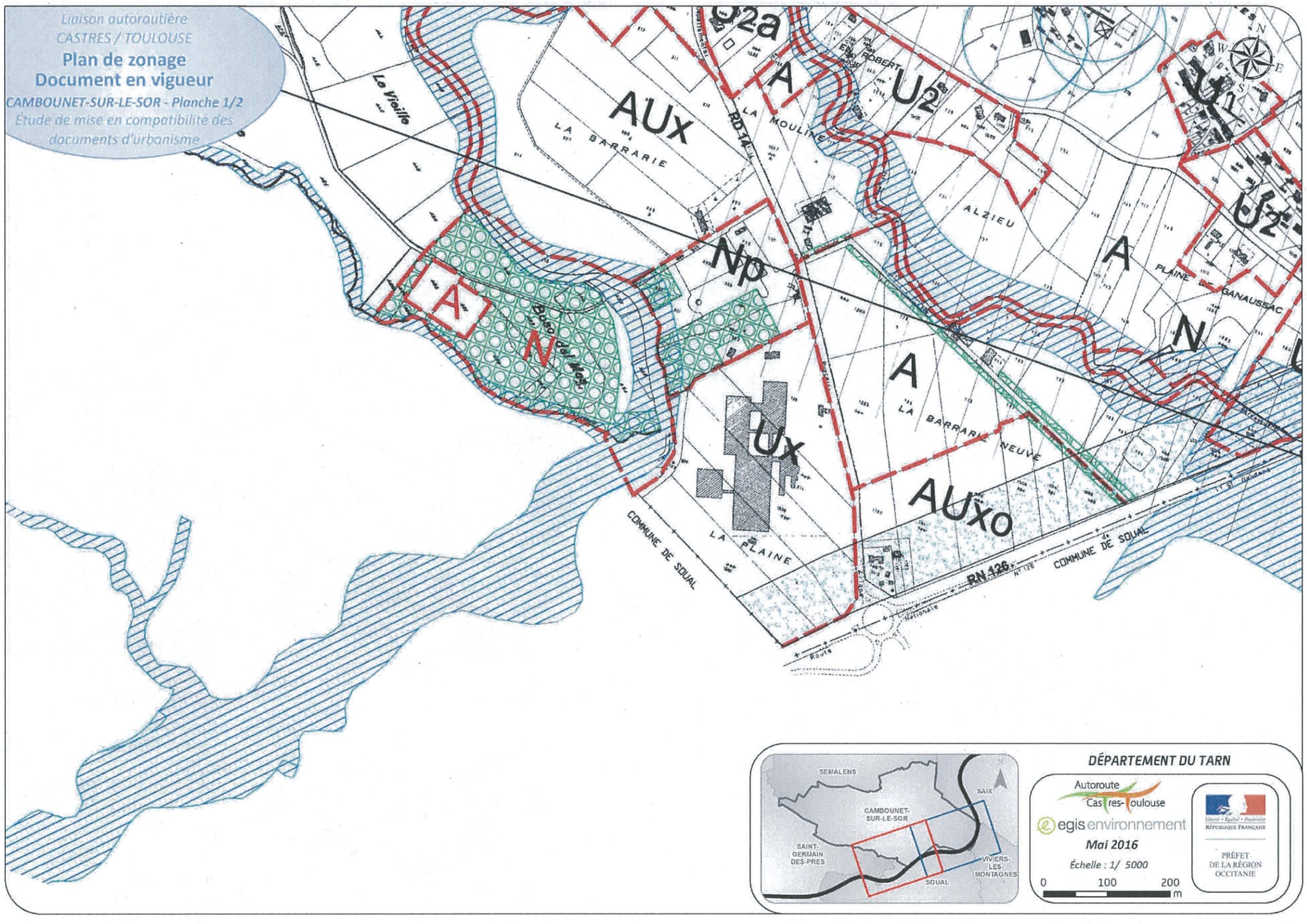


Figure 12 : Carte 1/2 de zonage après mise en compatibilité

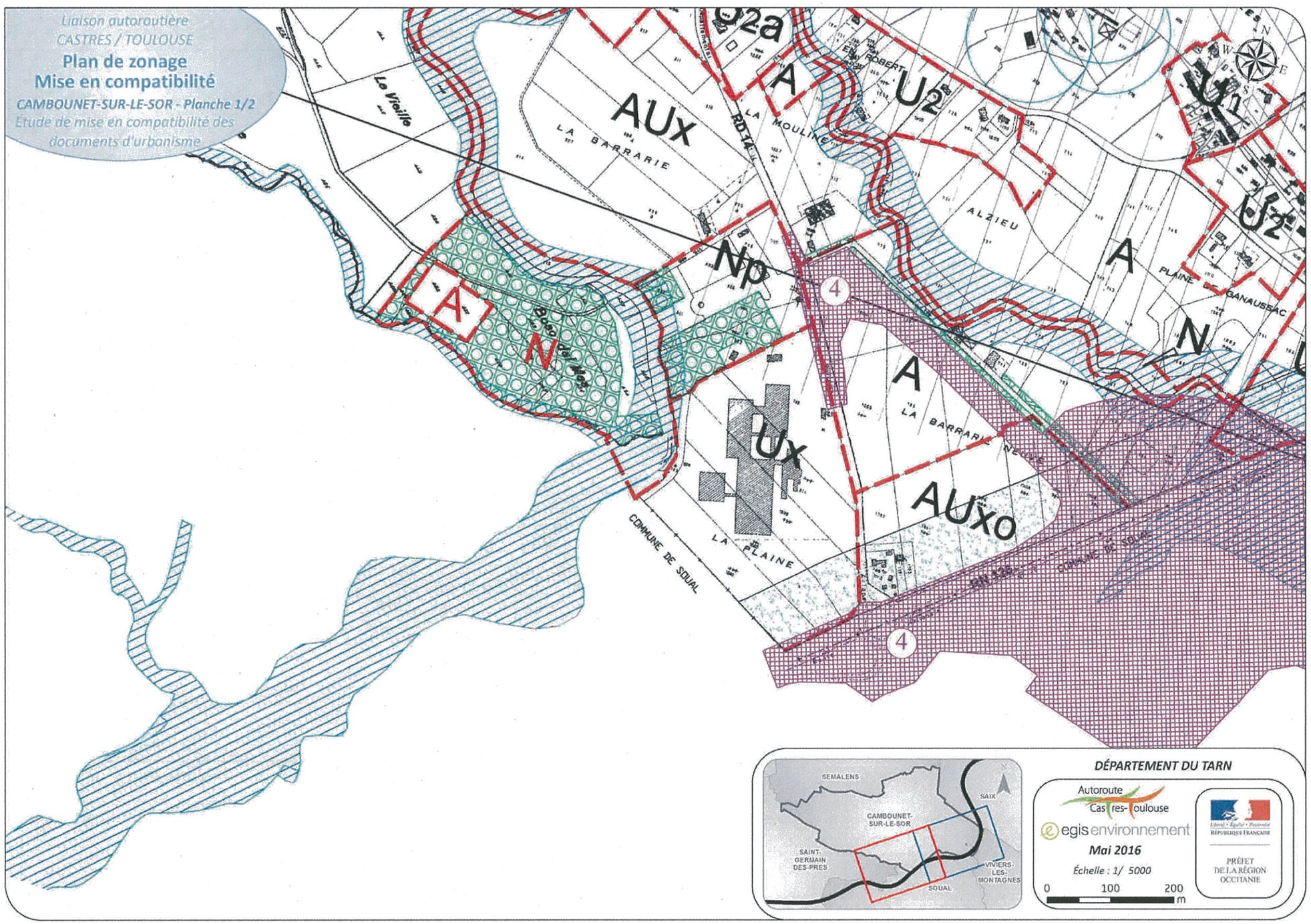
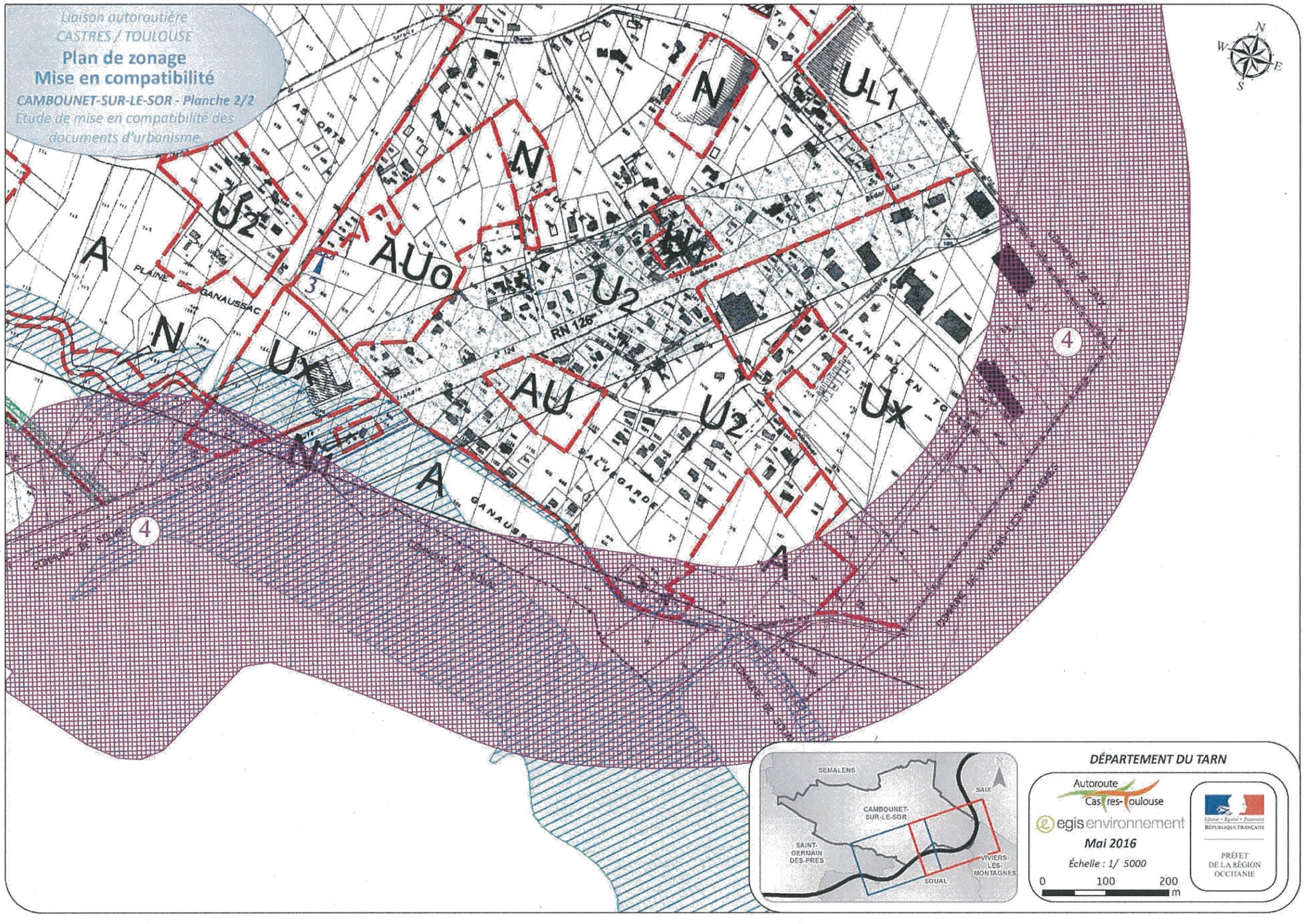


Figure 13 : Carte 2/2 de zonage avant mise en compatibilité



Figure 14 : Carte 2/2 de zonage après mise en compatibilité



IV.1.1 Commune de Viviers-lès-Montagnes

Légende - avant mise en compatibilité

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m2)
1	Extension du cimetière	Commune	608
2	Aménagement du virage route des Quatre - largeur 10 m -	Commune	523
3	Réalisation du futur cimetière	Commune	9 977
4	Création d'un cimetière	Commune	3437
5	Aménagement d'un chemin piéton reliant le chemin de La Cal au chemin de Peyre Ficade - largeur 2,5 m -	Commune	538
6	Aménagement d'un chemin piéton reliant le chemin communal n°10 au chemin de Peyre Ficade - largeur 2,5 m -	Commune	1 003
7	Réalisation d'un giratoire sur la RD 621	Commune	365
	Total des emplacements réservés		16 451 m2



Légende - après mise en compatibilité

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m2)
1	Extension du cimetière	Commune	608
2	Aménagement du virage route des Quatre - largeur 10 m -	Commune	523
3	Réalisation du futur cimetière	Commune	9 977
4	Création d'un cimetière	Commune	3 437
5	Aménagement d'un chemin piéton reliant le chemin de La Calau chemin de Peyre Ficade - largeur 2,5 m -	Commune	538
6	Aménagement d'un chemin piéton reliant le chemin communal n°10 au chemin de Peyre Ficade - largeur 2,5 m -	Commune	1 003
7	Réalisation d'un giratoire sur la RD 621	Commune	365
8	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	104 400
	Total des emplacements réservés		~~16 451 m²~~ **120 851 m2**



↳ **La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant.**

Le reste de la légende ne nécessite pas de mise en compatibilité.

Figure 15 : Carte de zonage avant mise en compatibilité

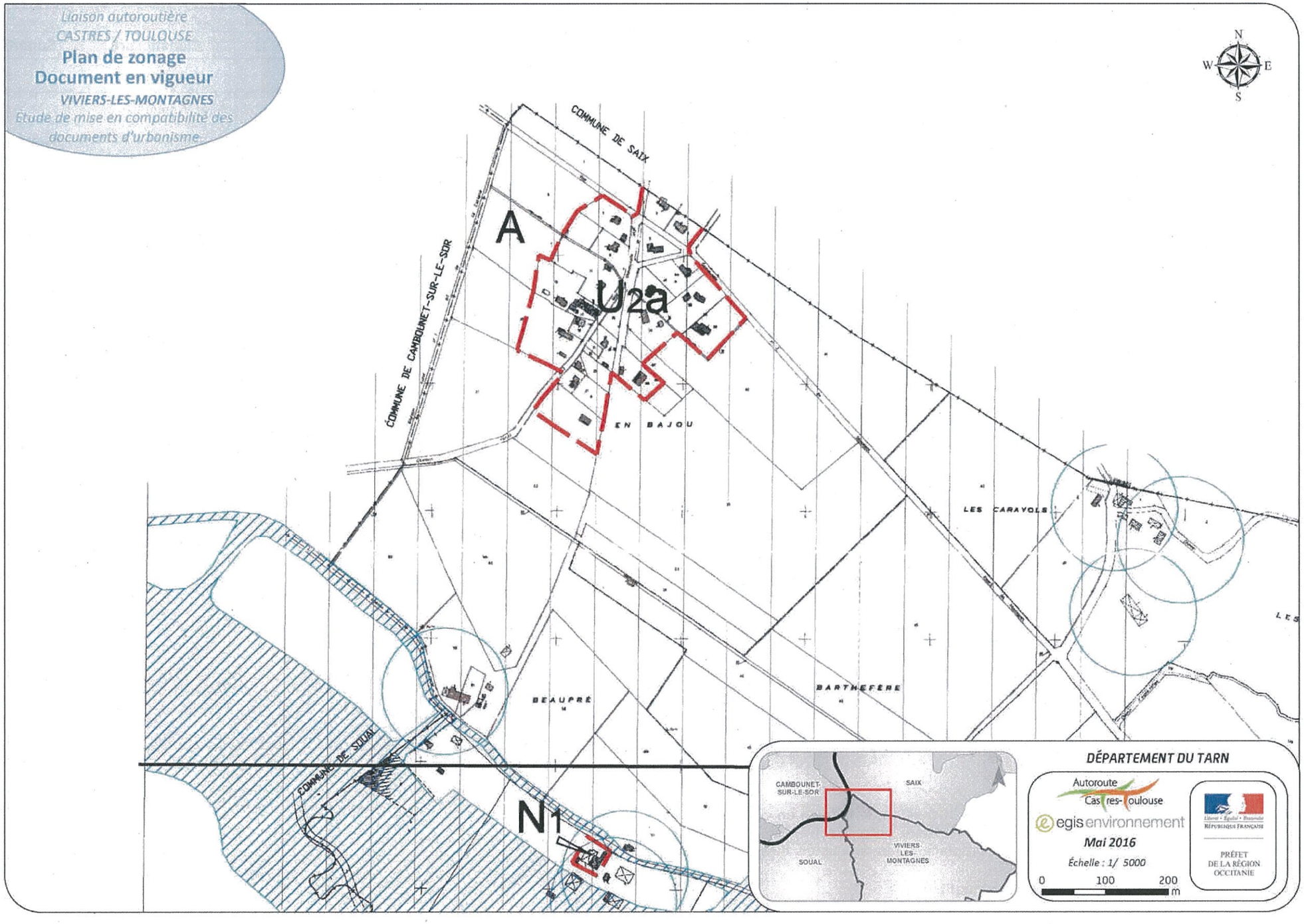
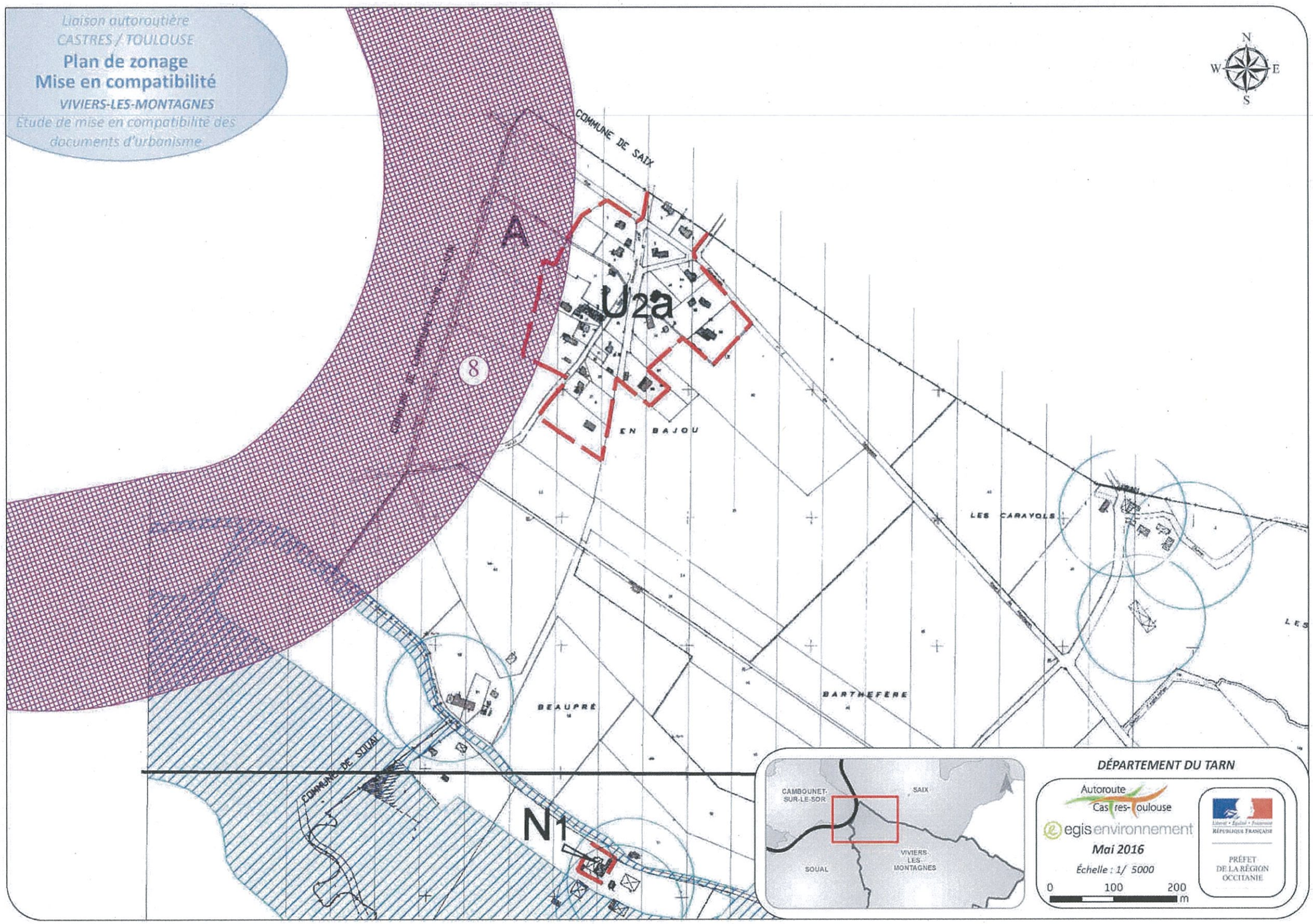


Figure 16 : Carte de zonage après mise en compatibilité



IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zones U (secteur U2 et sous-secteur U2a), Ux, AUx0, N (secteurs N1, Np) et A seront concernés par la mise en compatibilité.

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

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

Zone U – Avant mise en compatibilité

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

1- Les installations classées ou non pour la protection de l'environnement doivent être nécessaires à la vie des habitants de la zone ou de l'agglomération. Elles ne doivent entraîner pour le voisinage, aucune incommodité et, en cas d'accident, ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves aux personnes et aux biens.

2- L'aménagement et l'extension des installations existantes classées ou non, sous réserve de ne pas augmenter les nuisances.

3- Les entrepôts s'ils sont liés au commerce de détail ou à l'artisanat.

4- Les constructions destinées au stationnement sous réserve des conditions de sécurité d'accès et d'intégration au bâti environnant.

5- Le stationnement des caravanes est autorisé seulement sur les terrains où est implantée une construction constituant la résidence de l'utilisateur.

6- Dans les secteurs U2 et U3 les constructions à usage de service et de bureau ne sont admises que si elles constituent l'annexe fonctionnelle d'un logement et n'entraînent pas de nuisances pour les parcelles riveraines.

7- Dans le secteur U2s, les équipements collectifs ne seront autorisés que s'ils sont destinés au sport et au loisir.

8- Dans le secteur U21a de Touscayrats sur la commune de Verdalle, les constructions et installations ne seront autorisées que si elles sont compatibles avec la vocation du secteur.

9- Conditions particulières relatives à l'habitation et à la création de logements locatifs sociaux :

Dans le secteur U31 en vue de la réalisation de logements et de logements à caractère social indiqué au document graphique du règlement sous la légende S18%, sur la commune de Viviers-les-Montagnes, les projets devront respecter les dispositions suivantes : réaliser en habitation affectée au logement social 18% de la surface hors oeuvre nette.

En cas de division ou de lotissement d'un terrain grevé d'une servitude, ces dispositions s'appliquent globalement à l'ensemble du terrain.

Dans le secteur U32 en vue de la réalisation de logements et de logements à caractère social indiqué au document graphique du règlement sous la légende S10%, sur la commune d'Escoussens, les projets devront respecter les dispositions suivantes : réaliser en habitation affectée au logement social 10% de la surface hors oeuvre nette.

En cas de division ou de lotissement d'un terrain grevé d'une servitude, ces dispositions s'appliquent globalement à l'ensemble du terrain.

10- Dans la zone inondable repérée sur le règlement graphique, les constructions et aménagements devront respecter les prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation figurant en annexe du PLUI.

11- Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

L'article U 2 n'autorise pas le projet autoroutier à proprement dit et ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. L'article sera modifié en conséquence.

Zone U – Après mise en compatibilité

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

1- Les installations classées ou non pour la protection de l'environnement doivent être nécessaires à la vie des habitants de la zone ou de l'agglomération. Elles ne doivent entraîner pour le voisinage, aucune incommodité et, en cas d'accident, ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves aux personnes et aux biens.

2- L'aménagement et l'extension des installations existantes classées ou non, sous réserve de ne pas augmenter les nuisances.

3- Les entrepôts s'ils sont liés au commerce de détail ou à l'artisanat.

4- Les constructions destinées au stationnement sous réserve des conditions de sécurité d'accès et d'intégration au bâti environnant.

5- Le stationnement des caravanes est autorisé seulement sur les terrains où est implantée une construction constituant la résidence de l'utilisateur.

6- Dans les secteurs U2 et U3 les constructions à usage de service et de bureau ne sont admises que si elles constituent l'annexe fonctionnelle d'un logement et n'entraînent pas de nuisances pour les parcelles riveraines.

7- Dans le secteur U2s, les équipements collectifs ne seront autorisés que s'ils sont destinés au sport et au loisir.

8- Dans le secteur U21a de Touscayrats sur la commune de Verdalle, les constructions et installations ne seront autorisées que si elles sont compatibles avec la vocation du secteur.

9- Conditions particulières relatives à l'habitation et à la création de logements locatifs sociaux :

Dans le secteur U31 en vue de la réalisation de logements et de logements à caractère social indiqué au document graphique du règlement sous la légende S18%, sur la commune de Viviers-les-Montagnes, les projets devront respecter les dispositions suivantes : réaliser en habitation affectée au logement social 18% de la surface hors oeuvre nette.

En cas de division ou de lotissement d'un terrain grevé d'une servitude, ces dispositions s'appliquent globalement à l'ensemble du terrain.

Dans le secteur U32 en vue de la réalisation de logements et de logements à caractère social indiqué au document graphique du règlement sous la légende S10%, sur la commune d'Escoussens, les projets devront respecter les dispositions suivantes : réaliser en habitation affectée au logement social 10% de la surface hors oeuvre nette.

En cas de division ou de lotissement d'un terrain grevé d'une servitude, ces dispositions s'appliquent globalement à l'ensemble du terrain.

10- Dans la zone inondable repérée sur le règlement graphique, les constructions et aménagements devront respecter les prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation figurant en annexe du PLUI.

11- Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

12 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone U – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U 6 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Dans les secteurs U1 et Uh :

Les constructions sont implantées :

– à l'alignement de la voie lorsque les constructions implantées sur les parcelles mitoyennes de part et d'autre le sont ;

– dans tous les autres cas, à 5 m minimum de la voie.

2 - Dans les secteurs U2, U3 et UL:

Toute construction nouvelle devra être implantée avec un recul minimum de :

– 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126 pour les constructions à usage d'habitations et 25 m pour les autres constructions.

– 15 mètres de l'axe de la RD 50, RD 621, RD 622, RD 926 sur toutes les communes concernées, de la RD85 uniquement sur la commune de Verdalle, pour les constructions à usage d'habitations et 10 m pour les annexes.

– 5 mètres par rapport à l'emprise pour les autres voies.

– Toutefois, à l'intérieur des parties agglomérées, dans le cas ou deux constructions riveraines sont implantées à l'alignement de l'emprise publique ou dans un faible retrait, la construction ou l'extension peut s'implanter en alignement des constructions riveraines (même retrait).

3 - Ces dispositions ne s'appliquent pas dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes déjà implantées avec un recul moindre ; ainsi que pour les piscines.

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

Zone U – Après mise en compatibilité

ARTICLE U 6 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Dans les secteurs U1 et Uh :

Les constructions sont implantées :

– à l'alignement de la voie lorsque les constructions implantées sur les parcelles mitoyennes de part et d'autre le sont ;

– dans tous les autres cas, à 5 m minimum de la voie.

2 - Dans les secteurs U2, U3 et UL:

Toute construction nouvelle devra être implantée avec un recul minimum de :

– 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126 pour les constructions à usage d'habitations et 25 m pour les autres constructions.

– 15 mètres de l'axe de la RD 50, RD 621, RD 622, RD 926 sur toutes les communes concernées, de la RD85 uniquement sur la commune de Verdalle, pour les constructions à usage d'habitations et 10 m pour les annexes.

– 5 mètres par rapport à l'emprise pour les autres voies.

– Toutefois, à l'intérieur des parties agglomérées, dans le cas ou deux constructions riveraines sont implantées à l'alignement de l'emprise publique ou dans un faible retrait, la construction ou l'extension peut s'implanter en alignement des constructions riveraines (même retrait).

3 - Ces dispositions ne s'appliquent pas dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes déjà implantées avec un recul moindre ; ainsi que pour les piscines et ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone U – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.

1 - Dans le secteur U1 :

1.1 - La hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra pas dépasser la hauteur des constructions limitrophes.

1.2 - Pour les constructions isolées, la hauteur maximale ne pourra excéder 10 mètres.

2 - Dans les secteurs U2, U3 et Uh :

La hauteur maximale sous sablière des constructions nouvelles ne pourra excéder 7 mètres.

Dans les sous-secteurs U21a et U21, la hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra excéder 9 mètres.

3 - Dans le secteur UL :

La hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra excéder 9 mètres.

4 - Les constructions à usage d'équipement public ne sont pas soumises à ces règles.

5 - La hauteur des annexes implantées en limites séparatives ne doit pas excéder 2,50 mètres à la sablière et 3,70 mètres sous faîtage.

L'article U 10 autorise des dépassements de hauteurs pour les constructions à usage d'équipement public, sans autoriser le projet LACT à proprement dit. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone U – Après mise en compatibilité

ARTICLE U 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.

1 - Dans le secteur U1 :

1.1 - La hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra pas dépasser la hauteur des constructions limitrophes.

1.2 - Pour les constructions isolées, la hauteur maximale ne pourra excéder 10 mètres.

2 - Dans les secteurs U2, U3 et Uh :

La hauteur maximale sous sablière des constructions nouvelles ne pourra excéder 7 mètres.

Dans les sous-secteurs U21a et U21, la hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra excéder 9 mètres.

3 - Dans le secteur UL :

La hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra excéder 9 mètres.

4 - Les constructions à usage d'équipement public ainsi que les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ne sont pas soumises à ces règles.

5 - La hauteur des annexes implantées en limites séparatives ne doit pas excéder 2,50 mètres à la sablière et 3,70 mètres sous faîtage.

Zone U – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

L'ensemble des dispositions de l'article 11 ne s'applique pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif.

Les constructions peuvent être d'expression architecturale traditionnelle ou contemporaine mais ne peuvent porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les modénatures existantes sur les bâtiments : encadrement d'ouvertures, chaînes d'angles, bandeaux, corniches et les éléments décoratifs seront conservés.

Toute architecture étrangère à la région est interdite.

Tout projet faisant l'objet d'une recherche architecturale particulière pourra être pris en considération, s'il sort du cadre défini ci-dessous. Il devra alors être accompagné d'une notice expliquant la pertinence architecturale et justifiant son intégration dans le site.

Les annexes (garages, abris de jardins, boxes, locaux de remise...) doivent être construites avec des matériaux en harmonie avec ceux du bâtiment principal.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Dans les secteurs U1 et Uh :

1.1 - Les façades enduites (matériaux et coloris) doivent être en harmonie avec le bâti traditionnel. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

Les enduits seront traités au mortier de chaux naturel ou similaire, grattés fin ou talochés.

La couleur blanche est interdite.

Est interdit l'emploi brut, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un enduit.

1.2 - Les ouvertures seront plus hautes que larges sur les façades sur rue, en homogénéité avec l'architecture ancienne.

1.3 - Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries extérieures et les volets. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

1.4 - Les toitures doivent être recouvertes de tuiles de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles voisines.

1.5 - Quand ils existent, les murs de clôture en appareillage de pierres, seront maintenus et mis en valeur.

Si des clôtures sont réalisées, celles-ci doivent présenter un aspect en harmonie avec la construction et les matériaux et avec le caractère de la rue ou de la place.

Concernant les clôtures, seuls sont admis sur les voies ou emprises publiques ou privées communes :

- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,30 mètre de hauteur maximum,

- Les murs bahut de 0,60 mètre maximum surmontés d'une grille ou d'un clair-voie, et doublés ou non d'une végétation. Dans ce cas, la hauteur totale de la clôture (mur et clair-voie) ne peut dépasser 1,4 m. En fonction de la topographie du terrain, des adaptations de hauteur pourront être autorisées mais ne devront cependant pas dépasser 0,2 m.

Concernant les limites de propriétés, seules sont admises les clôtures suivantes :

- Les grilles, les grillages ainsi que les haies végétales

- Les murs bahuts de 0,60 mètre maximum surmontés d'un grillage (doublé ou non de haies)

- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,3 m de hauteur maximum

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, elles devront être constituées, sans soubassement, d'un grillage à grosse maille.

2 - Dans les secteurs U2, U3 et UL:

2.1 - Les façades enduites (matériaux et coloris) doivent être en harmonie avec le bâti traditionnel. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

La couleur blanche est interdite.

Est interdit l'emploi brut, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un enduit.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2.2 - Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries extérieures et les volets. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

2.3 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente maximale des toitures devra être de 35%.

2.4 - Le recours aux technologies et matériaux nécessaires à l'utilisation ou la mise en oeuvre d'énergies renouvelables ou à la conception de constructions de qualité environnementale (bâtiment basse consommation, bâtiment à énergie positive, construction écologique, construction bioclimatique, ...) est autorisé.

2.5 – Quand ils existent, les murs de clôture en appareillage de pierres, seront maintenus et mis en valeur.

Si des clôtures sont réalisées, celles-ci doivent présenter un aspect en harmonie avec la construction et les matériaux et avec le caractère de la rue ou de la place.

Concernant les clôtures, seuls sont admis sur les voies ou emprises publiques ou privées communes :

- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,30 mètre de hauteur maximum,

- Les murs bahut de 0,60 mètre maximum surmontés d'une grille ou d'un clair-voie, et doublés ou non d'une végétation. Dans ce cas, la hauteur totale de la clôture (mur et clair-voie) ne peut dépasser 1,4 m. En fonction de la topographie du terrain, des adaptations de hauteur pourront être autorisées mais ne devront cependant pas dépasser 0,2 m.

Concernant les limites de propriétés, seules sont admises les clôtures suivantes :

- Les grilles, les grillages ainsi que les haies végétales

- Les murs bahuts de 0,60 mètre maximum surmontés d'un grillage (doublé ou non de haies)

- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,3 m de hauteur maximum

2.5.1 - En bordure de la RD 50 sur la commune de Viviers-les-Montagnes, si des murs de clôtures bâtis sont réalisés, ils ne devront pas excéder 1,60 mètre de hauteur et devront constituer le support d'une végétation grimpante.

2.5.2 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, elles devront être constituées, sans soubassement, d'un grillage à grosse maille.

L'article U 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute. L'article U 11 indique que ces dispositions ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif sans mentionner le projet LACT à proprement dit. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone U – Après mise en compatibilité

ARTICLE U 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

L'ensemble des dispositions de l'article 11 ne s'applique pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif, ni aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Les constructions peuvent être d'expression architecturale traditionnelle ou contemporaine mais ne peuvent porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les modénatures existantes sur les bâtiments : encadrement d'ouvertures, chaînes d'angles, bandeaux, corniches et les éléments décoratifs seront conservés.

Toute architecture étrangère à la région est interdite.

Tout projet faisant l'objet d'une recherche architecturale particulière pourra être pris en considération, s'il sort du cadre défini ci-dessous. Il devra alors être accompagné d'une notice expliquant la pertinence architecturale et justifiant son intégration dans le site.

Les annexes (garages, abris de jardins, boxes, locaux de remise...) doivent être construites avec des matériaux en harmonie avec ceux du bâtiment principal.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Dans les secteurs U1 et Uh :

1.1 - Les façades enduites (matériaux et coloris) doivent être en harmonie avec le bâti traditionnel. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

Les enduits seront traités au mortier de chaux naturel ou similaire, grattés fin ou talochés.

La couleur blanche est interdite.

Est interdit l'emploi brut, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un enduit.

1.2 - Les ouvertures seront plus hautes que larges sur les façades sur rue, en homogénéité avec l'architecture ancienne.

1.3 - Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries extérieures et les volets. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

1.4 - Les toitures doivent être recouvertes de tuiles de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles voisines.

1.5 - Quand ils existent, les murs de clôture en appareillage de pierres, seront maintenus et mis en valeur.

Si des clôtures sont réalisées, celles-ci doivent présenter un aspect en harmonie avec la construction et les matériaux et avec le caractère de la rue ou de la place.

Concernant les clôtures, seuls sont admis sur les voies ou emprises publiques ou privées communes :

- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,30 mètre de hauteur maximum,
- Les murs bahut de 0,60 mètre maximum surmontés d'une grille ou d'un clair-voie, et doublés ou non d'une végétation. Dans ce cas, la hauteur totale de la clôture (mur et clair-voie) ne peut dépasser 1,4 m. En fonction de la topographie du terrain, des adaptations de hauteur pourront être autorisées mais ne devront cependant pas dépasser 0,2 m.

Concernant les limites de propriétés, seules sont admises les clôtures suivantes :

- Les grilles, les grillages ainsi que les haies végétales
- Les murs bahuts de 0,60 mètre maximum surmontés d'un grillage (doublé ou non de haies)
- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,3 m de hauteur maximum

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, elles devront être constituées, sans soubassement, d'un grillage à grosse maille.

2 - Dans les secteurs U2, U3 et UL:

2.1 - Les façades enduites (matériaux et coloris) doivent être en harmonie avec le bâti traditionnel. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

La couleur blanche est interdite.

Est interdit l'emploi brut, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un enduit.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2.2 - Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries extérieures et les volets. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

2.3 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente maximale des toitures devra être de 35%.

2.4 - Le recours aux technologies et matériaux nécessaires à l'utilisation ou la mise en oeuvre d'énergies renouvelables ou à la conception de constructions de qualité environnementale (bâtiment basse consommation, bâtiment à énergie positive, construction écologique, construction bioclimatique, ...) est autorisé.

2.5 – Quand ils existent, les murs de clôture en appareillage de pierres, seront maintenus et mis en valeur.

Si des clôtures sont réalisées, celles-ci doivent présenter un aspect en harmonie avec la construction et les matériaux et avec le caractère de la rue ou de la place.

Concernant les clôtures, seuls sont admis sur les voies ou emprises publiques ou privées communes :

- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,30 mètre de hauteur maximum,
- Les murs bahut de 0,60 mètre maximum surmontés d'une grille ou d'un clair-voie, et doublés ou non d'une végétation. Dans ce cas, la hauteur totale de la clôture (mur et clair-voie) ne peut dépasser 1,4 m. En fonction de la topographie du terrain, des adaptations de hauteur pourront être autorisées mais ne devront cependant pas dépasser 0,2 m.

Concernant les limites de propriétés, seules sont admises les clôtures suivantes :

- Les grilles, les grillages ainsi que les haies végétales
- Les murs bahuts de 0,60 mètre maximum surmontés d'un grillage (doublé ou non de haies)
- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,3 m de hauteur maximum

2.5.1 - En bordure de la RD 50 sur la commune de Viviers-les-Montagnes, si des murs de clôtures bâtis sont réalisés, ils ne devront pas excéder 1,60 mètre de hauteur et devront constituer le support d'une végétation grimpante.

2.5.2 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, elles devront être constituées, sans soubassement, d'un grillage à grosse maille.

Zone U – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

1 - Espaces boisés classés :

Néant.

2 - Espaces libres - Plantations :

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Dans les secteurs U2, U3 et UL les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 3 emplacements.

Les plantations à réaliser sont portées au document graphique selon la légende :

- en limite du secteur U3 de Floureuses sur la commune de Viviers-les-Montagnes,
- en limite du secteur U2 Les Carlariés sur la commune de Lescout.

3 - Espaces collectifs à créer dans les opérations d'ensemble :

Dans les secteurs U2 et U3, pour les opérations d'ensemble de plus de 5 lots ou logements, il est exigé un minimum de 40 m2 d'espace collectif par lot ou logement.

L'article U 13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone U – Après mise en compatibilité

ARTICLE U 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

1 - Espaces boisés classés :

Néant.

2 - Espaces libres - Plantations :

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Dans les secteurs U2, U3 et UL les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 3 emplacements.

Les plantations à réaliser sont portées au document graphique selon la légende :

- en limite du secteur U3 de Floureuses sur la commune de Viviers-les-Montagnes,
- en limite du secteur U2 Les Carlariés sur la commune de Lescout.

3 - Espaces collectifs à créer dans les opérations d'ensemble :

Dans les secteurs U2 et U3, pour les opérations d'ensemble de plus de 5 lots ou logements, il est exigé un minimum de 40 m2 d'espace collectif par lot ou logement.

4 - Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zones Ux – Avant mise en compatibilité

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

1 - L'aménagement et l'extension des installations classées seront soumis à la réglementation en vigueur propre à ces établissements.

2 - Dans la zone inondable repérée sur le règlement graphique, les constructions et aménagements devront respecter les prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation figurant en annexe du PLUI.

3 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

L'article Ux 2 n'autorise pas le projet autoroutier à proprement dit et ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. L'article sera modifié en conséquence.

Zones Ux – Après mise en compatibilité

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

1 - L'aménagement et l'extension des installations classées seront soumis à la réglementation en vigueur propre à ces établissements.

2 - Dans la zone inondable repérée sur le règlement graphique, les constructions et aménagements devront respecter les prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation figurant en annexe du PLUI.

3 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

4 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zones Ux – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ux 6 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES

1 - Toute construction devra être implantée avec un recul minimum de :

– 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126, pour les constructions à usage d'habitations et 25 m pour les autres constructions,

– 15 mètres de l'axe de la RD 50, RD 621, RD 622, RD 926, sur toutes les communes concernées, pour les constructions à usage d'habitations et 10 m pour les annexes.

– Pour les autres voies : 5 mètres par rapport à l'emprise de la voie.

– Toutefois, à l'intérieur des parties agglomérées, dans le cas ou deux constructions riveraines sont implantées à l'alignement de l'emprise publique ou dans un faible retrait, la construction ou l'extension peut s'implanter en alignement des constructions riveraines (même retrait).

2 - Des implantations différentes pourront être autorisées pour les aménagements et extensions de constructions existantes.

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

Zones Ux – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ux 6 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES

1 - Toute construction devra être implantée avec un recul minimum de :

– 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126, pour les constructions à usage d'habitations et 25 m pour les autres constructions,

– 15 mètres de l'axe de la RD 50, RD 621, RD 622, RD 926, sur toutes les communes concernées, pour les constructions à usage d'habitations et 10 m pour les annexes.

– Pour les autres voies : 5 mètres par rapport à l'emprise de la voie.

– Toutefois, à l'intérieur des parties agglomérées, dans le cas ou deux constructions riveraines sont implantées à l'alignement de l'emprise publique ou dans un faible retrait, la construction ou l'extension peut s'implanter en alignement des constructions riveraines (même retrait).

2 - Des implantations différentes pourront être autorisées pour les aménagements et extensions de constructions existantes ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zones Ux – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ux 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1 - Les constructions doivent s'implanter à une distance des limites séparatives au moins égale à la demihauteur du bâtiment avec un minimum de 5 mètres.

2 – Toutefois, les constructions à usage d'activités peuvent s'implanter sur les limites séparatives à condition de respecter les règles de sécurité.

L'article Ux 7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zones Ux – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ux 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1 - Les constructions doivent s'implanter à une distance des limites séparatives au moins égale à la demihauteur du bâtiment avec un minimum de 5 mètres.

2 – Toutefois, les constructions à usage d'activités ainsi que les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peuvent s'implanter sur les limites séparatives à condition de respecter les règles de sécurité.

Zones Ux – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ux 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions, mesurée à partie du terrain naturel, ne pourra excéder 10 m à la sablière et 12,5 m au faîtage.

L'article Ux 10 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zones Ux – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ux 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions, mesurée à partie du terrain naturel, ne pourra excéder 10 m à la sablière et 12,5 m au faîtage.

Toutefois pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

Zones Ux – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ux 11 - ASPECT EXTERIEUR

Les bâtiments à construire ou les modifications apportées aux constructions existantes, devront s'harmoniser avec l'agglomération ou le groupe de bâtiments environnant et s'intégrer au site.

Dans le cas de constructions témoignant d'une recherche architecturale, les dispositions du présent article 11 pourront faire l'objet d'adaptations.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

1 - Il est interdit l'emploi à nu de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que briques creuses, agglomérés...

2 - Les toitures seront homogènes sur l'ensemble de la construction.

3 - Les clôtures ne seront autorisées que sous forme de grillage, grilles, doublées ou non d'une haie végétale. Toutefois, l'accompagnement végétal ne doit pas limiter la visibilité aux sorties des établissements.

4 - Les aires éventuelles de dépôt et stockage seront disposées en face arrière du bâtiment et/ou masquées à la vue.

5 - Seules seront autorisées les enseignes s'intégrant aux façades des bâtiments sans débordement au-dessus de la sablière ou du pignon.

La signalétique aux principaux accès des zones d'activités se fera par des totems à barrettes de 6,5 m maximum de hauteur.

L'article Ux 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zones Ux – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ux 11 - ASPECT EXTERIEUR

Les bâtiments à construire ou les modifications apportées aux constructions existantes, devront s'harmoniser avec l'agglomération ou le groupe de bâtiments environnant et s'intégrer au site.

Dans le cas de constructions témoignant d'une recherche architecturale, les dispositions du présent article 11 pourront faire l'objet d'adaptations.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

1 - Il est interdit l'emploi à nu de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que briques creuses, agglomérés...

2 - Les toitures seront homogènes sur l'ensemble de la construction.

3 - Les clôtures ne seront autorisées que sous forme de grillage, grilles, doublées ou non d'une haie végétale. Toutefois, l'accompagnement végétal ne doit pas limiter la visibilité aux sorties des établissements.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

4 - Les aires éventuelles de dépôt et stockage seront disposées en face arrière du bâtiment et/ou masquées à la vue.

5 - Seules seront autorisées les enseignes s'intégrant aux façades des bâtiments sans débordement au-dessus de la sablière ou du pignon.

La signalétique aux principaux accès des zones d'activités se fera par des totems à barrettes de 6,5 m maximum de hauteur.

Zones Ux – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ux 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

1 - Espaces boisés classés :

Néant.

2 - Espaces libres - Plantations :

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les espaces non bâtis doivent être plantés et entretenus.

Les zones de reculement en bordure des voies publiques ou privées devront être plantées d'arbres de haute tige si possibles groupés et devront être engazonnées.

Les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 2 emplacements.

Les plantations à réaliser, sur la zone Uxfa de Saint-Affrique-les-Montagnes, en bordure de la RD 85 sont portées au document graphique selon la légende.

L'article Ux 13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zones Ux – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ux 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

1 - Espaces boisés classés :

Néant.

2 - Espaces libres - Plantations :

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les espaces non bâtis doivent être plantés et entretenus.

Les zones de reculement en bordure des voies publiques ou privées devront être plantées d'arbres de haute tige si possibles groupés et devront être engazonnées.

Les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 2 emplacements.

Les plantations à réaliser, sur la zone Uxfa de Saint-Affrique-les-Montagnes, en bordure de la RD 85 sont portées au document graphique selon la légende.

3 - Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone AUxo – Avant mise en compatibilité

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

1 - Dans le secteur AUxo, l'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U., sans changement de destination ; et à condition qu'il n'y ait pas de création de logement nouveau.

2 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

L'article AUxo 2 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone AUxo – Après mise en compatibilité

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

1 - Dans le secteur AUxo, l'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U., sans changement de destination ; et à condition qu'il n'y ait pas de création de logement nouveau.

2 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

3 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone AUxo – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUxo 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

En dehors des espaces urbanisés, les constructions doivent s'implanter à une distance au moins égale à :

- 75 mètres de l'axe de la RN 126, conformément à l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- aux bâtiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension des constructions existantes.

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones contenues dans le plan local d'urbanisme ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

L'article AUxo 6 dispense les constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières des marges de recul imposées par le règlement, sans autoriser le projet LACT à proprement dit. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone AUxo – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUxo 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

En dehors des espaces urbanisés, les constructions doivent s'implanter à une distance au moins égale à :

- 75 mètres de l'axe de la RN 126, conformément à l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- aux bâtiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension des constructions existantes.

Elle ne s'applique pas non plus aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones contenues dans le plan local d'urbanisme ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Zone AUxo – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUxo 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance des limites séparatives du terrain au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

L'article AUxo 7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone AUxo – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUxo 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance des limites séparatives du terrain au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peuvent s'implanter sur les limites séparatives à condition de respecter les règles de sécurité.

Zone AUxo – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUxo 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

L'article AUxo 13 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone AUxo – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUxo 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

Dans le secteur N1 :

L'aménagement et le changement de destination des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U.I. dès lors qu'elles présentent un caractère architectural avéré. L'extension est autorisée à condition de ne pas excéder 30% de la surface hors oeuvre nette.

Dans les secteurs N2 et N2p :

Les constructions nouvelles dans des secteurs de taille et de capacité limitée, et l'aménagement, l'extension et le changement de destination à la date d'approbation du P.L.U.I. des constructions existantes dès lors qu'elles présentent un caractère architectural avéré. L'extension est autorisée à condition de ne pas excéder 30% de la surface hors oeuvre nette.

3 - Dans le secteur Na sur la commune de Verdalle, sont autorisés les bâtiments s'ils sont liés à un usage agricole, pastoral ou forestier ; ainsi que les refuges ou gîtes ouverts au public.

4 - Dans le secteur Nd, les constructions et installations, ne seront autorisés que si ils sont destinés à la vocation de déchetterie.

5 - Dans le secteur Ne, les constructions et installations, ne seront autorisées que si ils sont destinés à la vocation de loisir et de découverte ornithologique du milieu naturel.

6 - Dans le secteur Nh, le changement de destination des constructions existantes s'il est lié à l'habitation et sous réserve de superficie suffisante de la parcelle pour la mise en oeuvre d'un assainissement non collectif.

7 - Dans le secteur Nj, les constructions et installations, ne seront autorisés que si elles sont destinées à la vocation de jardins.

8 - Dans le secteur NL, les constructions et installations ne seront autorisées que si elles sont destinées à la vocation de loisir, de détente du secteur.

9 - Dans le secteur NLc, les constructions et installations, ainsi que les terrains de camping - caravaning, et les habitations légères et de loisirs, ne seront autorisés que si ils sont destinés à la vocation de loisir et d'hébergement touristique du secteur.

10 - Dans le secteur Np, le changement de destination des constructions et installations existantes présentant un caractère patrimonial, s'il est destiné au tourisme vert (gîtes, chambres d'hôtes, hébergement hôtelier, restauration), et aux établissements de santé.

11 - Les annexes autres que celles nécessaires soit à l'exploitation agricole soit aux services publics ou à l'intérêt collectif, doivent être nécessaires à la destination de l'occupation du sol existante sur l'unité foncière et ne devront pas excéder 30 m2 de surface hors oeuvre nette.

12 - Les installations classées pour la protection de l'environnement doivent être nécessaires à la vie de la zone. Elles ne doivent entraîner pour le voisinage, aucune incommodité et, en cas d'accident, ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves aux personnes et aux biens.

13 - L'extension et l'aménagement des installations classées sous réserves de ne pas augmenter les nuisances.

14 - Le stationnement des caravanes est autorisé seulement sur les terrains où est implantée une construction constituant la résidence de l'utilisateur.

15 - Les entrepôts, s'ils sont liés au commerce de détail ou à l'artisanat.

16 - Sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor, dans le secteur hachuré tel que défini au document graphique, les installations classées à condition qu'elles soient liées à l'exploitation de matériau.

17. Dans la zone inondable repérée sur le règlement graphique, les constructions et aménagements devront respecter les prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation figurant en annexe du PLUI.

18 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

L'article N 2 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés au projet LACT. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone N – Après mise en compatibilité

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

Dans le secteur N1 :

L'aménagement et le changement de destination des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U.I. dès lors qu'elles présentent un caractère architectural avéré. L'extension est autorisée à condition de ne pas excéder 30% de la surface hors oeuvre nette.

Sont également admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Dans les secteurs N2 et N2p :

Les constructions nouvelles dans des secteurs de taille et de capacité limitée, et l'aménagement, l'extension et le changement de destination à la date d'approbation du P.L.U.I. des constructions existantes dès lors qu'elles présentent un caractère architectural avéré. L'extension est autorisée à condition de ne pas excéder 30% de la surface hors oeuvre nette.

3 - Dans le secteur Na sur la commune de Verdalle, sont autorisés les bâtiments s'ils sont liés à un usage agricole, pastoral ou forestier ; ainsi que les refuges ou gîtes ouverts au public.

4 - Dans le secteur Nd, les constructions et installations, ne seront autorisés que si ils sont destinés à la vocation de déchetterie.

5 - Dans le secteur Ne, les constructions et installations, ne seront autorisées que si ils sont destinés à la vocation de loisir et de découverte ornithologique du milieu naturel.

6 - Dans le secteur Nh, le changement de destination des constructions existantes s'il est lié à l'habitation et sous réserve de superficie suffisante de la parcelle pour la mise en oeuvre d'un assainissement non collectif.

7 - Dans le secteur Nj, les constructions et installations, ne seront autorisés que si elles sont destinées à la vocation de jardins.

8 - Dans le secteur NL, les constructions et installations ne seront autorisées que si elles sont destinées à la vocation de loisir, de détente du secteur.

9 - Dans le secteur NLc, les constructions et installations, ainsi que les terrains de camping - caravaning, et les habitations légères et de loisirs, ne seront autorisés que si ils sont destinés à la vocation de loisir et d'hébergement touristique du secteur.

10 - Dans le secteur Np, le changement de destination des constructions et installations existantes présentant un caractère patrimonial, s'il est destiné au tourisme vert (gîtes, chambres d'hôtes, hébergement hôtelier, restauration), et aux établissements de santé.

11 - Les annexes autres que celles nécessaires soit à l'exploitation agricole soit aux services publics ou à l'intérêt collectif, doivent être nécessaires à la destination de l'occupation du sol existante sur l'unité foncière et ne devront pas excéder 30 m2 de surface hors oeuvre nette.

12 - Les installations classées pour la protection de l'environnement doivent être nécessaires à la vie de la zone. Elles ne doivent entraîner pour le voisinage, aucune incommodité et, en cas d'accident, ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves aux personnes et aux biens.

13 - L'extension et l'aménagement des installations classées sous réserves de ne pas augmenter les nuisances.

14 - Le stationnement des caravanes est autorisé seulement sur les terrains où est implantée une construction constituant la résidence de l'utilisateur.

15 - Les entrepôts, s'ils sont liés au commerce de détail ou à l'artisanat.

16 - Sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor, dans le secteur hachuré tel que défini au document graphique, les installations classées à condition qu'elles soient liées à l'exploitation de matériau.

17. Dans la zone inondable repérée sur le règlement graphique, les constructions et aménagements devront respecter les prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation figurant en annexe du PLUI.

18 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

19 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

– 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126, RD 621 et RD 622, RD 926, et de l'axe de la RD85 sur la commune de Verdalle, pour les constructions à usage d'habitation et 25 m pour les autres constructions,

– 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,

– 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

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

Zone N – Après mise en compatibilité

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

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

– 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126, RD 621 et RD 622, RD 926, et de l'axe de la RD85 sur la commune de Verdalle, pour les constructions à usage d'habitation et 25 m pour les autres constructions,

– 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,

– 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

Une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre.

L'article N 7 permet l'implantation d'équipements d'infrastructure, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone N – Après mise en compatibilité

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

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre, ni dans le cas des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.

1 - Pour les constructions à usage d'habitation, la hauteur ne devra pas excéder 7 mètres.

2 - Toutefois, pour les ouvrages publics ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur seront autorisés.

L'article N 10 autorise des dépassements de hauteurs pour les ouvrages publics, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.

1 - Pour les constructions à usage d'habitation, la hauteur ne devra pas excéder 7 mètres.

2 - Toutefois, pour les ouvrages publics, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur seront autorisés.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR

Toutes les constructions ou restaurations devront présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère du site ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les constructions d'architecture typique étrangère à la région sont interdites.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Façades :

– Les enduits extérieurs seront de teinte ocre en harmonie avec celle du bâti traditionnel. La teinte blanche est à proscrire.

– Les murs en pierres seront de préférence maintenus et mis en valeur.

– Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries et volets extérieurs.

– Les matériaux destinés à être enduits ne seront pas laissés apparents.

– Toute imitation de matériaux est interdite.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles et ne devra pas excéder 35%.

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.

4 - Dans le secteur Np présentant un caractère patrimonial, les aménagements et extensions limitées des constructions existantes devront respecter et ne pas dénaturer l'architecture originelle.

5 - Dans le secteur N2p toute construction nouvelle sera à dominante en pierres et en harmonie avec la caractère du bâti environnant.

6 - Adaptations

Dans le cas de constructions témoignant d'une recherche architecturale, les dispositions du présent article 11 pourront faire l'objet d'adaptations dans les conditions prévues à l'article 4 au titre 1 du présent règlement.

L'article N 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR

Toutes les constructions ou restaurations devront présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère du site ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les constructions d'architecture typique étrangère à la région sont interdites.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Façades :

– Les enduits extérieurs seront de teinte ocre en harmonie avec celle du bâti traditionnel. La teinte blanche est à proscrire.

– Les murs en pierres seront de préférence maintenus et mis en valeur.

– Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries et volets extérieurs.

– Les matériaux destinés à être enduits ne seront pas laissés apparents.

– Toute imitation de matériaux est interdite.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles et ne devra pas excéder 35%.

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

4 - Dans le secteur Np présentant un caractère patrimonial, les aménagements et extensions limitées des constructions existantes devront respecter et ne pas dénaturer l'architecture originelle.

5 - Dans le secteur N2p toute construction nouvelle sera à dominante en pierres et en harmonie avec la caractère du bâti environnant.

6 - Adaptations

Dans le cas de constructions témoignant d'une recherche architecturale, les dispositions du présent article 11 pourront faire l'objet d'adaptations dans les conditions prévues à l'article 4 au titre 1 du présent règlement.

Zone A – Avant mise en compatibilité

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

1 - Les constructions ou installations nouvelles, le changement de destination ou l'extension des constructions ou installations existantes doivent être nécessaires :

– Soit à l'exploitation agricole. Dans ce cas, l'implantation des constructions sauf, pour l'adaptation d'une construction existante isolée ou pour la création d'un siége d'exploitation, doit se faire le plus proche possible du siège et des bâtiments d'exploitation. L'implantation des constructions devra respecter les règles d'éloignement imposées vis-à-vis des constructions appartenant à des tiers,

– Soit aux services publics ou à l'intérêt collectif compatible avec la zone.

2 - Les constructions et installations liées à l'activité de tourisme vert (camping à la ferme, chambres d'hôtes, ferme auberge), ainsi que les gîtes ruraux, à condition qu'ils soient implantés sur le territoire de l'exploitation, dans un rayon de 50 m autour des bâtiments qui constituent le siège. Toutefois, pour tenir compte des conditions locales, cette distance pourra être augmenté par des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la forme et la situation topographique des parcelles, la nature des bâtiments d'exploitation.

3. Dans la zone inondable repérée sur le règlement graphique, les constructions et aménagements devront respecter les prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation figurant en annexe du PLUI.

4 - En respect de la Loi du 27 septembre 1941, les travaux occasionnant la découverte de vestiges archéologiques doivent faire l'objet d'une déclaration immédiate aux services compétents avant la poursuite des travaux.

5 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

6 – Les installations classées à condition qu'elles soient liées à l'activité agricole.

L'article A 2 n'autorise pas le projet autoroutier à proprement dit et ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. L'article sera modifié en conséquence.

Zone A – Après mise en compatibilité

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

1 - Les constructions ou installations nouvelles, le changement de destination ou l'extension des constructions ou installations existantes doivent être nécessaires :

– Soit à l'exploitation agricole. Dans ce cas, l'implantation des constructions sauf, pour l'adaptation d'une construction existante isolée ou pour la création d'un siége d'exploitation, doit se faire le plus proche possible du siège et des bâtiments d'exploitation. L'implantation des constructions devra respecter les règles d'éloignement imposées vis-à-vis des constructions appartenant à des tiers,

– Soit aux services publics ou à l'intérêt collectif compatible avec la zone.

2 - Les constructions et installations liées à l'activité de tourisme vert (camping à la ferme, chambres d'hôtes, ferme auberge), ainsi que les gîtes ruraux, à condition qu'ils soient implantés sur le territoire de l'exploitation, dans un rayon de 50 m autour des bâtiments qui constituent le siège. Toutefois, pour tenir compte des conditions locales, cette distance pourra être augmenté par des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la forme et la situation topographique des parcelles, la nature des bâtiments d'exploitation.

3. Dans la zone inondable repérée sur le règlement graphique, les constructions et aménagements devront respecter les prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation figurant en annexe du PLUI.

4 - En respect de la Loi du 27 septembre 1941, les travaux occasionnant la découverte de vestiges archéologiques doivent faire l'objet d'une déclaration immédiate aux services compétents avant la poursuite des travaux.

5 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

6 – Les installations classées à condition qu'elles soient liées à l'activité agricole.

7 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

– 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126, RD 621 et RD 622, RD 926, et de l'axe de la RD85 sur la commune de Verdalle, pour les constructions à usage d'habitation et 25 m pour les autres constructions,

– 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,

– 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

L'article A 6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

– 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126, RD 621 et RD 622, RD 926, et de l'axe de la RD85 sur la commune de Verdalle, pour les constructions à usage d'habitation et 25 m pour les autres constructions,

– 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,

– 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

Une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives, de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre.

L'article A 7 permet l'implantation d'équipements d'infrastructure, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives, de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure, ni dans le cas des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale ne pourra excéder :

- 10 mètres sous sablière pour les constructions à usage agricole.
- 7 mètres sous sablière pour les autres constructions.

Toutefois, pour les ouvrages publics ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

L'article A 10 autorise des dépassements de hauteurs pour les ouvrages publics, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale ne pourra excéder :

- 10 mètres sous sablière pour les constructions à usage agricole.
- 7 mètres sous sablière pour les autres constructions.

Toutefois, pour les ouvrages publics, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

Toutes les constructions ou restaurations devront présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère du site ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les constructions d'architecture typique étrangère à la région sont interdites.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Les façades

– Les enduits extérieurs seront de teinte ocre en harmonie avec celle du bâti traditionnel. La teinte blanche est à proscrire.

– Les murs en pierres seront de préférence maintenus et mis en valeur.

– Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries et volets extérieurs.

– Les matériaux destinés à être enduits ne seront pas laissés apparents.

– Toute imitation de matériaux est interdite.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles et ne devra pas excéder 35%.

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.

4 - Constructions à usage d'activité agricole :

Les constructions à usage d'activité agricole ne sont pas soumises aux dispositions de cet article, mais doivent néanmoins présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages.

Dans le cas d'extension de bâtiments agricoles existants, on veillera à l'homogénéité des matériaux et des teintes utilisées.

Les constructions en agglomérés de ciment seront enduites en harmonie avec le bâti environnant.

Le bardage métallique en façade des bâtiments sera de teinte ocre terre ou vert ; les teintes claires sont à proscrire.

L'utilisation du bardage bois est autorisée.

Les toitures fibro-ciment de teinte ocre rouge ou les bacs acier teintés en harmonie avec les façades sont autorisés pour les bâtiments agricoles.

Des plantations d'accompagnement devront être réalisées judicieusement afin de permettre une meilleure intégration dans le paysage des bâtiments agricoles.

L'article A 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

Toutes les constructions ou restaurations devront présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère du site ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les constructions d'architecture typique étrangère à la région sont interdites.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Les façades

– Les enduits extérieurs seront de teinte ocre en harmonie avec celle du bâti traditionnel. La teinte blanche est à proscrire.

– Les murs en pierres seront de préférence maintenus et mis en valeur.

– Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries et volets extérieurs.

– Les matériaux destinés à être enduits ne seront pas laissés apparents.

– Toute imitation de matériaux est interdite.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles et ne devra pas excéder 35%.

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

4 - Constructions à usage d'activité agricole :

Les constructions à usage d'activité agricole ne sont pas soumises aux dispositions de cet article, mais doivent néanmoins présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages.

Dans le cas d'extension de bâtiments agricoles existants, on veillera à l'homogénéité des matériaux et des teintes utilisées.

Les constructions en agglomérés de ciment seront enduites en harmonie avec le bâti environnant.

Le bardage métallique en façade des bâtiments sera de teinte ocre terre ou vert ; les teintes claires sont à proscrire.

L'utilisation du bardage bois est autorisée.

Les toitures fibro-ciment de teinte ocre rouge ou les bacs acier teintés en harmonie avec les façades sont autorisés pour les bâtiments agricoles.

Des plantations d'accompagnement devront être réalisées judicieusement afin de permettre une meilleure intégration dans le paysage des bâtiments agricoles.

IV.3 Liste des emplacements réservés

Les tableaux des emplacements réservés de chaque commune sont intégrés aux plans de zonage du PLUi Sor et Agout de chaque commune ainsi que dans l'annexe « Liste des emplacements réservés de la Communauté de Communes Sor et Agout » du règlement du PLUi.

Ces listes seront complétées à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établi au bénéfice de l'État ou de son représentant (concessionnaire).

IV.3.1 Commune de Soual

Liste des emplacements réservés de la commune de Soual dans l'annexe du règlement du PLUi – Avant mise en compatibilité

Commune de Soual			
N°	**Destination**	**Bénéficiaire**	**Superficie (m²)**
1	Aménagement du carrefour CR6 – RD 14	Commune	3 293
2	Création d'un espace vert le long de la voie ferrée - largeur 15 m -	Commune	5 190
3	Aménagement d'un cheminement piétonnier zone AU « Métairie Grande » - largeur 3 m -	Commune	1 317
4	Aire de pique-nique	Commune	3 551
5	Espace propreté	Commune	1 379
6	Elargissement du carrefour-giratoire	Commune	126
7	Création d'un chemin – largeur 10 m –	Commune	1 695
8	Réalisation de logements locatifs conventionnés	Commune	6 860
9	Elargissement du carrefour	Commune	53
10	Elargissement du chemin CR n°4 – largeur 5 m –	Commune	1 840
11	Création d'une voie de desserte de la zone AUo de Plaine de Batjoul – largeur 8 m –	Commune	2 960
12	Elargissement du chemin de Santou	Commune	694
13	Route de Castres	Commune	726
14	Aménagement sécurité du carrefour RD 621	Commune	758
	Total des emplacements réservés		30 442 m²

Liste des emplacements réservés de la commune de Soual dans l'annexe du règlement du PLUi – Après mise en compatibilité

Commune de Soual			
N°	**Destination**	**Bénéficiaire**	**Superficie (m²)**
1	Aménagement du carrefour CR6 – RD 14	Commune	3 293
2	Création d'un espace vert le long de la voie ferrée - largeur 15 m -	Commune	5 190
3	Aménagement d'un cheminement piétonnier zone AU « Métairie Grande » - largeur 3 m -	Commune	1 317
4	Aire de pique-nique	Commune	3 551
5	Espace propreté	Commune	1 379
6	Elargissement du carrefour-giratoire	Commune	126
7	Création d'un chemin – largeur 10 m –	Commune	1 695
8	Réalisation de logements locatifs conventionnés	Commune	6 860
9	Elargissement du carrefour	Commune	53
10	Elargissement du chemin CR n°4 – largeur 5 m –	Commune	1 840
11	Création d'une voie de desserte de la zone AUo de Plaine de Batjoul – largeur 8 m –	Commune	2 960
12	Elargissement du chemin de Santou	Commune	694
13	Route de Castres	Commune	726
14	Aménagement sécurité du carrefour RD 621	Commune	758
15	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	515 700
	Total des emplacements réservés		~~**30 442 m²**~~ **546 142 m²**

IV.3.2 Commune de Cambounet-sur-le-Sor

Liste des emplacements réservés de la commune de Cambounet-sur-le-Sor dans l'annexe du règlement du PLUi – Avant mise en compatibilité

COMMUNE DE CAMBOUNET/SOR			
N°	**Destination**	**Bénéficiaire**	**Superficie (m²)**
1	Aménagement d'un espace public en cœur de village	Commune	331
2	Aménagement de la place du village	Commune	1 824
3	Accès à la zone AUo « En Toulze » - largeur 10m	Commune	340
	Total des emplacements réservés		**2 495 m²**

Liste des emplacements réservés de la commune de Cambounet-sur-le-Sor dans l'annexe du règlement du PLUi – Après mise en compatibilité

Commune de Cambounet-sur-le-Sor			
N°	**Destination**	**Bénéficiaire**	**Superficie (m²)**
1	Aménagement d'un espace public en cœur de village	Commune	331
2	Aménagement de la place du village	Commune	1 824
3	Accès à la zone AUo « En Toulze » - largeur 10 m	Commune	340
4	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	303 600
	Total des emplacements réservés		~~**2 495 m²**~~ **306 095 m²**

IV.3.1 Commune de Viviers-lès-Montagnes

Liste des emplacements réservés de la commune de Viviers-lès-Montagnes dans l'annexe du règlement du PLUi – Avant mise en compatibilité

Commune de Viviers-lès-Montagnes			
N°	**Destination**	**Bénéficiaire**	**Superficie (m²)**
1	Extension du cimetière	Commune	608
2	Aménagement du virage route des Quatre - largeur 10 m -	Commune	523
3	Réalisation du futur cimetière	Commune	9 977
4	Création d'un cimetière	Commune	3 437
5	Aménagement d'un chemin piéton reliant le chemin de La Calau chemin de Peyre Ficade - largeur 2,5 m -	Commune	538
6	Aménagement d'un chemin piéton reliant le chemin communal n°10 au chemin de Peyre Ficade - largeur 2,5 m -	Commune	1 003
7	Réalisation d'un giratoire sur la RD 621	Commune	365
	Total des emplacements réservés		16 451 m²

Liste des emplacements réservés de la commune de Viviers-lès-Montagnes dans l'annexe du règlement du PLUi – Après mise en compatibilité

Commune de Viviers-lès-Montagnes			
N°	**Destination**	**Bénéficiaire**	**Superficie (m²)**
1	Extension du cimetière	Commune	608
2	Aménagement du virage route des Quatre - largeur 10 m -	Commune	523
3	Réalisation du futur cimetière	Commune	9 977
4	Création d'un cimetière	Commune	3 437
5	Aménagement d'un chemin piéton reliant le chemin de La Calau chemin de Peyre Ficade - largeur 2,5 m -	Commune	538
6	Aménagement d'un chemin piéton reliant le chemin communal n°10 au chemin de Peyre Ficade - largeur 2,5 m -	Commune	1 003
7	Réalisation d'un giratoire sur la RD 621	Commune	365
8	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	104 400
	Total des emplacements réservés		~~16 451 m²~~ 120 851 m²

V. Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme :

« *Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :*

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »

Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement. »

Les modifications apportées au PLUi Sor et Agout intégrant les communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

La compatibilité du projet en lui-même avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact. Cette analyse spécifique est présentée en annexe de ce document. Voir annexe : *Pièce E : Étude d'impact, Chapitre 8 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE*.

La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraine donc pas d'autres incidences.

À ce jour, **les territoires de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes ne disposent pas de PDU** (plans de déplacements urbains), ni de PLH (programmes locaux de l'habitat). Enfin ils ne sont pas concernés par les schémas de mise en valeur de la mer ou les dispositions particulières liées aux zones de bruit des aérodromes.

Les territoires de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes sont concernés par le SCoT du Pays d'Autan, approuvé le 24 janvier 2011, et qui couvre les communes de Castres, =Saïx, Soual, Viviers-les-Montagnes.

Outil de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), le SCOT est un document stratégique de planification globale, à l'échelle d'un bassin de vie, qui définit les grandes orientations d'aménagement du territoire pour les 10 années à venir. Il permet également la mise en cohérence de l'ensemble des politiques sectorielles (habitat, implantations commerciales, déplacements…), dont la protection des espaces naturels.

Le dossier du SCoT comporte trois parties :

- un rapport de présentation, qui établit un diagnostic, analyse l'état initial de l'environnement et évalue les besoins du territoire ;
- un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), qui expose les grands choix stratégiques retenus ;
- un Document d'Orientations Générales (DOG), qui rassemble les prescriptions opposables et préconisations permettant la mise en œuvre des objectifs annoncés dans le PADD.

Pour le SCoT du Pays d'Autan, l'amélioration de l'accessibilité et le renforcement de l'attractivité du territoire sont identifiés comme des vecteurs essentiels et nécessaires à son développement. Ils doivent être pris en compte dans le cadre du développement territorial à venir.

Ce SCoT est en cours de révision sous la nouvelle appellation Scot d'Autan et de Cocagne.

Pour mémoire, la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse est à ce titre abordée au sein du DOG et dans le PADD comme suit :

- dans le DOG en p.28 : « L'amélioration de l'accessibilité du territoire est nécessaire pour la réussite des orientations du SCoT. Car pour se développer dans la cohérence, et préserver son statut de pôle d'équilibre métropolitain et régional, ce territoire doit être mieux relié aux réseaux grande vitesse existants et en cours de constitution principalement à Toulouse. L'aménagement d'une liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse doit faire l'objet de décisions rapides et les emprises doivent être réservées. »
- dans le PADD en p.8 : « Renforcer l'attractivité du territoire : l'autoroute Castres-Toulouse […] il a été de proposer une accélération de l'aménagement à 2X2 voies par la mise en concession de l'itinéraire. Cette accélération présente l'intérêt d'accompagner une dynamique territoriale renforcée depuis la création du pôle de compétitivité « Cancer-bio-santé » mais encore fragile. Cet aménagement sécuriserait la liaison Castres-Toulouse et rendrait accessible plus rapidement le bassin Castres-Mazamet, pôle d'équilibre, capable d'offrir une alternative de développement à la métropole toulousaine en voie de saturation. »

↳ Le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse est bien pris en compte dans le SCoT du Pays d'Autan : la Mise en compatibilité du PLUi Sor et Agout ne remet donc pas en cause sa compatibilité avec le SCoT.

VI. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumise à une demande d'examen au cas par cas. Indépendamment du résultat de cette demande, le maître d'ouvrage a pris la décision de produire cette évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi Sor et Agout intégrant les communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes.

Le contexte législatif et réglementaire, ainsi que le contenu de cette évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sont précisés dans les chapitres « Cadre réglementaire » et « Contenu de l'évaluation environnementale » suivants.

La procédure de mise en compatibilité d'un PLU doit inclure une évaluation environnementale conformément à l'article L.104-1, dans les cas fixés aux articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme.

Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L.104-1 et L.104-2 :

1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;

2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;

3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité doit permettre d'apprécier si l'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers est modifié par la mise en comptabilité.

VI.1 Cadre réglementaire

L'article L.104-2 du code de l'urbanisme soumet à évaluation environnementale certains documents d'urbanisme, en particulier les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) « *qui sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement* [...] *compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés* ».

Le même article précise également que, sauf en cas d'absence d'effets notables sur l'environnement, « *les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration* ».

Les articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme précisent les conditions d'application des articles L.104-1 et L.104-2 du code de l'urbanisme.

À ce titre nous rappellerons pour mémoire l'article R.104-8 :

« *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement [...] ;

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

L'article R.104-2 du code de l'urbanisme précise que « *L'évaluation environnementale effectuée à l'occasion d'une évolution du document d'urbanisme prend la forme soit d'une nouvelle évaluation environnementale, soit d'une actualisation de l'évaluation environnementale qui a déjà été réalisée.* »

Une évaluation environnementale liée à la procédure de mise en compatibilité est donc requise afin de démontrer que cette mise en compatibilité n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement.

VI.2 Contenu de l'évaluation environnementale

Les articles R.104-18 à R.104-20 définissent le contenu du rapport environnemental.

Celui 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.

En cas de modification ou de révision du document, le rapport est complété, le cas échéant, par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le PLUi ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du Code de l'Urbanisme, ni de rapport environnemental spécifique. Toutefois, le chapitre 6 du Rapport de présentation intègre une expertise environnementale présentant l'évaluation des incidences du PLU sur l'environnement et les mesures compensatoires.
Ainsi, dans la mesure où de nombreuses informations sont déjà données :

- Dans le dossier d'étude d'impact du projet LACT ;
- Dans le présent dossier de mise en compatibilité ;
- Dans le rapport de présentation du PLUi.

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 ;
- Résumé non technique.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité s'appuie sur l'étude d'impact du projet LACT ainsi que sur les données du rapport de présentation du PLUi Sor et Agout dans lequel s'inscrit les communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes. Pour des compléments d'informations, des renvois pourront être faits vers cette étude d'impact.
La principale difficulté a été de définir, pour chaque thématique, quels sont les effets réels générés par la mise en compatibilité sur l'environnement, différenciés des effets induit par le projet en lui-même et sur lesquels la mise en compatibilité n'a pas d'impact.

VI.3 Analyse de l'état initial de l'environnement

Les sources d'information pour réaliser le présent état initial des territoires communaux de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes sont issues :

- Du rapport de présentation du PLUi Sor et Agout ;
- De l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet de LACT.

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

NB : Le texte en police italique noir est issu de l'étude d'impact du projet LACT (Pièce E chapitre 3).

VI.3.1 Le milieu physique

VI.3.1.1 Topographie

Le relief de ces trois communes implantées dans la plaine de l'Agout est relativement plat et peu vallonné.
L'altitude sur la commune de Soual varie entre 163 mètres et 221 mètres environ, avec une moyenne de 192 mètres ; sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor, elle varie entre 158 mètres et 250 mètres environ, avec une moyenne de 204 mètres ; sur la commune de Viviers-lès-Montagnes elle varie entre 167 mètres et 257 mètres environ avec au Nord du village et au Sud-Est, des zones de reliefs.

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Géologie, pédologie

De Puylaurens à Castres, s'installe une répartition des sols liée aux différentes formations géologiques en présence :

- *au niveau des coteaux molassiques, avec présence de quelques affleurements calcaires : sur les molasses, des niveaux de grès calcaires sont souvent observés. Lorsque les pentes sont faibles, les sols sont bruns lessivés, souvent recarbonatés, faiblement graveleux et avec un important pourcentage de sables. Ils sont le plus souvent moyennement profonds sur le haut des collines et deviennent rapidement profonds à mi-pente et en bas de pente. Sur les affleurements calcaires, les sols sont des « rendzines » (de couleurs sombres) ou des sols bruns calcaires lorsque les horizons meubles sont plus profonds ;*
- *au niveau des replats recouverts de dépôts quaternaires anciens, soit sur les versants, soit au sommet de certains coteaux on retrouve des sols lessivés, graveleux ou limoneux, parfois limono-argileux ;*
- *au niveau des zones intermédiaires hétérogènes au sein desquelles les dépôts quaternaires anciens ont été remobilisés par l'érosion (solifuxion, colluvionnement), et souvent mélangés aux*

formations molassiques. Ces sols sont hétérogènes : limoneux, argileux ou graveleux, acides ou calcaires, souvent moyennement hydromorphes, souvent bruns lessives, parfois recarbonatés ;

- *au niveau des quelques vallées avec des alluvions récentes, on observe des sols bruns calcaires ou des sols bruns à bruns lessivés.*

Risques liés à la géologie et à la nature des sols

En termes de risques naturels liés à la géologie et la nature des sols :

- La commune de Soual est concernée par :
  - Un risque lié au retrait et gonflement des sols argileux d'aléa faible à moyen (en partie ouest) ;
  - Les risques de compression et d'instabilité restent très limités sur ce secteur. Sur l'aire d'étude, ils peuvent apparaitre dans le secteur de Donadieu, à l'est ;
- La commune de Cambounet-sur-le-Sor est concernée par :
  - Un risque lié au retrait et gonflement des sols argileux d'aléa faible à moyen (en partie ouest) ;
  - Les risques de compression et d'instabilité restent très limités sur ce secteur. Sur l'aire d'étude, ils peuvent apparaitre le long du Bernazobre ;
- La commune de Viviers-les-Montagnes est concernée par :
  - Un risque lié au retrait et gonflement des sols argileux ;
  - Un risque de mouvement de terrains (glissement, compression des sols...) ;
  - Cependant, d'un point de vue géologique, les risques de compression et d'instabilités sont très limités dans ce secteur.

Hydrogéologie

En termes de ressource en eaux souterraines, situé sur un important réseau hydrographique impliquant un alluvionnement significatif et bien réparti à l'origine d'aquifères sédimentaires, le territoire des trois communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-les-Montagnes intercepte trois masses d'eau :

- *Les « Molasses du bassin du Tarn » (FRFG089) d'une superficie de 2 570 km² ;*
- *Les « alluvions du Tarn, du Dadou et de l'Agout secteurs hydro o3-o » (FRFG021) d'une superficie de 666 km² ;*
- *Les « sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG » (FRFG082) à dominante sédimentaire d'une superficie de 25 888 km².*

Un captage d'alimentation en eau potable est recensé au nord de l'aire d'étude, à l'est du bourg de Cambounet-sur-le-Sor.

Un captage industriel est recensé aux abords de l'étang du Dicosa (hors de l'aire d'étude).

Aucun captage public destiné à l'alimentation en eau potable des populations ni périmètre de protection associé, aucun captage agricole n'a été recensé sur l'aire d'étude.

VI.3.1.3 Hydrologie

Les communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-les-Montagnes dépendent du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Adour – Garonne. Pour mémoire, un nouveau SDAGE couvrant 2016-2021 a succédé au SDAGE 2010 – 2015 et rentre en application dès 2016.

Les territoires communaux s'intègrent au périmètre du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de l'Agout, approuvé depuis le 15 avril 2014.

Réseau hydrographique

Sur la commune de Soual, le territoire est marqué par le passage du Sor qui traverse la commune du nord au sud ainsi que par ses principaux ruisseaux affluents qui sont, par ordre d'importance : le ruisseau du Bernazobre, principal affluent du Sor, serpente sur le territoire et notamment dans le secteur du futur échangeur de Soual (à l'est de l'aire d'étude), le ruisseau du Saldou et le ruisseau d'En Calarot.

Il existe un petit plan d'eau d'un demi hectare environ au Sud de Borio à la limite communale entre Soual et Viviers-les-Montagnes.

Le territoire communal nord (à la jonction des communes de Soual, Sémalens, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-les-Montagnes) est également drainé par un réseau dense de ruisseaux et de fossés nécessaires au drainage des terrains plats et marécageux.

Sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor les cours d'eau principaux sont le Sor et le ruisseau du Bernazobre, qui traversent le territoire communal depuis le sud vers le nord, en passant par le bourg principal. Le ruisseau du Rivalou (affluent du Sor) traverse le territoire communal d'ouest en est jusqu'au bourg.

Le territoire communal, à la jonction des communes de Soual, Sémalens, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-les-Montagnes, est également drainé par un réseau dense de ruisseaux et de fossés nécessaires au drainage des terrains plats et marécageux.

Le territoire est également marqué par la présence des étangs de la zone du Dicosa sur les communes de Saïx et Cambounet-sur-le-Sor (plus de 40 ha au total de surface en eau). Ces étangs accueillent une base de loisirs (base de loisirs du Dicosa) importante offrant la possibilité de pratiquer de nombreuses activités, notamment aquatiques : pédalos, canoë, kayaks, pêche ;

La commune de Viviers-lès-Montagnes est située dans le bassin versant du Sor. Ce cours d'eau, *long de 61 km, prend sa source dans la Montagne noire à 750 m d'altitude. Ce cours d'eau présente un régime-pluvio-nival (alimentation par les eaux de pluie et les précipitations neigeuses). Le courant y est lent et le débit d'étiage très faible. Les crues du Sor sont imprévisibles et rapides et se produisent généralement en mai.*

Le principal cours d'eau de la commune, et qui la traverse du Sud-Est au Nord-Ouest est le ruisseau de Bernazobre. Il s'agit du principal affluent du Sor.

De 25,8 km de longueur, le Bernazobre prend sa source dans la Montagne noire sur la commune des Escoussens. Elle collecte les eaux du ruisseau du Mouscaillou dans la commune de Labruguière, et celle du ruisseau de Rasigous près de Viviers-lès-Montagnes, avant de se jeter dans le Sor, sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor.

Rappelons la présence d'un petit plan d'eau au Sud de l'aire d'étude à proximité de la limite communale de Soual.

Risque d'inondation

Le Sor et son principal affluent traversent en serpentant des terrains très plats et présentent des risques d'inondations.

Pour les communes de Soual et Cambounet-sur-le-Sor *les enjeux sont concentrés au niveau du bourg.*

Le PPRi le bassin de Sor (81), approuvé le 13 novembre 2008, s'applique sur le territoire. Il définit deux zones de part et d'autre du Sor et de ses affluents : zone bleue, zone rouge: sont autorisés les « travaux de création d'infrastructure publique […], à condition de ne pas aggraver les risques et leurs effets de façon notable et après analyse des impacts hydrauliques (sous forme de dire d'expert, d'étude hydraulique selon les enjeux concernés). […] ; La construction ne doit pas créer de barrière au flux du plus grand écoulement.

Une zone inondable (art R123-11-b du code de l'urbanisme) est inscrite au plan de zonage du PLUi, de part et d'autre du Bernazobre.

La commune de Viviers-lès-Montagnes est en partie inondable aux abords du ruisseau de Bernazobre. La zone inondable est identifiée sur le document d'urbanisme mais également dans le plan de Prévention des Risques inondation du Sor où l'aire d'étude est en partie en zone rouge.

L'emplacement réservé du projet recoupe cette zone inondable sur la commune Viviers-lès-Montagnes uniquement au niveau de la limite communale.

Zones humides

D'après le Pôle Départemental des Zones Humides du Tarn plusieurs zones humides sont recensées sur le territoire le long du Sor et du Bernazobre.

Les inventaires écologiques réalisés spécifiquement dans le cadre du projet n'ont pas mis en évidence d'autre zone humide sur les communes de Soual et Cambounet-sur-le-Sor.

Sur la commune de Viviers-lès-Montagnes les seules zones humides présentes sont constituées par les talwegs affluents du ruisseau du Bernazobre. Elles sont uniquement délimitées par le lit des ruisseaux.

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.3.2.1 Espace agricole[2]

Les communes sont situées dans un secteur *entre deux grandes régions agricoles : la plaine de l'Albigeois et de castres où la polyculture et l'élevage dominent et la Montagne noire où domine l'élevage.* L'agriculture reste une activité économique importante, occupant une grande partie de l'espace de ces communes.

À noter que la bande DUP occupe :

- 46,2 ha de zone à vocation agricole sur la commune de Soual, soit près de 2% du territoire communal ;
- 15,3 ha de zone à vocation agricole sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor, soit près de 2% du territoire communal ;
- une emprise de 9,8 ha à vocation agricole sur la commune de Viviers-lès-Montagnes.

Néanmoins, des études spécifiques ont permis d'affiner cette approche de la façon suivante :

- La SAU[3] communale enquêtée sur la commune de **Soual** couvre environ 746 ha (soit 52%), réparties en terres labourables et surface toujours en herbe.

16 exploitations ont leur siège sur la commune.

Les terres agricoles sont essentiellement consacrées à l'élevage bovin mixte.

La commune de Soual est localisée en territoire « AOC Roquefort ».

Environ 41 hectares de surfaces agricoles sont recensés dans la bande DUP du projet. 3 exploitations agricoles, 3 sièges sociaux et 1 autre site d'exploitation agricole y sont recensés.

Un réseau d'irrigation (conduite enterrée) permet d'alimenter en eau les parcelles exploitées côté ouest.

- La SAU communale enquêtée sur la commune de **Cambounet-sur-le-Sor** couvre environ 539 ha, répartis en terres labourables (469 ha) et surface toujours en herbe (70 ha).

Douze exploitations ont leur siège sur la commune.

Les terres agricoles rencontrées sur la commune sont essentiellement consacrées à la polyculture et au polyélevage.

La taille des parcelles est moyenne (environ 7 ha).

La majorité des exploitations est exploitée à titre individuel. Il existe cependant des modes d'associations, essentiellement sous forme de GAEC (Groupement Agricole d'Exploitation en Commun) ou EARL (Exploitation Agricole à Responsabilité Limité).

Près de 17 ha de surfaces agricoles sont recensés dans la bande DUP du projet. Trois exploitations agricoles, 1 autre site d'exploitation agricole y sont recensés.

- La surface agricole utile (SAU) de la commune de **Viviers-lès-Montagnes** est d'environ 1 543 ha, soit 85,7 % de la surface communale.

Sur la commune depuis 1988, la SAU augmente et le nombre de siège d'exploitation agricole diminue. La commune compte actuellement 30 sièges d'exploitations agricoles.

Au niveau de l'aire d'étude l'espace agricole représente environ 6,5 ha, les parcelles agricoles font toutes parties de la même exploitation. Le siège de l'exploitation n'est pas situé dans la portion de l'aire d'étude recoupant la commune.

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles

Végétation

Sur la commune de Soual, à l'ouest, le territoire est caractérisé par une zone de plateau fortement cultivée. À l'est débute la vallée du ruisseau de Bernazobre, coincée entre les zones d'activités de Soual au sud et de Cambounet-le-Sor et Saïx au nord.

La couverture boisée sur la commune de Soual n'est pas très importante, elle est principalement représentée par les espaces boisés et embroussaillés qui accompagnent les linéaires de cours d'eau, notamment le Sor et le Bernazobre.

Les ripisylves (bandes boisées) du Sor et du Bernazobre traversent la commune. Au plus proche du lit des cours d'eau se tisse un paysage végétal dense composé de mousses et de plantes hydrophiles, cachées sous les arbres.

Une zone bocagère présentant un fort intérêt écologique est localisée au nord de la commune de Soual (zone située entre Santou et le Bernazobre).

Sur la commune de Cambounet-le-Sor, on retrouve une forte influence urbaine Castraise au niveau ouest du secteur, où les bâtis des communes de Saïx et Cambounet se développent de façon importante. Des espaces boisés sont recensés sur le territoire de Cambounet-sur-le-Sor notamment à l'ouest de l'aire d'étude (secteurs « la Barrarie Neuve », « la Serre Château »). Dans l'aire d'étude, certains espaces boisés bénéficient d'une protection au PLUi (espaces boisés classés) : double alignement de platanes de la « Barrarie Neuve ».

La couverture boisée sur la commune de Cambounet n'est pas très importante, elle est principalement représentée par les espaces boisés et embroussaillés qui accompagnent les linéaires de cours d'eau, notamment le Sor et le Bernazobre.

Les ripisylves (bandes boisées) du Sor et du Bernazobre traversent la commune. Au plus proche du lit des cours d'eau se tisse un paysage végétal dense composé de mousses et de plantes hydrophiles, cachées sous les arbres.

Sur la commune de Viviers-lès-Montagnes, comme précisé précédemment, une grande partie de la surface communale est occupée par l'activité agricole. L'occupation du sol est principalement marquée

[2] *Recensement Général Agricole*

[3] *Surface Agricole Utile*

par des parcelles agricoles et le petit hameau d'En Bajou. Cette zone ne comporte pas de boisement hormis des alignements d'arbres le long des voies et des parcelles agricoles.

Espaces inventoriés ou protégés

La commune de Soual n'est concernée par aucune mesure de protection (type Natura 2000, APPB…) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO …).

La commune de Cambounet-sur-le-Sor est concernée par différentes mesures de protection (type Natura 2000, APPB…) et mesures d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO …) :

- *Réserve naturelle régionale de Cambounet-sur-le-Sor ;*
- *ZNIEFF de type I : Gravières de Cambounet-sur-le-Sor.*

Une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique est présente au Sud de la commune de Viviers-lès-Montagnes mais ne recoupe pas l'aire d'étude. *Au niveau de l'aire d'étude, aucune mesure de protection (type Natura 2000, Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope…) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO …) n'est présente.*

Trames vertes et bleues

Les principales continuités écologiques terrestres sont constituées par :

- *La zone bocagère au nord de la commune de Soual, identifiée dans le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique) Midi-Pyrénées comme corridor de milieux ouverts. Cette zone bocagère constitue également un corridor en direction du nord, vers la réserve naturelle régionale de la Héronnière de la Crémade et la réserve de chasse de Bruges attenante sur Cambounet-le-Sor et Saïx. Elle présente l'intérêt naturaliste élevé en tant que zone d'accueil et de nidification d'importance régionale pour certains oiseaux d'eaux (hérons notamment). La réserve naturelle régionale de la Héronnière de la Crémade et la réserve de chasse de Bruges sont quant à elles identifiées comme réservoir de biodiversité pour les espèces des milieux ouverts selon le SRCE. La présence d'un linéaire boisé assez dense, d'orientation globalement sud-ouest/nord, renforce ce réseau. Toutefois, la RN126 constitue un frein important aux déplacements d'espèces sur ce sous-secteur ;*
- *L'entité formée par la réserve naturelle régionale de la Héronnière de la Crémade et la réserve de chasse de Bruges, identifiée comme réservoir de biodiversité pour les espèces des milieux ouverts selon le SRCE, ainsi que la mosaïque d'habitats composée de prairies, de plans d'eau et de boisements en périphérie de la réserve naturelle et de la réserve de chasse au niveau de « Longuegineste » ;*
- *Les linéaires boisés du secteur ;*
- *Les espaces boisés et embroussaillés qui accompagnent les linéaires de cours d'eau, notamment le Sor et le Bernazobre,*

Les principales continuités écologiques aquatiques sont constituées par :

- *Le Sor et le Bernazobre ainsi que les autres cours d'eau du secteur, identifiés comme corridors aquatiques dans le SRCE Midi-Pyrénées. La vallée du Sor, d'orientation sud/nord, constitue le principal corridor de déplacement, complétée secondairement des petits ruisseaux d'orientation nord/sud également et considérées comme des corridors aquatiques selon le SRCE. Le Bernazobre, d'orientation sud-est/nord-ouest, et ses milieux riverains, jouent un rôle très important dans les déplacements d'espèces. Ce corridor est renforcé par la présence d'une zone bocagère au nord de la commune de Soual (zone située entre Santou et le Bernazobre).*

Sur la commune de Viviers-lès-Montagnes, le Sor et le Bernazobre sont hors des limites communales *et la trame verte et bleu est peu développée.*

Les zones d'activités de Soual, Cambounet-le-Sor et Saïx constituent des obstacles aux déplacements est/ouest tandis que la zone d'activités de Castres, la RN126 et la voie ferrée empêchent les déplacements sud/nord.

Descriptif des enjeux

Cette partie établie une synthèse des enjeux du territoire identifiés lors *des études sur les milieux naturels réalisées spécifiquement pour le projet LACT, par des bureaux d'études spécialisés, et dirigées par le bureau d'études Biotope.*

Les sites à enjeu majeur sont localisés au niveau du Sor et du Bernazobre et de leur ripisylve :

Le Sor, associé à son principal affluent le Bernazobre, possèdent un rôle fonctionnel majeur pour les mammifères volants. Ces cours d'eau constituent des voies de déplacement (en période de mise bas et de migration) et de chasse pour l'ensemble des chiroptères et plus précisément pour le Minioptère de Schreibers (Miniopterus Schreibersii). Ce sont également des habitats de vie important pour des mammifères semi-aquatiques comme la Loutre d'Europe (Lutra lutra) et le Campagnol amphibie (Arvicola sapidus) mais également pour des insectes d'intérêt communautaire comme la Cordulie à corps fn(Oxygastra curtisii)ou des poissons remarquables comme le Brochet (Esox lucius) ou encore le Toxostome (Parachondrostoma toxostoma).

Le Bernazobre, outre son rôle fonctionnel pour le déplacement des espèces, notamment pour de nombreuses espèces de chauves-souris dont le Minioptère de Schreibers (Miniopterus Schreibersii), abrite une faune remarquable avec la présence du Campagnol amphibie (Arvicola sapidus), de la Loutre d'Europe(Lutra lutra) chez les mammifères terrestres, ou encore de la Cordulie à corps fn (Oxygastra curtisii) chez les insectes.

Plusieurs sites à enjeu fort concernant spécifiquement l'avifaune y ont été identifiés :

- *Les « alignements de platanes à l'ouest de Soual » (Saint-Germain-des-Prés, Soual) abritent une ou plusieurs espèces cavernicoles remarquables comme le Gobemouche gris (Muscicapa striata), le Pigeon colombin (Columba oenas) ou encore le Choucas des tours (Corvus monedula) ;*
- *Les « alignements d'arbres et boisements au nord-est de Soual » (Soual, Cambounet-sur-le-Sor) occupés notamment par le Pigeon colombin (Columba oenas).*

Une observation d'une espèce d'oiseau hivernante patrimoniale, le Chevêche d'Athéna, a été réalisée sur la commune de Viviers-lès-Montagnes. Elle a été observée au niveau du petit plan localisé à proximité de la limite communale avec la commune de Soual. Cette zone constitue donc un enjeu assez fort pour l'avifaune.

Un habitat à enjeu fort est également recensé sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor, *en bordure du Bernazobre : Pelouses semi-arides médio-européennes à Bromus erectus.*

À l'intersection des limites communales de Saïx, Cambounet-sur-le-Sor sont présentes les prairies humides de la Calerié, qui constituent un habitat à enjeu. Elle abrite des espèces floristiques et faunistiques patrimoniales.

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic des territoires communaux

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Contexte général

Les communes de Soual et Cambounet-sur-le-Sor s'insèrent dans l'unité paysagère des vallées du Sor et de l'Agout. L'agriculture est présente et laisse se démarquer de grandes parcelles rectilignes, généralement cultivées et abritant des hameaux épars. À l'approche de Castres vers l'est, ces parcelles sont plus petites et fermées par des haies et bandes boisées dans la plaine alluviales du Sor. On découvre alors une urbanisation plus importante et moins diffuse que sur les autres unités.

Le territoire de Soual se répartit sur trois grandes entités :

- Le Laugarais à l'ouest du Sor : paysage collinaire fortement induit par l'activité agricole, mais marqué par la présence de bois et arbres d'alignement. Un phénomène important de péri-urbanisation tend à banaliser le territoire néanmoins la présence de grandes bâtisses agricoles et d'éléments repères dans les paysages, en particulier sur les hauteurs ;
- La plaine castraise à l'est : paysage urbain et péri-urbain qui se diffuse et s'étale sur des espaces traditionnellement agricoles. L'ancien maillage tend ainsi à disparaître, noyé dans les nouvelles zones urbaines ;
- La plaine du Sor au sud : espace relativement bien délimité, structuré par le parcellaire agricole et le réseau de voies de communication. Des formes bocagères intéressantes sont implantées dans un assemblage de prairies et de parcelles de grandes cultures.

Les paysages de la commune sont ainsi marqués par des éléments structurants lisibles et variés.

- Des lignes de crêtes au sud marquant les transitions paysagères entre les 3 entités ;
- Les formes végétales multiples et le vocabulaire végétal riche : cultures, bosquets, bocage, ripisylves, arbres isolés, alignements arborés…) ;
- Les entités urbaines diverses : bourg, secteurs périurbains, écarts isolés…) marquent également les paysages ;
- La trame bleue (Sor, Bernazobre…) est par ailleurs très présente.

Le paysage offre des vues ouvertes intéressantes au niveau de la RD621 vers Viviers-les-Montagnes.

La commune de Soual, a développé son urbanisation en direction de Castres, le long des axes routiers qui la desservent. Le bourg de Soual s'est ainsi organisé autour de la RD622, RD621 et de la RN126.

Le paysage d'entrées de ville est caractérisé par une transition désordonnée entre des secteurs agricoles et des secteurs d'activités.

Les formes urbaines se présentent sous la forme suivante :

- Le bourg ancien est organisé autour de deux voiries structurantes (RD621 et RD622) qui confèrent à cette entité urbaine un caractère de petite ville. Le centre bourg se caractérise par un bâti dense de type R+1+combles, la plupart du temps aligné sur rue. Le bâti s'organise autour de petites placettes ou espaces publics ornés de platanes. Les fonctions y sont mixtes : habitat, services, commerces équipements (dont la mairie et l'église) ;
- Le pavillonnaire dense : quartier pavillonnaire des années 1980-2000 dans le prolongement du centre bourg au nord et au sud, organisé sous la forme de lotissements de villas dont la hauteur du bâti est principalement RDC parfois R+1. La végétation d'ornement donne une certaine qualité à cet habitat peu diversifié ;
- Le pavillonnaire diffus : les extensions urbaines diffuses développées sur les 30 dernières années s'organisent en milieu de parcelle sur des entités de faible importance, de forme rectangulaire ou en alignement de maisons individuelles. Ces constructions sont souvent peu intégrées au paysage. Les liaisons avec le centre bourg sont difficiles compte tenu du dimensionnement des voies de desserte.

Le territoire de Cambounet-sur-le-Sor se répartit sur deux grandes entités :

- Le Laugarais à l'ouest ;
- La plaine castraise à l'est.

Les paysages de la commune sont ainsi marqués par des éléments structurants lisibles et variés.

- Une zone de transition marquée par la présence de la RD14, marquant les transitions paysagères entre les 2 entités ;
- Les formes végétales multiples et le vocabulaire végétal riche : cultures, bosquets, bocage, ripisylves, arbres isolés, alignements arborés…) ;
- Les entités urbaines diverses : bourg, secteurs périurbains, écarts isolés…) marquent également les paysages ;
- La trame bleue (Sor, Bernazobre…) est par ailleurs très présente.

La commune de Cambounet-sur-le-Sor a développé son urbanisation en ramification de part et d'autre de la RD14, raccordée à la RN126 qui relie Castres. Et c'est le long de cette dernière que se sont implantées les zones d'activité.

Le paysage d'entrées de ville est caractérisé par une transition désordonnée entre des secteurs agricoles et des secteurs d'activités.

Les formes urbaines se présentent sous la forme suivante :

- Le centre bourg se caractérise par un bâti dense, niché en surplomb du Sor et organisé autour d'une voie principale : la rue de l'Église. Les petites ruelles donnent à cette unité un caractère villageois et rural. Les fonctions y sont mixtes : habitat, activités, services, équipements ;
- Le pavillonnaire dense : quartier pavillonnaire des années 1980-2000 légèrement excentré du bourg parfois dans son prolongement mais généralement diffus, organisé sous la forme de lotissements de villas dont la hauteur du bâti est principalement RDC parfois R+1. La végétation d'ornement donne une certaine qualité à cet habitat peu diversifié ;
- Le pavillonnaire diffus : les extensions urbaines diffuses développées sur les 30 dernières années s'organisent en milieu de parcelle sur des entités de faible importance, de forme rectangulaire ou en alignement de maisons individuelles. Ces constructions sont souvent peu intégrées au paysage.

Sur la commune de Viviers-lès-Montagnes, l'occupation du sol est majoritairement marquée par l'activité agricole. La plaine se présente comme un espace très organisé où le parcellaire des champs soulignés de haies et les axes routiers forment les lignes directrices des paysages. D'apparence rigoureusement plate, la plaine se révèle composée de modestes reliefs et ondulations qui modulent la linéarité des horizons. La plaine est parcourue par ruisseau Bernazobre.

Le village est accolé à la route principale traversant la commune d'Est en ouest (RD621). Les reliefs sont localisés au Nord et au Sud-Est de la commune.

L'urbanisation se caractérise par un bâti diffus, et réparti autour de plusieurs hameaux qui constituent autant d'entités urbaines.

Patrimoine culturel et paysager

La commune de Soual abrite quelques bâtiments à forte valeur identitaire et patrimoniale : deux pigeonniers (éléments du patrimoine non protégé aux lieux-dits le Moffre et l'Albarède (le dernier est localisé dans l'aire d'étude du projet), le château Noir et de son parc au nord de la RD 926 (dans l'aire d'étude).

Le projet LACT ne recoupe aucun périmètre de protection relatif à un monument historique sur la commune de Soual.

La commune de Cambounet-sur-le-Sor compte un monument historique inscrit : le Château de la Serre localisé au nord de l'aire d'étude. Un pigeonnier, élément bâti à valeur patrimoniale (éléments du patrimoine non protégé) est relevé au nord de l'aire d'étude au niveau du lieu-dit « Les Croses ».

Il convient d'indiquer que l'aire d'étude ne recoupe pas de périmètre de protection relatif à un monument historique.

Des monuments historiques sont présents au cœur du village de Viviers-lès-Montagnes. Il s'agit du Château de Viviers-lès-Montagnes et de l'Église paroissiale de Saint-Martin. Les périmètres de protection de ces monuments historique ne recoupent pas l'aire d'étude.

Un monument historique (Château de Sendrone) situé sur la commune de Saïx, voit son périmètre de protection frôler l'aire d'étude.

Aucune autre zone de protection du patrimoine historique, culturel, paysager ou archéologique n'est présente dans l'aire d'étude.

VI.3.3.2 Urbanisme

Population, habitat et données démographiques

La commune de Soual *se trouve dans les secteurs 4 et 5 :*

- *Secteur 4, de Puylaurens à Soual : il correspond à la zone de déviation de Puylaurens, composante de la future liaison autoroutière ; passage de la vallée du Girou à celle du Sor.*
- *Secteur 5, de l'échangeur de Soual est à l'entrée de Castres : il est composé d'une section dite « rase-campagne », de Soual jusqu'à la zone industrielle la Chartreuse (commune de Castres) et d'une section dite « urbaine » qui se prolonge jusqu'à l'entrée de Castres.*

La croissance démographique y est importante : en l'espace de 14 ans, la population et le nombre d'habitations ont augmenté d'environ 24,06% ; et la population est relativement équilibrée : 32,2 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 27,6 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 6: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km²)	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Soual	2465	173,59	+ 24,06	32,2	27,6

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +31,5% entre 1999 et 2012.

À noter que Soual fait partie des communes de l'intercommunalité ayant consommé le plus d'espace pour la construction de logements (52 ha) (soit 4,7 ha/an).

La composition des logements à Soual est majoritairement monotype. Celle-ci est à l'image de l'ensemble de l'intercommunalité. En effet, le développement de ces territoires s'organise autour d'un modèle unique porté sur la maison individuelle : près de 85,7% à Soual. La commune possède une majorité de résidences principales (90,3%).

Tableau 7: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales en 2012 (%)	Part de résidences secondaires en 2012 (%)	Part de logements individuels en 2012 (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2012 (%)
Soual	1118	90,3	0,9	85,7	+ 31,5

Le dynamisme démographique se traduit par un dynamisme économique.

Concernant l'emploi, en 2012, sur la base de la population âgée de 15 à 64 ans, on compte :

- 76,9 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 68,6 % d'actifs avec emplois et 8,3 % de chômeurs
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres…) représente 23,1%

Les mobilités domicile-travail sur le territoire sont relativement importantes. Ainsi, 34 % travaillent sur la commune et 7 % des actifs ayant un emploi et ne travaillant pas sur la commune restent néanmoins travailler sur la communauté de communes du Sor et de l'Agout. Les liens avec la ville de Castres sont importants avec 31 % des actifs du territoire qui y possèdent leur emploi. De plus, 16 % des actifs travaillent dans le reste du département du Tarn, en particulier, sur Labruguière, Mazamet ou encore Puylaurens. 11 % des actifs travaillent en dehors du Tarn.

La commune de Cambounet-sur-le-Sor *se trouve dans le secteur 5, de l'échangeur de Soual est à l'entrée de Castres : il est composé d'une section dite « rase-campagne », de Soual jusqu'à la zone industrielle la Chartreuse (commune de Castres) et d'une section dite « urbaine » qui se prolonge jusqu'à l'entrée de Castres.*

La croissance démographique y est importante : en l'espace de 14 ans, la population et le nombre d'habitations ont augmenté d'environ 39,34% ; et la population est relativement équilibrée : 35,2 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 20,7 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 8: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km²)	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Cambounet-sur-le-Sor	889	115,45	+ 39,34	35,2	20,7

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +42,8 % entre 1999 et 2012.

La composition des logements à Cambounet-sur-le-Sor est majoritairement monotype. Celle-ci est à l'image de l'ensemble de l'intercommunalité. Le développement de ces territoires s'organise autour d'un modèle unique porté sur la maison individuelle : près de 95,5% à Cambounet-sur-le-Sor.

Tableau 9: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales en 2012 (%)	Part de résidences secondaires en 2012 (%)	Part de logements individuels en 2012 (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2012 (%)
Cambounet-sur-le-Sor	357	94,2	2,0	95,5	+ 42,8

Concernant l'emploi, en 2012, sur la base de la population âgée de 15 à 64 ans, on compte :

- 75 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 70,7 % d'actifs avec emplois et 4,3 % de chômeurs ;
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres…) représente 25 %.

Les mobilités domicile-travail sur le territoire sont relativement importantes. Ainsi, 23 % des actifs travaillent sur la commune et 15 % des actifs ayant un emploi et ne travaillant pas sur la commune restent néanmoins travailler sur la communauté de communes du Sor et de l'Agout. Les liens avec la ville de Castres sont importants avec 43 % des actifs du territoire qui y possèdent leur emploi. De plus, 18 % des actifs travaillent dans le reste du département du Tarn, en particulier, sur Labruguière, Mazamet ou encore Puylaurens. 1 % des actifs travaillent en dehors du Tarn.

L'analyse des données sur les mobilités domicile-travail traduit la fonction résidentielle du territoire.

Concernant la commune de Viviers-lès-Montagnes la croissance démographique y est importante : en l'espace de 14 ans, la population a augmenté d'environ 21% ; et la population est relativement équilibrée : 34% de la population a moins de 30 ans alors que seulement 23,2 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 10: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km²)	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Viviers-lès-Montagnes	1989	111,12	+ 21,80	34	23,2

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +35% entre 1999 et 2012.

La composition des logements à Viviers-lès-Montagnes est majoritairement monotype. Le développement de ces territoires s'organise autour d'un modèle unique porté sur la maison individuelle : près de 94,5% à Viviers-lès-Montagnes.

Tableau 11: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales (%)	Part de résidences secondaires (%)	Part de logements individuels (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2011
Viviers-Lès-Montagnes	813	92,4	1,9	94,5	+ 35,0

Viviers-lès-Montagnes fait partie de ces territoires ruraux dépendants, dont les actifs se déplacent dans tout le département du Tarn, mais aussi vers le département limitrophe de la Haute Garonne. La commune remplit ainsi, un rôle majoritairement résidentiel : 92,4% (résidences principales). En effet, de plus en plus d'actifs sortent de leur commune de résidence pour aller travailler, augmentant par la même les trajets domicile-travail.

Concernant l'emploi, en 2012, sur la base de la population âgée de 15 à 64 ans, on compte :

- 73,7 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 67,5 % d'actifs avec emplois et 6,1 % de chômeurs ;
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres…) représentent 26,3 %.

Économie, équipements

La commune de Soual propose un tissu économique relativement complet et diversifié, dominé par le secteur tertiaire. L'offre commerciale est le 2ème secteur économique le plus représenté.

Le secteur industriel et l'agriculture représentent moins de 10% du total des emplois.

Cette commune compte près de 30 commerces (commerces de proximité et supermarché) et une quinzaine d'entreprises. Deux restaurants sont notamment localisés sur l'aire d'étude le long de la RN126.

Le territoire compte aujourd'hui une zone d'activités d'intérêt communautaire : la Z.A de la Prade. Bien desservie au plan routier par la RN 126 Castres-Toulouse et la RD 622 Revel-Soual, la zone d'activités de la Prade, possède un fort potentiel de développement. La présence d'enseignes régionales et nationales contribue à dynamiser l'activité commerciale de la zone, déjà très active avec les nombreux artisans installés sur place. La Communauté de Communes y a engagé un programme de réhabilitation afin d'en augmenter l'attractivité.

La commune de Soual est également bien fournie en équipements publics et services (14,6% du total des emplois). La commune dispose notamment d'une mairie, d'une église, d'une école maternelle et primaire, d'un bureau de poste, d'une maison de retraite, d'un complexe sportif de la Balonie, un cimetière.

On relève, sur cette commune plusieurs Installations Classées pour la Protection de l'Environnement : au niveau de la zone d'activité de la Prade, l'unité de production de produits dermo-cosmétiques des laboratoires Pierre Fabre. Cette ICPE est autorisée par arrêté préfectoral du 9 février 2012. Une déchetterie est également recensée en rive gauche du Sor, à l'Est de Soulet-Bas. Le Centre d'insémination artificielle bovine est localisé au lieu-dit le Tournal (hors de l'aire d'étude).

À noter également :

- *Deux pylônes hertziens sont recensés sur la commune de Soual, au lieu-dit la Peyrade et au Sud de Soulet Bas (hors de l'aire d'étude) ;*
- *Le risque lié au TMD[4] par route sur la RN 126 ;*
- *La station d'épuration de la commune est localisée au nord de la RN126 au niveau du lieu-dit Prédical (au nord du bourg).*

Comme la commune de Soual, **la commune de Cambounet-sur-le-Sor** propose un tissu économique relativement complet et diversifié, avec environ 35 entreprises. L'ensemble des acteurs économiques y est bien représenté, avec une prédominance pour le secteur tertiaire (le commerce, les transports et services divers représentent 54,7% des établissements actifs).

Le secteur de la construction représente près de 22% des établissements actifs.

Le secteur industriel représente moins de 13% des établissements actifs.

[4] Transport de Matières Dangereuses

À noter que le secteur industriel est toutefois le plus fournisseurs d'emplois (85,1% des postes).

La commune de Cambounet-sur-le-Sor compte 5 commerces (épicerie, et commerces divers, centre équestre), 9 entreprises artisanales et 5 entreprises industrielles.

À noter que deux restaurants sont localisés sur l'aire d'étude le long de la RN126, sur la commune de Soual.

Le territoire compte aujourd'hui une zone d'activités d'intérêt communautaire : la Z.A d'En Toulze. La zone d'activités industrielles d'En Toulze est occupée en majorité par des entreprises du secteur de la construction et du bâtiment, mais également de sociétés de transport logistique et réparation de véhicules lourds. Elle s'étend sur une surface de 24,5 ha et accueille principalement un garage de poids lourds (Castres Services V.I). Cette zone accueille notamment une Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Les équipements publics sur la commune sont peu développés. La commune de Cambounet-sur-le-Sor dispose d'une mairie.

La commune accueille différentes structures de loisirs, dans l'aire d'étude et à proximité:

- *La base de loisirs des étangs de Saïx (plans d'eau du Dicosa) : il s'agit d'un domaine de 88 ha entre Castres et Toulouse. Il est adapté à la pratique de la course d'orientation, la pêche, ping-pong, parcours de santé, randonnée, aire de jeux, aire de pique-nique, barbecues. On y retrouve également des structures adaptées pour la voile, VTT BMX, Trial, Handivoile, Handisport, Tir à l'Arc, équitation avec possibilité de louer des pédalos, canoës, kayaks, clubs et balles de mini-golf. Un centre équestres est également présent au sein de cette zone de loisir, le long de la RD 50 ;*
- *La réserve naturelle régionale (RNR) de Cambounet-sur-le-Sor : située dans la plaine alluviale du Sor et de l'Agout, cette RNR est constituée de plusieurs bassins d'anciennes gravières. L'intérêt du site réside essentiellement dans la présence d'une importante colonie de Hérons (ardéidés). Elle est par ailleurs classée en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Floristique Faunistique) de type 1, ZNIEFF des Gravières de Cambounet-sur-le-Sor.*

À noter également :

- *Une station d'épuration est recensée à l'est du bourg (hors de l'aire d'étude) ;*
- *Le risque lié au TMD[5] par route sur la RN 126.*

La commune de Viviers-lès-Montagnes est peu fournie en équipement et service. On y trouve uniquement les équipements publics de base. Une école maternelle et primaire accueille les enfants du village. La commune dispose d'une mairie, d'une église, d'une bibliothèque, de deux stades, de médecins et d'un cimetière. Des commerces de proximité sont également présents sur la commune.

Toutefois, sa situation à proximité de territoires avec un niveau d'équipements supérieur permet à la population d'accéder à certains services dans un rayon de moins de 10 kilomètres.

L'activité économique dominante sur le territoire reste l'agriculture, grâce à l'augmentation de la surface agricole utile.

VI.3.3.3 Déplacements et trafics

La commune de Soual est traversée au Nord par la déviation de la RN126 qui permet d'éviter le bourg.

Le territoire communal est situé à un carrefour d'axes majeurs pour l'économie régionale. La traversée de Soual a été allégée du trafic poids lourds Toulouse-Castres, mais reste soumise au trafic en provenance du Sud (A61) et par la circulation en direction de Mazamet. La RD 926 est interdite aux Poids Lourds.

Ainsi, plusieurs axes structurants impactent le territoire : RN126, RD621, RD622. En complément de ces axes principaux, un réseau secondaire de voies départementales et communales permet une desserte aisée de l'ensemble de la commune.

Une aire de covoiturage est aménagée sur la commune à l'intersection RD622/RN126.

La commune est desservie par le réseau de transport en commun TarnBus (lignes n° 760, 767, 768)) au niveau de l'Église et au niveau de l'aire de covoiturage.

La commune de Cambounet-sur-le-Sor est traversée au sud-est par la RN n° 126. Cet axe routier constitue un axe principal desservant la ZA d'en Toulze. La RD14 traverse le territoire du nord au sud et permet la desserte du centre bourg. De nombreuses voies communales, permettent de desservir les hameaux.

Une aire de covoiturage est aménagée à l'ouest de la bande de Déclaration d'Utilité Publique, sur la commune de Soual à l'intersection RD622/RN126.

La commune est desservie par le réseau de transport en commun TarnBus (lignes n° 768) au niveau du centre bourg.

La commune de Viviers-lès-Montagnes est desservie par plusieurs routes départementales, dont la principale est la RD621. La commune est également traversée, du Nord au Sud du territoire, la RD50.

Des lignes de bus interurbain desservent Viviers-lès-Montagnes (ligne 768 et ligne 761 de Tarnbus).

La commune est également desservie par un réseau de transport scolaire.

Pour ces trois communes, les déplacements s'effectuent pour la plupart des cas en voiture individuelle, correspondant d'une part au profil socio-professionnel des nouveaux habitants et à leurs modes de vie, et d'autre part à l'éloignement entre les différentes zones d'habitations. Il faut également noter un facteur non négligeable pour la commune de Viviers-lès-Montagnes, les habitants doivent se rendre dans les communes aux alentours afin d'accéder à la majeure partie des équipements et services.

VI.3.3.4 Risques sanitaires

VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

Eaux superficielles

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Soual de la masse d'eau superficielle identifiée sont présentés ci-dessous :

Tableau 12 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Écologique	Global
Le Sor du lac des Cammazes au confluent de l'Agout FRFR151	État écologique médiocre	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

[5] Transport de Matières Dangereuses

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor de la masse d'eau superficielle identifiée sont présentés ci-dessous :

Tableau 13 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Écologique	Global
Le Sor du lac des Cammazes au confluent de l'Agout FRFR151	État écologique médiocre	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Viviers-lès-Montagnes de la masse d'eau superficielle identifiée sont présentés ci-dessous :

Tableau 14 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Écologique	Global
Le Bernazobre	État écologique moyen	2021	2021	2021
	État chimique mauvais			

Eaux souterraines

Les qualités et objectifs de qualité des masses d'eau souterraines, au droit des communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes, sont présentés ci-dessous :

Tableau 15 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Quantitatif	Global
Molasses du bassin du Tarn (FRFG089)	Bon état quantitatif	2027	2015	2027
	Mauvais état chimique			
Alluvions du Tarn, du Dadou et de l'Agout secteurs hydro (FRFG021)	Bon état quantitatif	2027	2015	2027
	Mauvais état chimique			
Sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG (FRFG082)	Mauvais état quantitatif	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

VI.3.3.4.2 Ambiance sonore

Les infrastructures de transport terrestre les plus bruyantes (routes circulées par plus de 5 000 véhicules par jour et lignes ferroviaires circulées par plus de 50 trains par jours) sont classées par arrêté préfectoral en cinq catégories (de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5 la moins bruyante). La catégorie sonore est définie par un niveau sonore de référence et une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit (de 300 m pour la catégorie la plus bruyante à 10 m pour la catégorie la moins bruyante). Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre permet de déterminer :

- *Les secteurs affectés par le bruit de l'infrastructure considérée ;*
- *Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction de nouveaux bâtiments dans ces secteurs affectés par le bruit.*

Les infrastructures classées recensées sur les trois communes *sont présentées ci-après (arrêté préfectoral du 18 janvier 2006, révisé par arrêté préfectoral du 23 décembre 2014).*

Tableau 16 : Classement sonore des infrastructures de transport sur la commune de Soual (Source : arrêté préfectoral du Tarn, 5 octobre 2012)

Communes concernées	Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
Soual Cambounet-sur-le-Sor	RN126	2	250 m
Soual	RN126	3	100 m
Soual	RD926	2	250 m
Soual	RD926	3	100 m
Soual	RD926	4	30 m
Soual Vivier-lès-Montagnes	RD621	4	30 m
Soual	RD622	3	100 m
Soual	RD622	4	30 m

Néanmoins, les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre du projet montrent que la très grande majorité de l'aire d'étude se trouve en zone d'ambiance sonore modérée.

L'ensemble de l'aire d'étude sera donc traité comme relevant d'un territoire situé en ambiance sonore modéré, ce qui permet une approche plus globale et plus favorable aux riverains.

VI.3.3.4.3 Qualité de l'air

En région Midi-Pyrénées, l'ORAMIP (Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées) assure la surveillance de la qualité de l'air sous la responsabilité de l'État (loi LAURE – Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie- du 30 décembre 1996).

Les études relatives au projet de liaison autoroutière réalisées en 2009, 2012 (ORAMIP) et 2015 (EGIS) ont permis de définir comme relativement bonne la qualité de l'air de la commune.

VI.4 Raison du choix du projet

Les données ci-dessous constituent une synthèse des éléments présentés dans les dossiers présentés à la phase d'enquête publique relative au programme LACT (élargissement de la bretelle de l'A680 et aménagement d'un itinéraire autoroutier de Verfeil à Castres).

Il convient de se reporter à ces dossiers pour plus de détails, et notamment à la pièce E - Étude d'impact.

VI.4.1 Études, débat public et concertations

Le tableau ci-dessous présente de manière synthétique les différentes étapes qui ont mené à l'optimisation du tracé et de la configuration des échangeurs.

Tableau 17 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)

		Objet de la concertation / débat public		Résultats de la concertation Et conséquence sur le projet de liaison Castres - Toulouse
Début des années 90		Etude de l'aménagement d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse Via la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A68.		
1994 - 1996		L'aménagement en 2 x2 voies de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine : objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 Décision publiée au Journal officiel le 17 août 1996		
18 décembre 2003 et octobre 2005		Inscription de la liaison Castres - Toulouse parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en 2003 puis lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire en 2005		
10/2007-01/2008	CONCERTATION	Présentation de différents fuseaux possibles (300 m de large) et de différentes zones d'échange		Optimisation des fuseaux et zone d'échange proposés Saisie de la Commission nationale du Débat Public en décembre 2008
10/2009 -01/2010		Débat Public		Décision d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession Décision ministérielle du 25 juin 2010 sur le principe d'achèvement du projet
01/2011 - 04/2011		Etudes préliminaires Avant-projet sommaire	Concertation sur les fuseaux	Validation du fuseau d'étude retenu par le Copil (Comité de Pilotage*)
10/2011 – 12/2011			Concertation sur les zones d'échanges et l'itinéraire de substitution	Précision sur la configuration des différentes solutions de zone d'échanges
01/2012 – 03/2012			Concertation sur le tracé et des mesures d'accompagnement	Proposition et validation d'une solution de tracé d'une largeur de 40 à 50 m dans le fuseau retenu lors de la concertation de 2011
04/2012 – 09/2012		Initiation d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique puis suspension momentanée de la démarche		
07/2014 – 10/2015		Reprise de la démarche et finalisation du dossier DUP		

NB : A noter que deux sections à 2x2 voies sont déjà en service : les déviations de Soual (3 kilomètres) depuis 2000 et de Puylaurens (7 kilomètres) depuis 2008.

VI.5 Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées

Les mesures d'évitement, réduction ou compensation proposées dans le cadre du projet sont rédigées en **violet**.

Les modifications apportées au PLUi Sor et Agout intégrant les communes de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Vivier-lès-Montagnes se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

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

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

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

- À l'échelle de l'emplacement réservé, pour la réalisation des constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires au projet LACT ;
- Du fait des modifications apportées dans le cadre de la mise en compatibilité des règlements.

VI.5.1 Le milieu physique

VI.5.1.1 Topographie

Sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor, le tracé du projet retenu est neuf. À l'ouest, il se raccorde au contournement de Soual (actuelle RN126) au niveau du giratoire de la zone d'activité de la Prade : un nouvel échangeur sera aménagé, avec des péages sur les bretelles. Il rejoint ensuite la commune de Saïx en traversant le Bernazobre, puis en contournant la ZI d'En Toulze, le long de la limite communale avec Viviers-lès-Montagnes. Le tracé, est presque exclusivement en remblai sur cette portion.

Sur les communes de Soual, Viviers-lès-Montagnes le tracé, est presque exclusivement en léger remblai sur cette portion.

Les matériaux seront globalement déficitaires, nécessitant l'apport de matériaux.

Le projet ne remet donc pas en cause le contexte topographique du secteur.

Mesures

Une partie des matériaux extraits des déblais sera réutilisée pour la réalisation des couches de forme et des remblais et pour la confection des modelés paysagers. Il sera recherché l'équilibre entre les volumes de déblais et de remblais, afin de minimiser les excédents ou les déficits de matériaux.

L'apport de matériaux depuis les secteurs excédentaires sera favorisé.

Les effets visuels des modifications du relief seront également atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief environnant. Ces aménagements prendront en compte le risque de tassement en surface, qui subsistera durant quelques temps après la phase de terrassement, avant la mise en place définitive des revêtements de surface.

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Compte tenu des caractéristiques des sols, les risques d'apparition de zones de compression ou de mouvements de terrain du fait de la présence d'engins de chantier et de la réalisation de remblais sont peu marqués. Les pentes étant peu marquées, le phénomène d'érosion des sols sera limité.

Le chantier peut présenter des risques de pollution des sols et des eaux souterraines (fuite, incident de chantier, chaulage ou liants hydrauliques utilisés pour les bases de remblais...).

Compte tenu des faibles volumes de déblais, les risques de rabattement de nappe seront limités.

Dans le cas où la nappe est très proche de la surface, les remblais et déblais peuvent également avoir un effet sur l'écoulement des eaux souterraines en compressant les sols. Les sols de l'aire d'étude correspondent soit à des alluvions (perméables) et molasses (très peu perméables). La nappe souterraine pourrait connaître des fluctuations plus ou moins importantes selon le profil du projet et le type de terrain traversé.

Mesures

Afin de prévenir les risques de compression, mouvement de terrains, il pourra être envisagé :

- *De renforcer les terrains ;*
- *De limiter le temps d'intervention en phase chantier.*

Des mesures relatives aux installations de chantier, à l'entretien des véhicules et aux conditions météorologiques des interventions seront mises en place pour réduire la pollution des sols et des eaux. Des éléments drainants (tapis, drains, tranchées …) seront mis en place au niveau des zones les plus vulnérables pour les eaux souterraines

La création d'une nouvelle plate-forme autoroutière va entrainer une augmentation des surfaces imperméabilisées qui pourrait modifier les conditions de réalimentation de la nappe.

Le système aquifère concerné est celui de l'Albigeois Toulousain qui ne présente aucun aquifère libre (nappe captive multicouche ne présentant pas d'échange significatif avec la surface). Aucun effet quantitatif n'est attendu au droit de cet aquifère.

Aucun captage d'alimentation en eau potable ne sera affecté par le projet.

Mesures

L'ensemble des eaux pluviales générées par la plateforme autoroutière seront collectées et écrêtées et traitées avant rejet au milieu naturel (réduction de la pollution chronique).

VI.5.1.3 Hydrologie

La plate-forme autoroutière franchira le ruisseau permanent le Bernazobre (en limite communale de Soual et de Cambounet-sur-le-Sor). La commune de Viviers-lès-Montagnes n'est pas concernée par le franchissement d'un cours d'eau.

Mesures

Les mesures de réduction d'impact seront précisées dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques. De manière à conserver la continuité hydraulique des écoulements des ouvrages de franchissements hydrauliques seront mis en place. Ils sont dimensionnés pour laisser transiter les débits centennaux.

L'ouvrage de franchissement du Bernazobre en Passage Inférieur présentera ainsi une largeur de 14 m, une longueur de 50,50 m et une hauteur de 4,4 m. Cet ouvrage assurera plusieurs fonctions (Agricole/Hydraulique/Grande Faune).

Des mesures spécifiques pour la mise en place de cet ouvrage pourront être mises en œuvre de manière à limiter les impacts des travaux :

- *Préserver le lit et les berges en intervenant depuis le lit majeur ou par un pont provisoire ;*
- *Réaliser les travaux en période d'étiage ;*
- *Dériver le lit du cours d'eau si nécessaire ;*
- *Reconstitution du fond du lit.*

L'augmentation des surfaces imperméabilisées liées à la création de l'autoroute va engendrer une augmentation des débits d'eaux de ruissellement.

Mesures

Un réseau de collecte des eaux pluviales de la plate-forme autoroutière orientera les eaux vers des ouvrages multifonction assurant le traitement et l'écrêtement des eaux pluviales avant rejet à débit réduit au milieu naturel. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour une occurrence décennale.

Le projet comporte des emprises dans la zone inondable du Sor, du Bernazobre. Les zones inondables du Sor, du Bernazobre et de l'Agout sont inscrites en zone rouge aux PPRi (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) du bassin du Sor au niveau de leur franchissement par le projet. Sur la commune de Viviers-lès-Montagnes, le projet est à la limite de la zone inondable du Bernazobre, défini dans le PPRi du Sor.

La voie peut générer une aggravation des risques d'inondation et notamment un exhaussement de la ligne d'eau.

Mesures

Afin de ne pas aggraver les crues au niveau de l'Agout, du Sor et du Bernazobre et de leurs affluents, des études hydrauliques seront réalisées dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau qui sera porté par le futur concessionnaire. Elles permettront de préciser l'ouverture hydraulique optimale pour les ouvrages à mettre en place.

Les petites zones humides du Bernazobre incluse dans la bande DUP peuvent potentiellement être impactées par le projet. Si les travaux se situent au droit des zones humides elles seront détruites. Si les travaux sont à proximité, elles peuvent être durablement impactées (perturbation de la circulation des eaux, dégradation du sol…).

La zone de Calarié localisée en limite communale à l'est (commune de Saïx) sera impactée directement par le projet. Cette zone devra faire l'objet d'une attention toute particulière du fait de son niveau d'enjeu (majeur).

Mesures

Les Plans de respect de l'Environnement imposeront aux entreprises de travaux des mesures strictes pour limiter l'effet du projet sur les zones humides. Ces mesures seront notamment la limitation au strict minimum des emprises du chantier, la mise en défens de certains secteurs…). De plus, des mesures de compensation des impacts sur les zones humides seront mises en place.

Les risques de pollution sont traités au VI.5.3.4.1

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.5.2.1 Espace agricole

Plusieurs exploitations agricoles seront impactées par le tracé du projet.

A ce stade des études, les surfaces nécessaires à la réalisation du projet (phase travaux et phase définitive) sont estimée à :

- Environ 8 ha pour Cambounet-sur-le-Sor
- Environ 20 ha pour Soual
- Environ 8 ha pour 1,2 ha pour Viviers-les-Montagnes

Les impacts que peut potentiellement avoir le projet sur ces exploitations sont :

- La perte de bâtiments à vocation agricole ;
- La modification de la structure des exploitations : coupure des cheminements agricoles ou des réseaux hydrauliques, morcellement des parcelles, séparation du siège de l'exploitation des terrains à cultiver… ;
- Diminution de la surface agricole, de surface en agriculture biologique, de surface épandable…

En outre, deux cheminements agricoles sont impactés par le tracé autoroutier sur la commune de Viviers-lès-Montagnes.

Mesures

Le projet intègre le rétablissement des accès à chacune des parcelles, le rétablissement des réseaux de drainage et d'irrigation. Un ouvrage de franchissement du Bernazobre permettra le rétablissement des continuités agricoles sera créé, en limite communale avec Soual. Deux ouvrages de rétablissement des accès agricoles seront mis en place (PK45, en limite communale avec Viviers-les-Montagnes).

Les emprises du projet sont limitées au strict nécessaire pour l'exploitation de l'autoroute, afin de réduire les dommages aux bâtiments d'exploitation, aux zones agricoles et de limiter la création de délaissés. La consommation d'espace agricole, sur la base du tracé de référence défini à ce stade des études est estimé à une trentaine d'ha au sein des emprises travaux et définitives.

Une étude complémentaire sera réalisée dans le cadre de l'aménagement foncier afin de compenser (le cas échéant) les gênes occasionnées sur chaque exploitation. Une indemnisation pourra être envisagée au cas par cas.

Afin de restituer des parcelles ayant les mêmes potentialités agronomiques qu'initialement, l'ensemble des équipements d'irrigation endommagés (station de pompage, conduite enterrée, pivot d'irrigation) est à rétablir.

Lors de la définition des emprises foncières, qui interviendra au stade d'études ultérieures, un soin particulier sera apporté pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables. La configuration de l'emplacement du projet au regard des infrastructures existantes, la structuration du parcellaire de certaines exploitations en grands îlots d'exploitation adaptés aux grandes cultures laissent à penser qu'un aménagement foncier apporterait une mesure utile.

Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée.

VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles

Le projet intercepte l'espace boisé classé positionné au niveau du lieu-dit la Barrarie Neuve (double alignement de platanes le long de la voie) sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor. Cet EBC représente environ 0,9 ha et sera déclassé sur environ 0,4 ha.

La bande DUP n'occupe aucune zone naturelle définie au PLUi sur la commune de Viviers-lès-Montagnes, mais occupe 0,01 ha de zone naturelle sur Soual et 0,23 ha sur Cambounet-sur-le-Sor.

Les effets sur les habitats naturels et la flore sont relativement faibles. Le projet traverse le cours d'eau majeur le Bernazobre (en limite communale Soual/Cambounet-sur-le-Sor). Il se superpose ainsi sur les boisements rivulaires bordant ce cours d'eau. Le projet impacte également la zone bocagère de niveau d'enjeu assez fort située entre Santou et le Bernazobre (participe à une continuité écologique de milieux ouverts de plaine qui s'étend de Soual au nord sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor).

Le projet entraîne également la destruction d'habitats d'espèces faunistiques d'enjeu modéré à fort.

L'impact est fort sur les habitats de la Cordulie à corps fin (insecte) par la destruction et dégradation du Bernazobre et de sa ripisylve, entre les PK 43 et 45.

Le projet impacte les zones humides du Bernazobre très favorables à une diversité d'espèces d'amphibiens qui y trouvent une large gamme d'habitats permettant d'accomplir leur cycle biologique. Les impacts sont considérés comme modérés, en raison principalement de la destruction et de la fragmentation d'habitats d'espèces, ainsi que des effets induits (risque collision).

Le projet traverse des espaces cultivés favorables à la Couleuvre à collier, la Couleuvre vipérine et au Lézard vert occidental. Les impacts sont considérés comme faibles à modérés, en raison principalement de la destruction et de la fragmentation d'habitats d'espèces, ainsi que des effets induits (risque collision).

Les impacts sont forts sur le Pigeon colombin, le projet impactant les alignements d'arbres et boisements au nord-est de Soual.

Les impacts sont forts également pour :

- La Chevêche d'Athéna. Le risque de collisions est fort au passage des futures voies en bordure de la zone artisanale de Santou ;
- Le Choucas des tours. Le projet entraîne la destruction d'une grande partie d'un alignement de platanes le long de la RN126 au nord de « Donabieu Bas » (Soual), habitats de nidification et de repos de l'espèce.

Le projet impacte le Bernazobre, site très intéressant pour la mammofaune semi-aquatique, où se trouve l'emblématique Loutre d'Europe. Cette espèce est en franche recolonisation des bassins hydrographiques de Midi-Pyrénées. Pour la destruction d'espèces et d'habitats de refuge et de reproduction, ainsi que pour le risque des collisions autoroutières, le niveau d'impact est jugé très fort. Pour les autres impacts, dont ceux liés aux coupures de corridors écologiques, aux risques de pollution et au dérangement des spécimens, le niveau d'impact est jugé très fort.

Les voies de déplacement de chiroptères qui ont été identifiées au niveau du Bernazobre seront menacées par le projet en augmentant fortement les risques de collisions. Le niveau d'impact est considéré comme très fort. Celui concernant la destruction des habitats de refuge et de reproduction (allée de platanes au niveau du PK 44), boisements rivulaires du Bernazobre ainsi que la destruction de possibles individus est estimé à très fort. Le projet fragmentera aussi les divers territoires des espèces (niveau d'impact fort) et les risques de pollution sont présents (niveau d'impact modéré).

Mesures

Afin de minimiser les effets sur le milieu naturel, différentes mesures seront mises en place :

- *Minimisation des emprises chantier ;*
- *Intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes ;*
- *Rétablissement des corridors de déplacement ;*
- *Mise en défens des zones à enjeux importants ;*
- *Création le cas échéant de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…).*

Les effets prévisibles du projet sur la trame verte et bleue se traduisent en termes de « points de conflits » potentiels entre l'infrastructure et la Trame Verte et Bleue, c'est-à-dire lorsque le tracé traverse un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique. Le projet intercepte le corridor écologique de milieux ouverts de plaine qui s'étend de Soual à Cambounet-sur-le-Sor.

Mesures

Les continuités écologiques identifiées (Bernazobre) seront rétablies par la mise en œuvre d'ouvrages : ouvrage mixte (hydraulique/faune/passage agricole ou routier) au niveau du Bernazobre afin d'assurer la transparence du projet vis-à-vis des déplacements de la faune. Des buses sèches équiperont le nouvel ouvrage tous les 300 m maximum dans les sections en remblais pour en favoriser la transparence pour la petite et la moyenne faune. Au total, 3 buses seront aménagées sur la commune.

Au niveau de Soual/Cambounet-sur-le-Sor, le corridor terrestre (corridor de déplacement de milieux ouverts de plaine) ne peuvent être rétablis sur place du fait de la configuration du projet (échangeur de Soual, profil en long) : des plantations spécifiques seront réalisées pour guider les animaux vers les ouvrages de franchissement adaptés : ouvrage hydraulique de franchissement du Bernazobre (Soual / Cambounet-sur-le-Sor).

La mise en place des ouvrages sera accompagnée d'un traitement écologique des abords (plantations, aménagement de caches …) qui permettront de recréer des milieux attractifs pour la faune, ce qui participera au maintien d'une bonne fonctionnalité des ouvrages.

La zone de l'échangeur de Soual en limite communale de Cambounet-sur-le-Sor, considérée comme zone à enjeux paysagers spécifiques fera l'objet d'une attention particulière. Une attention sera portée notamment sur l'alignement de platanes le long de la voie Barrarie neuve (espace boisé classé) pour le maintenir ou le restituer à l'identique dans le schéma d'aménagement de l'échangeur.

VI.5.3 Le milieu humain

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Le projet n'impacte aucun monument historique, site inscrit, site classé ou zone de protection du patrimoine historique ou culturel, aucune zone de sensibilité archéologique. Cependant, l'aménagement autoroutier risque de recouper le périmètre de protection du Château de Sendrone situé sur la commune de Saïx, protégé au titre des monuments historiques. Le projet passe à proximité d'un élément non protégé du patrimoine, un pigeonnier situé à 120 m environ au nord du tracé, à l'est de Métairie des Prés.

La voie nouvelle viendra modifier les composantes physiques du paysage (modification de l'occupation des sols, du couvert végétal, création de déblais / remblais localisés…). En passant dans le champ visuel perceptible depuis des habitations situées en rase-campagne et sur la frange extérieure des agglomérations. La nouvelle infrastructure donnera à voir le paysage depuis de nouveaux points de

vue. Lorsque la chaussée sera sur une plate-forme en remblai et lorsque le tracé empruntera un nouvel itinéraire entre Maurens-Scopont et Castres.
Le projet a notamment pour vocation de ne pas porter atteinte aux contextes paysagers identifiés sur l'ensemble du linéaire. Il sera aménagé afin de respecter les différentes identités paysagères, tout en évitant les sensations de monotonie.

Mesures

La diminution des effets sur le patrimoine bâti non protégé a été une préoccupation dès les premières étapes du projet : prise en compte lors de la comparaison des corridors et fuseaux, tracé adapté pour éviter les éléments du patrimoine...
Des mesures d'insertion paysagères seront mises en place afin de fondre au maximum le projet dans le paysage, notamment à proximité des éléments de patrimoine : merlon paysager, plantation d'arbres...
La zone de l'échangeur de Soual en limite communale de Cambounet-sur-le-Sor, considérée comme zone à enjeux spécifiques fera l'objet d'une attention particulière.
Des mesures d'insertion spécifiques seront également mises en place sur le secteur de Dicosa (limite communale Saïx/Cambounet-sur-le-Sor) : à l'ouest préservation de l'espace ouvert (pas de plantation), reconstitution de lisières, plantation de haies vives pour intégrer visuellement l'infrastructure passant en remblai, plantation d'un alignement d'arbres le long de la RN126 afin de créer une continuité au niveau du rétablissement.

VI.5.3.2 Urbanisme

Le projet entraine une modification de l'affectation des sols.

Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis.

Les emprises définitives du projet impactent (à titre indicatif, pouvant évoluer en fonction des études de tracé lors des études ultérieures) :

- 6 bâtis dont 1 habitation sur la commune de Soual ;
- 10 bâtis dont 1 habitation sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor ;
- 0,5 ha de zones vouées aux extensions résidentielles diffuses sur la commune de Viviers-lès-Montagnes, le village est évité et aucun bâti n'est impacté.

La réalisation du projet aura des effets sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur les communes. Ainsi, la bande DUP impacte près de 3 ha de zone AUx0 correspondant à des zones d'extensions futures destinées aux activités sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor. Toutefois, cette zone est impactée en bordure de la RN126.

Cependant la mise en compatibilité n'a pas vocation à permettre le développement de l'urbanisation. Cette mise en compatibilité n'aura donc pas d'effet sur le développement de l'urbanisation de la commune.

La réalisation d'une infrastructure de transports, facilitant les échanges entre pôles, induit généralement le développement d'activités économiques qui en bénéficient directement, en termes d'accès comme d'« effet vitrine ». Pour ces raisons, ces effets se manifestent essentiellement à proximité des dispositifs d'échange, notamment dans le secteur de l'échangeur de Cambounet-sur-le-Sor et Soual.

L'échangeur de Cambounet-sur-le-Sor et Soual s'inscrit sur l'axe actuel de la RN126 ; le SCOT et le PLUi visent un développement concentré autour des pôles existants afin d'éviter toute déstructuration de la physionomie du paysage, et dans ce secteur, plusieurs zones d'activités bordent la RN126 actuelle ; le bassin de vie plus important, à l'approche de Castres, est susceptible d'encourager un développement des activités autour du projet, dans des secteurs agricoles partiellement fragmentés par les infrastructures de transport, bénéficiant donc déjà d'une desserte, et les secteurs urbanisés ; le projet apparait donc comme un facteur d'accompagnement du développement, sans en être le moteur principal ; ce développement devra toutefois assurer, conformément au SCOT et au PLUi, la prise en compte des coupures d'urbanisation et continuités écologiques, représentées par un réseau de haies bien constitué, et les cours d'eau ainsi que le maintien de l'équilibre entre les diverses vocations de l'espace (naturelle, agricole et urbaine).

Le projet intercepte à deux reprises du sentier des Hérons vers la zone du Dicosa sur les communes de Cambounet-sur-le-Sor et Saïx.

Mesures

Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis.

Entre Soual et Castres, où l'urbanisation est plus développée, l'insertion du projet et notamment l'échangeur de Soual a été étudiée pour perturber au minimum l'organisation actuelle du territoire, en rétablissant les voiries publiques.

Les itinéraires de randonnées aux abords des étangs de Dicosa seront rétablis par le projet.

Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.

VI.5.3.3 Déplacements et trafics

La liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peut perturber légèrement les déplacements au sein de la commune en phase chantier. Le projet intercepte plusieurs voies de communication :

- la RN126 et les voies communales menant à Donnadieu et au Borio sur Soual ;
- la RD14 sur Cambounet-sur-le-Sor ;
- des chemins agricoles sur Viviers-lès-Montagnes.

Mesures

Les principales voies coupées par l'infrastructure seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (passage inférieur ou supérieur) soit par un itinéraire de rabattement. En l'état actuel du projet, les rétablissements sont prévus : en limite communale avec Saint-Germain-des-Prés (passage inférieur au niveau du chemin de la Bonnetié, voie latérale de désenclavement de la Pradézie) et au niveau du futur échangeur de Soual (passage supérieur au niveau de la RN 126, passage supérieur au niveau de la voie communale de Borio sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor, voie latérale au niveau de la RD14).

Des déviations seront mises en place si la circulation ne peut être maintenue pendant les travaux. Les déviations les plus courtes et les moins accidentogènes seront recherchées et associées à une signalétique adaptée.

L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants des communes.

VI.5.3.4 Risques sanitaires

VI.5.3.4.1 Qualité des eaux

Les sources de pollution éventuelles peuvent provenir :

- En phase chantier : d'émission de matière en suspension, de pollutions accidentelles, de pollutions par la chaux…
- En phase exploitation : de pollutions chroniques dues à la circulation journalière, de pollutions saisonnières (sel lors d'épisode neigeux / verglaçant, phytosanitaires lors du traitement des dépendances vertes) et accidentelles.

Mesures

Des mesures spécifiques seront mises en place :

- *En phase chantier : mise en place et entretien d'un assainissement provisoire de chantier, mise en place d'aires spécifiques imperméables, stockages des produits et matériels hors des zones sensibles, choix de produits limitant les risques d pollutions, mise en défens de certaines zones ;*
- *En phase exploitation : les bassins de rétention existants sur l'A680 assureront également le traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel ainsi que le confinement des éventuelles pollutions accidentelles. L'utilisation des produits phytosanitaires sera également limitée.*

VI.5.3.4.2 Ambiance sonore

Une étude acoustique spécifique a été réalisée dans le cadre du projet LACT.

Les résultats de cette étude montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire de voie.

Mesures

Dès la conception, le choix du tracé a notamment été orienté afin d'éviter les zones les plus urbanisées, limitant ainsi les nuisances sonores, tant en phase chantier qu'en phase exploitation : sur la commune de Soual, la RN 126 est aménagée sur place.

La traversée de Soual Nord, aux lieux dits le Soulet bas, Predical et Arbalete dispose déjà de protections acoustiques, mais les niveaux sonores derrière les protections dépassent les seuils réglementaires. Des isolations de façades devront compléter le dispositif existant de protection à la source.

Un bâtiment au niveau de la zone artisanale (au Nord de la voie) nécessitera une protection complémentaire.

Un bâtiment au niveau de la zone artisanale de Santou (au Nord de la RN126 sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor) nécessitera une protection complémentaire.

VI.5.3.4.3 Qualité de l'air

Sous réserve des hypothèses de trafic, la réalisation du projet de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse, n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude (projet et de l'ensemble du réseau routier subissant une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10 % du fait de la réalisation du projet») à l'horizon 2042.

Les cartographies des surconcentrations en polluant mettent en évidence :

- Les effets significatifs, mais néanmoins géographiquement limités, des émissions polluantes induites par le trafic routier du réseau étudié sur la qualité de l'air (entre 50 et 150 m de part et d'autre des infrastructures routières en fonction des axes et des polluants) ;
- Une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence ou l'état projeté pour ces polluants, du fait du renouvellement du parc automobile entre 2014 et 2042 et ce, malgré l'augmentation du kilométrage parcouru (+21 % à +28 % suivant les secteurs).

La réalisation des projets de mise à 2x2 voies de l'A680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires.

L'Indice Pollution Population (indicateur sanitaire simplifié) du dioxyde d'azote en baisse dans la bande d'étude à l'état projeté indique une diminution de l'exposition des populations.

Cette amélioration est :

- modérée à Soual.
- faible (-5 %) à Cambounet-sur-le-Sor pour environ 539 habitants malgré une augmentation moyenne des surconcentrations en dioxyde d'azote de 0,3 µg/m³ dans cette commune.

Sur la commune de Viviers-lès-Montagnes, la qualité de l'air devrait s'améliorer dans le village et se dégrader au Nord-Ouest de la commune.

Aucun établissement sensible n'est recensé dans la bande d'étude liée au projet.

Mesures

Aucune mesure ou suivi particulier n'est donc préconisée sur ces trois communes.

VI.6 Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLUi

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques

L'emplacement réservé prévu au document graphique de chacune des trois communes, pour le projet LACT, aura une emprise :

- pour la commune de Soual, sur :
  - la zone urbaine existante réservée aux activités industrielles, commerciales et artisanales : zone Ux ;
  - la zones naturelles et forestières : secteur N1 de la zone N ;
  - la zone destinée à l'agriculture : zone A ;

- pour la commune de Cambounet-sur-le-Sor sur :
  - La zone Ux, correspondant aux secteurs d'activités économiques ;
  - La zone AUx0, destinée aux extensions futures à vocation d'activités (nécessitant une révision du PLUi) ;
  - La zone N : Zone naturelle à préserver ;
  - Le secteur Np de la zone N : secteurs à protéger en raison de la qualité patrimoniale des sites bâtis et naturels ;
  - La zone A, destinée à l'agriculture ;

- pour la commune de Viviers-lès-Montagnes sur :
  - la zone destinée à l'agriculture : zone A ;
  - le secteur U2a de la zone U : extensions résidentielles diffuses.

Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées dans toutes les zones. Néanmoins certains ajustements au règlement des zones U, UX, AUx0, N et A sont nécessaires pour sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité ».

La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité pour chacune des trois communes. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant. La surface totale des emplacements réservés sera mise à jour.

Le document graphique de zonage en vigueur pour chacune des trois communes fait apparaître l'emplacement réservé du projet après la mise en compatibilité du PLUi.

Un Espace Boisé Classé au PLUi est impacté sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor par l'emplacement réservé à créer. La surface totale d'EBC concerné est de 0,9 ha environ. Une partie de cet espace boisé sera déclassée (0,4 ha environ).

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLUi

Le projet reste compatible avec les objectifs définis dans le PLUi Sor et Agout, intégrant les territoires communaux de Soual, Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes, notamment ceux identifiés au sein du PADD.

1. Accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité ;
2. Renforcer la cohésion du territoire tout en préservant ses diversités ;
3. Prévenir les risques et les nuisances.

Le projet participera au développement économique des territoires communaux, notamment par le développement de la liaison du territoire communautaire à la métropole toulousaine et à l'agglomération Castres-Mazamet qui va dans le sens du désenclavement des territoires du Sud du Tarn.

Les activités agricoles seront pérennisées grâce aux aménagements fonciers qui seront proposés et aux éventuelles indemnisations et mesures compensatoires prévues.

Les paysages seront préservés par la mise en place de mesure d'insertion (merlon paysager, plantation d'arbres et arbustes…) permettant l'intégration du projet au sein des territoires communaux.

Les milieux naturels sensibles, feront l'objet de mesures particulières visant à préserver la biodiversité et les continuités écologiques. De plus, des mesures en faveur des alignements de platanes impactés seront intégrées au schéma d'aménagement paysager.

En matière de risque inondable, des études hydrauliques seront réalisées dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Elles permettront de préciser l'ouverture hydraulique optimale pour les ouvrages à mettre en place.

Les nuisances sonores liées à cette nouvelle infrastructure seront réduites par la mise en place d'ouvrages de protection adaptés (réduction à la source, isolation de façades) dans les secteurs les plus impactés.

VI.7 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 5 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 5 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, dès que le projet sera réalisé, que les aménagements seront terminés, et que les terrains seront sous concession, avec une limite du domaine public autoroutier concédé (DPAC) clairement définies.

Ainsi, les emprises définitives de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse sur les différentes zones illustrées sur le plan de zonage du PLUi de chacune des trois communes seront acquises. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante-projet et post-projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

Les tableaux suivants présentent les surfaces incluses dans l'emplacement réservé (ER) défini à ce stade du projet et par commune, qui pourront être comparées aux surfaces définitives X, Y, Z, … du projet, pour chaque zone identifiée comme impactée.

Tableau 18 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet sur la commune de Soual (Source : EGIS, 2016)

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone Ux	3,3 ha inclus dans l'ER	X ha acquis
Zone N	0,01 ha (en secteur N1) inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone A	46,2 ha inclus dans l'ER	Z ha acquis

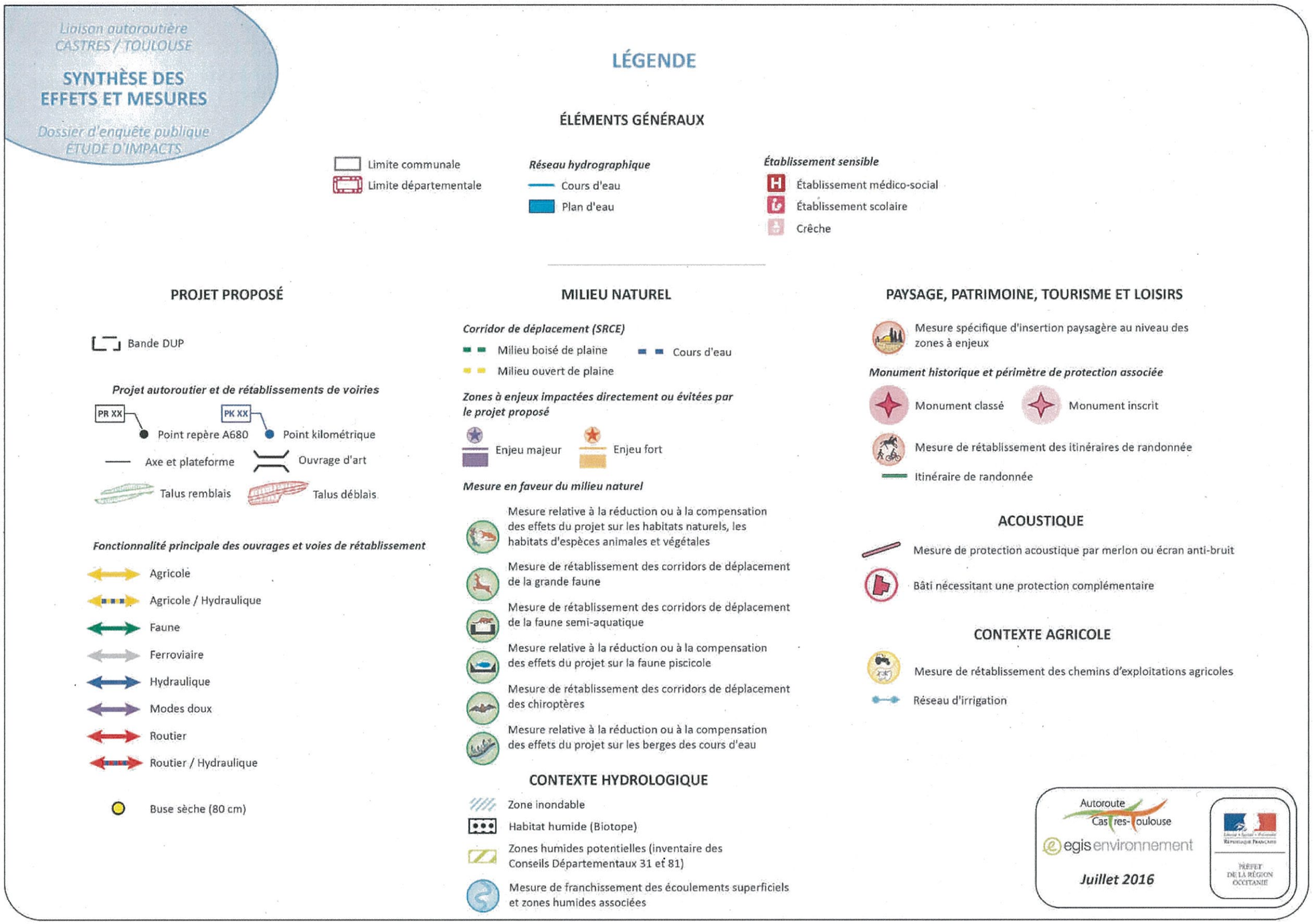
Tableau 19 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor (Source : EGIS, 2016)

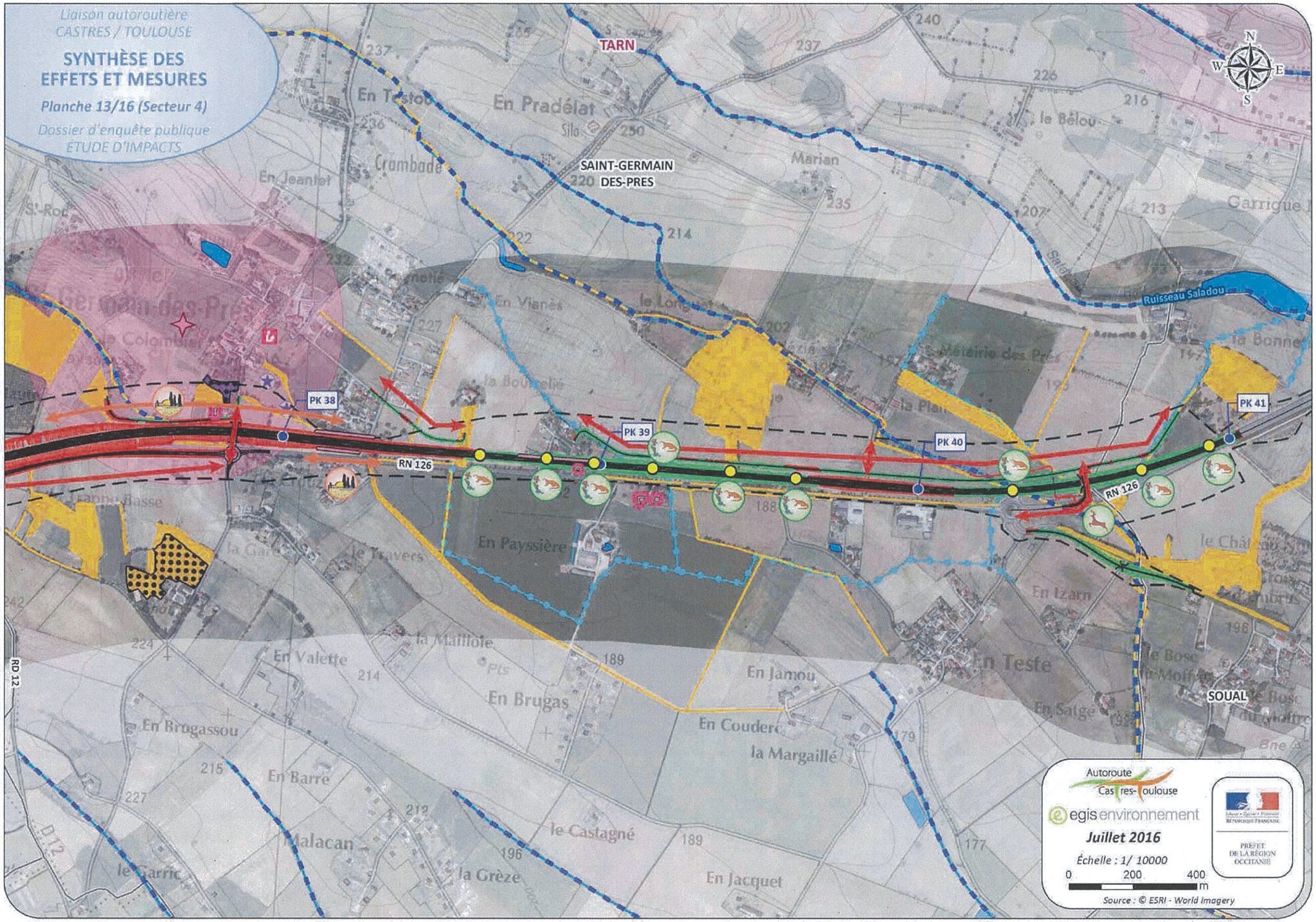
Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone U	1,0 ha (en secteur U2) inclus dans l'ER	X ha acquis
Zone Ux	10,7 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone AUx0	3,0 ha inclus dans l'ER	Z ha acquis
Zone N	0,2 ha (dont 0,15 ha en secteur Np) inclus dans l'ER	… ha acquis
Zone A	15,3 ha inclus dans l'ER	… ha acquis

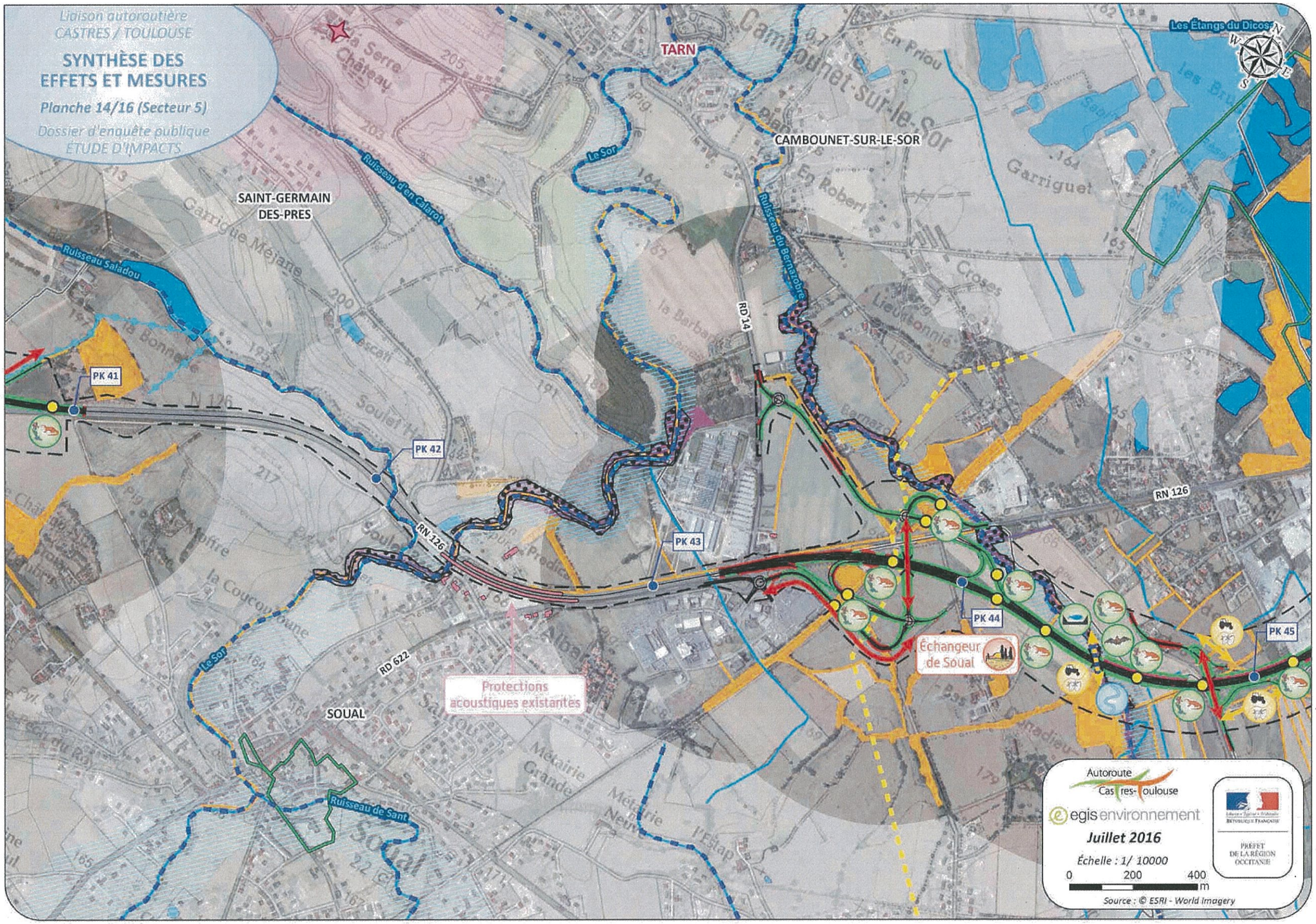
Tableau 20 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet sur la commune de Viviers-lès-Montagnes (Source : EGIS, 2016)

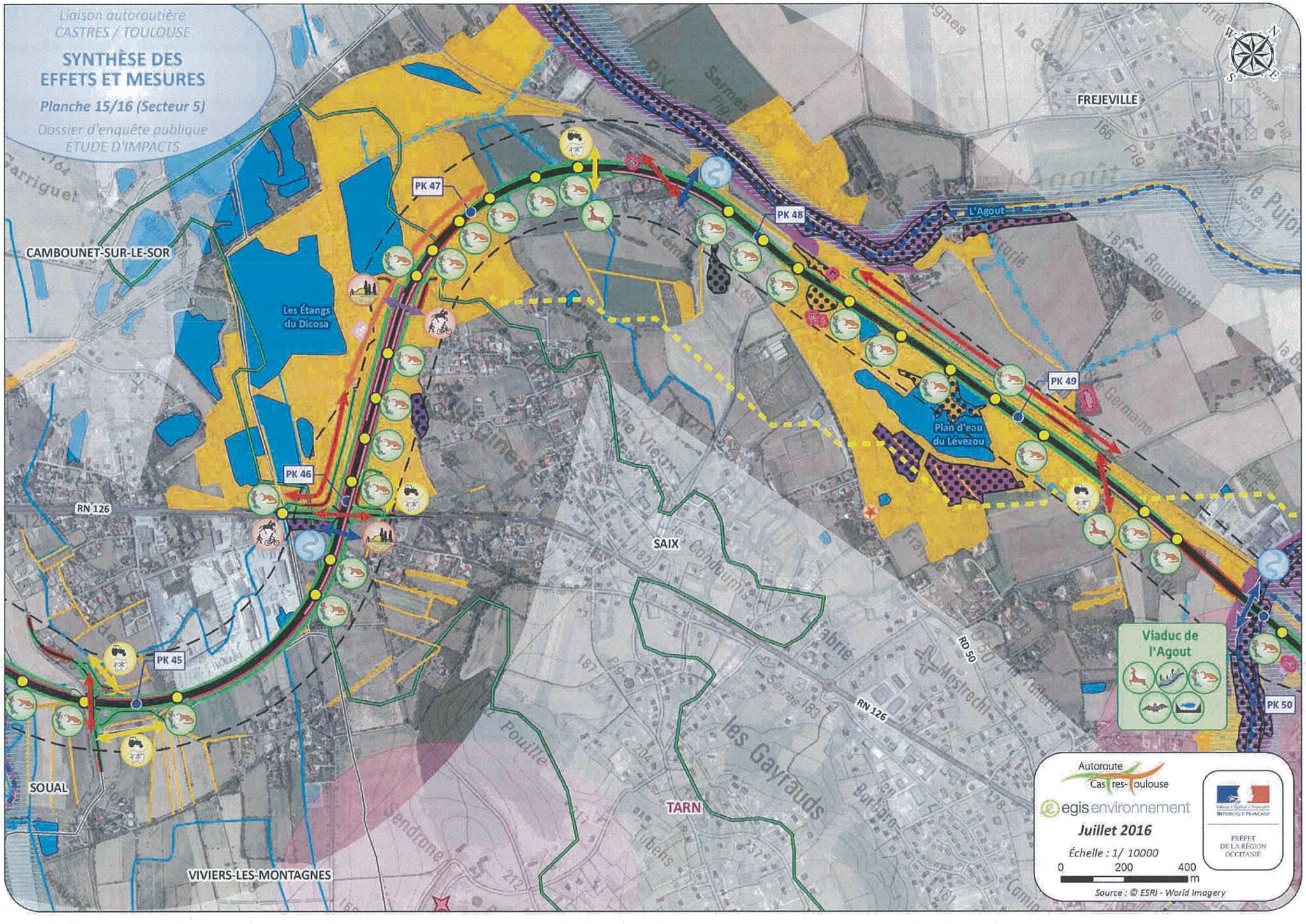
Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	9,80 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone U	0,6 ha (en sous-secteur U2a) inclus dans l'ER	Y ha acquis

Figure 17 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal de Soual, Cambounet-sur-le-Sor, Vivier-les-Montagnes (Source : Dossier DUP, 2016)




Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 13/16 (Secteur 4)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
SAINT-GERMAIN
DES-PRES
SOUAL
Ruisseau Saladou
PK 38
PK 39
PK 40
PK 41
RN 126
RD 12
D12
En Pradélat
Crambade
En Jeantet
En Vianès
le Lon
Marian
le Bélou
Garrigue
Métairie des Prés
la Bonne
En Payssière
le Travers
la Maillole
En Valette
En Brugas
En Brugassou
En Barre
Malacan
le Castagné
la Grèze
En Couderc
la Margaillé
En Jamou
En Jacquet
En Teste
En Saige
le Bosc
le Garric
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 14/16 (Secteur 5)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
SAINT-GERMAIN
DES-PRES
SOUAL
Le Sor
Ruisseau d'en Calerot
Ruisseau Salladou
Ruisseau du Bernazobre
Ruisseau de Sant
RD 14
RD 622
RN 126
PK 41
PK 42
PK 43
PK 44
PK 45
Échangeur
de Soual
Protections
acoustiques existantes
Les Étangs du Dicos
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 15/16 (Secteur 5)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
FREJEVILLE
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
SOUAL
VIVIERS-LES-MONTAGNES
SAIX
TARN
RN 126
RD 50
L'Agout
Les Étangs
du Dicosa
Plan d'eau
du Lévezou
Viaduc de
l'Agout
PK 45
PK 46
PK 47
PK 48
PK 49
PK 50
les Gavrauds
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0
200
400
m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

VI.8 Résumé non technique

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur les territoires communaux	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu physique	Géologie, pédologie et hydrogéologie	**Terrain de type** : coteaux molassiques avec présence de quelques affleurements calcaires, dépôts quaternaires anciens, dépôts quaternaires anciens remobilisés par l'érosion. **Risques :** retrait et gonflement des sols argileux, risques de compression et d'instabilité limités aux abords du Bernazobre **Masse d'eau :** trois masses d'eau. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.	Risques d'apparition de zones de compression ou de mouvements de terrain peu marqués. Renforcement des terrains et limitation du temps d'intervention en phase chantier. Pas d'effet quantitatif attendu sur les conditions d'alimentation de la nappe et les risques de pollutions sont limités. Mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales permettant de réduire les risques de pollution.
	Topographie	**Relief :** paysage plat et peu vallonné de la plaine de l'Agout.	Ce tracé, presque exclusivement en remblai sur cette portion. Le projet ne remet pas en cause le contexte topographique du secteur. L'apport de matériaux depuis les secteurs excédentaires sera favorisé.
	Hydrologie	SDAGE Adour – Garonne et SAGE de l'Agout. **Cours d'eau** : le Sor et son principal affluent le Bernazobre. Le ruisseau du Rivalou sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor. Réseau dense de ruisseaux et de fossés au nord nécessaires au drainage des terrains plats et marécageux. Étangs du Dicosa sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor et un plan d'eau sur Viviers-lès-Montagnes. **Risque d'inondation** par crues du Sor et du Bernazobre. **Zones humides** du Sor et son principal affluent le Bernazobre.	Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel (dimensionnement décennal). Franchissement du ruisseau du Bernazobre : Mise en place d'un ouvrage hydraulique de franchissement. Certaines mesures spécifiques seront mises en place pour ne pas dégrader le lit du cours d'eau pendant les travaux. En matière de risque inondable, des études hydrauliques seront réalisées dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Elles permettront de préciser l'ouverture hydraulique optimale pour les ouvrages à mettre en place. Les petites zones humides du Bernazobre incluse dans la bande DUP peuvent potentiellement être impactées par le projet. Des mesures lors des travaux et des mesures de compensation des impacts sur les zones humides seront mises en place. La zone de Calarié (Saïx) fera l'objet d'une attention particulière.
Milieu agricole et naturel	Espace agricole	L'**agriculture** reste une activité économique importante, occupant, dans la bande DUP du projet : • Soual, 46,2 ha de surfaces agricoles sont incluses dans l'aire d'étude ; • Cambounet-sur-le-Sor, 15,3 ha de surfaces agricoles sont recensés ; • 9,8 ha de surfaces agricoles sur Viviers-lès-Montagnes. Les terres agricoles sont essentiellement consacrées à la polyculture et au polyélevage sur Cambounet-sur-le-Sor et Viviers-lès-Montagnes et à l'élevage bovin mixte sur Soual. L'aire d'étude ne recoupe les parcelles que d'un seul exploitant sur la commune de Viviers-lès-Montagnes.	Les impacts sur les exploitations agricoles (perte de bâtiment agricoles, modification de la structure des exploitations, diminution de la surface agricole) sont estimés, sur la base du tracé de référence défini à ce stade des études, est estimé à une trentaine d'ha au sein des emprises travaux et définitives. Pour limiter les impacts la surface du projet est réduite au strict minimum et des rétablissements d'accès ou de réseau seront mis en place. Des rétablissements agricoles spécifiques seront créés et d'autres mesures d'accompagnement et de compensation telles qu'un aménagement foncier sont proposées.

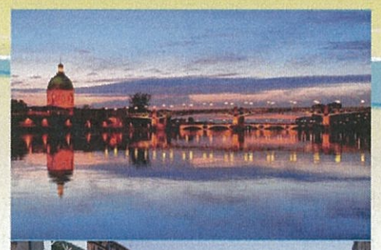
Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur les territoires communaux	Effets et mesures du projet applicables à la commune
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	Secteurs boisés peu importants, principalement localisé aux abords des cours d'eau (ripisylves). Espaces boisés classés dans le secteur de la Barrarie Neuve sur Cambounet-sur-le-Sor. Sur Viviers-lès-Montagnes, secteur majoritairement agricole parsemé de haies, d'alignements d'arbres et de fossés agricoles. Ces haies et fossés constituent des corridors écologiques. Continuités écologiques aquatiques et terrestres : Bernazobre, corridor de déplacements de milieu ouvert de plaine depuis la zone bocagère de Santou (Soual) en direction du nord, vers la réserve naturelle régionale de la Héronnière de la Crémade et la réserve de chasse de Bruges. La commune de Cambounet-sur-le-Sor est concernée par des mesures de protection (type Natura 2000, APPB...) et mesures d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO...) : Réserve naturelle régionale de Cambounet-sur-le-Sor ; ZNIEFF de type I : Gravières de Cambounet-sur-le-Sor. Présence identifiées d'espèces patrimoniales d'avifaune et de chiroptères.	Impact limité sur les habitats naturels mais impacts modérés à très forts sur les habitats d'espèces. Impact sur les continuités écologiques au niveau de l'échangeur de Soual. Impact sur les alignements de platanes au niveau de la Barrarie Neuve. Impacts du projet sur des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt écologique. Moyens mis en œuvre au tire des milieux naturels sensibles, notamment la zone humide : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes...), ouvrages hydrauliques prévus le long du projet (buses sèches, ouvrage hydraulique de rétablissement du Bernazobre. Mesures en faveur des alignements de platane intégrés au schéma d'aménagement paysager du projet LACT.
Milieu humain	Patrimoine architectural, urbain et paysage	Plusieurs entités paysagères : • paysage collinaire fortement induit par l'activité agricole à l'ouest ; • paysage urbain et péri-urbain à l'est ; • paysage structuré par le parcellaire agricole et le réseau de voies de communication au sud sur Soual. • Paysages agricoles de Viviers-lès-Montagnes marqué pars des haies et hameaux. Absence de monument historique classé et inscrit et de bâtiment à forte valeur identitaire et patrimoniale sur l'aire d'étude.	Le projet n'impacte aucun monument historique, site inscrit, site classé ou zone de protection du patrimoine historique ou culturel, aucune zone de sensibilité archéologique. Mise en place de mesures d'insertion paysagères (merlon paysager, plantation d'arbres...) La zone de l'échangeur de Soual, considérée comme zone à enjeux spécifiques fera l'objet d'une attention particulière.
	Urbanisme	Commune de Soual : Le bourg de Soual organisé autour de la RD 622, RD 621 et de la RN 126 présente un caractère de petite ville. Du pavillonnaire dense se développe dans le prolongement du bourg. Le reste de l'urbanisation est représentée par du pavillonnaire diffus. La croissance démographique y est importante. Le dynamisme démographique se traduit par un dynamisme économique. Les mobilités domicile-travail sur le territoire sont relativement importantes. La commune de Soual propose un tissu économique relativement complet et diversifié, dominé par le secteur tertiaire. L'offre commerciale est le 2ème secteur économique le plus représenté. Plusieurs Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, deux pylônes hertzien, station d'épuration. Commune de Cambounet-sur-le-Sor : Le centre bourg se caractérise par un bâti dense, niché en surplomb du Sor et organisé autour d'une voie principale. Du pavillonnaire dense se développe dans le prolongement du bourg. Le reste de l'urbanisation est représentée par du pavillonnaire diffus. La croissance démographique y est importante. Les mobilités domicile-travail sur le territoire sont relativement importantes. La commune de Cambounet-sur-le-Sor propose un tissu économique	Impact sur 6 bâtis, dont 1 habitation. Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis. Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation. Impact sur 10 bâtis, dont 1 habitation. Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis. Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation. Effets limités sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur les communes : impact sur 3 ha de zone AUx0 sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor. La mise en compatibilité n'a pas vocation à permettre le développement de l'urbanisation. La présence de l'échangeur de Soual participera indirectement au développement du la zone.

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur les territoires communaux	Effets et mesures du projet applicables à la commune
		relativement complet et diversifié, dominé par le secteur tertiaire. Zone d'activités d'intérêt communautaire : la Z.A industrielle d'En Toulze. Équipements publics peu développés : mairie dans le centre bourg. Structures de loisirs : base de loisirs des étangs de Saïx (plans d'eau du Dicosa), réserve naturelle régionale (RNR) de Cambounet-sur-le-Sor. Plusieurs Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, deux pylônes hertzien, station d'épuration. Commune de Viviers-lès-Montagnes Démographie de la commune en augmentation. L'habitat est localisé dans le village et dans les hameaux parsemés sur la commune. Des services, équipements et commerces de proximité sont présents dans le village.	Aucun bâti n'est affecté par le projet. En ce qui concerne le foncier non bâti : le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.
	Déplacements et trafics	Sur la commune de Soual, un carrefour d'axes majeurs pour l'économie régionale : RN 126, RD 621, RD 622. La déviation de la RN n° 126 qui permet d'éviter le bourg. La commune de Cambounet-sur-le-Sor est traversée au sud-est par la RN n° 126. La RD621 traverse le village de Viviers-lès-Montagnes d'Est en Ouest et la RD50 du Nord au Sud. Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail). Desserte par le réseau de transport en commun.	Les principales voies coupées par l'infrastructure seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (passage inférieur ou supérieur) soit par un itinéraire de rabattement. L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de ces communes.
	Risques sanitaires (Bruit et air)	Secteur sous influence sonore axes structurants : RN 126, RD 621, RD 622, RD926. Qualité de l'air relativement bonne.	Les résultats l'étude acoustique montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire de voie à créer. L'aménagement sur place du tracé le long de la RN126 limite l'impact acoustique de la nouvelle voie. Des isolations de façades devront compléter le dispositif existant de protection à la source dans la traversée de Soual Nord, aux lieux dits le Soulet bas, Predical et Arbalete et une habitation au niveau de la zone artisanale (au Nord de la voie) nécessitera une protection complémentaire. Une habitation au niveau de la zone artisanale de Cambounet-sur-le-Sor (au Nord de la RN126) nécessitera une protection complémentaire. Le tracé a été étudié de façon à éviter le village de Viviers-lès-Montagnes et de limiter les nuisances acoustiques. La réalisation des projets de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations de polluants dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires. Sur la commune de Viviers-lès-Montagnes, la qualité de l'air devrait s'améliorer dans le village et se dégrader au Nord de la commune. Aucun établissement sensible n'est recensé dans la bande d'étude liée au projet.

Dossier d'enquête préalable à la
Déclaration d'Utilité Publique













Autoroute Castres-Toulouse

Volume 7

Pièce H : Mise en compatibilité du PLU

Commune de Puylaurens

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

ASF

SOMMAIRE

I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 4

I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ 4

I.1.1 Définition 4

I.1.2 Champ d'application 4

I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU 4

I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER 4

I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES 5

I.4.1 Procédure en cinq étapes 5

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet 5

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique 5

I.4.1.3 Enquête publique 5

I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune 5

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme 5

I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité 6

II. PRÉSENTATION DU PROJET 7

II.1 CONTEXTES ET OBJECTIFS 7

II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE 9

II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE 10

II.3.1 Territoire communal 10

II.3.2 Projet sur le territoire communal 10

III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU 13

III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX 13

III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION 13

III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES 14

III.3.1 Objectifs du PADD 14

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT 14

III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION 14

III.5 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES 15

III.6 EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 15

III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS 15

III.8 ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.123-1-5 ALINÉA 7 (DEVENU L-151-17 À L-151-25) DU CODE DE L'URBANISME 16

III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME) 16

IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE SAINT-PUYLAURENS 17

IV.1 PLAN DE ZONAGE 17

IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME 29

IV.3 LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 56

V. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME 57

VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ 58

VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE 58

VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE 58

VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 59

VI.3.1 Le milieu physique 59

VI.3.1.1 Topographie 59

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 59

VI.3.1.3 Hydrologie 60

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels 61

VI.3.2.1 Espace agricole 61

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles 61

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal 62

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 62

VI.3.3.2 Urbanisme 62

VI.3.3.3 Déplacements et trafics 63

VI.3.3.4 Risques sanitaires 63

VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET 65

VI.4.1 Études, débat public et concertations 65

VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES 66

VI.5.1 Le milieu physique 66

VI.5.1.1 Topographie 66

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 66

VI.5.1.3 Hydrologie 66

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels 67

VI.5.2.1 Espace agricole 67

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles 68

VI.5.3 Le milieu humain 68

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 68

VI.5.3.2 Urbanisme 69

VI.5.3.3 Déplacements et trafics 69

VI.5.3.4 Risques sanitaires 69

VI.6 SYNTHÈSE DES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE PLAN DE ZONAGE ET SUR LES ENJEUX ET ÉQUILIBRES DÉFINIS DANS LE PLU DE PUYLAURENS 71

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques 71

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU 71

VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT 71

VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE 78

Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude....7
Figure 2 : Localisation du projet sur la commune....12
Figure 3 : Carte 1/5 de zonage avant mise en compatibilité 19
Figure 4 : Carte 1/5 de zonage après mise en compatibilité 20
Figure 5 : Carte 2/5 de zonage avant mise en compatibilité 21
Figure 6 : Carte 2/5 de zonage après mise en compatibilité 22
Figure 7 : Carte 3/5 de zonage avant mise en compatibilité 23
Figure 8 : Carte 3/5 de zonage après mise en compatibilité 24
Figure 9 : Carte 4/5 de zonage avant mise en compatibilité 25
Figure 10 : Carte 4/5 de zonage après mise en compatibilité 26
Figure 11 : Carte 5/5 de zonage avant mise en compatibilité 27
Figure 12 : Carte 5/5 de zonage après mise en compatibilité 28
Figure 13 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016) .72

Sommaire des tableaux

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015) 9
Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2015) 10
Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015).... 13
Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016) 62
Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014).... 63
Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 63
Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 64
Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral de la Haute-Garonne, 18 janvier 2006) 64
Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014) 65
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016) 71

I. Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

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 peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme).

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

La déclaration d'utilité publique 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.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (SCoT) ;
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (PLU).

du code de l'urbanisme[1].

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

I.1.2 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.

[1] Le code de l'urbanisme a été récemment modifié :
Révision de la partie Législative par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015
Révision de la partie Règlementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

I.2 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 Durables 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 d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Puylaurens, localisée dans le département du Tarn (81).

L'opération visée est la réalisation d'une liaison autoroutière reliant l'A68 (liaison Toulouse –Albi) depuis le demi-échangeur de l'A680 sur la commune de Gragnague (Haute-Garonne) à Castres (Tarn), dans le cadre du programme de Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

- l'infrastructure autoroutière proprement dite (comprenant ouvrage en terre, ouvrage d'art…) ;
- les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (mesures de compensation, bassin de traitement…) ainsi que les rétablissements de voiries ;
- pour les communes concernées, les échangeurs et les gares de péages ;
- pour les communes concernées, les installations permettant la construction de l'infrastructure (base travaux, voies d'accès aux ouvrages et équipements…).

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Procédure en cinq étapes

Le processus ci-après explicite les principales étapes règlementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'Etat.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 […] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L.132-7 et L.132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- la région ;
- les départements ;
- les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- 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 ;
- les 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.
- les chambres de commerces et d'industries territoriales,
- les chambres des métiers,
- les chambres d'agriculture.

Le maire de la commune ou des communes intéressée(s) par l'opération est invité à cet examen conjoint.

I.4.1.3 Enquête publique

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

L'article L.153-55 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.

I.4.1.4 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 à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

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

À noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique (article L.153-56 du code l'urbanisme).

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

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.

I.4.2 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.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

- Article L.153-54

« ***Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique***, *d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet,* ***et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :***

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence *;*

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.».

- Article L.153-55

« *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 l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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

- Article L.153-56

« *Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, 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 la décision procédant à la mise en compatibilité.* »

- Article L.153-57

« ***A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :***

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise*, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. 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 dans les autres cas. »

- Article L.153-58

« ***La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :***

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

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. […] »

- Article L.153-59

« *L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26.*

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

- Article R.153-14

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

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

****

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet LACT, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Puylaurens.

II. Présentation du projet

II.1 Contextes et objectifs

Le projet de liaison routière entre Castres et Toulouse se décompose en deux opérations majeures :

- la réalisation d'un itinéraire autoroutier entre la commune de Verfeil et le périphérique de Castres ;
- la mise à 2x2 voies de l'A 680, bretelle autoroutière, permettant la jonction entre l'A 68 et Verfeil.

L'opération de réalisation d'un axe autoroutier a pour vocation de répondre à un besoin de transports efficients permettant de relier Castres – Mazamet au reste du territoire national, notamment à Toulouse : simplification des exports – imports depuis les industries sud-castraises, accès facilités aux grands équipements publics régionaux, développement de l'attraction du bassin de Castres – Mazamet, etc.

Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) qui a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025).

En 2012/2013, une commission (Commission Mobilité 21) a été chargée par le gouvernement de trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures. Ces travaux ont mené à la rédaction du rapport Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable ».

Dans ses conclusions, remises le 27 juin 2013, la commission classait « l'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres » dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030). Ce classement a été confirmé par le gouvernement en juillet 2013.

Ce programme a pour ambitions :

- d'améliorer les déplacements : sécurité routière, rapidité d'accès…
- d'affirmer le développement local : territoire desservi de façon équilibré, accès amélioré aux équipements métropolitains,
- de développer la situation économique : renforcement de l'attractivité, notamment pour les chercheurs, les enseignants et les étudiants, développement de nouveaux sites d'implantation pour les entreprises, consolidation du tissu économique existant,
- de contribuer à la compétitivité des entreprises : développement des entreprises agroalimentaires, ouverture sur les marchés, facilités de recrutement…
- de permettre le développement social en offrant une meilleure accessibilité à l'emploi aux populations des territoires voisins de Toulouse et de Castres.

8 mars 1994
Décision ministérielle actant le principe de mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse

▼

1996
Construction par ASF de la bretelle autoroutière A680, la bifurcation autoroutière entre l'A68 et l'A680 et le demi-échangeur de Gragnague.
Plusieurs sections à 2x2 voies ont été réalisées (déviation de Soual mise en service en 2000, de Puylaurens mise en service en 2008,) ou ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (Castres-Soual section urbaine en 2004)

▼

18 décembre 2003
Classement de la liaison Castres – Toulouse via l'A68 parmi les « grandes liaisons d'aménagement du territoire » (GLAT), par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

▼

31 Janvier 2007
Après consultation et accord des collectivités concernées, décision du ministre en charge des transports d'étudier la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession

▼

15 octobre 2007 au 31 janvier 2008
1ère concertation publique présentant les études d'avant-projet sommaire et en particulier les différents corridors possibles

▼

23 décembre 2008
Décision ministérielle demandant la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

▼

4 février 2009
La CNDP, sur saisine du Ministre décide que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public

▼

Du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010
Débat public, organisé par une Commission particulière du débat public (CPDP)

▼

25 juin 2010
À la suite du débat public, le ministre en charge des transports décide de retenir le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126, par mise en concession autoroutière. Il demande de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique

▼

27 juin 2013
Le projet d'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres en 2X2 voies est considéré dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030) suite à l'audit de la « Commission Mobilité 21 »

▼

22 avril 2014
Le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche relance les études sur la base d'une mise en concession

La carte en page suivante présente le linéaire global relatif au projet LACT sur l'ensemble des communes traversées. Seules celles dotées d'un PLU sont susceptibles de faire l'objet d'une Mise en Compatibilité.

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude

Liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE

PRÉSENTATION DES SECTEURS D'ÉTUDE

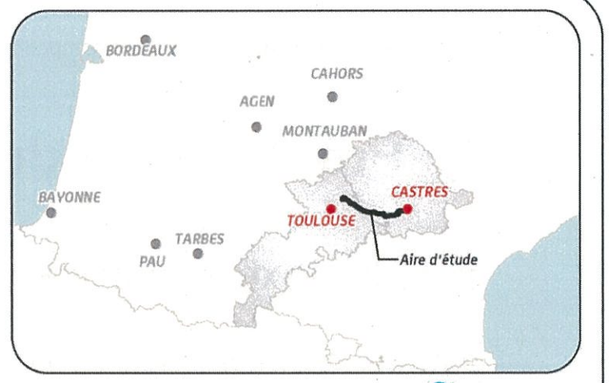
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS

Élargissement A680
Opération sous maîtrise d'ouvrage ASF

Liaison autoroutière nouvelle Verfeil/Castres
Opération sous maîtrise d'ouvrage Etat

Département du Tarn

Département de la Haute-Garonne



Secteur 1

Secteur 2

Secteur 3

Secteur 4

Secteur 5

CASTELMAUROU, GRAGNAGUE, BONREPOS RIQUET, SAINT-MARCEL PAULEL, VERFEIL, TEULAT, SAINT-PIERRE, MONTCABRIER, BANNIERES, BOURG-SAINT-BERNARD, VILLENEUVE-LES-LAVAUR, MAURENS-SCOPONT, ALGANS, SAUSSENS, CAMBON-LES-LAVAUR, VENDINE, LACROISILLE, FRANCARVILLE, LOUBENS-LAURAGAIS, APPELLE, PUYLAURENS, LE FAGET, CUQ-TOULZA, SAINT-GERMAIN-DES-PRES, SÉMALENS, FREJEVILLE, CASTRES, CAMBOUNET-SUR-LE-SOR, SAIX, SOUAL, VIVIERS-LES-MONTAGNES

Le Girou, L'Agout, Le Sor, RN126

LÉGENDE

- Axe du projet Verfeil/Castres
- A680
- Aire d'étude Verfeil/Castres
- Aire d'étude élargissement A680
- Limite communale
- Limite départementale
- Réseau hydrographique principal

Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
ASF
Avril 2016
Échelle : 1/180000
0 3 6 km

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR L'AIRE D'ÉTUDE :

*(les communes marquées d'une * sont à cheval sur 2 secteurs)*

Secteur 1 :

- Bonrepos-Riquet
- Castelmaurou
- Gragnague
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Verfeil*

Secteur 2 :

- Bannières
- Bourg-Saint-Bernard
- Francarville
- Montcabrier
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Saussens
- Teulat
- Vendine
- Verfeil*
- Villeneuve lès-Lavaur*

Secteur 3 :

- Algans
- Appelle
- Cambon-lès-Lavaur
- Cuq-Toulza
- Lacroisille
- Le Faget
- Loubens-Lauragais
- Maurens-Scopont
- Villeneuve-lès-Lavaur*

Secteur 4 :

- Puylaurens
- Saint-Germain-des-Prés
- Soual*

Secteur 5 :

- Cambounet-sur-le-Sor
- Castres
- Fréjeville
- Saïx
- Sémalens
- Soual*
- Viviers-lès-Montagnes

II.2 Caractéristiques générales de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse

Le projet LACT est constitué de deux opérations sous maîtrise d'ouvrage distinctes :

a) **Une section aménagée sous maîtrise d'ouvrage ASF appelée « Opération A680 », qui consiste en** :

- l'élargissement de l'A680 existante, passant de 2x1 voies à 2x2 voies, entre Castelmaurou et Verfeil (8 km environ) ;
- la création d'un échangeur à Verfeil.

b) **Une section aménagée sous maîtrise d'Ouvrage de l'État appelée « Opération Verfeil-Castres », qui consiste en** :

- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens (31 km environ) ;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest de Puylaurens (1 km environ) ;
- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Puylaurens et Soual, puis entre Soual et Castres (15 km environ) ;
- la création de 3 échangeurs (Verfeil, Soual Est, Saint-Palais à Castres).

Elle intègre également les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).

Cette nouvelle section autoroutière entre Verfeil et Castres a pour vocation d'être rattachée à la bretelle autoroutière élargie de l'A680 (sous concession ASF).

Il est prévu l'aménagement de deux gares de péages en pleine voie localisées :

- à l'origine du tracé sur la commune de Verfeil
- et à l'extrémité du tracé sur la commune de Castres.

Les diffuseurs de Puylaurens et de Soual seront équipés de gares de péage sur bretelles.

Enfin, une aire de repos unilatérale bidirectionnelle sera implantée entre les lieux dits « En Bardes » et « l'Endribet », sur la commune de Cambon-lès-Lavaur.

↳ Cet itinéraire permettra de relier les villes de Toulouse et Castres via l'A680 existante, reliant l'A68 à Verfeil, puis via la création d'une nouvelle liaison autoroutière rattachant Verfeil à la rocade Nord-Ouest de Castres.

La réalisation de grands projets linéaire génère d'importants mouvements de matériaux.
Les principaux volumes de déblais et besoins en remblais sont rappelés ci-après par secteur :

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015)

Secteur	Déblais (millions m^3)	Remblais (millions m^3)
1	0	0,35
2	0,41	1,4
3	3,7	1,8
4	0,99	0,3
5	0,3	1,5
Total	**5,40**	**5,35**

Hors barreau de Puylaurens

Le décapage de la terre végétale représente environ 1,7 millions m^3. Tous les matériaux de déblais n'étant pas réutilisables, un apport extérieur de 1,3 millions m^3 sera nécessaire.

A ce stade des études, il est prévu :

71 ouvrages de rétablissement permettant le franchissement du projet, dont 48 peuvent faire l'objet d'un usage pour l'exploitation agricole :

- 31 ouvrages routiers,
- 1 franchissement de voie ferrée,
- 1 passage Mode doux,
- 3 passages agricoles spécifiques,
- 3 passages mixtes agricoles / hydraulique,
- 2 passages spécifiques Faune,
- 1 passage mixte agricole / Grande Faune existant, réaménagé (ouest de la déviation de Puylaurens),
- 28 ouvrages hydrauliques simples (correspondant au passage de cours d'eau franchis, fossés et thalwegs) dont la plupart (20) pourront être équipés de continuité écologique pour la petite faune,
- 1 ouvrage d'art non-courant (ouvrage hydraulique de franchissement de l'Agout).

43 voies latérales de rétablissement des communications terrestres existantes, dont :

- 20 spécifiques agricoles,
- 23 routiers, pouvant également avoir un usage pour l'exploitation agricole.

En matière d'assainissement :

- Sur l'opération A680 : Le réseau d'assainissement existant a été conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Bien que prévu en vue d'un futur aménagement à 2x2 voies, il sera reconsidéré le fonctionnement et la capacité hydraulique du réseau de la plate-forme et des bassins dans son intégralité.
- Sur l'opération Verfeil – Castres : Le réseau d'assainissement de la liaison autoroutière sera conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Le dimensionnement des ouvrages est effectué pour un débit correspondant à une pluie de fréquence 10 ans.

II.3 Caractéristiques de la section du projet traversant la commune

Les études ont abouti à un découpage de l'aire d'étude du programme en 5 secteurs. La commune de Puylaurens est incluse dans le secteur n°4 (voir la carte ci-avant : « Présentation des secteurs d'étude »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'étude d'impact et plus spécifiquement au paragraphe relatif au secteur 4.

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

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

II.3.1 Territoire communal

Cette commune fait partie du canton de Le Pastel, ainsi que de la communauté de communes du Sor et de l'Agout qui compte 26 communes. La commune est localisée à 45,5 km à l'est de Toulouse et à 18,7 km à l'ouest de Castres,

D'une superficie de 81,8 km², Puylaurens est une commune rurale qui compte 3 347 habitants (Population totale légale 2013 en vigueur à compter du 1er janvier 2016 - INSEE).

Une déviation routière permet aux automobilistes, notamment aux poids lourds d'éviter le centre-ville.

La commune recoupe 3 bassins versants : celui du Girou vers l'Ouest, celui du Sor vers le Sud et celui de l'Agout aval vers le Nord.

Les milieux écologiquement intéressant sont principalement liés à la présence de cours d'eau ou de zones humides. Ainsi, des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt patrimonial sont présentes sur la commune.

La commune présente une grande surface agricole et accueille deux zones d'activités.

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Principes et caractéristiques géométriques

Le tracé du projet LACT traverse Puylaurens d'ouest en est dans sa partie sud.

La section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens se connectera à la déviation de Puylaurens, section existante (5,7 km) sur la RN 126. Le tracé suit donc la déviation existante jusqu'au rond-point de la RN 126 qu'elle contourne en déblai par le sud.

L'échangeur existant entre la RN 126 (déviation de Puylaurens) et la RD84 sera modifié.

En outre, un barreau de contournement à l'ouest du bourg sera réalisé entre la RD926 et la RD84 et permettra aux poids-lourds qui viendraient rejoindre l'échangeur de Puylaurens au sud du village de ne pas traverser le centre-ville, interdit aux poids-lourds.

L'itinéraire de substitution se caractérise par la RD926 qui traverse le bourg de Puylaurens.

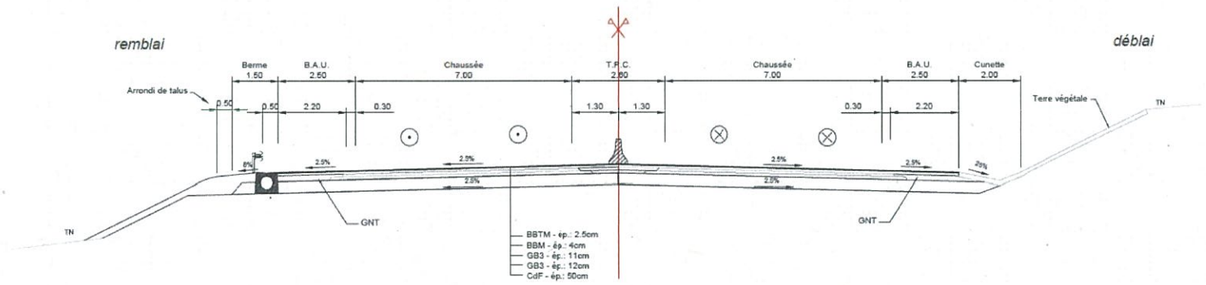
Ainsi, les éléments suivants seront aménagés :

Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2015)

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
RD 44	RD 44	Routier	Voie latérale	depuis PS RN 126 côté Nord-Ouest
PS 2757	RN 126 à Puylaurens	Routier	Passage supérieur	Agricole
Chemin de St Cletes	Chemin de St Cletes	Routier	Voie latérale	depuis RN126 côté Sud-Ouest
OH 2874	Écoulement	Hydraulique	Cadre	aménagement chiroptères à l'ouest
PI 2946	Chemin de St Loup	Routier	Passage inférieur	Gabarit agricole
Chemin en Berail	Chemin en Berail	Routier	Voie latérale	sur chemin de St Loup
Rétablissement agricole Le Roucal	Rétablissement agricole Le Roucal	Agricole	Voie latérale	depuis PI St Loup côté Sud-Ouest
OH 2962	Écoulement	Hydraulique	Cadre	sous rétablissement chemin de St Loup
OH 2971	Girou	Hydraulique	Passage inférieur	Passage grande faune / Agricole
Girou sous barreau de Puylaurens	Girou sous barreau de Puylaurens	Hydraulique	Passage inférieur	
OH 3309 a et 3309 b	Caudies	Hydraulique		diffuseur de Puylaurens / gabarit agricole
PI 2996	Passage Grande Faune existant déviation de Puylaurens à prolonger	Faune	Passage inférieur	Gabarit agricole

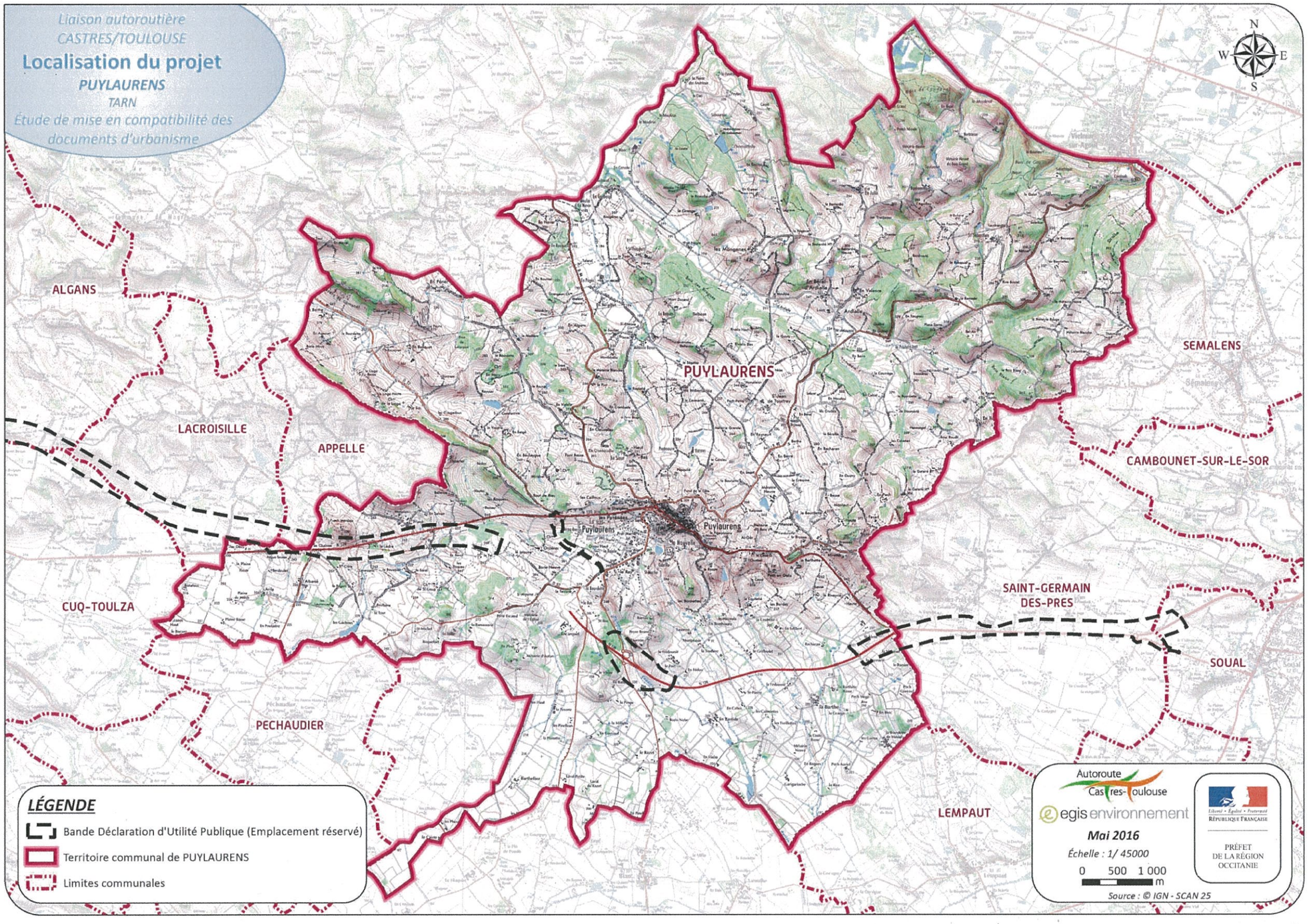
Le profil en travers type section courante (type autoroutier à 2x2 voies) comporte :

- 1 Terre-Plein Central (TPC) de 2,60 m (2 bandes dérasées de 1,0 m et un séparateur béton) ;
- 2 Chaussés de 7,0 m (2 x 3,5 m) ;
- 2 BAU de 2,5 m de largeur ;
- 1 berme de 1 m en remblai (variable dans certains cas d'aménagements spécifiques tels que les écrans acoustiques, une cunette de 2,0 m en déblai intégrant la berme.



La carte ci-après situe le projet sur le territoire de la commune de Puylaurens.

Figure 2 : Localisation du projet sur la commune



III. Analyse de la compatibilité du PLU

Le projet LACT fait l'objet d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme approuvé de Puylaurens, qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Le PLU de Puylaurens actuellement opposable est le document approuvé en date du 23/01/2009, qui a fait l'objet d'une modification approuvée le 23/07/2012 et d'une modification simplifiée approuvée le 31/03/2015.

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

Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015)

PLU de la commune de Puylaurens		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
Élaboration : 20/02/2004 Modification n°1 : / Modification simplifiée 1 : /	Élaboration : 22/06/2007 Modification n°1 : / Modification simplifiée 1 : /	Élaboration : 23/01/2009 Modification n°1 : 23/07/2012 Modification simplifiée 1 : 31/03/2015

III.1 Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durables, Orientation d'Aménagement, Servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage :
  - création d'un emplacement réservé pour le projet LACT et à ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera ASF ;
  - suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet LACT ;
  - déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans l'emplacement réservé. Ce déclassement ne préjuge pas des parcelles qui seront in fine défrichées et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée ;
- la mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

L'emprise de l'emplacement réservé correspond à la bande dite de déclaration d'utilité publique (bande DUP), large de 200 m en moyenne et incluant le tracé de référence, cette bande est localement adaptée (généralement réduite) aux contraintes environnementales humaines et naturelles, ainsi qu'aux besoins pour le projet.

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

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

C'est pour garder une certaine souplesse pour la mise au point finale du projet que les espaces boisés classés sont déclassés dans la bande de DUP. Pour autant, la préoccupation de limitation des emprises et des défrichements au strict nécessaire, demeure. Les espaces boisés non concernés en définitive par l'aménagement pourront être classés à nouveau.

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

III.2 Compatibilité du 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 durables (PADD), les orientations d'aménagement 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 Durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Dans les orientations générales en matière de transport, le rapport de présentation de la commune de Puylaurens (p 86) explique que la « *RN126 et la RD84 dont les croisements avec les voies communales peuvent poser à terme des problèmes de sécurité liés à l'accroissement du trafic* ».

La réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse participera à l'amélioration de la sécurité lors des connexions entre la RD926, la RD84 et la RN126 de la commune de Puylaurens.

↳ Le rapport de présentation du PLU de Puylaurens est compatible avec le projet LACT.

III.3 Compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

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

Le PADD de la commune de Puylaurens s'articule autour de trois principes fondamentaux :

- La protection de l'environnement et du cadre de vie ;
- L'équité et la cohésion sociale ;
- L'efficacité économique.

A la lumière des enjeux identifiés, les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables se déclinent selon quatre principes directeurs :

- Conforter la reprise démographique et renforcer la dynamique économique ;
- Maîtriser l'urbanisation et organiser un espace de vie solidaire ;
- Préserver et valoriser le patrimoine bâti et le patrimoine naturel ;
- Améliorer et sécuriser les déplacements.

III.3.1 Objectifs du PADD

À ce titre, le projet de PADD décline des orientations générales autour de ces 4 principes directeurs :

- Conforter la reprise démographique et renforcer la dynamique économique :
  - Maintenir la population résidente et se donner les moyens d'accueillir de nouveaux habitants ;
  - Maintenir et développer le tissu économique existant ;
  - Conforter l'attractivité touristique.
- Maîtriser l'urbanisation et organiser un espace de vie solidaire :
  - Équilibre entre le développement urbain et les espaces naturels, agricoles et forestiers ;
  - Utilisation économe de l'espace ;
  - Diversification des fonctions urbaines ;
  - Maintien et amélioration des équipements de la commune pour conforter son rôle de pôle de services.
- Préserver et valoriser le patrimoine bâti et le patrimoine naturel :
  - Mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et paysager ;
  - Protection et préservation des espaces naturels qui présentent des intérêts écologiques, paysagers et économiques ;
  - Prise en compte des risques naturels et technologiques et des nuisances.
- Améliorer et sécuriser les déplacements :
  - Proposer un plan de déplacements cohérent par rapport à la structure urbaine existante et aux futures zones d'habitat ;
  - Sécuriser la traversée du centre-ville ;
  - Rechercher un meilleur équilibre entre les différents modes de transport en valorisant les modes de déplacement de proximité (marche à pied, vélo) ;
  - Organiser le stationnement.

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

La modification de l'échangeur existant entre la RN 126 (déviation de Puylaurens) et la RD84 et la création du barreau de contournement à l'ouest du bourg entre la RD926 et la RD84 qui permettra aux poids-lourds qui viendraient rejoindre l'échangeur de Puylaurens au sud du village de ne pas traverser le centre-ville participera à la sécurisation de la traversée du centre-ville. Le projet LACT va donc dans le sens de l'objectif « Sécuriser la traversée du centre-ville » de l'orientation générale « Améliorer et sécuriser les déplacements ».

↳ Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet LACT ne remet pas en cause les orientations du PADD associé au document d'urbanisme de Puylaurens.

III.4 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 n° 2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 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, avec la Loi dite « Grenelle II » cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

Aujourd'hui les OAP sont règlementées par les articles L. 151-6 et L.151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

Le document Orientation d'Aménagement (OA) du PLU de Puylaurens n'a pas fait l'objet de modification. Le document approuvé en janvier 2009 reste donc opposable.

Les OA correspondent aux secteurs Carrière Cave, Cote d'en Fedo-Le Dretgenq et Le Ray.

Le projet LACT ne recoupe aucune emprise concernée par une opération d'aménagement et de programmation.

↳ Ainsi, il est compatible avec ces dernières.

III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme : « *Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3.* »

Article L.152-1 : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement de la liaison autoroutière ;
- hauteur des constructions ;
- implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- l'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

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

Le nouvel Emplacement Réservé recoupera les zonages suivants, définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU de Puylaurens :

- **<u>Zone UX :</u> zone réservée aux activités commerciales, artisanales et industrielles**
- **<u>Zone AUX :</u> zone d'urbanisation future à vocation d'activités commerciales, artisanales, industrielles et hôtelières**
- **<u>Zone 2AU :</u> zone d'urbanisation à long terme**

  Dans cette zone, le projet recoupe également le secteur 2AUX, qui délimite les futures zones d'activités au Sud de la déviation.

- **<u>Zone N</u> : zone à dominante naturelle de la commune**

  Le projet recoupe plus particulièrement le secteur Nh, qui correspond à une zone naturelle à dominante d'habitat.

- **<u>Zone A :</u> secteurs à vocation agricole de la commune.** Ce sont des secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles.

Pour mémoire, l'article 5 – EQUIPEMENTS COLLECTIFS des dispositions générales, précise que « *dans toutes les zones, l'édification d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement :*

- *des réseaux divers (eau potable, assainissement, gaz, électricité, télécommunications, radiotéléphonies, ouvrages pour la sécurité publique...) ;*
- *des voies de circulations terrestres, ferroviaires, aériennes…*

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

Toutes justifications techniques doivent être produites pour démontrer les motifs du choix du lieu d'implantation. »

↳ Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées en zones UX, AUX, 2AU, N et A. Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité ».

III.6 Emplacements réservés

Un emplacement réservé actuellement inscrit au PLU de Puylaurens est intercepté par la proposition de futur emplacement réservé et relatif au projet LACT.

LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS			
N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m²)
12	Déviation de Puylaurens	État	960 000

↳ En conséquence l'emplacement réservé du projet LACT aura une incidence sur un emplacement réservé actuellement défini au PLU de Puylaurens : il le remplace par un autre emplacement réservé, destiné au même bénéficiaire, pour une vocation équivalente mais plus adapté au projet de Liaison autoroutières entre Castres-Toulouse.

III.7 Espaces Boisés Classés

L'emplacement réservé lié au projet de LACT intercepte un Espace Boisé Classé (EBC) au niveau du barreau de contournement.

↳ Cet EBC sera supprimé au droit de l'emprise définie pour le futur emplacement réservé du projet LACT.

III.8 Éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 (devenu L-151-17 à L-151-25) du code de l'urbanisme

Aucun élément de ce type n'est concerné par la bande DUP du projet LACT.

III.9 Règlements de lotissements (article L.442-13 du code de l'urbanisme)

Aucun lotissement n'est présent dans la bande DUP du projet LACT.

IV. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Saint-Puylaurens

IV.1 Plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT avant la mise en compatibilité du PLU ;
- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé au projet.

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**.

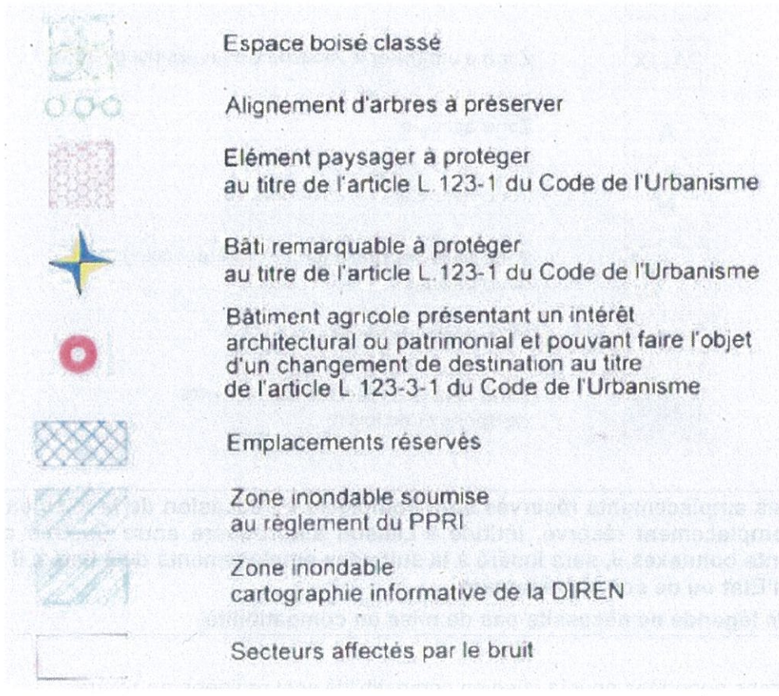
Il convient de signaler que le document graphique intitulé « Plan de zonage » intègre les informations suivantes :

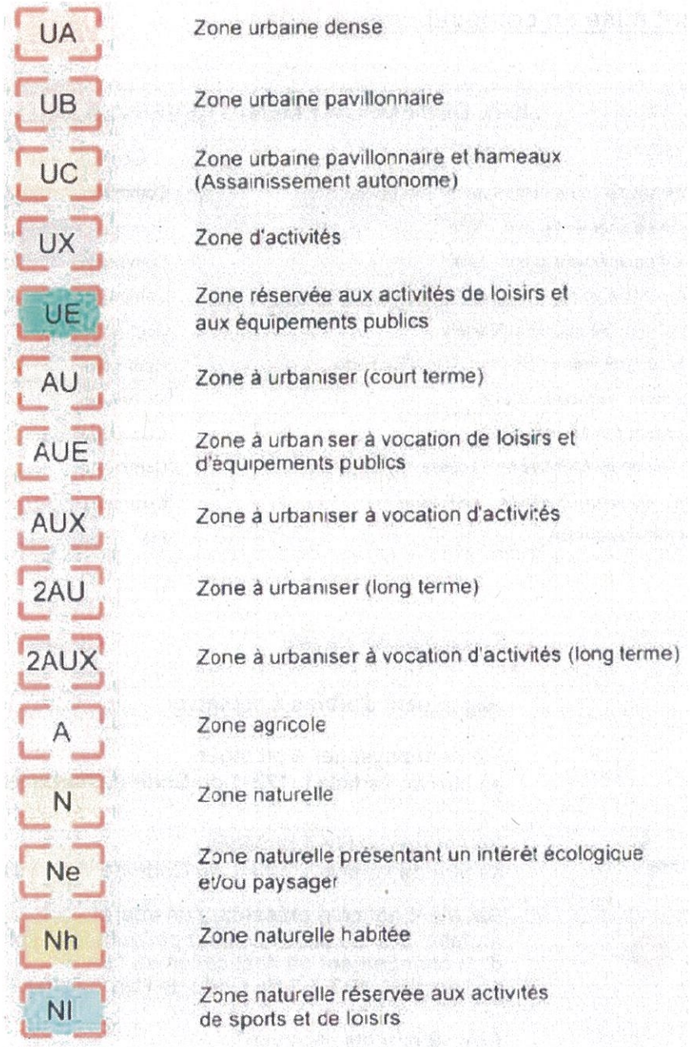
- Tableau listant les emplacements réservés de la commune de Puylaurens ;
- Cartographie des emplacements réservés de la commune de Puylaurens.

Légende - avant mise en compatibilité

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

N°	Désignation	Bénéficiaire	Superficie (m2)
1	Elargissement de voirie - Hameau de Saint-Loup	Commune	860
2	Réalisation équipement public - Ville	Commune	2 000
3	Réalisation équipement public - Ville	Commune	1 100
4	Elargissement de voirie - Rue des Moulins de Dretgenq	Commune	6 200
5	Création voirie - Secteur Prat Martels	Commune	400
6	Elargissement de voirie - Secteur Côte d'En Fedo	Commune	700
7	Aménagement rond-point RN126	Commune	1 800
8	Aménagement rond-point RD84	Commune	1 300
9	Création liaison piétons/cycles - Lotissement Prat Martels	Commune	1 350
11	Réalisation équipement public - La Roque	Commune	6 200
12	Déviation de Puylaurens	Etat	960 000





Légende - après mise en compatibilité

LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS			
N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m²)
1	Élargissement de voirie – Hameau de Saint-Loup	Commune	860
2	Réalisation équipement public – Ville	Commune	2 000
3	Réalisation équipement public – Ville	Commune	1 100
4	Élargissement de voirie – Rue des Moulins de Dretgenq	Commune	6 200
5	Création voirie – Secteur Prat Martels	Commune	400
6	Élargissement de voirie – Secteur Côte d'En Fedo	Commune	700
7	Aménagement rond-point RN126	Commune	1 800
8	Aménagement rond-point RD84	Commune	1 300
9	Création liaison piétons/cycles – Lotissement Prat Martels	Commune	1 350
11	Réalisation équipement public – La Roque	Commune	6 200
~~12~~	~~Déviation de Puylaurens~~	~~État~~	~~960 000~~
13	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	1 549 800

↳ La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant.

Le reste de la légende ne nécessite pas de mise en compatibilité.

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

Figure 3 : Carte 1/5 de zonage avant mise en compatibilité

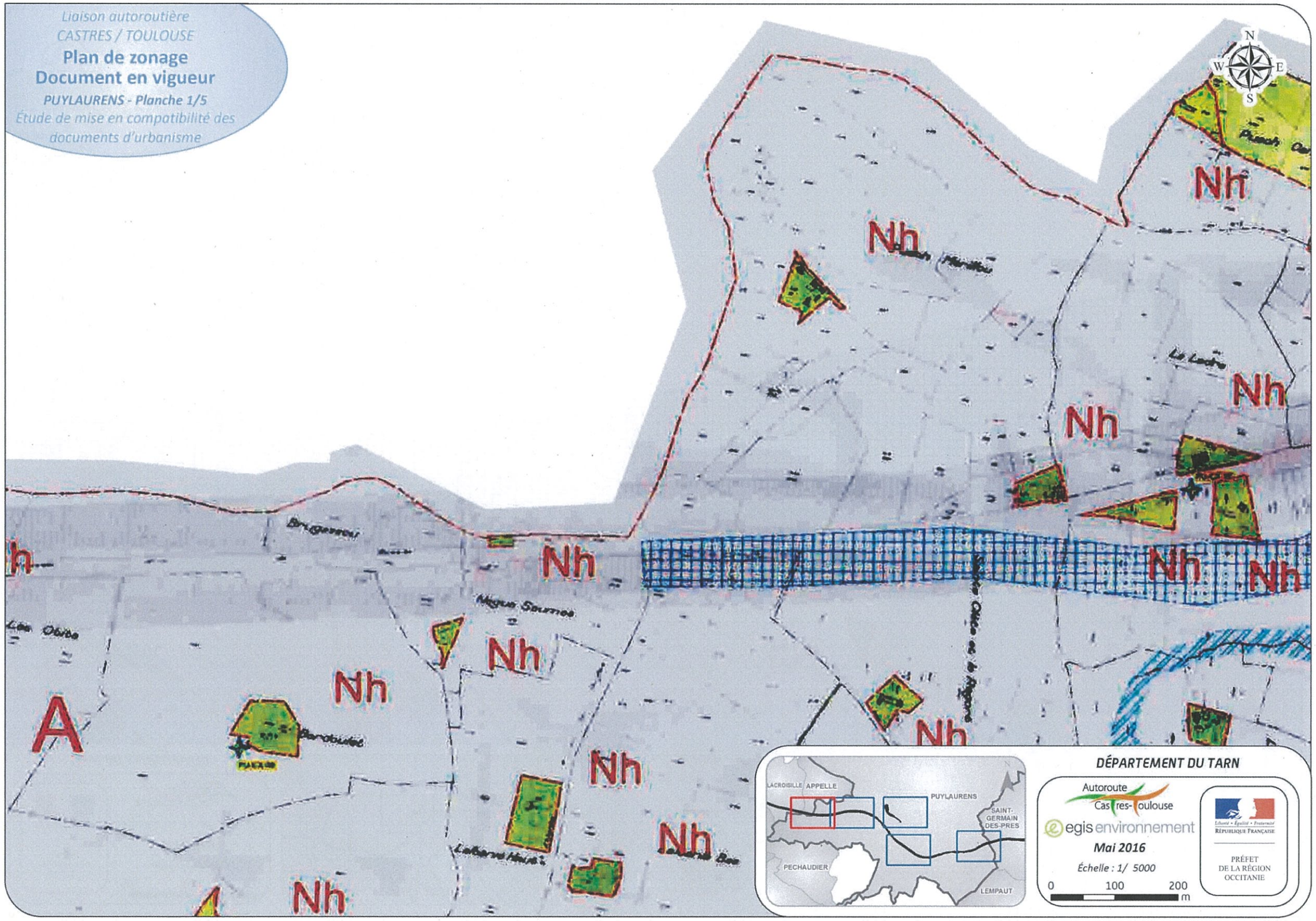


Figure 4 : Carte 1/5 de zonage après mise en compatibilité

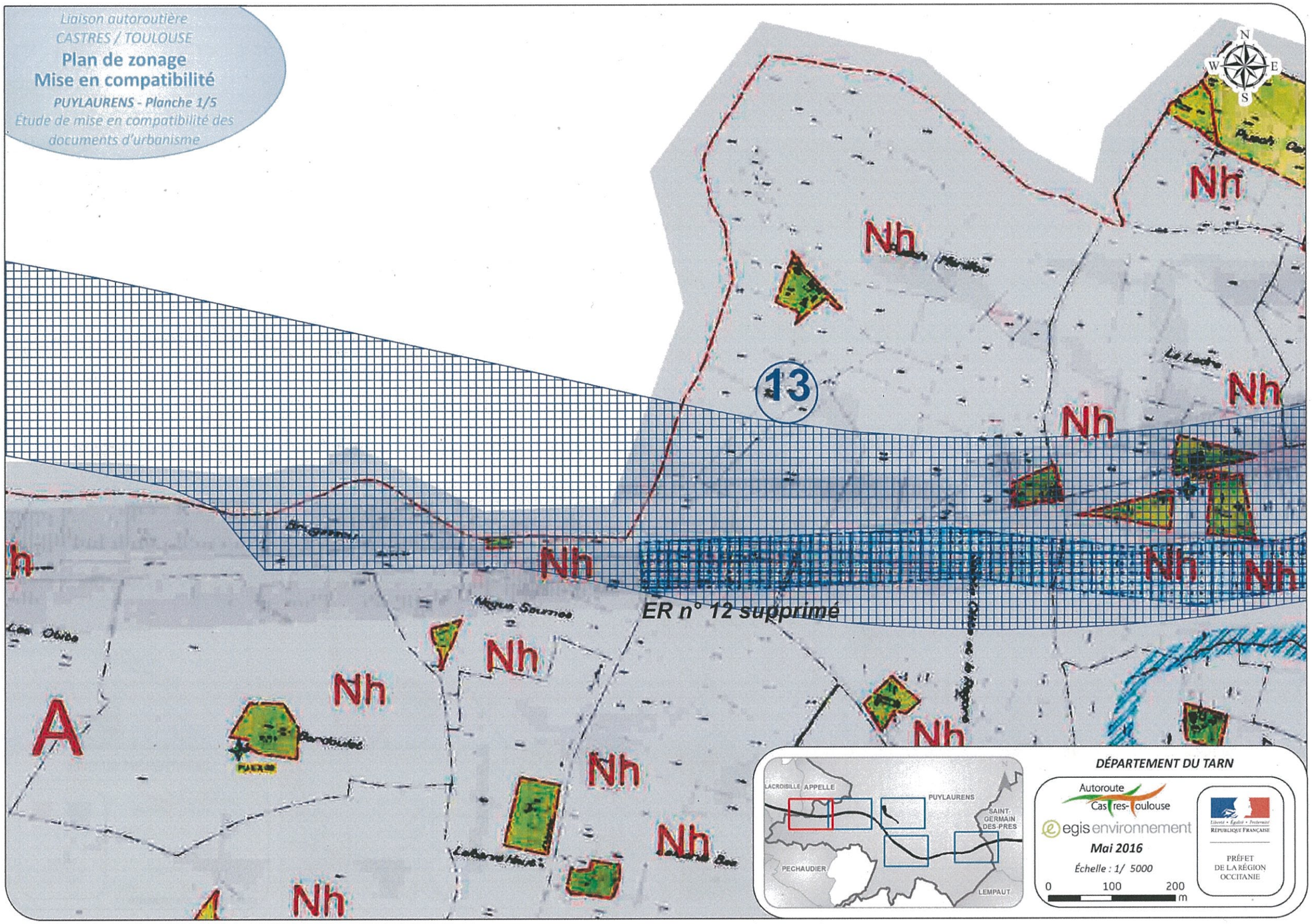


Figure 5 : Carte 2/5 de zonage avant mise en compatibilité

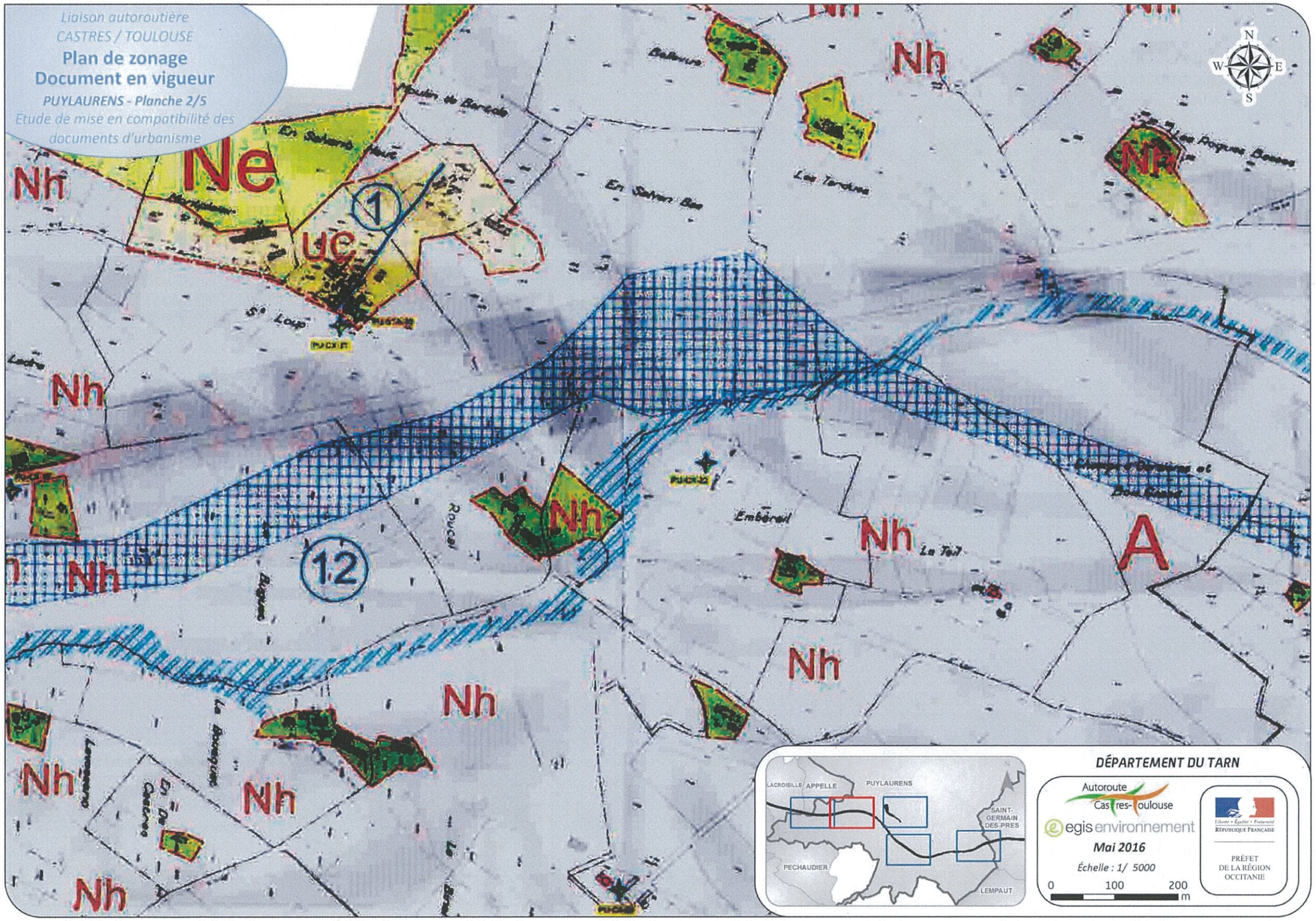


Figure 6 : Carte 2/5 de zonage après mise en compatibilité

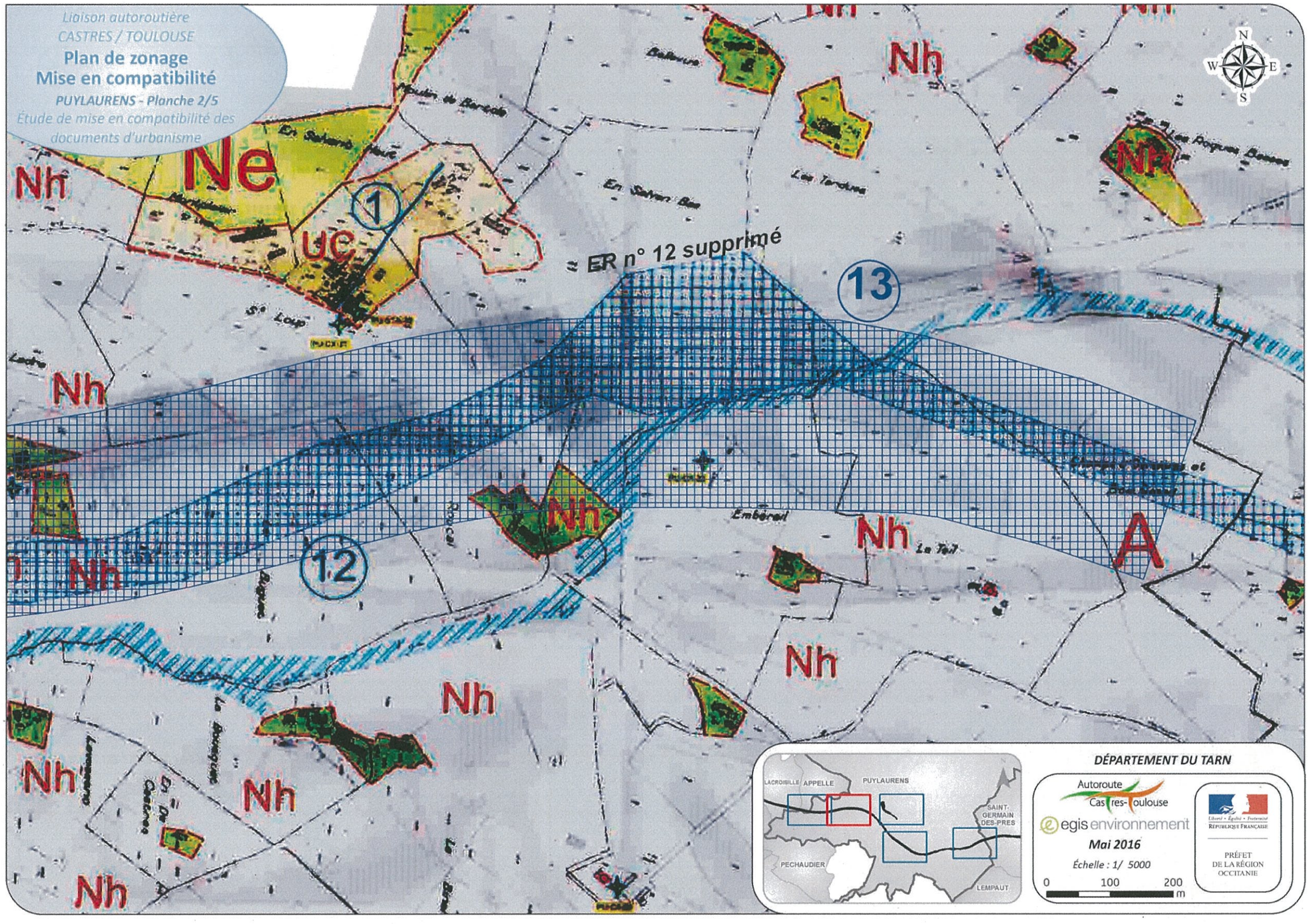


Figure 7 : Carte 3/5 de zonage avant mise en compatibilité

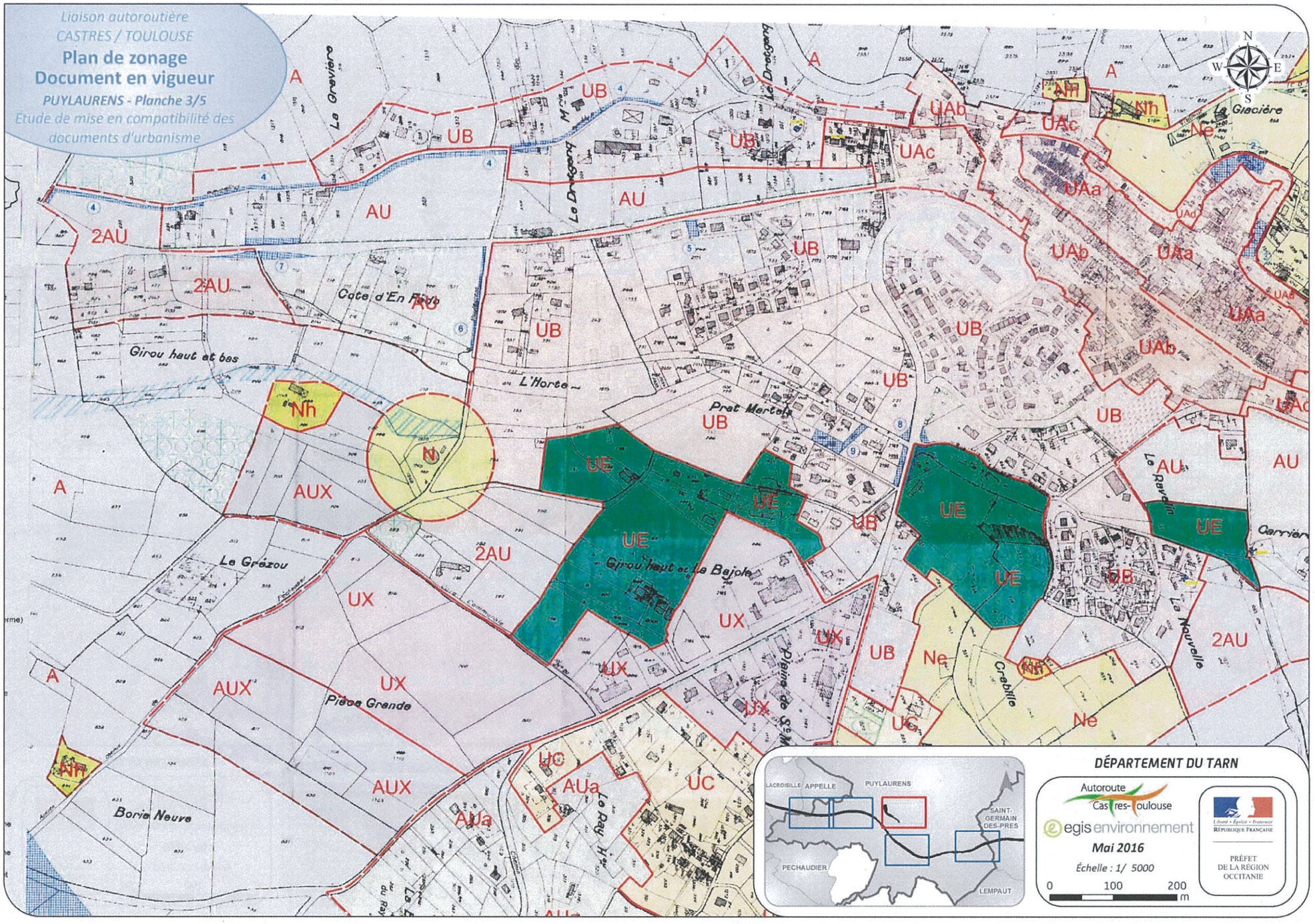


Figure 8 : Carte 3/5 de zonage après mise en compatibilité

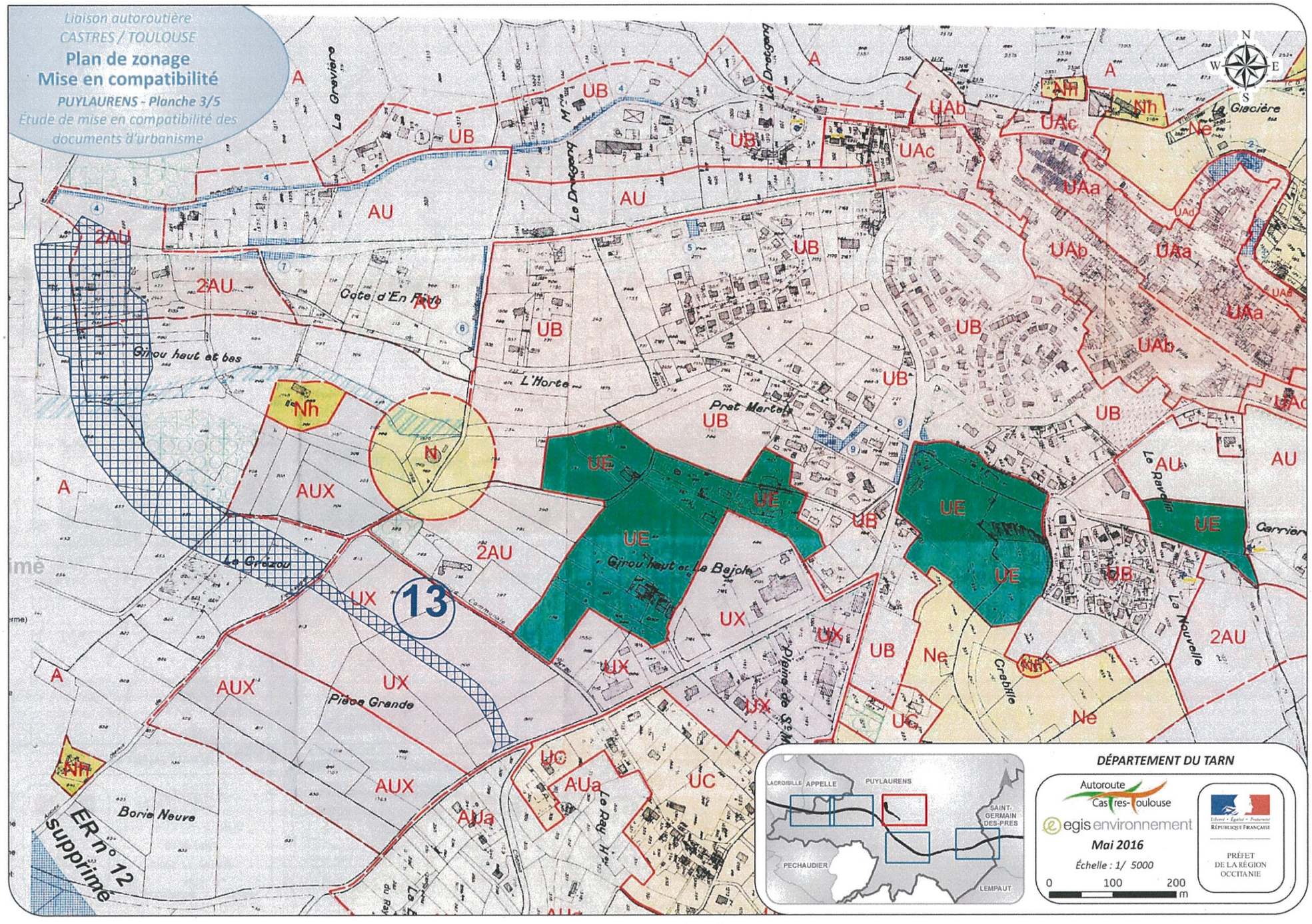


Figure 9 : Carte 4/5 de zonage avant mise en compatibilité

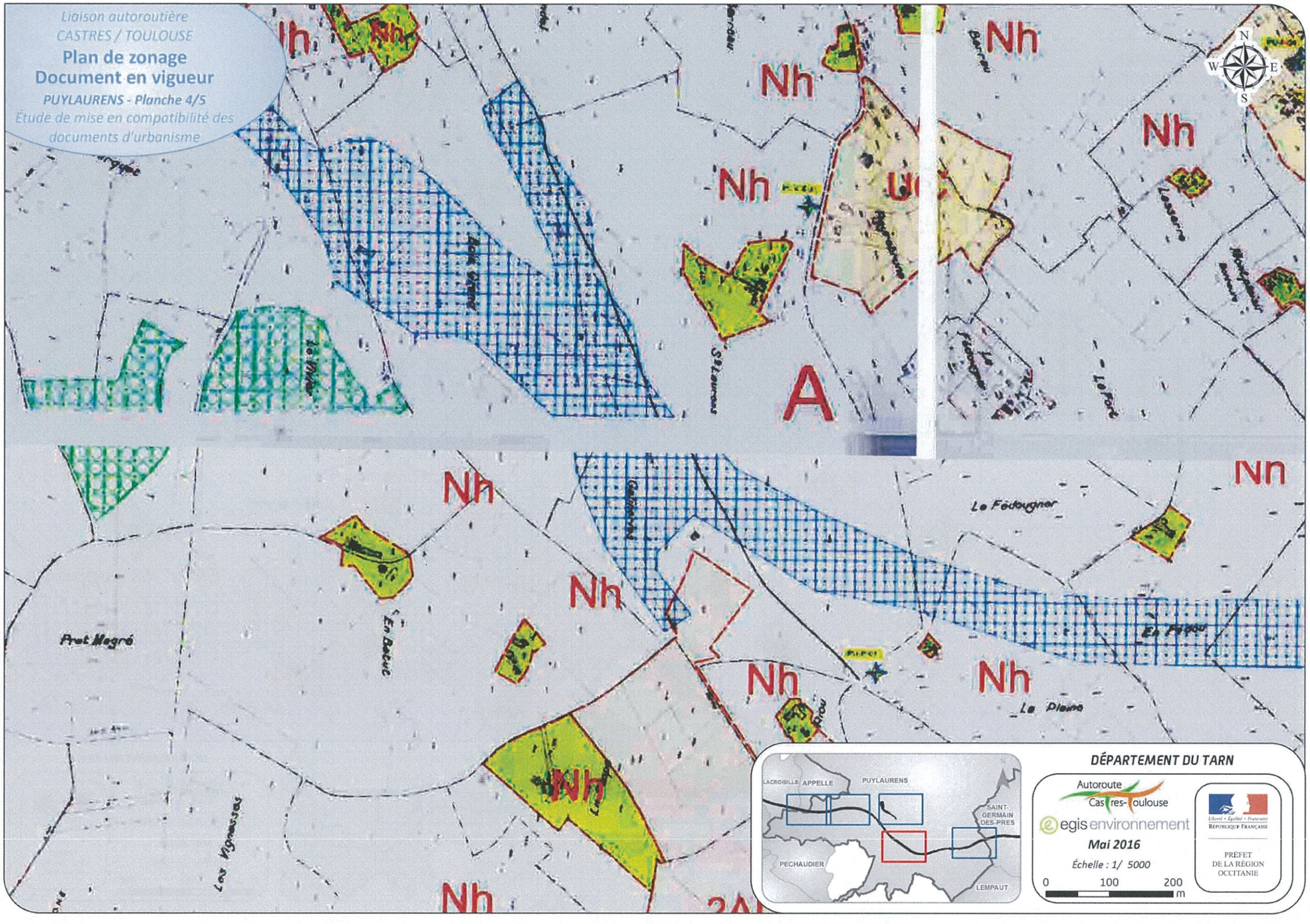


Figure 10 : Carte 4/5 de zonage après mise en compatibilité

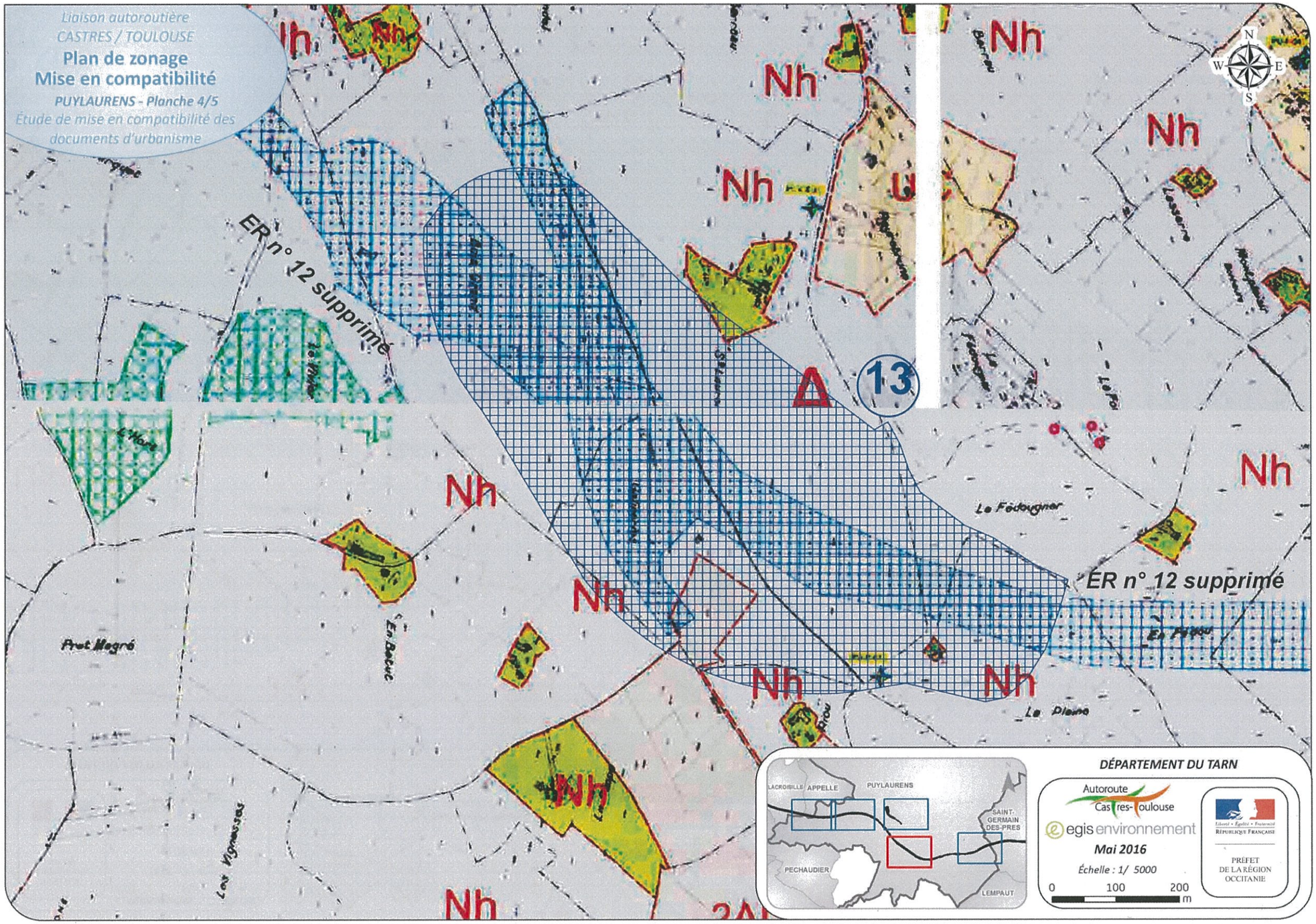


Figure 11 : Carte 5/5 de zonage avant mise en compatibilité

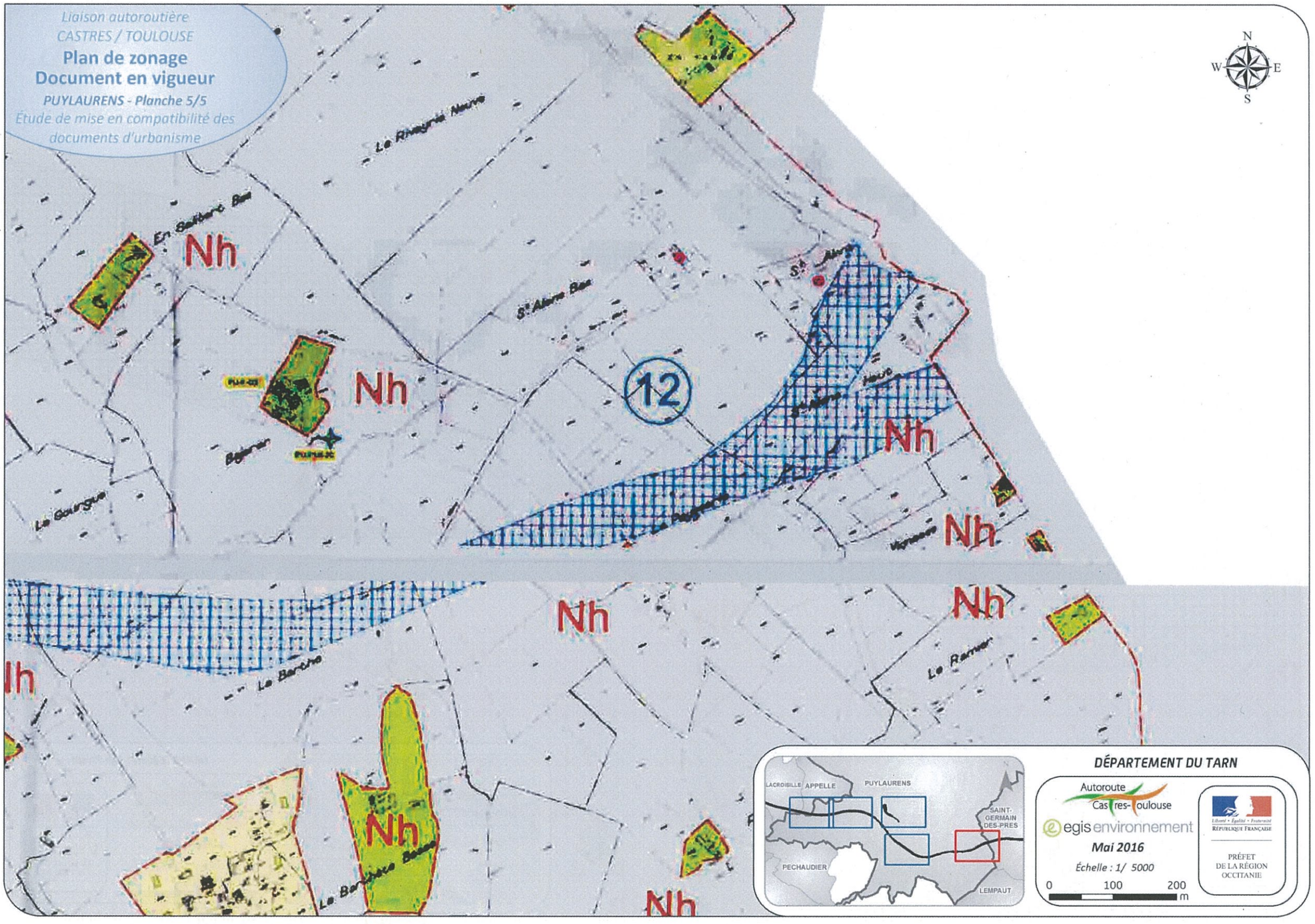
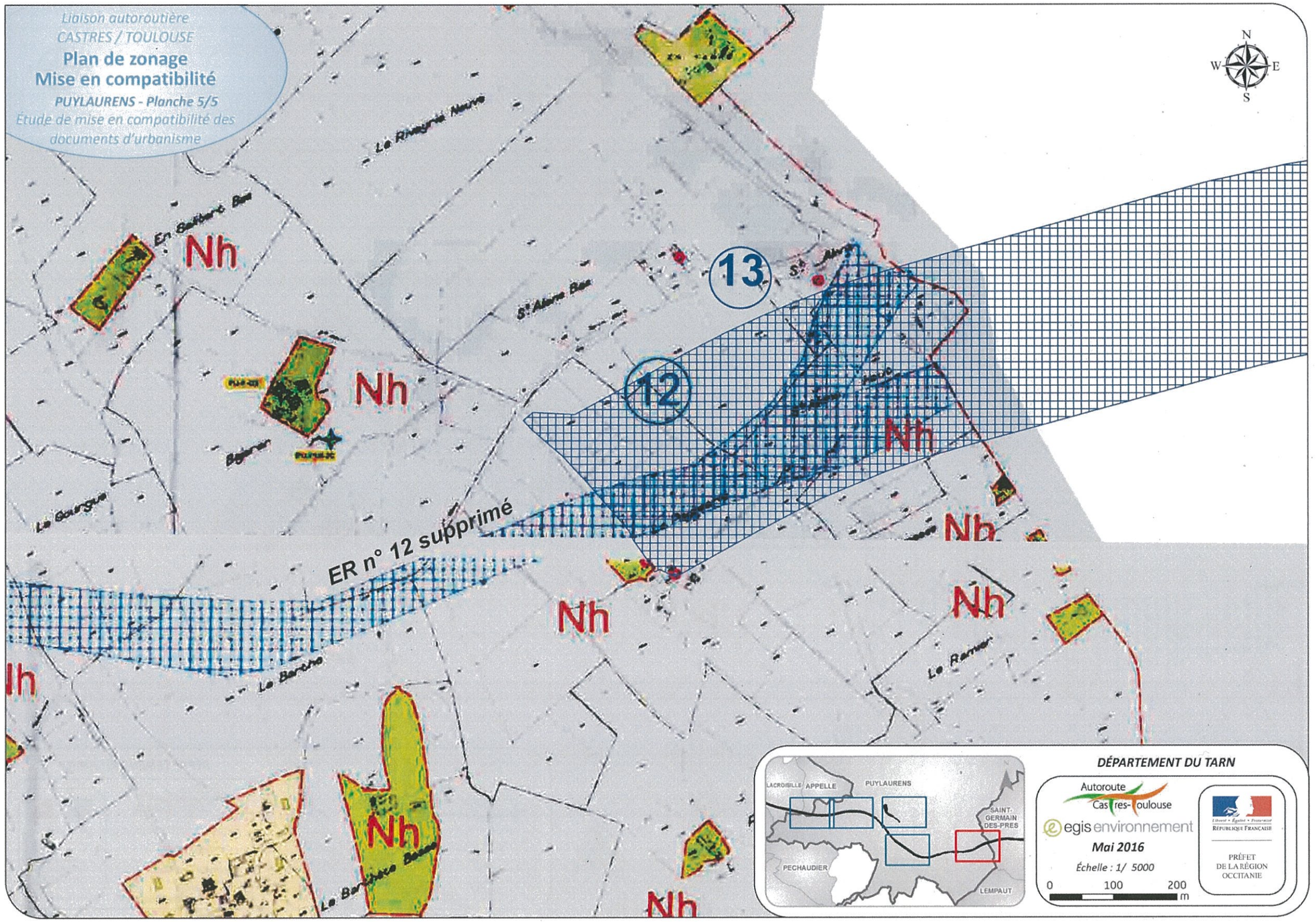

Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
Plan de zonage
Document en vigueur
PUYLAURENS - Planche 5/5
Étude de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
N
W
E
S
Nh
12
Nh
Nh
Nh

Figure 12 : Carte 5/5 de zonage après mise en compatibilité



IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zonages UX, AUX, 2AU, N et A seront concernés par la mise en compatibilité.

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

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

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation si elles sont directement liées à l'activité de la zone, pour la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.

L'article UX2 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation si elles sont directement liées à l'activité de la zone, pour la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.
- Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 5 mètres.

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- pour les voies internes des lotissements d'activités ;
- pour l'aménagement et l'extension des constructions existantes à condition de ne pas diminuer le retrait existant.

L'article UX6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 5 mètres.

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- pour les voies internes des lotissements d'activités ;
- pour l'aménagement et l'extension des constructions existantes à condition de ne pas diminuer le retrait existant.
- pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse qui pourront être implantées en limite d'emprise.

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

7.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- sur deux unités foncières contiguës, l'implantation d'une construction sur les limites séparatives pourra être autorisée à condition que des mesures indispensables soient prises en ce qui concerne la sécurité et la lutte contre l'incendie ;
- des dispositions différentes pourront être autorisées dans le cadre de lotissements d'activités.

L'article UX7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

7.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- sur deux unités foncières contiguës, l'implantation d'une construction sur les limites séparatives pourra être autorisée à condition que des mesures indispensables soient prises en ce qui concerne la sécurité et la lutte contre l'incendie ;
- des dispositions différentes pourront être autorisées dans le cadre de lotissements d'activités.
- pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse qui pourront être implantées en bordure de limite séparative.

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction ne doit pas excéder (par rapport au faîtage) :

- 12 m pour les constructions à usage d'activités ;
- 9 m pour les autres.

L'article UX10 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction ne doit pas excéder (par rapport au faîtage) :

- 12 m pour les constructions à usage d'activités ;
- 9 m pour les autres.

Toutefois, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX11 : ASPECT EXTERIEUR

La conception des projets devra s'attacher à la définition, à l'organisation, à la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief, de son climat et de ses couleurs.

L'architecture traditionnelle et contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - CLOTURES

Elles seront composées pour l'ensemble des limites séparatives soit de haies vives soit de plantations d'arbres d'alignement.

Les grillages de protection seront autorisés.

Des clôtures pleines seront autorisées lorsqu'elles répondent à des nécessités ou à une utilité tenant à la nature de l'occupation ou au caractère des constructions.

L'article UX11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX11 : ASPECT EXTERIEUR

La conception des projets devra s'attacher à la définition, à l'organisation, à la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief, de son climat et de ses couleurs.

L'architecture traditionnelle et contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - CLOTURES

Elles seront composées pour l'ensemble des limites séparatives soit de haies vives soit de plantations d'arbres d'alignement.

Les grillages de protection seront autorisés.

Des clôtures pleines seront autorisées lorsqu'elles répondent à des nécessités ou à une utilité tenant à la nature de l'occupation ou au caractère des constructions.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés et convenablement entretenus.

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre par 50 m2 de terrain.

15 % au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être aménagés en espaces verts, distincts des aires de stationnement et de dégagement.

Les essences locales seront privilégiées.

L'article UX13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés et convenablement entretenus.

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre par 50 m2 de terrain.

15 % au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être aménagés en espaces verts, distincts des aires de stationnement et de dégagement.

Les essences locales seront privilégiées.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation si elles sont directement liées à l'activité de la zone, pour la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.

L'article AUX2 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation si elles sont directement liées à l'activité de la zone, pour la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.
- sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 5 mètres.

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- pour les voies internes des lotissements d'activités ;
- pour l'aménagement et l'extension des constructions existantes.

L'article AUX6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 5 mètres.

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- pour les voies internes des lotissements d'activités ;
- pour l'aménagement et l'extension des constructions existantes.
- pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse qui pourront être implantées en limite d'emprise.

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

7.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- sur deux unités foncières contiguës, l'implantation d'une construction sur les limites séparatives pourra être autorisée à condition que des mesures indispensables soient prises en ce qui concerne la sécurité et la lutte contre l'incendie ;
- des dispositions différentes pourront être autorisées dans le cadre de lotissements d'activités.

L'article AUX7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

7.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- sur deux unités foncières contiguës, l'implantation d'une construction sur les limites séparatives pourra être autorisée à condition que des mesures indispensables soient prises en ce qui concerne la sécurité et la lutte contre l'incendie ;
- des dispositions différentes pourront être autorisées dans le cadre de lotissements d'activités.
- pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse qui pourront être implantées sur les limites séparatives.

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction ne doit pas excéder (par rapport au faîtage) :

- 12 m pour les constructions à usage d'activités ;
- 9 m pour les autres.

L'article AUX10 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction ne doit pas excéder (par rapport au faîtage) :

- 12 m pour les constructions à usage d'activités ;
- 9 m pour les autres.

Toutefois, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX11 : ASPECT EXTERIEUR

La conception des projets devra s'attacher à la définition, à l'organisation, à la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief, de son climat et de ses couleurs.

L'architecture traditionnelle et contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - CLOTURES

Elles seront composées pour l'ensemble des limites séparatives soit de haies vives soit de plantations d'arbres d'alignement.

Les grillages de protection seront autorisés.

Des clôtures pleines seront autorisées lorsqu'elles répondent à des nécessités ou à une utilité tenant à la nature de l'occupation ou au caractère des constructions.

11. 2 - AIRES DE STATIONNEMENT ET DE STOCKAGE

Il conviendra de rechercher tout aménagement capable d'atténuer le caractère utilitaire du stationnement et du stockage et d'éviter les grandes surfaces d'un seul tenant. La conception d'ensemble doit faire une large part à l'ornementation (espaces paysagers et composés : arbres, jardinières, mobilier de repos et tout ornement pouvant constituer des éléments de rupture). Tout projet doit comporter une présentation des aménagements envisagés.

11.3 - PUBLICITE ET PANNEAUX PUBLICITAIRES

Les panneaux publicitaires doivent respecter la législation et la réglementation en vigueur en la matière.

11.4 - ENSEIGNES

Ne sont autorisées que les enseignes lumineuses ou non propres aux activités exercées sur place. Elles doivent s'intégrer aux constructions et respecter la législation et la réglementation en vigueur en la matière.

11.5 - ECLAIRAGE

Tout projet d'éclairage d'une opération doit comporter une étude précise et une présentation de l'aménagement envisagé.

11. 6 - CAS PARTICULIER

Pour toutes les constructions verticales spéciales et les éléments fonctionnels nécessités par les activités, les projets doivent comporter une étude précise et une présentation des aménagements envisagés.

L'article AUX11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX11 : ASPECT EXTERIEUR

La conception des projets devra s'attacher à la définition, à l'organisation, à la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief, de son climat et de ses couleurs.

L'architecture traditionnelle et contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - CLOTURES

Elles seront composées pour l'ensemble des limites séparatives soit de haies vives soit de plantations d'arbres d'alignement.

Les grillages de protection seront autorisés.

Des clôtures pleines seront autorisées lorsqu'elles répondent à des nécessités ou à une utilité tenant à la nature de l'occupation ou au caractère des constructions.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

11. 2 - AIRES DE STATIONNEMENT ET DE STOCKAGE

Il conviendra de rechercher tout aménagement capable d'atténuer le caractère utilitaire du stationnement et du stockage et d'éviter les grandes surfaces d'un seul tenant. La conception d'ensemble doit faire une large part à l'ornementation (espaces paysagers et composés : arbres, jardinières, mobilier de repos et tout ornement pouvant constituer des éléments de rupture). Tout projet doit comporter une présentation des aménagements envisagés.

11.3 - PUBLICITE ET PANNEAUX PUBLICITAIRES

Les panneaux publicitaires doivent respecter la législation et la réglementation en vigueur en la matière.

11.4 - ENSEIGNES

Ne sont autorisées que les enseignes lumineuses ou non propres aux activités exercées sur place. Elles doivent s'intégrer aux constructions et respecter la législation et la réglementation en vigueur en la matière.

11.5 - ECLAIRAGE

Tout projet d'éclairage d'une opération doit comporter une étude précise et une présentation de l'aménagement envisagé.

11. 6 - CAS PARTICULIER

Pour toutes les constructions verticales spéciales et les éléments fonctionnels nécessités par les activités, les projets doivent comporter une étude précise et une présentation des aménagements envisagés.

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés et convenablement entretenus.

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre par 50 m2 de terrain.

15 % au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être aménagés en espaces verts, distincts des aires de stationnement et de dégagement.

Les essences locales seront privilégiées.

L'article AUX13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés et convenablement entretenus.

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre par 50 m2 de terrain.

15 % au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être aménagés en espaces verts, distincts des aires de stationnement et de dégagement.

Les essences locales seront privilégiées.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zones 2AU – Avant mise en compatibilité

ARTICLE 2AU2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- l'aménagement et l'extension des constructions existantes à usage d'habitat ou d'activités à condition qu'ils soient mesurés dans la limite d'une augmentation de 50% de la surface hors oeuvre brute ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.

L'article 2AU2 permet les constructions et installations nécessaires au projet, sans autoriser le projet autoroutier en tant que tel. L'article sera modifié en conséquence.

Zones 2AU – Après mise en compatibilité

ARTICLE 2AU2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- l'aménagement et l'extension des constructions existantes à usage d'habitat ou d'activités à condition qu'ils soient mesurés dans la limite d'une augmentation de 50% de la surface hors œuvre brute ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.
- sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zones 2AU – Avant mise en compatibilité

ARTICLE 2AU6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la Route Nationale N°126.

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des autres voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 4 mètres.

L'article 2AU6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zones 2AU – Après mise en compatibilité

ARTICLE 2AU6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la Route Nationale N°126.

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des autres voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 4 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées en limite d'emprise.

Zones 2AU – Avant mise en compatibilité

ARTICLE 2AU7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

L'article 2AU7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones 2AU – Après mise en compatibilité

ARTICLE 2AU7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées sur les limites séparatives.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Dans tous les secteurs :
  - les occupations et utilisations du sol ne seront admises que sous réserve de la prise en compte du risque d'inondation et notamment des dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation dont le périmètre est reporté sur le plan de zonage ;
  - les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement des services publics.

- Dans le secteur Ne :
  - les constructions et installations soumises à simple déclaration de travaux.

- Dans le secteur Nh :
  - l'aménagement et l'extension des constructions existantes à usage d'habitat ou d'activités à condition qu'ils soient mesurés dans la limite d'une augmentation de 50% de la surface de plancher et à condition qu'ils ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages ;
  - les annexes des constructions existantes à usage d'habitat à condition qu'elles soient situées dans un rayon de 30 mètres autour du bâtiment principal ;
  - le changement de destination des bâtiments d'architecture traditionnelle présentant un intérêt patrimonial est autorisé à condition qu'il soit compatible avec la vocation de la zone et le milieu environnant, qu'il n'entraîne aucune nuisance pour l'environnement et qu'il soit strictement affecté à l'habitat ou au tourisme vert.

L'article N2 ne permet que les constructions et installations nécessaires au projet, sans autoriser le projet autoroutier en tant que tel. L'article sera modifié en conséquence.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Dans tous les secteurs :
  - les occupations et utilisations du sol ne seront admises que sous réserve de la prise en compte du risque d'inondation et notamment des dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation dont le périmètre est reporté sur le plan de zonage ;
  - les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement des services publics.
  - sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

- Dans le secteur Ne :
  - les constructions et installations soumises à simple déclaration de travaux.

- Dans le secteur Nh :
  - l'aménagement et l'extension des constructions existantes à usage d'habitat ou d'activités à condition qu'ils soient mesurés dans la limite d'une augmentation de 50% de la surface de plancher et à condition qu'ils ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages ;
  - les annexes des constructions existantes à usage d'habitat à condition qu'elles soient situées dans un rayon de 30 mètres autour du bâtiment principal ;
  - le changement de destination des bâtiments d'architecture traditionnelle présentant un intérêt patrimonial est autorisé à condition qu'il soit compatible avec la vocation de la zone et le milieu environnant, qu'il n'entraîne aucune nuisance pour l'environnement et qu'il soit strictement affecté à l'habitat ou au tourisme vert.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la Route Nationale N°126 et de la déviation 2x2 voies.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 20 m de l'axe des routes départementales.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées pour l'extension de construction sur une unité foncière déjà bâtie à condition de ne pas diminuer le retrait existant.

L'article N6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la Route Nationale N°126 et de la déviation 2x2 voies.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 20 m de l'axe des routes départementales.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées pour l'extension de construction sur une unité foncière déjà bâtie à condition de ne pas diminuer le retrait existant.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées en limite d'emprise.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

L'article N7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantée sur les limites séparatives.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Tout projet architectural fera apparaître les dispositions prises pour préserver l'environnement.

Les restaurations, agrandissements, adjonctions et constructions d'immeubles, seront conçus en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à s'harmoniser avec leur environnement architectural et paysager : l'architecture traditionnelle ou contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - ORIENTATION

Le plus long développé de façade devra être orienté plein Sud.

11.2 - MATÉRIAUX

- **Façades :**

Sont interdits :

- L'emploi à nu des matériaux fabriqués en vu d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que parpaings, brique creuse…
- L'emploi de bardages métalliques ou plastiques.
- Les enduits plastiques d'aspects pâteux.

Sont recommandés :

- Les murs enduits d'aspect lissé ou gratté. Leur coloris se réfèrera à la palette de couleurs établie par la commune.

11.3 - COUVERTURES

Les toitures devront être en tuiles de surface courbe.

En général, la pente des toitures des constructions sera comprise entre 30 % et 40 %.

Les couvertures d'aspect brillant (tôles d'acier, fer galvanisé) sont interdites. Les teintes des toitures doivent participer à l'intégration dans l'environnement.

11.4 - TERRASSEMENTS

Les buttes artificielles sont interdites. Le terrain naturel sera restitué après travaux.

Les éventuelles constructions nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de ce projet et de ses aménagements connexes devront être dispensées des règles imposées aux constructions nouvelles ou modifiées.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Tout projet architectural fera apparaître les dispositions prises pour préserver l'environnement.

Les restaurations, agrandissements, adjonctions et constructions d'immeubles, seront conçus en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à s'harmoniser avec leur environnement architectural et paysager : l'architecture traditionnelle ou contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - ORIENTATION

Le plus long développé de façade devra être orienté plein Sud.

11.2 - MATÉRIAUX

- **Façades :**

Sont interdits :

- L'emploi à nu des matériaux fabriqués en vu d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que parpaings, brique creuse…
- L'emploi de bardages métalliques ou plastiques.
- Les enduits plastiques d'aspects pâteux.

Sont recommandés :

- Les murs enduits d'aspect lissé ou gratté. Leur coloris se réfèrera à la palette de couleurs établie par la commune.

11.3 - COUVERTURES

Les toitures devront être en tuiles de surface courbe.

En général, la pente des toitures des constructions sera comprise entre 30 % et 40 %.

Les couvertures d'aspect brillant (tôles d'acier, fer galvanisé) sont interdites. Les teintes des toitures doivent participer à l'intégration dans l'environnement.

11.4 - TERRASSEMENTS

Les buttes artificielles sont interdites. Le terrain naturel sera restitué après travaux.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.=

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les essences locales seront privilégiées.

L'article N13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les essences locales seront privilégiées.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les occupations et utilisations du sol ne seront admises que sous réserve de la prise en compte du risque d'inondation et notamment des dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation dont le périmètre est reporté sur le plan de zonage ;
- les constructions à condition qu'elles soient à usage agricole ou liées aux activités agricoles ;
- les constructions à usage d'habitation à condition qu'elles soient directement liées et utiles à l'exploitation agricole et qu'elles soient implantées dans un rayon de 50 m autour des bâtiments d'exploitation. Toutefois, pour tenir compte des conditions locales, cette distance pourra être augmentée par des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la forme ou la situation topographique des parcelles, la nature des bâtiments d'exploitation ;
- les gîtes ruraux et les constructions accessoires à l'activité agricole sont autorisés à condition qu'ils se situent dans des bâtiments existants d'architecture traditionnelle présentant un intérêt patrimonial ou dans une extension mesurée accolée aux bâtiments existants (extension limitée à 10 % de la surface de plancher dans la limite d'une superficie totale du bâtiment de 250 m² de surface de plancher) ;
- le changement de destination des bâtiments agricoles à condition que leur intérêt architectural ou patrimonial soit reconnu et que ce changement de destination ne compromette pas l'exploitation agricole (bâtiment remarquable sur le plan de zonage) ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.

L'article A1 permet les constructions et installations nécessaires au projet, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les occupations et utilisations du sol ne seront admises que sous réserve de la prise en compte du risque d'inondation et notamment des dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation dont le périmètre est reporté sur le plan de zonage ;
- les constructions à condition qu'elles soient à usage agricole ou liées aux activités agricoles ;
- les constructions à usage d'habitation à condition qu'elles soient directement liées et utiles à l'exploitation agricole et qu'elles soient implantées dans un rayon de 50 m autour des bâtiments d'exploitation. Toutefois, pour tenir compte des conditions locales, cette distance pourra être augmentée par des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la forme ou la situation topographique des parcelles, la nature des bâtiments d'exploitation ;
- les gîtes ruraux et les constructions accessoires à l'activité agricole sont autorisés à condition qu'ils se situent dans des bâtiments existants d'architecture traditionnelle présentant un intérêt patrimonial ou dans une extension mesurée accolée aux bâtiments existants (extension limitée à 10 % de la surface de plancher dans la limite d'une superficie totale du bâtiment de 250 m² de surface de plancher) ;
- le changement de destination des bâtiments agricoles à condition que leur intérêt architectural ou patrimonial soit reconnu et que ce changement de destination ne compromette pas l'exploitation agricole (bâtiment remarquable sur le plan de zonage) ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.
- sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 30 m de l'axe de la Route Nationale N°126 et de la déviation 2x2 voies.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 20 m de l'axe des routes départementales.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

6.2 – EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées pour l'extension de construction sur une unité foncière déjà bâtie.

L'article A6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 30 m de l'axe de la Route Nationale N°126 et de la déviation 2x2 voies.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 20 m de l'axe des routes départementales.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

6.2 – EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées pour l'extension de construction sur une unité foncière déjà bâtie.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées en limite d'emprise.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

L'article A7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées sur les limites séparatives.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas excéder 2 niveaux, soit R + 1.

La hauteur des abris de jardin, mesurée au faîtage, ne doit pas excéder 3 m.

La hauteur des constructions à usage d'activité agricole n'est pas réglementée.

L'article A10 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas excéder 2 niveaux, soit R + 1.

La hauteur des abris de jardin, mesurée au faîtage, ne doit pas excéder 3 m.

La hauteur des constructions à usage d'activité agricole n'est pas réglementée.

La hauteur des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, n'est pas réglementée.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Tout projet architectural fera apparaître les dispositions prises pour préserver l'environnement.

Les restaurations, agrandissements, adjonctions et constructions d'immeubles, seront conçus en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à s'harmoniser avec leur environnement architectural et paysager.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 – ORIENTATION

Le plus long développé de façade devra être orienté plein Sud. Il est possible de déroger à cette règle lors d'une opération d'aménagement d'ensemble à condition que cela soit justifié par des raisons techniques et/ou topographiques et que les pièces à vivre des logements soient orientées plein sud.

11.2 - MATERIAUX

- Façades :

Sont interdits :

- L'emploi à nu des matériaux fabriqués en vu d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que parpaings, brique creuse…

Sont recommandés :

- Les murs enduits d'aspect lissé ou gratté. Leur coloris se réfèrera à la palette de couleurs établie par la commune.

11.3 – COUVERTURES

En général, la pente des toitures des constructions sera comprise entre 30 % et 40 %.

Les couvertures en éléments métalliques bruts ou galvanisés sont interdites, sauf pour les silos.

11.4 – TERRASSEMENTS

Les buttes artificielles sont interdites. Le terrain naturel sera restitué après travaux.

Les éventuelles constructions nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de ce projet et de ses aménagements connexes devront être dispensées des règles imposées aux constructions nouvelles ou modifiées.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Tout projet architectural fera apparaître les dispositions prises pour préserver l'environnement.

Les restaurations, agrandissements, adjonctions et constructions d'immeubles, seront conçus en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à s'harmoniser avec leur environnement architectural et paysager.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 – ORIENTATION

Le plus long développé de façade devra être orienté plein Sud. Il est possible de déroger à cette règle lors d'une opération d'aménagement d'ensemble à condition que cela soit justifié par des raisons techniques et/ou topographiques et que les pièces à vivre des logements soient orientées plein sud.

11.2 - MATERIAUX

- Façades :

Sont interdits :

- L'emploi à nu des matériaux fabriqués en vu d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que parpaings, brique creuse…

Sont recommandés :

- Les murs enduits d'aspect lissé ou gratté. Leur coloris se réfèrera à la palette de couleurs établie par la commune.

11.3 – COUVERTURES

En général, la pente des toitures des constructions sera comprise entre 30 % et 40 %.

Les couvertures en éléments métalliques bruts ou galvanisés sont interdites, sauf pour les silos.

11.4 – TERRASSEMENTS

Les buttes artificielles sont interdites. Le terrain naturel sera restitué après travaux.

L'ensemble de ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les essences locales seront privilégiées.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les essences locales seront privilégiées.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

IV.3 Liste des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés est intégré au plan de zonage du PLU de la commune de Puylaurens.

Cette liste sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établi au bénéfice de l'État ou de son représentant (concessionnaire).

Conférer le chapitre IV ci-avant intitulé « Plan de zonage » pour l'identification des modifications apportées pour la mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés.

V. Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme :

« *Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :*

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »

Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement. »

Les modifications apportées au PLU de Puylaurens se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

La compatibilité du projet en lui-même avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact. Cette analyse spécifique est présentée en annexe de ce document. Voir annexe : *Pièce E : Étude d'impact, Chapitre 8 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE*.

La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraine donc pas d'autres incidences.

Le territoire de Puylaurens ne dispose pas à ce jour de PDU (plans de déplacements urbains), ni de PLH (programmes locaux de l'habitat). Enfin il n'est pas concerné par les schémas de mise en valeur de la mer ou les dispositions particulières liées aux zones de bruit des aérodromes.

Le territoire de Puylaurens n'est concerné par aucun SCoT en vigueur.

VI. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumise à une demande d'examen au cas par cas. Indépendamment du résultat de cette demande, le maître d'ouvrage a pris la décision de produire cette évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Puylaurens.

Le contexte législatif et réglementaire, ainsi que le contenu de cette évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sont précisés dans les chapitres « Cadre réglementaire » et « Contenu de l'évaluation environnementale » suivants.

La procédure de mise en compatibilité d'un PLU doit inclure une évaluation environnementale conformément à l'article L.104-1, dans les cas fixés aux articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme.

Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 :

1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;

2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;

3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité doit permettre d'apprécier si l'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers est modifié par la mise en comptabilité.

VI.1 Cadre réglementaire

L'article L.104-2 du code de l'urbanisme soumet à évaluation environnementale certains documents d'urbanisme, en particulier les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) « *qui sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement* [...] *compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés* ».

Le même article précise également que, sauf en cas d'absence d'effets notables sur l'environnement, « *les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration* ».

Les articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme précisent les conditions d'application des articles L.104-1 et L.104-2 du code de l'urbanisme.

A ce titre nous rappellerons pour mémoire l'article R.104-8 :

« *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement [...] ;

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

L'article R.104-2 du code de l'urbanisme précise que « *L'évaluation environnementale effectuée à l'occasion d'une évolution du document d'urbanisme prend la forme soit d'une nouvelle évaluation environnementale, soit d'une actualisation de l'évaluation environnementale qui a déjà été réalisée.* »

Pour mémoire, le projet sur le territoire de Puylaurens recoupe le site Natura 2000 « vallée de l'Agout » et intercepte un EBC sur 0,1 ha.

Une évaluation environnementale liée à la procédure de mise en compatibilité est donc requise afin de démontrer que cette mise en compatibilité n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement.

VI.2 Contenu de l'évaluation environnementale

Les articles R.104-18 à R.104-20 définissent le contenu du rapport environnemental.

Celui 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.

En cas de modification ou de révision du document, le rapport est complété, le cas échéant, par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le PLU ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du Code de l'Urbanisme, ni de rapport environnemental spécifique. Toutefois, le chapitre 7 du Rapport de présentation analyse les incidences des orientations du plan sur l'environnement et la prise en compte du souci de sa préservation et de sa mise en valeur.
Ainsi, dans la mesure où de nombreuses informations sont déjà données :

- Dans le dossier d'étude d'impact du projet LACT ;
- Dans le présent dossier de mise en compatibilité ;
- Dans le rapport de présentation du PLU de Puylaurens ;

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 ;
- Résumé non technique.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité s'appuie sur l'étude d'impact du projet LACT ainsi que sur les données du rapport de présentation du PLU de Puylaurens. Pour des compléments d'informations, des renvois pourront être faits vers cette étude d'impact.
La principale difficulté a été de définir, pour chaque thématique, quels sont les effets réels générés par la mise en compatibilité sur l'environnement, différenciés des effets induit par le projet en lui-même et sur lesquels la mise en compatibilité n'a pas d'impact.

VI.3 Analyse de l'état initial de l'environnement

Les sources d'information pour réaliser le présent état initial du territoire communal de Puylaurens sont issues :

- Du rapport de présentation du PLU ;
- De l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet LACT.

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

NB : Le texte en police italique noir est issu de l'étude d'impact du projet LACT (Pièce E chapitre 3).

VI.3.1 Le milieu physique

VI.3.1.1 Topographie

La commune Puylaurens présente une topographie marquée par des reliefs. Ils sont particulièrement présents au niveau du village dont l'altitude moyenne est d'environ 330 m. Le point haut constitué par le village est un secteur de partage des eaux entre plusieurs bassins versants hydrographiques : celui du Girou vers l'Ouest, celui du Sor vers le Sud et celui de l'Agout aval, vers le Nord.
Sur l'ensemble de la commune l'altitude varie entre 147 et 372 m.
Le relief s'adoucit au Sud de la commune. Au Nord-Est de la commune le ruisseau d'Ardialle s'écoule en fond de vallée.

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Géologie, pédologie
La commune de Puylaurens est structurée par deux ensembles géomorphologiques distincts :

- Les « molasses de Blan » : puissante formation, dite des « Poudingues de Pallassou », complexe détritique d'origine fluviatile, épaisse de plusieurs kilomètres et constituée de roches siliceuses dures–poudingues, de conglomérats et de grès avec intercalation de bancs de calcaires et de marnes. Dans certaines zones, les marnes peuvent affleurer de façon dominante ;
- Les « molasses de Puylaurens » : cette formation de base tertiaire correspond à des dépôts molassiques de l'Oligocène. Ces dépôts sont constitués essentiellement de marnes (limons argileux calcaires) mais on trouve également :
  - des calcaires lacustres en bancs de 0.5 à 5 m d'épaisseur intercalés dans les dépôts marneux, cependant ils n'affleurent que sur 1 % de la surface ;
  - des dépôts sableux compacts peu à non calcaires généralement, formant des lentilles dans la marne ;

- des dépôts limono-argileux à argileux non calcaires sur les zones de pente faible et couvrant 5 % de la surface qui sont en fait des sols anciens ou Paléosols décarbonatés et rubéfiés en surface.

Dans le Sud de la commune, le sol est plus précisément caractérisé de la façon suivante :

- Sur les versants de pente faible à moyenne, on trouve généralement des sols bruns calciques entiers ou tronqués (limono-argileux à argileux) ;
- Sur les versants de pente moyenne supérieure à 12-15 %, on trouve généralement des sols calcaires (argilo-calcaires) ;
- Sur les replats sommitaux ou sous-sommitaux, on trouve des sols bruns lessivés (limono-argileux) ;
- En bas de pente et dans le fond des vallons, on trouve des sols d'accumulation, sols peu évolués d'apport colluvial calcaires ou calciques limono-argileux à argileux. On peut trouver aussi des sols d'accumulation sur les versants ; en bande, soit dans le sens de la pente (anciennes ravines comblées), ou en travers de la pente (parties inférieures d'anciennes parcelles).

Sur les versants, suite aux remaniements quaternaires et à la mise en culture, le sol initial de type brun calcique profond sur marne ou molasse a subi une évolution pédogénétique basée sur des processus d'érosion. Les horizons supérieurs ont été décapés sur des épaisseurs variables.

Les sols calciques se localisent surtout sur les versants à pente modérée alors que les sols calcaires se situent sur les versants à pentes plus fortes où l'érosion est plus marquée.

Risques liés à la géologie et à la nature des sols

En termes de risques naturels liés à la géologie et la nature des sols, la commune de Puylaurens est concernée par :

- *Un risque lié au retrait et gonflement des sols argileux ;*
- *Un risque de mouvement de terrains (glissement, compression des sols...).*

Ces risques sont relativement importants.

Hydrogéologie

En termes de ressource en eaux souterraines, situé sur *un important réseau hydrographique impliquant un alluvionnement significatif et bien réparti à l'origine d'aquifères sédimentaires,* le territoire de Puylaurens intercepte *quatre masses d'eau captives* :

- *Les « Molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes Piémont » (FRFG043) d'une superficie de 14 559 km² ;*
- *Les « Molasses du bassin du Tarn » (FRFG089) d'une superficie de 2 570 km² ;*
- *Les « Calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne » (FRFG083) d'une superficie de 23 493 km² ;*
- *Les « Sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG » (FRFG082) à dominante sédimentaire d'une superficie de 25 888 km².*

Aucun captage public destiné à l'alimentation en eau potable des populations ni périmètre de protection associé n'a été recensé. Dans l'aire d'étude, aucun captage agricole n'est identifié.

VI.3.1.3 Hydrologie

Réseau hydrographique

La particularité de la commune de Puylaurens est de recouper 3 bassins versants : le Girou, le Sor et l'Agout aval.

Le village étant un point haut de la commune, est à proximité de la source du Girou. Le bassin versant du Girou s'étend vers l'Ouest.

De petits affluents du Sor prennent également source à proximité du village et s'écoulent vers le Sud. Le Sor s'écoule plus au Sud dans les communes voisines.

L'Agout est la principale rivière du territoire qu'elle traverse au Nord en limite de commune. La plupart de ses affluents (ruisseaux d'En Rigal, de Granier, de Pangosse, d'En Alric et d'Ardialle) coulent toute l'année. Le ruisseau d'Ardialle s'écoule en fond de vallée au Nord de la commune vers le Nord-Ouest. Il se jette dans l'Agout au niveau du village de Guitalens.

Le territoire communal est également drainé par des fossés, situés principalement le long des routes et chemins.

Par ailleurs, trois petits plans d'eau sont présents sur la commune de Puylaurens au niveau de l'aire d'étude :

- À l'Ouest d'Encarquet (0,1 ha) ;
- À l'Ouest de La Fédaussié (0,2 ha) ;
- Au niveau de la Lèdre (0,1 ha).

Risque d'inondation

La commune étant traversée par plusieurs cours d'eau, est concernée par le risque d'inondation du Girou (à l'Est du village), le risque d'inondation de l'Agout et de ses affluents.

Au sein de l'aire d'étude, la seule zone inondable identifiée dans le PLU est celle du ruisseau du Girou.

Plusieurs Plans de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) sont en vigueur sur la commune. Ils concernent l'Agout aval (approuvé en décembre 2002) et le Sor (approuvé en novembre 2008). L'aire d'étude est uniquement concernée par les prescriptions du PPRi du Sor.

Zones humides

L'inventaire départemental des Zones humides et les études faune-flore relatives au projet ont permis d'identifier plusieurs zones humides sur l'aire d'étude. Les principales sont les suivantes :

- Au lieu-dit d'Encartet ;
- Plusieurs zones humides le long des affluents du Sor aux alentours du lieu-dit « Le Griffoulet » ;
- Le Girou et ses abords, notamment les prairies humides du Girou en amont du cours d'eau ;
- Les prairies humides de Bathète et Bacharan ;
- Les prairies humides de la Payssarié.

Les prairies humides constituent un enjeu majeur d'un point de vue écologique.

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.3.2.1 Espace agricole[2]

La commune de Puylaurens fait partie de la région agricole du Lauragais.

Les céréales occupent plus de 41% de la SAU[3] (soit 2 409 ha) et les fourrages 26.9% (soit 1 578 ha) ; le reste se répartissant entre tournesol, colza et vignes.

Le cheptel est surtout composé de bovins, d'ovins et de volailles.

On remarque enfin que les exploitations de moins en moins nombreuses depuis 1979 deviennent de plus en plus grandes.

Les zones rurales du Sud présentent un paysage vallonné où les sols calcaires dominent sur les versants à pente marquée et les sols calciques sur les pentes faibles.

Les remembrements et l'augmentation des exploitations ont contribué à la disparition de la trame bocagère.

Sur les versants les plus en pente et parfois les sommets de crête (sols aux potentialités agricoles les plus faibles) on note la présence de bois et de bosquets.

Les coteaux accidentés, situés au Nord de la commune, présentent un relief à forte ou moyenne pente.

Les versants Sud présentent généralement des landes herbacées et arbustives. Sur les versants Nord, on trouve des friches arborées, des taillis et, localement, quelques prairies permanentes. La plupart des cultures et des prairies se situent dans les vallées et les bas de versant.

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles

Végétation

L'occupation du sol est principalement représentée par des parcelles agricoles. Les espaces boisés (forêts de chênes) sont localisés sur les hauteurs des versants et zones agricoles sont sur les versants peu pentus et dans les fonds de vallon.

La forêt, avec 729 hectares, est présente sur environ 11 % du territoire communal.

Il n'y a pas de grand massif forestier mais plutôt des bois et des bosquets épais, localisés le plus souvent sur les versants les plus en pente ou près des fonds de vallons, parfois en sommet de crêtes.

Les habitats d'intérêts patrimoniaux sont représentés principalement par :

- Les cortèges de milieux boisés : les formations rivulaires linéaires, les bois occidentaux de *Quercus pubescens*, frênaies-chênaies et chênaies-charmaies aquitaines ;
- Les lits des rivières notamment leur ripisylve ;
- Des pelouses semi-arides medio-européennes à *Bromus erectus* abritant notamment l'espèce protégée de Nigelle de France ;
- Des prairies humides atlantiques et suatlantiques abritant notamment la Jacinthe de Rome.

Le rapport de présentation du PLU identifie dans l'aire d'étude plusieurs espaces boisés à classer.

Un espace boisé classé est présent à l'Est de la commune et un espace boisé classé est présent à l'Ouest du village au droit du futur barreau de la déviation.

Espaces inventoriés ou protégés

La commune de Puylaurens est concernée par la présence de plusieurs Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF). L'une d'entre elle est limitrophe au fuseau d'étude. Il s'agit de la ZNIEFF de type 1 « Coteaux secs du Travers de Gamanel, du Château d'Arpelle et de la butte Saint-Loup ». Cette ZNIEFF est caractérisée par des petits coteaux relictuels qui représentent les rares ilots de nature hébergeant encore quelques rares espèces patrimoniales.

Plusieurs zones humides sont identifiées à l'inventaire des Zones Humides du Tarn. L'une d'entre elles (Prairies humides du Girou » est incluse dans le fuseau d'étude.

Un site Natura 2000 est localisé sur la commune au niveau du lit de l'Agout (en limite Nord de la commune). Il s'agit du site « Vallée du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou ». Ce site est relativement éloigné du fuseau d'étude.

Trames vertes et bleues

À l'extrême Ouest de la commune, on retrouve le cours du Girou, qui prend sa source à proximité. Le Girou constitue un corridor aquatique d'ordre régional selon le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Midi-Pyrénées. Sur l'aire d'étude, un boisement est situé en bordure du Girou, au nord d'« En Bérail ». La déviation de Puylaurens freine les déplacements d'espèces entre ce boisement et le grand boisement situé plus à l'est (boisement situé entre la déviation (au Sud) et la RN2126 (au Nord)). Des passages à faune ont toutefois été créés sous l'ouvrage existant sur cette zone pour permettre les déplacements d'espèces. Il existe donc encore une continuité écologique terrestre entre le boisement au Nord d'« En Bérail » et le boisement situé entre la déviation et la RN126 (boisement au Nord du lieu-dit « le Tel »).

Au niveau de l'échangeur de la déviation de Puylaurens, au Sud de la commune (lieux-dits « En Batut », « St-Laurens »), l'infrastructure existante coupe un important boisement en deux parties. La continuité écologique terrestre entre ces deux ensembles boisés est notamment permise par le passage inférieur de la RD84.Ce passage étant destiné à la circulation routière, les espèces ne bénéficient pas sur cette zone de la quiétude qui serait nécessaire à leurs déplacements. La perméabilité de l'infrastructure est probablement assez faible sur cette zone.

Le ruisseau du Caudiès qui traverse la zone est identifié comme un corridor aquatique d'intérêt régional selon le SRCE.

Enfin, à l'extrême Est, les seules continuités existantes se limitent aux emprises de la déviation qui permettent le transit des espèces le long de l'infrastructure. Les emprises en bordure des autoroutes ou des importantes voies viaires peuvent constituer de très intéressants milieux de vie et corridors pour de nombreuses espèces, notamment en contexte d'agriculture intensive. Les talus et les microstructures paysagères de part et d'autres de ces infrastructures (zones embroussaillées, fossés pour l'écoulement de l'eau, plantations d'arbres,…), fragments de corridors, linéaires ou non, mais plus ou moins proches les uns des autres, permettent aux individus de "sauter" de l'un à l'autre. Ce type de corridor est utilisable par des espèces ubiquistes et/ou opportunistes, de petite taille ou se déplaçant rapidement. Ce sont par exemple le Lézard des murailles, la Couleuvre verte-et-jaune, les micro-rongeurs, le Renard roux,…

Les petits ruisseaux d'orientation Nord/Sud, affluents du Sor, sont considérés comme des corridors aquatiques selon le SRCE.

Descriptif des enjeux

Cette partie établie une synthèse des enjeux du territoire identifiés lors *des études sur les milieux naturels réalisées spécifiquement pour le projet LACT, par des bureaux d'études spécialisés, et dirigées par le bureau d'études Biotope.*

Les principaux milieux traversés sont des cultures qui alternent avec des boisements plus ou moins importants. Plusieurs petits cours d'eau se faufilent à travers des vallons assez peu prononcés et constituent des corridors de fort intérêt pour la faune locale.

[2] *Données rapport de présentation du PLU*

[3] *Surface Agricole Utile*

À l'extrême Ouest de ce sous-secteur, les enjeux les plus élevés se situent au niveau du Girou et de ses affluents. Le niveau d'enjeu chiroptérologique y est estimé comme majeur. En effet, la rivière du Girou, ainsi que ses affluents, sont localisés dans la zone d'influence de 2 gîtes d'importance majeure pour les chauves-souris en Midi-Pyrénées, notamment pour le Minioptère de Schreibers. Ces habitats sont fréquentés par une douzaine d'espèces (ce qui représente une diversité importante), en tant que voies de déplacement et comme habitats de chasse. Le Campagnol amphibie, espèce de mammifères parmi les plus remarquables, est également présent.

Un site « Mare de Saint-Loup », situé au niveau du lieu-dit de Montplaisir – Saint Loup, au Nord de la RD126, présente un enjeu assez fort en raison de la présence de la Grenouille agile qui y effectue ses cycles successifs de reproduction et de repos.

Au Sud et Sud-Est du village de Puylaurens, le Caudiès et plusieurs autres petits ruisseaux sont des voies de déplacement du Minioptère de Schreibers .Les enjeux relevés sont majeurs car ces cours d'eau constituent des axes de déplacements fréquents pour cette espèce à fort enjeu (période de reproduction et migration) ainsi que pour d'autres espèces patrimoniales de chiroptères. Il faut également noter sur le Vallon du Caudiès la présence d'une belle population d'Agrion de Mercure et du Campagnol amphibie.

À l'Est du fuseau d'étude, de part et d'autre de la déviation de Puylaurens, des enjeux majeurs ont également été identifiés au niveau des prairies humides de la Barthète et de Bacharan, habitats remarquables en Midi-Pyrénées et en régression. Ces milieux abritent par ailleurs de nombreuses espèces végétales remarquables dont la Jacinthe de Rome.

Le Vallon de la Barthète constitue aussi un site à enjeu assez fort pour les amphibiens, en raison d'habitats de reproduction, de repos et d'hivernage pour trois espèces patrimoniales, dont la Grenouille agile.

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Contexte général

Sur ce secteur, on note que la déviation de Puylaurens est déjà réalisée. Ici, la vallée du Girou se rétrécit à l'approche de la source du Girou à Puylaurens ; le relief est alors plus marqué et tourmenté et atteint jusqu'à 350m d'altitude. À l'Ouest de la zone, à l'approche de la vallée de l'Agout et du Sor, le relief se radoucit de nouveau et les altitudes s'amoindrissent. Ce secteur est empreint de petits cours d'eau temporaires et de cours d'eau permanents parmi lesquels l'Algans, le Bernazobre, l'Agout, et le Sor.

Dans ce paysage au relief prononcé, l'urbanisation se développe principalement le long des axes de circulation (espaces à proximité de la RN 926 et de la RD 84).

Des hameaux plus ou moins petits se répartissent de façon diffuse, mitant les espaces agricoles. On les retrouve implantés sur la ligne de crête séparant le bassin hydrographique du Girou de celui du Sor. On recense quelques lotissements autour de Puylaurens qui accentuent l'effet de mitage.

Le paysage du secteur est avant tout agraire : on retrouve d'importants espaces à vocation agricole, ainsi que de nombreux sièges d'exploitation agricoles et quelques bâtiments agricoles. On retrouve de nombreuses parcelles de cultures céréalières.

Accompagnant ces espaces agraires, on retrouve aux abords du Girou une trame de haies bien marquée et dominée par la présence de chênes.

Une ligne électrique haute tension traverse cependant le territoire et vient dégrader l'image naturelle qui ressort de cette unité paysagère.

On note que les paysages ruraux de cette unité subissent une certaine pression urbaine émanant de Puylaurens.

Patrimoine culturel et paysager

Aucun monument historique classé ou inscrit n'est présent sur la commune de Puylaurens.

Une ZPPAUP est relevée sur la commune. Toutefois, cette dernière est située à plus de 1 km de l'aire d'étude.

Des éléments patrimoniaux, non protégés, sont présents sur la commune mais hors de l'aire d'étude. Il s'agit du château d'Orcières (Château de Saint Loup) et du château situé dans le hameau d'En Pinel.

La commune présente une grande richesse archéologique (époque préhistorique principalement mais aussi époques gallo-romaine, médiévale et moderne) avec :

- Trois sites majeurs :
  - Oppidum de Cordouls (âge de fer, bronze final et gallo-romain), un des plus hauts de la région protégé par les ruptures de pente, d'une importance nationale pour lequel l'Etat (DRAC) a lancé une procédure d'achat ;
  - Motte médiévale quartier du Roc, siège de l'ancien château et haut-lieu de croisade, un site qui demande à être fouillé ;
  - Habitat de plaine entouré de fossés de la Plaine Basse (âge de fer et galloromain) s'étendant sur un hectare vers le lac.
- Trois sites importants :
  - Orcières comprenant des vestiges importants du mésolithique ;
  - Entrée actuelle de Puylaurens ;
  - Église mérovingienne dans le vieux village (en prolongement du lac près du terrain de football).

VI.3.3.2 Urbanisme

Population, habitat et données démographiques

La croissance démographique y est régulière : en l'espace de 14 ans, la population a augmenté d'environ 20% et la population est relativement équilibrée : 30,2 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 31,5 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km²)	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Puylaurens	3347	40,92	+ 19,88	30,2	31,5

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +21,8% entre 1999 et 2012.

La composition des logements à Puylaurens est majoritairement monotype. Celle-ci est à l'image de l'ensemble du canton, et des communes rurales situées autour de l'agglomération toulousaine. Le développement de ces territoires s'organise autour d'un modèle unique porté sur la maison individuelle : près de 85,3% à Puylaurens.

Sur la commune de Puylaurens, les habitations sont recensées au niveau de l'intersection de quatre routes départementales (RD84, RD926, RD92, RD12) au Nord de la déviation de la RN126. Sur la frange Ouest de la commune, les zones urbanisées sont plus rares et se concentrent autour de la zone d'activité de Saint Martin.

Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales en 2012 (%)	Part de résidences secondaires en 2012 (%)	Part de logements individuels en 2012 (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2012 (%)
Puylaurens	1730	81,8	6,6	85,3	+ 21,8

Puylaurens fait partie de ces territoires ruraux dépendants, dont les actifs se déplacent dans tout le département du Tarn, mais aussi vers le département limitrophe de la Haute Garonne. La commune remplit ainsi, un rôle majoritairement résidentiel : 81,8% (résidences principales). En effet, de plus en plus d'actifs sortent de leur commune de résidence pour aller travailler, augmentant par la même les trajets domicile-travail.

Concernant l'emploi, en 2012, sur la base de la population âgée de 15 à 64 ans, on compte :

- 75,8 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 65,6 % d'actifs avec emplois et 10,2 % de chômeurs ;
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres…) représente 24,2 %.

Économie, équipements

Les principaux équipements publics présents sur la commune sont :

- *Deux cimetières : le premier à l'Ouest, situé au lieu-dit le Roucal, au Sud de la RN126 et le second, à l'Est, situé au lieu-dit La Barthe, au Sud de la RN126 ;*
- *Une station d'épuration collective est recensée à proximité du Girou bas ;*
- *Une station d'épuration industrielle dépendant des abattoirs Puylaurentais ;*
- Deux écoles, un collège et une crèche ;
- Une médiathèque, une piscine municipale, des terrains de tennis, un terrain couvert, le stade de Bagatelle, une salle omnisport, un skate park.

Deux zones d'activités sont implantées sur la commune :

- Au niveau de la Plaine Saint-Martin (31,6 ha) une zone d'activité à vocation artisanale et tertiaire, dont font partie les Abattoirs Puylauentais ;
- Au niveau de Pas de Rieu (31,4 ha).

L'activité agricole est relativement importante sur la commune.

Une ligne haute tension traverse la partie Nord de la commune (hors de l'aire d'étude). Un pylône hertzien est recensé sur la commune (hors aire d'étude). Son périmètre de servitude est inscrit au sein de l'aire au droit de la limite communale antre Puylaurens et Saint-Germain-des-Prés.

Un Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) est implantée au lieu-dit Orcières. Il s'agit des abattoirs Puylaurentais.

Plusieurs itinéraires de randonnées sont présents sur la commune et sur l'aire d'étude. Deux gîtes ont été recensés dans l'aire d'étude :

- AMC2 au niveau d'en Bérail-de-Saint-Loup au Sud de la RN126 ;
- Un gîte rural au niveau de Le Ramier.

VI.3.3.3 Déplacements et trafics

La RN126 est un axe de circulation prépondérant. Elle permet de traverser le territoire en évitant le bourg de la commune de Puylaurens. Cette voie est largement utilisée par les véhicules poids-lourds dont le passage est interdit dans le village.

Des axes secondaires quadrillent la commune : RD92, RD84, RD51.

Les déplacements s'effectuent pour la plupart des cas en voiture individuelle, correspondant d'une part au profil socio-professionnel des nouveaux habitants et à leurs modes de vie, et d'autre part à l'éloignement entre les différentes zones d'habitations. Il faut également noter un facteur non négligeable, les habitants doivent se rendre dans les communes aux alentours afin d'accéder à la majeure partie des équipements et services.

La commune est desservie par plusieurs lignes de bus intercommunale (ligne 760 de Tarnbus, ligne 951 des transports régionaux Toulouse – Castre - Mazamet) et par du ramassage scolaire.

VI.3.3.4 Risques sanitaires

VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

La commune de Puylaurens dépend du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Adour – Garonne. Pour mémoire, un nouveau SDAGE couvrant 2016-2021 a succédé au SDAGE 2010 – 2015 et rentre en application dès 2016.

Eaux superficielles

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Puylaurens de la masse d'eau superficielle identifiée sont présentés ci-dessous :

Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Ecologique	Global
L'Agout du confluent de la Durenque au confluent du Tarn – FRFR152A	État écologique médiocre	2015	2027	2027
	Bon État chimique			
Ruisseau de Saint Pierre - FRFRR151-7	État écologique moyen	2015	2027	2027
	Bon État chimique			
Ruisseau d'en Guibaud – FRFRR152A-3	État écologique moyen	2015	2021	2021
	Bon État chimique			
Le Girou FRFRR153-1	État écologique moyen	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

Eaux souterraines

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Puylaurens des masses d'eau souterraines sont présentés ci-dessous :

Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Quantitatif	Global
Calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne (FRFG083)	Bon état quantitatif	2015	2015	2015
	Bon état chimique			
Sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG (FRFG082)	Mauvais état quantitatif	2015	2027	2027
	Bon état chimique			
Molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes de Piémont (FRFG043)	Bon État quantitatif	2027	2015	2027
	État chimique mauvais			
Molasses du bassin du Tarn (FRFG089)	Bon état quantitatif	2015	2027	2027
	Mauvais état chimique			

VI.3.3.4.2 Ambiance sonore

Les infrastructures de transport terrestre les plus bruyantes (routes circulées par plus de 5 000 véhicules par jour et lignes ferroviaires circulées par plus de 50 trains par jours) sont classées par arrêté préfectoral en cinq catégories (de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5 la moins bruyante). La catégorie sonore est définie par un niveau sonore de référence et une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit (de 300 m pour la catégorie la plus bruyante à 10 m pour la catégorie la moins bruyante). Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre permet de déterminer :

- *les secteurs affectés par le bruit de l'infrastructure considérée ;*
- *les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction de nouveaux bâtiments dans ces secteurs affectés par le bruit.*

Les infrastructures classées recensées sur Puylaurens sont présentées ci-après (arrêté préfectoral du 5 octobre 2012, révisé par arrêté préfectoral du 30 janvier 2015).

Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral de la Haute-Garonne, 18 janvier 2006)

Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
RN126	3	100 m

Néanmoins, les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre du projet montrent que la très grande majorité de l'aire d'étude se trouve en zone d'ambiance sonore modérée.

L'ensemble de l'aire d'étude sera donc traité comme relevant d'un territoire situé en ambiance sonore modéré, ce qui permet une approche plus globale et plus favorable aux riverains.

VI.3.3.4.3 Qualité de l'air

En région Midi-Pyrénées, l'ORAMIP (Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées) assure la surveillance de la qualité de l'air sous la responsabilité de l'État (loi LAURE – Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie- du 30 décembre 1996).

Les études relatives au projet de liaison autoroutière réalisées en 2009, 2012 (ORAMIP) et 2015 (EGIS) ont permis de définir comme relativement bonne la qualité de l'air de la commune.

VI.4 Raison du choix du projet

Les données ci-dessous constituent une synthèse des éléments présentés dans les dossiers présentés à la phase d'enquête publique relative au programme de LACT (élargissement de la bretelle de l'A680 et aménagement d'un itinéraire autoroutier de Verfeil à Castres).

Il convient de se reporter à ces dossiers pour plus de détails, et notamment à la pièce E - Étude d'impact.

VI.4.1 Études, débat public et concertations

Le tableau ci-dessous présente de manière synthétique les différentes étapes qui ont mené à l'optimisation du tracé et de la configuration des échangeurs.

Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)

		Objet de la concertation / débat public		Résultats de la concertation Et conséquence sur le projet de liaison Castres - Toulouse
Début des années 90		Etude de l'aménagement d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse Via la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A68.		
1994 - 1996		L'aménagement en 2 x2 voies de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine : objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 Décision publiée au Journal officiel le 17 août 1996		
18 décembre 2003 et octobre 2005		Inscription de la liaison Castres - Toulouse parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en 2003 puis lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire en 2005		
10/2007-01/2008	CONCERTATION	Présentation de différents fuseaux possibles (300 m de large) et de différentes zones d'échange		Optimisation des fuseaux et zone d'échange proposés Saisie de la Commission nationale du Débat Public en décembre 2008
10/2009 -01/2010		Débat Public		Décision d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession Décision ministérielle du 25 juin 2010 sur le principe d'achèvement du projet
01/2011 - 04/2011		Etudes préliminaires Avant-projet sommaire	Concertation sur les fuseaux	Validation du fuseau d'étude retenu par le Copil (Comité de Pilotage*)
10/2011 – 12/2011			Concertation sur les zones d'échanges et l'itinéraire de substitution	Précision sur la configuration des différentes solutions de zone d'échanges
01/2012 – 03/2012			Concertation sur le tracé et des mesures d'accompagnement	Proposition et validation d'une solution de tracé d'une largeur de 40 à 50 m dans le fuseau retenu lors de la concertation de 2011
04/2012 – 09/2012		Initiation d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique puis suspension momentanée de la démarche		
07/2014 – 10/2015		Reprise de la démarche et finalisation du dossier DUP		

NB : A noter que deux sections à 2x2 voies sont déjà en service : les déviations de Soual (3 kilomètres) depuis 2000 et de Puylaurens (7 kilomètres) depuis 2008.

VI.5 Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées

Les mesures d'évitement, réduction ou compensation proposées dans le cadre du projet sont rédigées en **violet**.

Les modifications apportées au PLU de Puylaurens se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

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

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

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

- À l'échelle de l'emplacement réservé, pour la réalisation des constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires au projet LACT ;
- Du fait des modifications apportées dans le cadre de la mise en compatibilité des règlements.

VI.5.1 Le milieu physique

VI.5.1.1 Topographie

Sur la commune de Puylaurens, une partie de la plate-forme autoroutière est déjà existante. Ces sections n'engendreront pas de terrassements.

Les sections à créer, notamment la déviation de Puylaurens, génèreront des terrassements en remblais et en déblai.

Au Nord-Ouest de la ZA de « la Plaine Saint-Martin », le barreau routier s'inscrit en remblais.

Le projet ne remet donc pas en cause le contexte topographique du secteur.

Mesures

Une partie des matériaux extraits des déblais sera réutilisée pour la réalisation des couches de forme et des remblais. Il sera recherché l'équilibre entre les volumes de déblais et de remblais, afin de minimiser les excédents ou les déficits de matériaux.

Les éventuels matériaux excédentaires seront acheminés vers les zones de dépôt définitif, éventuellement en tant que merlon paysager.

Les effets visuels des modifications du relief seront également atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief environnant. Ces aménagements prendront en compte le risque de tassement en surface, qui subsistera durant quelques temps après la phase de terrassement, avant la mise en place définitive des revêtements de surface.

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Phase travaux

La phase travaux, notamment du fait de la présence d'engins de chantier et de la réalisation de remblais risque d'entrainer l'apparition de zones de compression, de mouvements de terrain ou d'érosion des sols. Sur la commune de Puylaurens, ces très sont très importants et représentent :

- 22,88 ha de risque de glissement, dont 2,02 sur le barreau,
- 12,53 ha de risque de compression, dont 0,67 sur le barreau.

Le chantier peut également présenter des risques de pollution des sols et des eaux souterraines (fuite, incident de chantier, chaulage ou liants hydrauliques utilisés pour les bases de remblais...).

Par ailleurs, les déblais risquent d'entrainer un rabattement de la nappe.

Mesures

Afin de prévenir les risques de compression, mouvement de terrains, il pourra être envisagé :

- *de renforcer les terrains*
- *de limiter le temps d'intervention en phase chantier.*

La réalisation d'études géotechniques (au stade des études de détails) permettra de formuler des prescriptions pour réduire ces risques.

Des mesures relatives aux installations de chantier, à l'entretien des véhicules et aux conditions météorologiques des interventions seront mises en place pour réduire les risques de pollution des sols et des eaux souterraines.

Phase d'exploitation

Au niveau de la commune, le système aquifère concerné est celui de l'Albigeois Toulousain qui ne présente aucun aquifère libre (nappe captive multicouche ne présentant pas d'échange significatif avec la surface). Les risques de modification des conditions d'alimentation de la nappe ou les risques de pollution des eaux souterraines sont donc très réduits.

Les remblais peuvent avoir un effet sur l'écoulement des eaux souterraines.

Aucun captage d'alimentation en eau potable ne sera affecté par le projet.

Mesures

L'ensemble des eaux pluviales générées par la plateforme autoroutière seront collectées, écrêtées et traitées avant rejet au milieu naturel.

Des éléments drainants seront mis en place si besoin (tapis, drains, tranchées) au niveau des zones les plus vulnérables.

VI.5.1.3 Hydrologie

Sur la commune de Puylaurens, la section autoroutière ou le barreau de déviation nécessiteront la réalisation d'ouvrages de franchissement de cours d'eau. Le Girou est franchi par deux fois. Le ruisseau de Caudiès est franchi au niveau du nouvel échangeur à créer.

En cas d'interception des écoulements des phénomènes de débordements ou d'érosion peuvent se produire.

Mesures

De manière à conserver la continuité hydraulique des écoulements des ouvrages de franchissements hydrauliques seront mis en place. Ils sont dimensionnés pour laisser transiter les débits centennaux.

Les principaux ouvrages de franchissement présenteront les dimensions suivantes :

PK	Cours d'eau rétabli	Type d'ouvrage	Vocation	Dimensions (m)		
				L	I	H
29,7	Ruisseau du Girou	Cadre	Hydraulique	20	3	3
29,7	Ruisseau du Girou	PIPO	Hydraulique / Grande Faune	30	20	3,5
33,1	Ruisseau de Caudiès	Cadre	Hydraulique / Grande Faune	45	6	6,9
33,1	Ruisseau de Caudiès	Cadre	Hydraulique / Grande Faune	30	6	6,9

Des mesures spécifiques pour la mise en place de ces ouvrages pourront être mises en œuvre de manière à limiter les impacts des travaux :

- *Préserver le lit et les berges en intervenant depuis le lit majeur ou par un pont provisoire ;*
- *Réaliser les travaux en période d'étiage ;*
- *Dériver le lit du cours d'eau si nécessaire ;*
- *Reconstitution du fond du lit.*

L'augmentation des surfaces imperméabilisées liées à la création d'une nouvelle plate-forme autoroutière et au barreau de la déviation de Puylaurens va engendrer une augmentation des débits d'eaux de ruissellement.

Mesures

Un réseau de collecte des eaux pluviales de la plate-forme autoroutière orientera les eaux vers des ouvrages multifonction assurant le traitement et l'écrêtement des eaux pluviales avant rejet à débit réduit au milieu naturel. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour une occurrence décennale.

Le projet franchi des cours d'eau et leurs zones inondables. Sur la commune de Puylaurens, les cours d'eau sont franchis en amont de leurs bassins versants. Les zones inondables situées au droit de l'emprise des travaux sont donc relativement réduites. Les travaux en zone inondable peuvent présenter des risques vis-à-vis de l'écoulement des crues ou de la modification des hauteurs d'eau ou de l'emprise des débordements. Les travaux en zone inondable présentent également des risques vis-à-vis du personnel de chantier et peut engendrer des risques de pollution.

Mesures

De manière à réduire ces risques des mesures seront prises :

- *Absence de remblais en zone inondable ;*
- *Dimensionnement des ouvrages de franchissement pour une occurrence centennale ;*
- *Adaptation de la période de travaux (en dehors des périodes à risque de crue) ;*
- *Implantation des installations de chantier hors zone inondable ;*
- *Aucun obstacle aux écoulements ne sera mis en place ;*
- *Les prescriptions des Plans de Préventions des Risques d'inondation seront respectées.*

Plusieurs zones humides sont présentes dans l'aire d'étude. Le projet impacte certaines de ces zones notamment au niveau du Girou et ses abords.

Si les travaux se situent au droit de ces zones humides elles seront détruites. Si ces travaux sont à proximité de ces zones, elles peuvent être durablement impactées (perturbation de la circulation des eaux, dégradation du sol,…).

Mesures

Les Plans de respect de l'Environnement imposeront aux entreprises de travaux des mesures strictes pour limiter l'effet du projet sur les zones humides. Ces mesures seront notamment la limitation au strict minimum des emprises du chantier, la mise en défens de certains secteurs…). De plus, des mesures de compensation des impacts sur les zones humides seront mises en place.

Les risques de pollution sont traités au VI.5.3.4.1

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.5.2.1 Espace agricole

La bande DUP du projet impacte 185,47 ha de zone identifiée comme agricole au PLU (zone A). Ainsi des exploitations agricoles subiront les incidences directes et indirectes du projet en dehors des sections de voies existantes, soit à l'Ouest de la commune, au niveau du barreau de la déviation de Puylaurens, au niveau de l'échangeur de Puylaurens et à l'Est de la commune.

Les impacts que peut potentiellement avoir le projet sur ces exploitations sont :

- La perte de bâtiments à vocation agricole ;
- La modification de la structure des exploitations : coupure des cheminements agricoles ou des réseaux hydrauliques, morcellement des parcelles, séparation du siège de l'exploitation des terrains à cultiver… ;
- La diminution de surface agricole, de surface en agriculture biologique, de surface épandable…

Mesures

Les emprises du projet sont limitées au strict nécessaire pour l'exploitation de l'autoroute, afin de réduire les dommages aux bâtiments d'exploitation, aux zones agricoles et de limiter la création de délaissés.

Par ailleurs, les accès aux parcelles agricoles potentiellement impactés seront maintenus ou rétablis.

Afin de restituer des parcelles ayant les mêmes potentialités agronomiques qu'initialement, l'ensemble des équipements d'irrigation endommagés (station de pompage, conduite enterrée, pivot d'irrigation) est à rétablir.

La configuration de l'emplacement du projet au regard des infrastructures existantes, la structuration du parcellaire de certaines exploitations en grands îlots d'exploitation adaptés aux grandes cultures laissent à penser qu'un aménagement foncier apporterait une mesure utile.

Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée.

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles

Le projet n'a aucun impact sur aucune zone d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel (Natura 2000, ZNIEFF…). La bande DUP occupe 2,87 ha de zone naturelle (Zone N). L'emprise du projet ne porte pas atteinte à l'Espace Boisé Classé présent à l'Est de la commune. L'Espace Boisé Classé situé au niveau du barreau de la déviation à créer est impacté partiellement par le projet (0,09 ha sont impactés soit moins de 5% de la surface totale de l'espace boisé classé).

Le secteur est dominé par des parcelles intensément cultivées présentant de faibles enjeux pour les habitats et la flore. Le principal effet concerne les prairies humides de la Forge qui abritent la Jacinthe de Rome, ainsi que les pelouses calcicoles sèches et les prairies à fourrage mésotrophes.

Les principales continuités écologiques impactées par le projet sont :

- Le Girou, corridor aquatique d'ordre régional au titre du SRCE, et les milieux riverains du Girou (berges embroussaillées et boisées…) et les boisements situés à l'extrême Ouest de la déviation de Puylaurens ;
- Le ruisseau de Caudiès et les milieux riverains de ce ruisseau au niveau de l'échangeur de Puyalurens ;
- Les emprises en bordure de la déviation de Puyalurens ;
- Les ruisseaux et les espaces boisés et embroussaillés qui accompagnent les linéaires de cours d'eau.

Concernant les insectes, le projet impacte fortement le ruisseau de Caudiès occupé par l'Agrion mercure (PK33). Le maintien de la population sur ce secteur du ruisseau n'est pas garanti. Il faut noter également la destruction d'un bassin de rétention abritant des libellules à enjeu assez fort : l'Agrion mignon et l'Anax napolitain. L'impact est donc également fort.

Le projet impacte également un habitat de reproduction de l'Agrion de mercure : un fossé au niveau des prairies humides de la Forge (PK38). La majeure partie du fossé reste toutefois préservée et l'impact est donc modéré.

Concernant les amphibiens, au niveau du barreau de Puylaurens, des habitats de reproduction (site « Mares du Girou ») de plusieurs espèces herpétologiques (Triton marbré, Grenouilla agile, Rainette méridionale et Triton palmé) sont détruits et fragmentés (impacts présentant un enjeu fort). À cela peut s'ajouter la destruction d'individus (enjeu fort en phase travaux et phase d'exploitation), ainsi que leur dérangement (enjeu modéré). Par ailleurs, plus au Sud, au niveau du ruisseau Caudiès, quelques habitats de la Rainette méridionale sont détruits et fragmentés (enjeu modéré).

Concernant les reptiles, au niveau du barreau de Puyalurens, le projet traverse des habitats de la Couleuvre à collier et du Lézard vert occidental. La destruction d'espèces et d'habitats, ainsi que la fragmentation de territoires et de corridors, sont des impacts estimé modérés sur cette zone. Les impacts concernant l'altération des habitats et le risque de collisions sont jugés faibles.

Vis-à-vis de l'avifaune, les impacts concernent plusieurs espèces dont deux à enjeu fort, le Pipit rousseline et le Pigeon colombin. Les impacts sont très forts sur le Pipit rousseline. En effet, le projet entraine la destruction d'une partie de parcelle de vigne à l'Ouest de la « trappe basse », sur laquelle niche ce passereau.

Concernant, les mammifères terrestres et semi aquatique, le Girou dans sa partie amont et le ruisseau Caudiès sont des habitats de reproduction et de refuge du Campagnol amphibie mais aussi du Putois d'Europe. Les impacts sont estimé forts pour la destruction d'espèces, des habitats de refuge et de reproduction ainsi que pour le risque de collision avec les véhicules. L'échangeur de Puylaurens impactera de façon modérée les habitats de la Genette commune. Pour cette espèce, les impacts concernant le risque de collision, la fragmentation des territoires et le dérangement/perturbation des individus sont également jugés modérés.

Vis-à-vis des Chiroptères, le projet (autoroute, barreau, échangeur de Puylaurens) détruira des habitats de refuge et de reproduction de chiroptères arboricoles, ainsi que de possibles individus présents (impact très fort). Il induira des risques de collision (impact très fort), notamment pour le Minioptère de Schreibers et la Grande noctule. Enfin, il entrainera le dérangement d'individus et la coupure ou l'altération de voies de déplacement (impact fort).

Enfin, vis-à-vis de la faune aquatique, le Girou, bien que dégradé, reste un milieu de transit pour certaines espèces piscicoles patrimoniales. L'impact attendu est limité à la phase travaux et évalué comme étant faible. L'enjeu écologique modéré lié à la faune aquatique potentiellement présente explique ce niveau d'impact modéré. Les impacts attendus du projet (risques d'altération d'habitats piscicoles et risque de pollution accidentelle) sont ainsi faibles et essentiellement concentrés durant la phase travaux.

Par ailleurs, un Espace Boisé Classé au PLU est concerné, au doit du barreau de Puylaurens. En effet les emprises sont implantées en marge d'un EBC (au lieu-dit Girou haute et bas). La surface totale d'EBC impactée est de 0,1 ha, ce qui représente environ 5 % de la surface totale de cet EBC de la commune. Les surfaces concernées seront déclassées.

Mesures

Afin de minimiser les effets sur le milieu naturel, différentes mesures seront mises en place :

- *minimisation des emprises chantier,*
- *intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes,*
- *rétablissement des corridors de déplacement,*
- *mise en défens des zones à enjeux importants,*
- *création le cas échéant de zones de compensation (création de marre d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…),…*

En vue de conserver les continuités écologiques aquatiques et/ou terrestres des ouvrages de rétablissement seront mis en place au niveau la plate-forme autoroutière.

VI.5.3 Le milieu humain

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Le projet n'impact aucun monument historique, site inscrit, site classé ou zone de protection du patrimoine historique ou culturel.

Par contre, le projet recoupe une zone de forte densité de sites archéologiques.

Le projet risque donc d'impacter des vestiges archéologiques et d'en mettre à jour de nouveaux.

Des monuments à forte valeur identitaire et patrimoniale mais non protégés sont présents sur la commune mais en dehors de l'aire d'étude. Ils ne seront donc pas impactés par le projet.

La voie nouvelle viendra modifier les composantes physiques du paysage (modification de l'occupation des sols, du couvert végétal, création de déblais / remblais localisés…). En passant dans le champ visuel perceptible depuis des habitations situées en rase-campagne et sur la frange extérieure des agglomérations. La nouvelle infrastructure donnera à voir le paysage depuis de nouveaux points de vue. Lorsque la chaussée sera sur une plate-forme en remblai et lorsque le tracé empruntera un nouvel itinéraire entre Maurens-Scopont et Castres.

Le projet a notamment pour vocation de ne pas porter atteinte aux contextes paysagers identifiés sur l'ensemble du linéaire. Il sera aménagé afin de respecter les différentes identités paysagères, tout en évitant les sensations de monotonie.

Mesures

Le dossier de saisine archéologique établi après la déclaration d'utilité publique du projet permettra de saisir les services de l'État. Sur la base des diagnostics, ils ordonneront potentiellement la réalisation de fouilles préventives.

En cas de découvertes fortuites de vestiges lors des phases de travaux, les services concernés seront saisis afin d'évaluer leur intérêt et éventuellement de mener des fouilles plus approfondies. Leur autorisation sera nécessaire à la reprise du chantier.

En phase travaux, les installations de chantier, pistes provisoires, zones terrassées… auront un effet temporaire sur le paysage.

En phase d'exploitation, l'autoroute et le barreau de la déviation aura un impact fort sur le paysage.

Mesures

Des mesures d'insertion paysagères seront mises en place afin de fondre au maximum le projet dans le paysage : merlon paysager, plantation d'arbres…

Les abords de l'échangeur de Puylaurens seront aménagés de façon à être intégrés aux infrastructures existantes au niveau de la déviation de Puylaurens. La recherche d'une harmonisation du traitement des talus de l'échangeur avec ceux existants sur la déviation de Puylaurens permettra d'atténuer l'impact paysager des terrassements.

VI.5.3.2 Urbanisme

Le projet entraine une modification de l'affectation des sols.

Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis. Ainsi, le projet est éloigné du village.

Cependant, 11 bâtiments (de surface supérieure à 13 m²) dont 2 habitations sont impactés par le projet sur la commune de Puylaurens. Le projet est à proximité du cimetière de Roucal.

Les effets sur l'organisation du territoire peuvent être de 3 natures :

- Augmentation de l'attractivité : l'échangeur de Puylaurens permet une dynamisation des zones d'activités proches ;
- La modification de l'affectation des sols due à l'emprise physique de l'infrastructure à la plase d'une autre affectation du sol préalablement établie : la bande DUP affecte des zones du PLU ayant vocation à être urbanisées ainsi que des zones agricoles et zones d'activités ;
- La modification du fonctionnement du territoire dur à la barrière physique nouvellement implantée.

L'échangeur de Puylaurens prend place sur un dispositif d'échange existant sur le RN126, dont l'autoroute reprend le tracé. Aucun SCOT ne fixe d'orientation dans ce secteur. La commune de Puylaurens constitue un bassin de vie et d'activité, orienté vers l'alimentaire et le tourisme. Les zones d'activité actuelles ne sont pas situées à proximité immédiate de la RN126, le développement éventuel de l'urbanisation devrait donc privilégier les secteurs d'activité existants, sans générer d'impacts supplémentaires aux abords du projet.

La réalisation du projet aura des effets sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur la commune. Cependant la mise en compatibilité n'a pas vocation à permettre le développement de l'urbanisation. Cette mise en compatibilité n'aura donc pas d'effet sur le développement de l'urbanisation de la commune.

Mesures

L'indemnisation des propriétaires dont le bâti et/ou les biens fonciers se trouvent inclus dans les emprises du projet sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.

Les emprises de travaux seront limitées au minimum afin de préserver les équipements limitrophes.

VI.5.3.3 Déplacements et trafics

La liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peut perturber légèrement les déplacements au sein de la commune en phase chantier. Le projet intercepte plusieurs voies de communication : RN126, voies communales menant à Le Saral ainsi qu'à En Bérail.

Mesures

Les principales voies coupées par l'infrastructure seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (passage inférieur ou supérieur) soit par un itinéraire de rabattement. Sur la commune de Puylaurens, 4 rétablissements de voies de communication sont prévus.

Sur la commune de Puylaurens, le projet autoroutier intègre dans son tracé la déviation existante de Puylaurens. Les poids lourds utilisent actuellement cette déviation pour éviter le centre-ville interdit aux poids lourds.

Le projet prévoit donc la création d'un barreau routier d'orientation Nord-Sud s'inscrivant entre la RD926 à l'Ouest de Puylaurens et la RD84 au Sud, et raccordé à l'échangeur existant de Puylaurens.

Ce barreau permet donc de constituer un itinéraire de substitution via la RD926, interdite aux poids lourds dans le bourg de Puylaurens.

L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.

VI.5.3.4 Risques sanitaires

VI.5.3.4.1 Qualité des eaux

Les sources de pollution éventuelles peuvent provenir :

- en phase chantier : d'émission de matière en suspension, de pollutions accidentelles, de pollutions par la chaux…
- en phase exploitation : de pollutions chroniques dues à la circulation journalière, de pollutions saisonnières (sel lors d'épisode neigeux / verglaçant, phytosanitaires lors du traitement des dépendances vertes) et accidentelles.

Mesures

Des mesures spécifiques seront mises en place :

- *en phase chantier : mise en place et entretien d'un assainissement provisoire de chantier, mise en place d'aires spécifiques imperméables, stockages des produits et matériels hors des zones sensibles, choix de produits limitant les risques de pollutions, mise en défens de certaines zones,*
- *en phase exploitation : mise en place de bassins de rétention et de dépollution avant rejet au milieu naturel. Ces ouvrages assureront également le confinement des éventuelles pollutions accidentelles. L'utilisation des produits phytosanitaires sera limitée.*

VI.5.3.4.2 Ambiance sonore

Le tracé autoroutier prenant place sur la déviation existante de Puylaurens évite le centre-ville et donc les zones les densément bâties.

Une étude acoustique spécifique a été réalisée dans le cadre du projet LACT.

Les résultats de cette étude au droit de l'élargissement de l'A680 montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire. Deux habitations semblent impactées par les nuisances sonores issues de l'aménagement.

Mesures

Les deux habitations impactées feront l'objet de protections acoustiques.

VI.5.3.4.3 Qualité de l'air

Sous réserve des hypothèses de trafics, le projet n'aura pas d'effet significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude.

L'étude Air met en avant à l'échelle du projet :

- Une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle de du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence ou l'état projeté du fait du renouvellement du parc automobile,
- Une amélioration de la qualité de l'air au droit des zones déviées par le nouveau tracé autoroutier et une dégradation de la qualité de l'air au droit du tracé du fait même de sa réalisation.

VI.6 Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Puylaurens

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques

L'emplacement réservé prévu, au document graphique, pour le projet LACT aura une emprise sur :

- La zone destinée à l'agriculture : zone A, dont un espace boisé classé ;
- La zone où l'extension mesurée des constructions existantes et leurs annexes peuvent être autorisées à la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages : zone Nh ;
- La zone correspondant à une zone réservée aux activités commerciales, artisanales et industrielles. zone UX ;
- La zone correspondant à une zone d'urbanisation future à vocation d'activités commerciales, artisanales, industrielles et hôtelières : zone AUX ;
- La zone correspondant à une zone d'urbanisation à long terme, zone 2AU, et comprenant le secteur suivant : 2AUX correspondant à un secteur destiné aux futures zones d'activités.

Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées en zones A, AUX, 2AU, UX et N. Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité »

La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant. La surface totale des emplacements réservés sera mise à jour.

Le document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU fera apparaître l'emplacement réservé au projet.

Un Espace Boisé Classé au PLU est impacté par l'emplacement réservé à créer. La surface totale d'EBC inscrite dans l'emplacement réservé est de 1,93 ha. Une partie de ces espaces boisés sera déclassée (0,09 ha).

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU

Le projet reste compatible avec les objectifs définis dans le PLU de Puylaurens, notamment ceux identifiés au sein du PADD.

En effet, l'autoroute ne remettra pas en cause les 4 orientations suivantes définies au PADD :

1. Conforter la reprise démographique et renforcer la dynamique économique
2. Maîtriser l'urbanisation et organiser un espace de vie solidaire
3. Préserver et valoriser le patrimoine bâti et le patrimoine naturel
4. Améliorer et sécuriser les déplacements.

Le projet va permettre de conforter la reprise démographique et la dynamique économique de la commune.

Les paysages seront préservés par la mise en place de mesure d'insertion (merlon paysager, plantation d'arbres et arbustes …) permettant l'intégration du projet au sein du territoire communal.

L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.

VI.7 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 5 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.

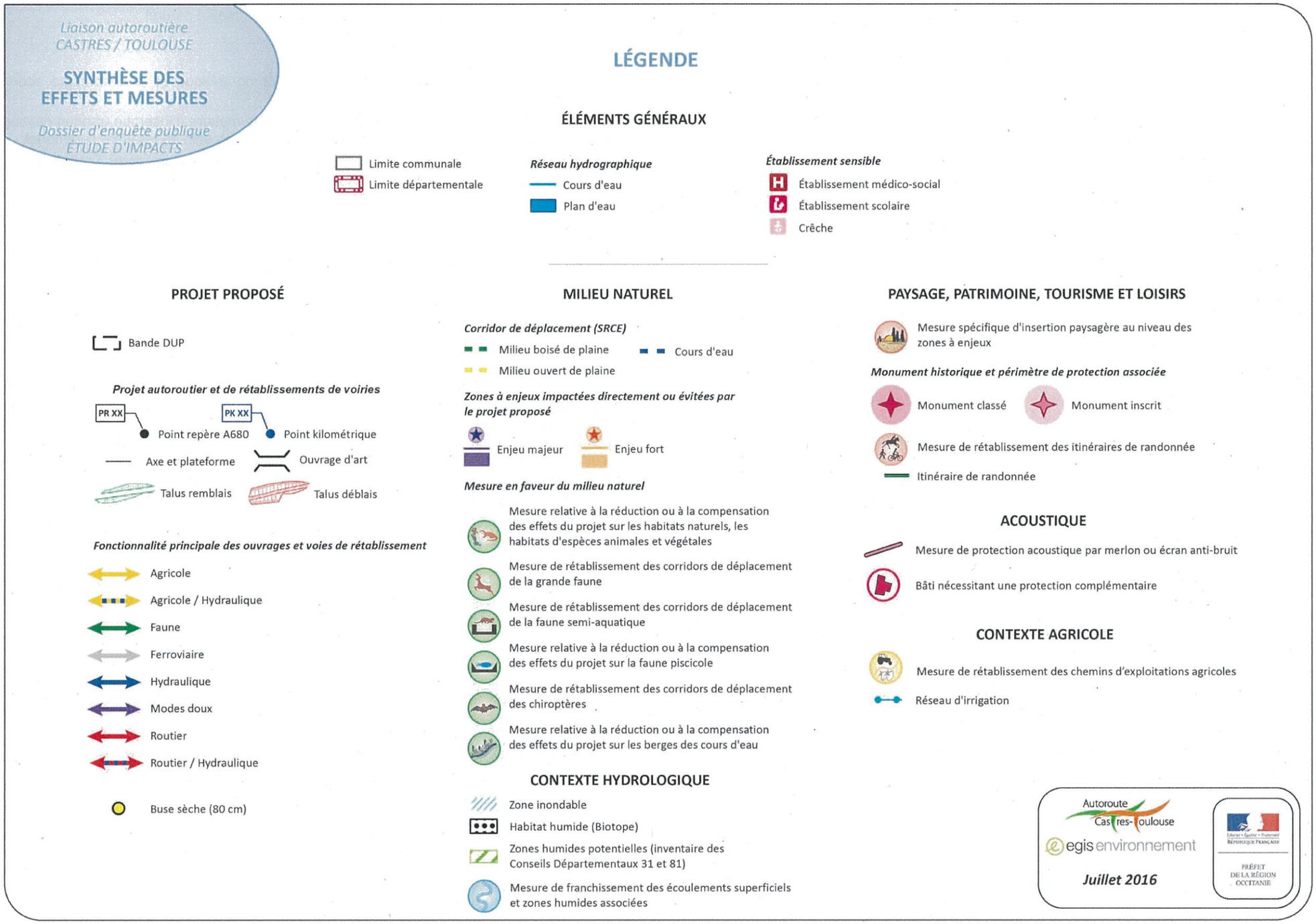
Le suivi de l'occupation des sols proposé dans le chapitre 5 de l'étude d'impact peut en donner une première indication ; il convient cependant de pousser l'analyse plus loin, zonage par zonage.

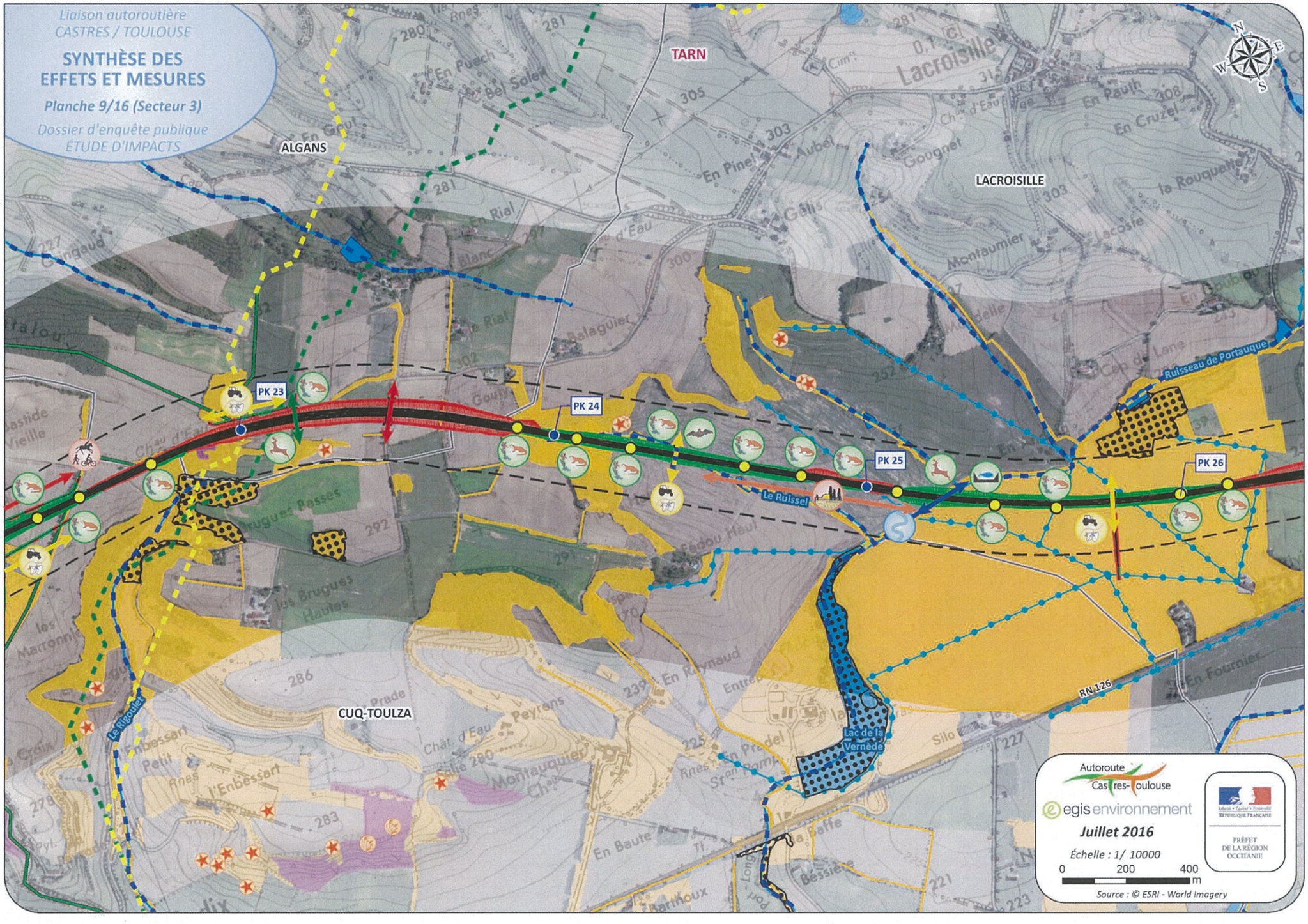
Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

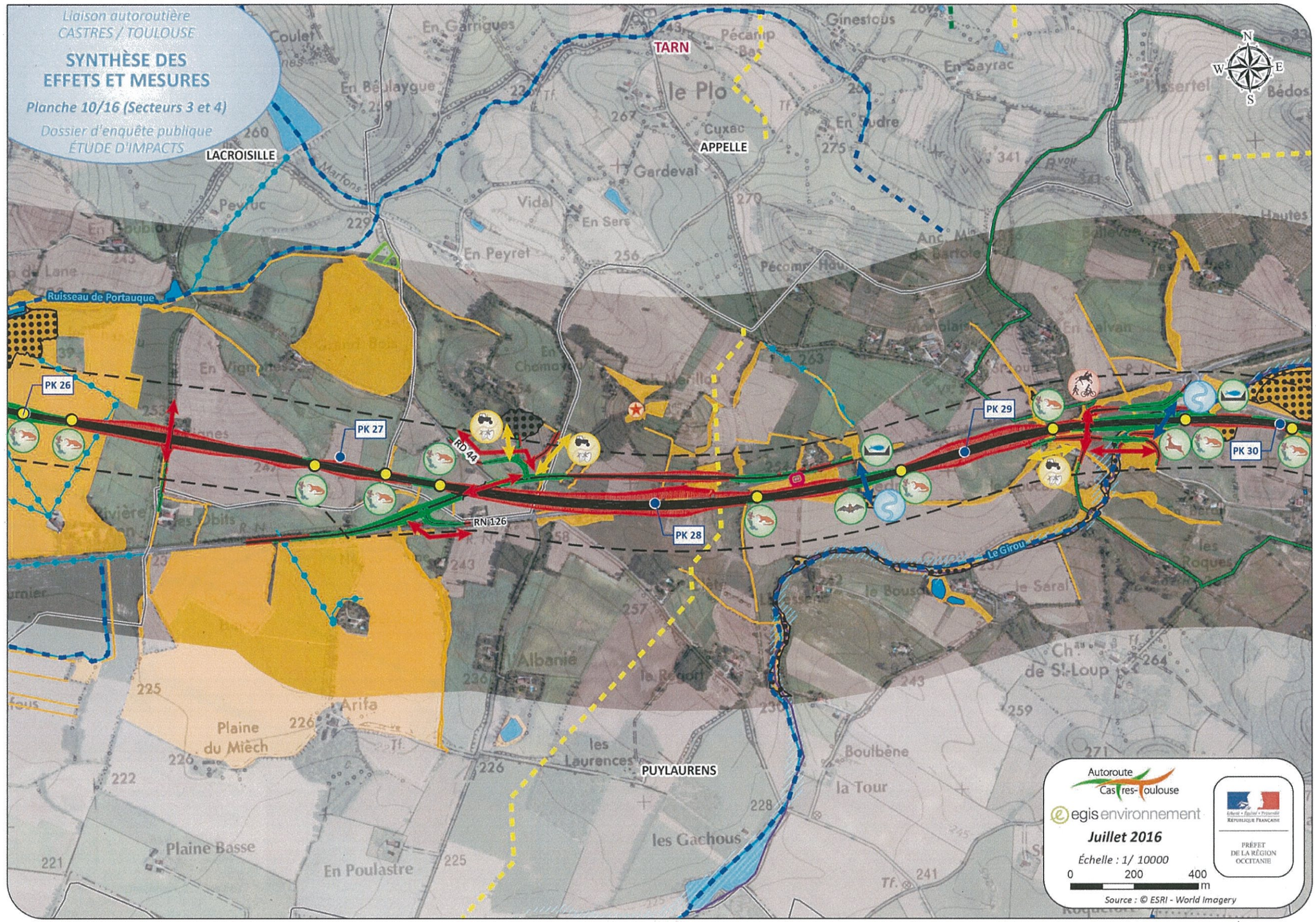
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)

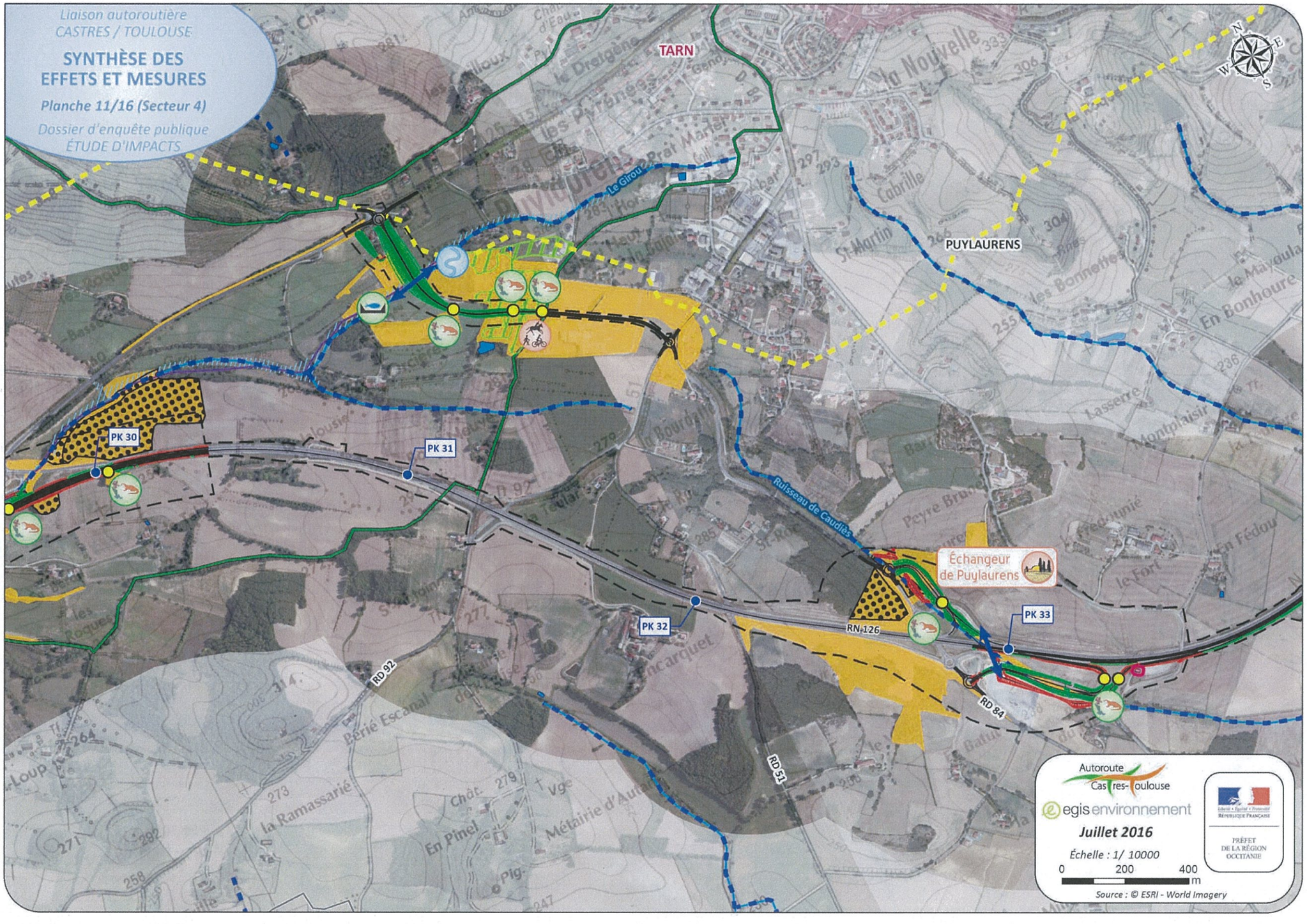
Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	147,7 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone N, secteur Nh	2,8 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone UX	0,8 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone AUX	0,01 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone 2AU	1,4 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone 2AUX	1,4 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

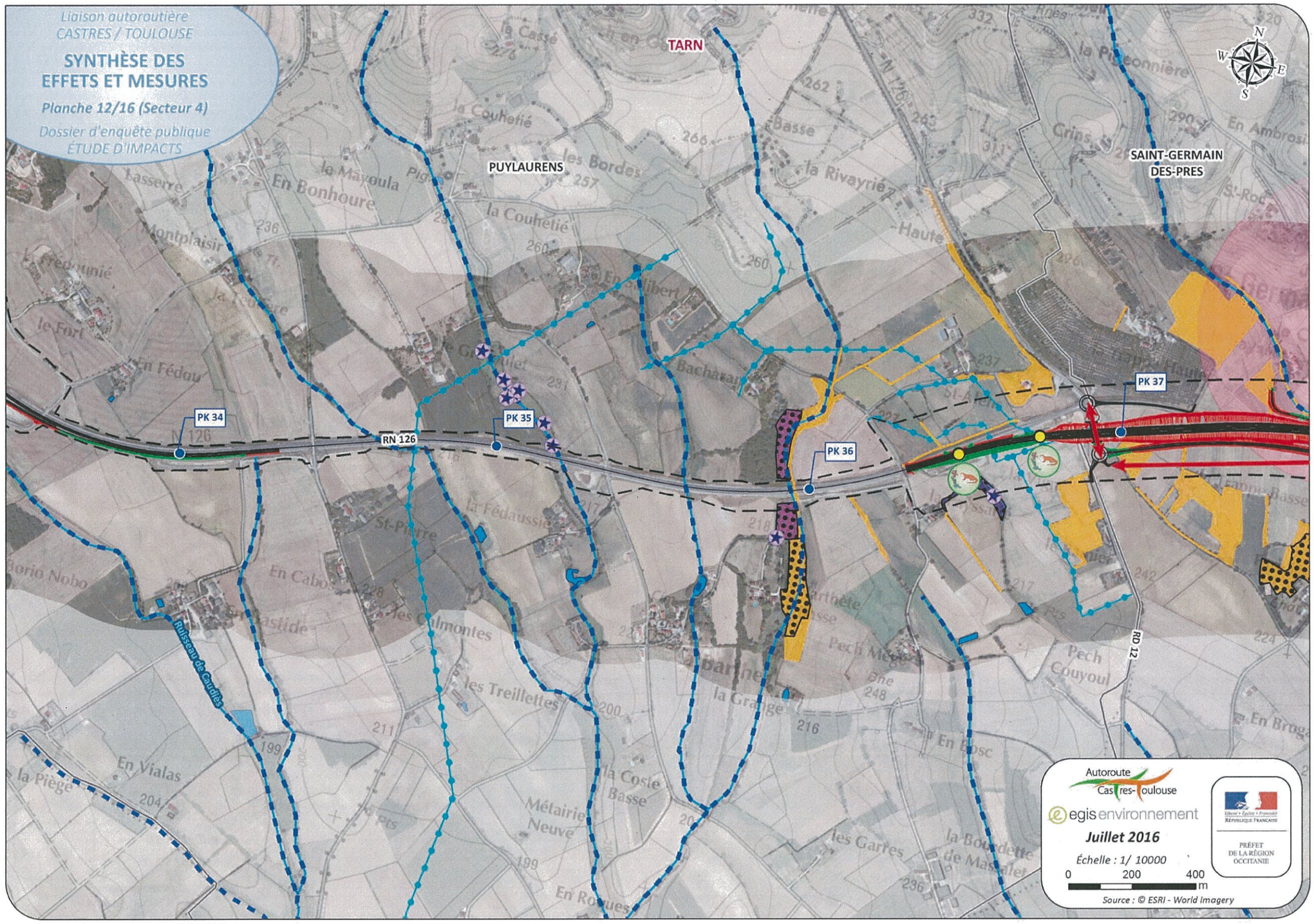
Figure 13 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)

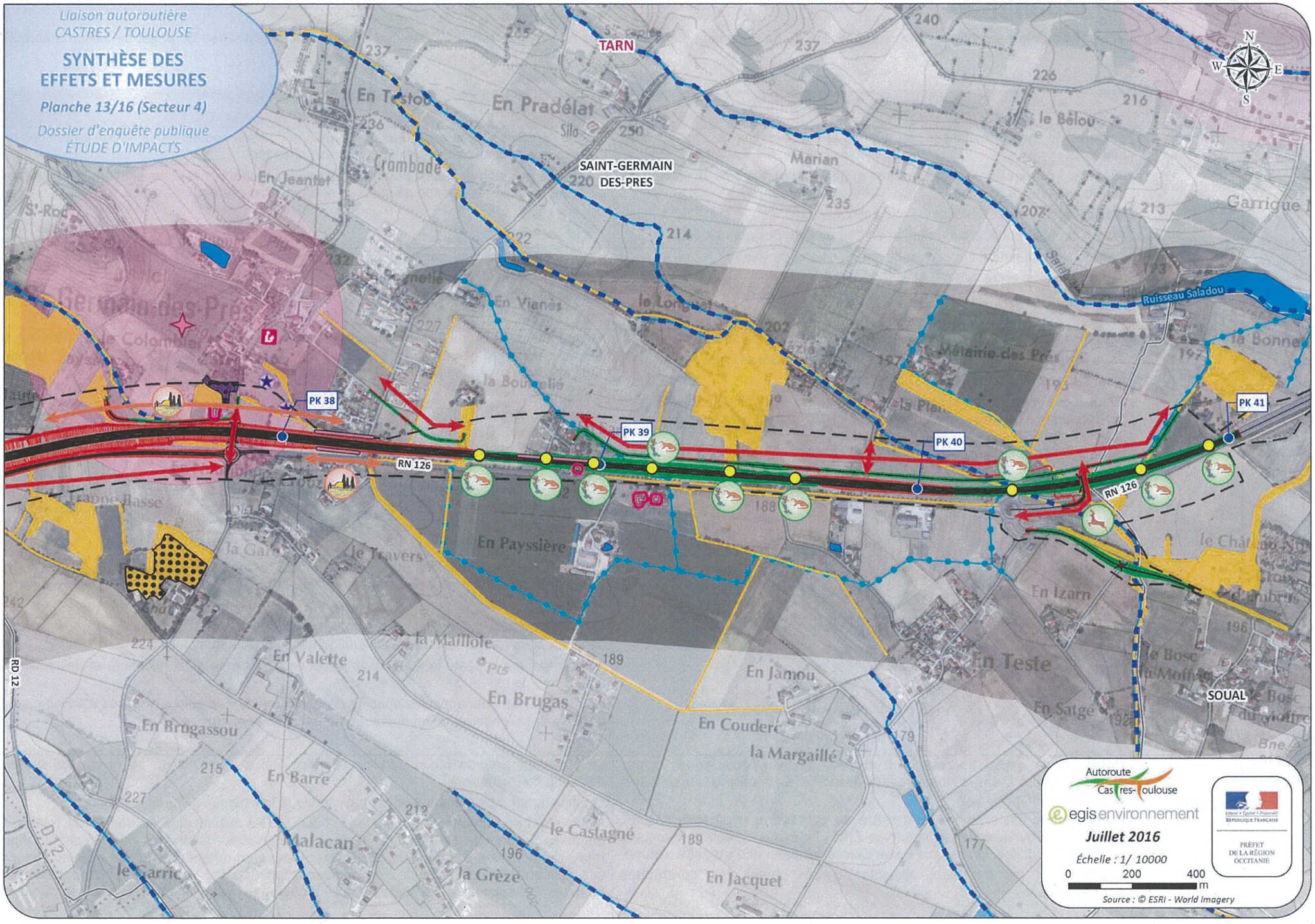



Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 9/16 (Secteur 3)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
ALGANS
LACROISILLE
CUQ-TOULZA
PK 23
PK 24
PK 25
PK 26
Le Ruissel
Le Rigoulet
Ruisseau de Portauque
Lac de la Vernède
RN 126
Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 10/16 (Secteurs 3 et 4)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
LACROISILLE
APPELLE
le Plo
Cuxac
Gardeval
En Garrigues
Pécamp
Ginestous
En Sayrac
En Bélaygue
Vidal
En Sers
En Peyret
Peyruc
Marfons
Ruisseau de Portauque
PK 26
PK 27
PK 29
PK 30
PK 28
RD 44
RN 126
Le Girou
Albanié
Arifa
Plaine du Miech
Plaine Basse
les Laurences
PUYLAURENS
Boulbène
la Tour
les Gachous
En Poulastre
Ch de St-Loup
Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 11/16 (Secteur 4)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
PUYLAURENS
Le Girou
Ruisseau de Caudiès
PK 30
PK 31
PK 32
PK 33
RN 126
RD 92
RD 84
RD 51
Échangeur
de Puylaurens
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 12/16 (Secteur 4)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
PUYLAURENS
SAINT-GERMAIN
DES-PRES
PK 34
PK 35
PK 36
PK 37
RN 126
RD 12
Ruisseau de Caudies
N
W
E
S
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 13/16 (Secteur 4)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
SAINT-GERMAIN
DES-PRES
SOUAL
PK 38
PK 39
PK 40
PK 41
RN 126
RD 12
D12
Ruisseau Saladou
En Pradélat
le Bélou
Marian
Garrigue
Métairie des Prés
la Bonne
En Vianès
le Long
la Bouscliè
En Payssière
le Travers
la Maillole
En Valette
En Brugas
En Brugassou
En Barre
Malacan
le Castagné
la Grèze
En Jacquet
En Jamou
En Couderc
la Margaillé
En Teste
En Izarn
le Bosc
En Satgé
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

VI.8 Résumé non technique

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu physique	Géologie, pédologie et hydrogéologie	**Terrain de type** : molasses et dépôts limono-argileux à argileux non calcaires **Risques :** risques importants de retrait et gonflement des sols argileux et de de mouvement de terrains. **Masse d'eau :** Quatre masses d'eau captives. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.	Risque de compression des terrains et d'érosion des sols réduits par le renforcement des terrains et la limitation du temps d'intervention en phase chantier. Risque de pollution des eaux souterraines en phase chantier et d'exploitation, réduit par la mise en place de mesures de gestion de chantier et de gestion des eaux pluviales.
	Topographie	**Relief :** le point haut de la commune est au niveau du village. **Altitude** variant entre 147 à 372 m.	Le projet traverse une zone de relief et nécessite des déblais et remblais. La réutilisation des matériaux déblayés sera privilégiée. Les talus feront l'objet d'aménagements paysagers.
	Hydrologie	SDAGE Adour – Garonne et Plan de Gestion des Etiages du Tarn. Trois bassins versants sur la commune : le Girou, le Sor et l'Agout aval. **Cours d'eau** amont du Girou et affluents du Sor. **Risque d'inondation** localisé dans la vallée Girou et au niveau des affluents du Sor. Un Plan de prévention des Risques d'Inondation est en vigueur dans le bassin versant du Sor. Plusieurs **zones humides** sont présentes dans la bande DUP	Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel (dimensionnement décennal). Franchissement du Girou et des affluents du Sor. Mise en place d'ouvrages hydrauliques de franchissement. Certaines mesures spécifiques seront mises en place pour ne pas dégrader le lit des cours d'eau pendant les travaux. Projet en zone inondable au droit du franchissement des cours d'eau. Les travaux et aménagements seront réalisés de façon à ne pas présenter d'impact sur les écoulements de crue et sur les hauteurs d'eau. Présence de zones humides donc mise en place de mesures spécifiques en vue de les préserver ou mise en place de mesures de compensation.
Milieu agricole et naturel	Espace agricole	L'**agriculture** est une activité économique importante.	Le projet impacte des exploitations agricoles (perte éventuelle de bâtiment agricoles, modification de la structure des exploitations, diminution de la surface agricole). Pour limiter les impacts la surface du projet est réduite au strict minimum et des rétablissements d'accès ou de réseau seront mis en place. Des rétablissements agricoles spécifiques seront créés et d'autres mesures d'accompagnement et de compensation telles qu'un aménagement foncier sont proposées.
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	Présence de milieu intéressant d'un point de vue écologique : zones humides, cours d'eau et boisements associés. Ces milieux abritent des espèces patrimoniales. L'aire d'étude est exempte de **mesure de protection** (type Natura 2000, APPB…), de mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO …), hormis inventaire des zones humides. Un espace Boisé Classé est présent dans l'aire d'étude. Le Girou et les ruisseaux affluents du Sor créent des **continuités écologiques**.	Le projet impacte de façon partielle l'Espace Boisé Classé situé au niveau du barreau de la déviation de Puylaurens. Impacts du projet sur des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt écologique. Moyens mis en œuvre pour réduire les impacts sur les milieux naturels sensibles : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…), ouvrages hydrauliques prévus le long du projet.

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu humain	Patrimoine architectural, urbain et paysage	Le paysage est avant tout agraire. Aucune zone de protection du patrimoine historique n'est présente. L'aire d'étude recoupe une zone de de **forte densité de sites archéologiques**.	Le projet de liaison routière Toulouse Castres n'intercepte aucun élément du patrimoine culturel ou paysager de la commune. Le projet risque d'impacter des vestiges archéologiques. Un dossier de saisine archéologique sera établi ainsi qu'éventuellement des fouilles préventives. Impact du projet sur le paysage notamment au niveau de l'échangeur de Puylaurens. Mise en place de mesures d'insertion paysagères (merlon paysager, plantation d'arbres…).
	Urbanisme	Population en forte augmentation et plutôt jeune. Nombre de logements en augmentation et majoritairement constitué de maisons individuelles. Des équipements publics (école, crèche, médiathèque) et des commerces de proximité sont présents sur la commune. L'activité majoritaire est l'agriculture. Deux zones d'activité sont présentes sur la commune.	Évitement du village pour réduire les impacts. Le tracé actuel affecte 11 bâtis, dont 2 bâtiments d'habitation. La réalisation du projet n'aura pas d'effet sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur la commune. L'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.
	Déplacements et trafics	La RN126, sur laquelle s'insère le projet autoroutier, est déjà en partie existante. Des axes secondaires quadrillent la commune : RD92, RD84, RD51. Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail). Desserte de la commune par une ligne de bus interurbain.	L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune. Les voies de communication coupées seront rétablies. Le barreau de la déviation de Puylaurens sera aménagé pour permettre aux poids lourds d'éviter le centre-ville qui leur est interdit.
	Risques sanitaires (Bruit et air)	Ambiance sonore de l'aire d'étude modérée car éloignée des sources (routes industries). Qualité de l'air relativement bonne.	Le tracé a été étudié de façon à éviter le village et de limiter les nuisances acoustiques. Deux habitations sont impactées par le projet et bénéficieront de la mise en place de protections acoustiques. Le projet n'aura pas d'effet significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude.

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique







Autoroute Castres-Toulouse

Volume 7

Pièce H : Mise en compatibilité du PLU
Commune de Saint-Germain-des-Prés

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

ASF

SOMMAIRE

I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 4

I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ 4

I.1.1 Définition 4

I.1.2 Champ d'application 4

I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU 4

I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER 4

I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES 5

I.4.1 Procédure en cinq étapes 5

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet 5

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique 5

I.4.1.3 Enquête publique 5

I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune 5

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme 5

I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité 6

II. PRÉSENTATION DU PROJET 7

II.1 CONTEXTES ET OBJECTIFS 7

II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE 9

II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE 10

II.3.1 Territoire communal 10

II.3.2 Projet sur le territoire communal 10

III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU 12

III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX 12

III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION 12

III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES 13

III.3.1 Objectifs du PADD 13

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT 14

III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION 14

III.5 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES 14

III.6 EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 15

III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS 15

III.8 ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-19 DU CODE DE L'URBANISME 15

III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME) 15

III.10 PLANS D'AMÉNAGEMENT DE ZAC (ARTICLE L.311-7 DU CODE DE L'URBANISME) 15

IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE SAINT-GERMAIN-DES-PRÉS 16

IV.1 PLAN DE ZONAGE 16

IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME 22

IV.3 LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 38

V. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME 39

VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ 40

VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE 40

VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE 40

VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 41

VI.3.1 Le milieu physique 41

VI.3.1.1 Topographie 41

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 41

VI.3.1.3 Hydrologie 42

VI.3.2 Le milieu naturel 42

VI.3.2.1 Espace agricole 42

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles 43

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal 44

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 44

VI.3.3.2 Urbanisme 44

VI.3.3.3 Déplacements et trafics 45

VI.3.3.4 Risques sanitaires 45

VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET 46

VI.4.1 Études, débat public et concertations 46

VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES 47

VI.5.1 Le milieu physique 47

VI.5.1.1 Topographie 47

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 47

VI.5.1.3 Hydrologie 48

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels 48

VI.5.2.1 Espace agricole 48

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles 48

VI.5.3 Le milieu humain 49

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 49

VI.5.3.2 Urbanisme 49

VI.5.3.3 Déplacements et trafics 50

VI.5.3.4 Risques sanitaires 50

VI.6 SYNTHÈSE DES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE PLAN DE ZONAGE ET SUR LES ENJEUX ET ÉQUILIBRES DÉFINIS DANS LE PLU DE SAINT-GERMAIN-DES-PRÉS 52

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques 52

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU 52

VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT 53

VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE 58

Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude....7
Figure 2 : Localisation du projet sur la commune....11
Figure 3 : Carte 1/2 de zonage avant mise en compatibilité 18
Figure 4 : Carte 1/2 de zonage après mise en compatibilité 19
Figure 5 : Carte 2/2 de zonage avant mise en compatibilité 20
Figure 6 : Carte 2/2 de zonage après mise en compatibilité 21
Figure 7 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016) ...54

Sommaire des tableaux

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015) 9
Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2015) 10
Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015).... 12
Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016) 44
Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014).... 44
Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 45
Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 45
Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport dans l'aire d'étude (Source : arrêté préfectoral du Tarn, 5 octobre 2012).... 45
Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014) 46
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016).... 53

I. Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

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 peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme).

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

La déclaration d'utilité publique 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.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (SCoT) ;
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (PLU).

du code de l'urbanisme[1].

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

I.1.2 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.

[1] Le code de l'urbanisme a été récemment modifié :
Révision de la partie Législative par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015
Révision de la partie Règlementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

I.2 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 Durables 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 d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé en date du 10 juin 2014 et modifié le 29 mars 2016, de la commune de Saint-Germain-des-Prés, localisée dans le département du Tarn (81).

L'opération visée est la réalisation d'une liaison autoroutière reliant l'A68 (liaison Toulouse –Albi) depuis le demi-échangeur de l'A680 sur la commune de Gragnague (Haute-Garonne) à Castres (Tarn), dans le cadre du programme de Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

- L'infrastructure autoroutière proprement dite (comprenant ouvrage en terre, ouvrage d'art…) ;
- Les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (mesures de compensation, bassin de traitement…) ainsi que les rétablissements de voiries ;
- Pour les communes concernées, les échangeurs et les gares de péages ;
- Pour les communes concernées, les installations permettant la construction de l'infrastructure (base travaux, voies d'accès aux ouvrages et équipements…).

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Procédure en cinq étapes

Le processus ci-après explicite les principales étapes règlementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'Etat.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 […] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L.132-7 et L.132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- La région ;
- Les départements ;
- Les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- L'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- Les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- Les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- 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 ;
- Les 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.
- les chambres de commerces et d'industries territoriales,
- les chambres des métiers,
- les chambres d'agriculture.

Le maire de la commune ou des communes intéressée(s) par l'opération est invité à cet examen conjoint.

I.4.1.3 Enquête publique

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

L'article L.153-55 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.

I.4.1.4 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 à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

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

À noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique (article L.153-56 du code de l'urbanisme).

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

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.

I.4.2 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.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

- Article L.153-54

« ***Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique***, *d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet,* ***et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :***

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence *;*

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.».

- Article L.153-55

« *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 l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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

- Article L.153-56

« *Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, 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 la décision procédant à la mise en compatibilité.* »

- Article L.153-57

« ***A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :***

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise*, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. 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 dans les autres cas. »

- Article L.153-58

« ***La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :***

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

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. […] »

- Article L.153-59

« *L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26.*

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

- Article R.153-14

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

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

****

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet LACT, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Germain-des-Prés.

II. Présentation du projet

II.1 Contextes et objectifs

Le projet de liaison routière entre Castres et Toulouse se décompose en deux opérations majeures :

- La réalisation d'un itinéraire autoroutier entre la commune de Verfeil et le périphérique de Castres ;
- La mise à 2x2 voies de l'A 680, bretelle autoroutière, permettant la jonction entre l'A 68 et Verfeil.

L'opération de réalisation d'un axe autoroutier a pour vocation de répondre à un besoin de transports efficients permettant de relier Castres – Mazamet au reste du territoire national, notamment à Toulouse : simplification des exports – imports depuis les industries sud-castraises, accès facilités aux grands équipements publics régionaux, développement de l'attraction du bassin de Castres – Mazamet, etc.

Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) qui a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025).

En 2012/2013, une commission (Commission Mobilité 21) a été chargée par le gouvernement de trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures. Ces travaux ont mené à la rédaction du rapport Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable ».

Dans ses conclusions, remises le 27 juin 2013, la commission classait « l'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres » dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030). Ce classement a été confirmé par le gouvernement en juillet 2013.

Ce programme a pour ambitions :

- D'améliorer les déplacements : sécurité routière, rapidité d'accès…
- D'affirmer le développement local : territoire desservi de façon équilibré, accès amélioré aux équipements métropolitains,
- De développer la situation économique : renforcement de l'attractivité, notamment pour les chercheurs, les enseignants et les étudiants, développement de nouveaux sites d'implantation pour les entreprises, consolidation du tissu économique existant,
- De contribuer à la compétitivité des entreprises : développement des entreprises agroalimentaires, ouverture sur les marchés, facilités de recrutement…
- De permettre le développement social en offrant une meilleure accessibilité à l'emploi aux populations des territoires voisins de Toulouse et de Castres.

8 mars 1994
Décision ministérielle actant le principe de mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse

▼

1996
Construction par ASF de la bretelle autoroutière A680, la bifurcation autoroutière entre l'A68 et l'A680 et le demi-échangeur de Gragnague.
Plusieurs sections à 2x2 voies ont été réalisées (déviation de Soual mise en service en 2000, de Puylaurens mise en service en 2008,) ou ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (Castres-Soual section urbaine en 2004)

▼

18 décembre 2003
Classement de la liaison Castres – Toulouse via l'A68 parmi les « grandes liaisons d'aménagement du territoire » (GLAT), par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

▼

31 Janvier 2007
Après consultation et accord des collectivités concernées, décision du ministre en charge des transports d'étudier la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession

▼

15 octobre 2007 au 31 janvier 2008
1ère concertation publique présentant les études d'avant-projet sommaire et en particulier les différents corridors possibles

▼

23 décembre 2008
Décision ministérielle demandant la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

▼

4 février 2009
La CNDP, sur saisine du Ministre décide que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public

▼

Du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010
Débat public, organisé par une Commission particulière du débat public (CPDP)

▼

25 juin 2010
À la suite du débat public, le ministre en charge des transports décide de retenir le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126, par mise en concession autoroutière. Il demande de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique

▼

27 juin 2013
Le projet d'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres en 2X2 voies est considéré dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030) suite à l'audit de la « Commission Mobilité 21 »

▼

22 avril 2014
Le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche relance les études sur la base d'une mise en concession

La carte en page suivante présente le linéaire global relatif au projet LACT sur l'ensemble des communes traversées. Seules celles dotées d'un PLU sont susceptibles de faire l'objet d'une Mise en Compatibilité.

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude

Liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE

PRÉSENTATION DES SECTEURS D'ÉTUDE

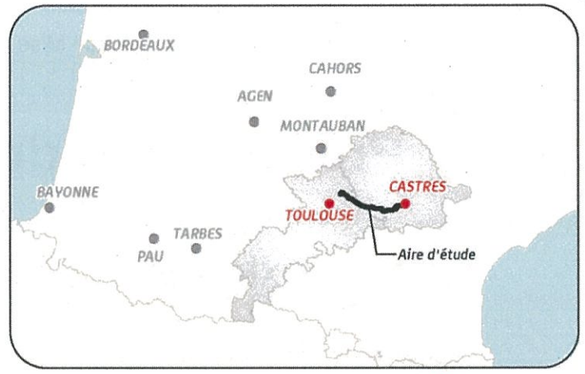
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS

Élargissement A680
Opération sous maîtrise d'ouvrage ASF

Liaison autoroutière nouvelle Verfeil/Castres
Opération sous maîtrise d'ouvrage Etat

Département du Tarn

Département de la Haute-Garonne



Le Girou
CASTELMAUROU
GRAGNAGUE
BONREPOS RIQUET
SAINT-MARCEL PAULEL
VERFEIL
TEULAT
SAINT-PIERRE
MONTCABRIER
BANNIERES
BOURG-SAINT -BERNARD
VILLENEUVE-LES-LAVAUR
MAURENS-SCOPONT
SAUSSENS
CAMBON-LES-LAVAUR
ALGANS
VENDINE
LACROISILLE
FRANCARVILLE
LOUBENS-LAURAGAIS
APPELLE
PUYLAURENS
LE FAGET
RN126
CUQ-TOULZA
L'Agout
CASTRES
FREJEVILLE
SÉMALENS
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
SAIX
SAINT-GERMAIN-DES-PRES
SOUAL
VIVIERS-LES-MONTAGNES
Le Sor

Secteur 1
Secteur 2
Secteur 3
Secteur 4
Secteur 5

LÉGENDE

- Axe du projet Verfeil/Castres
- A680
- Aire d'étude Verfeil/Castres
- Aire d'étude élargissement A680
- Limite communale
- Limite départementale
- Réseau hydrographique principal

Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
ASF

Avril 2016

Échelle : 1/180000

0 3 6 km

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR L'AIRE D'ÉTUDE :

*(les communes marquées d'une * sont à cheval sur 2 secteurs)*

Secteur 1 :

- Bonrepos-Riquet
- Castelmaurou
- Gragnague
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Verfeil*

Secteur 2 :

- Bannières
- Bourg-Saint-Bernard
- Francarville
- Montcabrier
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Saussens
- Teulat
- Vendine
- Verfeil*
- Villeneuve lès-Lavaur*

Secteur 3 :

- Algans
- Appelle
- Cambon-lès-Lavaur
- Cuq-Toulza
- Lacroisille
- Le Faget
- Loubens-Lauragais
- Maurens-Scopont
- Villeneuve-lès-Lavaur*

Secteur 4 :

- Puylaurens
- Saint-Germain-des-Prés
- Soual*

Secteur 5 :

- Cambounet-sur-le-Sor
- Castres
- Fréjeville
- Saïx
- Sémalens
- Soual*
- Viviers-lès-Montagnes

II.2 Caractéristiques générales de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse

Le projet LACT est constitué de deux opérations sous maîtrise d'ouvrage distinctes :

a) **Une section aménagée sous maîtrise d'ouvrage ASF appelée « Opération A680 », qui consiste en** :

- l'élargissement de l'A680 existante, passant de 2x1 voies à 2x2 voies, entre Castelmaurou et Verfeil (8 km environ) ;
- la création d'un échangeur à Verfeil.

b) **Une section aménagée sous maîtrise d'Ouvrage de l'État appelée « Opération Verfeil-Castres », qui consiste en** :

- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens (31 km environ) ;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest de Puylaurens (1 km environ) ;
- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Puylaurens et Soual, puis entre Soual et Castres (15 km environ) ;
- la création de 3 échangeurs (Verfeil, Soual Est, Saint-Palais à Castres).

Elle intègre également les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).

Cette nouvelle section autoroutière entre Verfeil et Castres a pour vocation d'être rattachée à la bretelle autoroutière élargie de l'A680 (sous concession ASF).

Il est prévu l'aménagement de deux gares de péages en pleine voie localisées :

- à l'origine du tracé sur la commune de Verfeil
- et à l'extrémité du tracé sur la commune de Castres.

Les diffuseurs de Puylaurens et de Soual seront équipés de gares de péage sur bretelles.

Enfin, une aire de repos unilatérale bidirectionnelle sera implantée entre les lieux dits « En Bardes » et « l'Endribet », sur la commune de Cambon-lès-Lavaur.

↳ Cet itinéraire permettra de relier les villes de Toulouse et Castres via l'A680 existante, reliant l'A68 à Verfeil, puis via la création d'une nouvelle liaison autoroutière rattachant Verfeil à la rocade Nord-Ouest de Castres.

La réalisation de grands projets linéaires génère d'importants mouvements de matériaux.
Les principaux volumes de déblais et besoins en remblais sont rappelés ci-après par secteur :

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015)

Secteur	Déblais (millions m^3)	Remblais (millions m^3)
1	0	0,35
2	0,41	1,4
3	3,7	1,8
4	0,99	0,3
5	0,3	1,5
Total	**5,40**	**5,35**

Hors barreau de Puylaurens

Le décapage de la terre végétale représente environ 1,7 millions m^3. Tous les matériaux de déblais n'étant pas réutilisables, un apport extérieur de 1,3 millions m^3 sera nécessaire.

A ce stade des études, il est prévu :

71 ouvrages de rétablissement permettant le franchissement du projet, dont 48 peuvent faire l'objet d'un usage pour l'exploitation agricole :

- 31 ouvrages routiers,
- 1 franchissement de voie ferrée,
- 1 passage Mode doux,
- 3 passages agricoles spécifiques,
- 3 passages mixtes agricoles / hydraulique,
- 2 passages spécifiques Faune,
- 1 passage mixte agricole / Grande Faune existant, réaménagé (ouest de la déviation de Puylaurens),
- 28 ouvrages hydrauliques simples (correspondant au passage de cours d'eau franchis, fossés et thalwegs) dont la plupart (20) pourront être équipés de continuité écologique pour la petite faune,
- 1 ouvrage d'art non-courant (ouvrage hydraulique de franchissement de l'Agout).

43 voies latérales de rétablissement des communications terrestres existantes, dont :

- 20 spécifiques agricoles,
- 23 routiers, pouvant également avoir un usage pour l'exploitation agricole.

En matière d'assainissement :

- Sur l'opération A680 : Le réseau d'assainissement existant a été conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Bien que prévu en vue d'un futur aménagement à 2x2 voies, il sera reconsidéré le fonctionnement et la capacité hydraulique du réseau de la plate-forme et des bassins dans son intégralité.
- Sur l'opération Verfeil – Castres : Le réseau d'assainissement de la liaison autoroutière sera conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Le dimensionnement des ouvrages est effectué pour un débit correspondant à une pluie de fréquence 10 ans.

II.3 Caractéristiques de la section du projet traversant la commune

Les études ont abouti à un découpage de l'aire d'étude du programme en 5 secteurs. La commune de Saint-Germain-des-Prés est incluse dans le secteur n°4 (voir la carte ci-avant : « Présentation des secteurs d'étude »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'étude d'impact et plus spécifiquement aux paragraphes relatifs au secteur 4.

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

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

II.3.1 Territoire communal

Cette commune fait partie du canton de Le Pastel, ainsi que de la communauté de communes du Sor et de l'Agout qui compte 26 communes. Localisée à 50 km à l'est de Toulouse et à 15 km à l'ouest de Castres, son territoire se trouve en limite de la zone d'influence de l'agglomération castraise et son étalement urbain.

D'une superficie de 17 km², Saint-Germain-des-Prés est une commune rurale qui compte 920 habitants (Population totale légale 2013 en vigueur à compter du 1er janvier 2016 - INSEE).

La commune de Saint-Germain-des-Prés est située dans l'ensemble paysager du « Lauraguais » en limite avec la Plaine Castraise. Elle présente un paysage de coteaux plus ou moins marqués et plus ou moins boisés sur la partie nord de son territoire et un paysage de plaine au sud.

Le réseau hydrographique est peu important puisque l'on trouve quelques ruisseaux qui traversent la commune et quelques lacs.

L'urbanisation est dispersée sur l'ensemble de la commune. Le bourg se développe au nord de la RN126 qui traverse le territoire d'ouest en est.

La couverture boisée est peu développée compte tenu du caractère agricole de la commune. Les enjeux écologiques y sont limités, excepté au niveau des prairies humides de la Forge.

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Principes et caractéristiques géométriques

À l'heure actuelle, l'itinéraire entre l'échangeur de Verfeil (fin de l'A680) et Castres se fait par la RD20 (jusqu'à Teulat), puis la RN 126 (jusqu'à Castres).

Sur la commune de Saint-Germain-des-Prés, le tracé retenu est parallèle à la RN 126 existante.

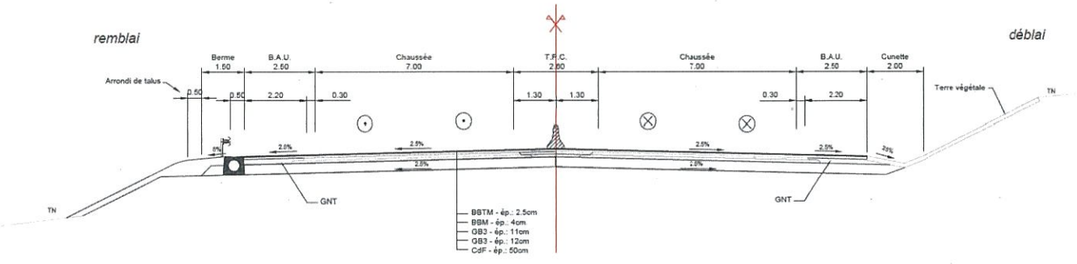
Ce tracé est partagé entre déblai et remblai. Après un passage en déblai à l'entrée de la commune, il longe la RN 126 au nord essentiellement en remblai.

Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2015)

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
PS 3695	RD 12	Routier/ Agricole	Passage supérieur	
RN126 à Saint-Germain-des-Prés	RN126 à Saint-Germain-des-Prés	Routier	Voie latérale	
PS 3792	VC 7	Routier/ Agricole	Passage supérieur	
Désenclavement La Bourrelié	Désenclavement La Bourrelié	Routier	Voie latérale	
Chemin En Sarrat	Chemin En Sarrat	Routier	Voie latérale	
Désenclavement La Pradézie	Désenclavement La Pradézie	Routier	Voie latérale	Limite Saint-Germain / Soual
PI 4059	Chemin de La Bonnetié	Routier/Agricole/ Hydraulique/Grande Faune	Passage inférieur	Limite Saint-Germain / Soual

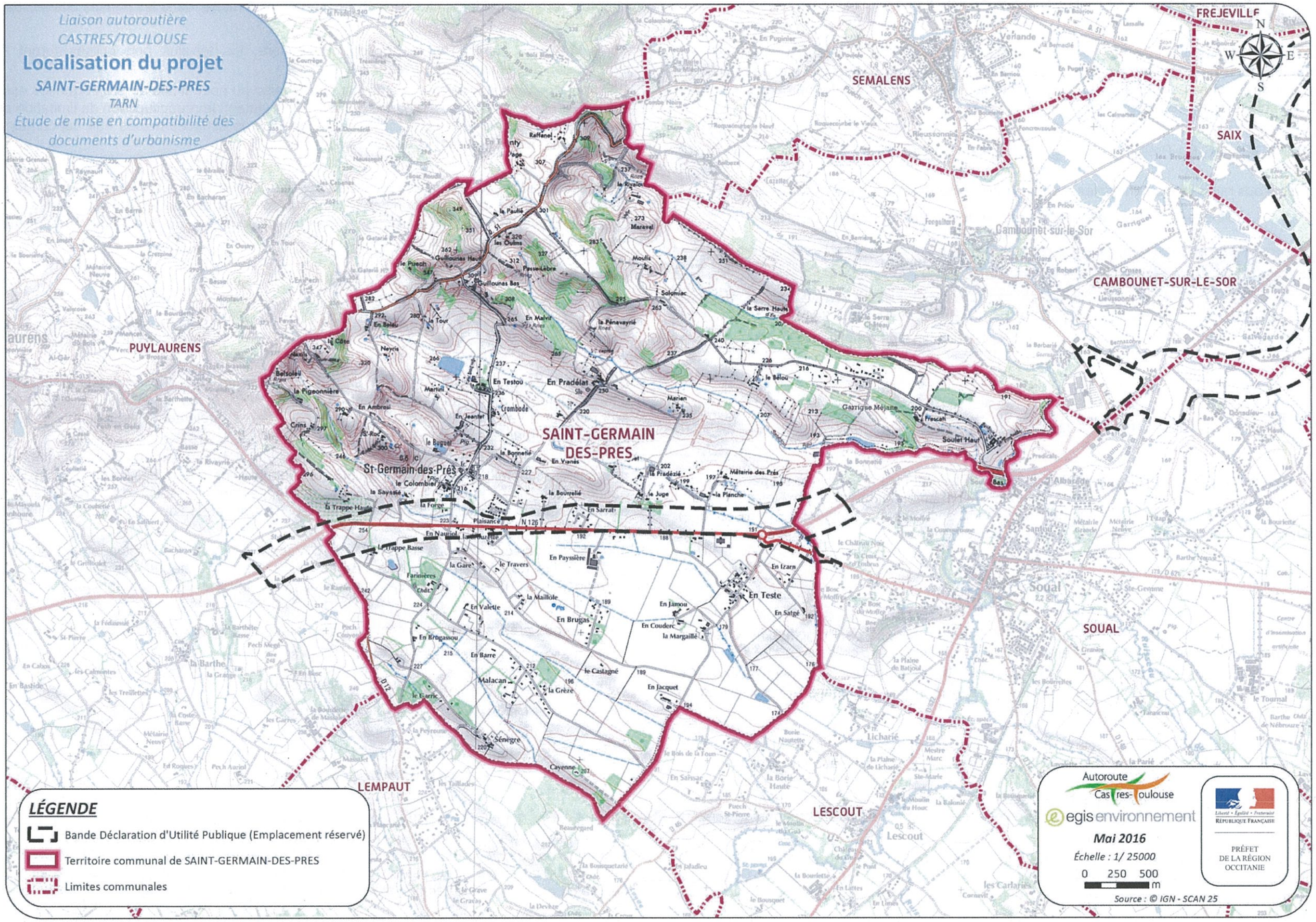
Le profil en travers type section courante (type autoroutier à 2x2 voies) comporte :

- 1 Terre-Plein Central (TPC) de 2,60 m (2 bandes dérasées de 1,0 m et un séparateur béton),
- 2 Chaussés de 7,0 m (2 x 3,5 m),
- 2 BAU de 2,5 m de largeur,
- 1 berme de 1 m en remblai (variable dans certains cas d'aménagements spécifiques tels que les écrans acoustiques, une cunette de 2,0 m en déblai intégrant la berme.



La carte ci-après situe le projet sur le territoire de la commune de Saint-Germain-des-Prés.

Figure 2 : Localisation du projet sur la commune



III. Analyse de la compatibilité du PLU

Le projet LACT fait l'objet d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme approuvé de Saint-Germain-des-Prés, qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Le PLU de Saint-Germain-des-Prés actuellement opposable est le document approuvé en date du 10 juin 2014.

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

Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015)

PLU de la commune de Saint-Germain-des-Prés		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
Élaboration : 27/05/2010	Élaboration : 21/05/2013	Élaboration : 10/06/2014 Modification simplifiée n°1 : 29/03/2016

III.1 Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durables, Orientation d'Aménagement, Servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage :
  - création d'un emplacement réservé pour le projet LACT et à ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera ASF ;
  - suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet LACT ;
  - déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans l'emplacement réservé. Ce déclassement ne préjuge pas des parcelles qui seront in fine défrichées et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée ;
- la mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

L'emprise de l'emplacement réservé correspond à la bande dite de déclaration d'utilité publique (bande DUP), large de 200 m en moyenne et incluant le tracé de référence, cette bande est localement adaptée (généralement réduite) aux contraintes environnementales humaines et naturelles, ainsi qu'aux besoins pour le projet.

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

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

C'est pour garder une certaine souplesse pour la mise au point finale du projet que les espaces boisés classés sont déclassés dans la bande de DUP. Pour autant, la préoccupation de limitation des emprises et des défrichements au strict nécessaire, demeure. Les espaces boisés non concernés en définitive par l'aménagement pourront être classés à nouveau.

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

III.2 Compatibilité du 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 durables (PADD), 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 Durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le rapport de présentation de la commune de Saint-Germain-des-Prés est composé de cinq pièces :

- Le rapport de présentation ;
- Quatre documents annexes ayant pour objet :
  - Diagnostic agricole, foncier et rural ;
  - Essences locales & Nuancier ;
  - Référentiel associé aux OAP ;
  - Schémas associés au règlement écrit.

Le chapitre 1.2.1 sur le positionnement régional, fait référence au projet LACT en page 9 : « *La commune est notamment traversée de part en part par la RN126 qui est soumise à un projet structurant à prendre en compte dans l'élaboration du PLU : la liaison autoroutière Toulouse - Castres. Ce projet a fait l'objet d'un arrêté inter-préfectoral du 28 juillet 2011 portant prise en considération de la mise à l'étude du projet d'aménagement de la mise à 2X2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse* ».

Dans le paragraphe II.10., concernant les enjeux et perspectives en matière de développement urbain, il est stipulé page 46 du rapport de présentation au titre des déplacements dans la colonne « atouts » : « *Une desserte routière aisée … qui sera améliorée par la mise en place de la 2x2 voies Toulouse – Castres* ». Avec comme enjeux au niveau de la commune de « *l'anticipation de la mise en place de la deux fois deux voies Toulouse – Castres* ».

Le rapport de présentation du PLU de Saint-Germain-des-Prés est compatible avec le projet LACT.

III.3 Compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (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.

La commune de Saint-Germain-des-Prés, dans le cadre de son plan local d'urbanisme, souhaite mettre en place un projet de développement autour des principes de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains, à savoir :

1. Le **principe d'équilibre** : entre un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, la protection des espaces naturels et des paysages.
2. Le **principe de diversité** des fonctions urbaines et de mixité : dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, d'activités sportives ainsi que d'équipements publics, en tenant compte de l'équilibre emploi/habitat, ainsi que des moyens de transports et de gestion des eaux.
3. Le **principe du respect de l'environnement** : passant par une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, ruraux, la maîtrise des besoins de déplacements et de circulation automobile, la préservation de l'environnement et des ressources naturelles, des sites paysagers naturels ou urbains.

III.3.1 Objectifs du PADD

À ce titre, le projet de PADD se décline autour des 4 objectifs et enjeux suivants :

1. Socio-Démographie
   - ✓ Accueillir de nouveaux résidents sur l'ensemble du territoire et répondre aux diverses attentes en matière d'équipements
   - ✓ Réduire la consommation foncière en favorisant le renouvellement urbain, la densification et la maîtrise des extensions urbaines
   - ✓ Pérenniser la dynamique démographique du territoire
   - ✓ Accroître le parc de logements en le diversifiant
   - ✓ Produire un urbanisme de qualité environnementale et architecturale favorisant la diversité sociale
   - ✓ Favoriser la création de logements locatifs afin de permettre l'accueil de nouvelles populations dans les communes rurales et pérenniser les équipements
   - ✓ Permettre aux jeunes ménages de rester sur leurs communes en leur donnant accès à des prix du foncier attractifs
   - ✓ Rattraper le retard en termes de construction de logements sociaux en développant l'offre et en la répartissant de façon équilibrée.
2. Socio-Économie
   - ✓ Renforcer l'attractivité économique du territoire
   - ✓ Conforter les activités commerciales et permettre l'implantation de nouvelles structures
   - ✓ Favoriser la création d'entreprises et le développement de l'artisanat
   - ✓ Assurer le maintien de l'activité agricole
   - ✓ Valoriser le potentiel et développer les activités touristiques
3. Équipements et déplacements
   - ✓ Développer une offre de services équilibrée en cohérence avec l'organisation du territoire
   - ✓ Adapter et anticiper l'offre de services aux évolutions démographiques et économiques du territoire
   - ✓ Maintenir une offre en équipements de santé répondant aux besoins de la population
   - ✓ Favoriser le développement des équipements notamment pour la petite enfance et les personnes âgées
   - ✓ Permettre la création d'équipements culturels fonctionnels
   - ✓ Créer des relais de services dans les communes les plus excentrées
   - ✓ Conforter le développement d'un tourisme de qualité
   - ✓ Favoriser le développement des hébergements de tourisme notamment pour les groupes
   - ✓ Conforter et diversifier la desserte du territoire
   - ✓ Diversifier l'offre de transports et améliorer l'accessibilité
4. État initial de l'environnement
   - ✓ Préserver les équilibres spatiaux et maintenir l'ensemble des éléments de typicité du paysage
   - ✓ Protéger et valoriser le patrimoine naturel recensé sur le territoire
   - ✓ Mettre en valeur les sites naturels remarquables (ZNIEFF, réserve naturelle, Natura 2000, …)
   - ✓ Maîtriser les extensions urbaines dans un souci d'intégration du bâti : préserver la lisibilité des bourgs et hameaux et stopper le développement urbain linéaire

- ✓ Privilégier les systèmes d'assainissement collectif
- ✓ Préserver les espaces agricoles et forestiers
- ✓ Préserver et valoriser les réseaux hydrographiques et les milieux aquatiques
- ✓ Prendre en compte les risques naturels et gérer les sources de nuisances et pollutions

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

Dans le cadre du point 2 « accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité », le PADD prévoit en page 19 *« une réserve foncière à vocation économique d'échelle intercommunale, en lien notamment avec le projet de liaison 2 x 2 voies reliant l'agglomération de Castres – Mazamet à Toulouse ».*

Concernant l'amélioration de l'accessibilité du territoire, il est prévu page 24 d' *« anticiper par rapport aux besoins en aménagement du réseau viaire ou de création d'infrastructures » : « Le PLU entend prendre en compte les besoins d'amélioration du réseau routier départemental, communautaire et communal. Le PLU adoptera également une réflexion particulière quant au projet de liaison 2 x 2 voies reliant l'agglomération de Castres – Mazamet à Toulouse ».*

↳ Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet LACT ne remet pas en cause les orientations du PADD associé au document d'urbanisme de Saint-Germain-des-Prés.

III.4 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 n° 2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 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, avec la Loi dite « Grenelle II » cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

Aujourd'hui les OAP sont règlementées par les articles L.151-6 et L.151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

Le document Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU de Saint-Germain-des-Prés n'a pas fait l'objet de modification. Le document approuvé en juin 2014 reste donc opposable.

Les OAP correspondent aux futures zones à urbaniser du centre bourg.

Le projet LACT ne recoupe aucune emprise concernée par une opération d'aménagement et de programmation.

↳ Ainsi, il est compatible avec ces dernières.

III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme : « *Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3.* »

Article L.152-1 : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement de la liaison autoroutière ;
- hauteur des constructions ;
- implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- l'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

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

Le nouvel Emplacement Réservé recoupera les zonages suivants, définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU de Saint-Germain-des-Prés :

- **Zone A : zones agricoles.** Ce sont des secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles

  Dans cette zone, le projet recoupe également le sous-secteur A1, qui correspond à des secteurs habités (sans caractère agricole), à l'intérieur des grands espaces agricoles.

  Pour mémoire, sont autorisés (articles A6 et A7), *« Les **ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif** peuvent être implantés dans les bandes de recul déterminées ci-dessus »*

- **Zone U2 : zones urbaines (extensions résidentielles des bourgs et hameaux)**

  Pour mémoire, dans l'article U2-7, sont autorisés « *Les **ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif** (transformateurs, pylônes, station*

de relevage, bassins de rétention,...) peuvent être implantés librement par rapport aux limites séparatives à condition que cela soit justifié par des raisons techniques. »

↳ Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. Cependant il s'agit de constructions et d'installations. Par conséquent le projet ne rentre pas dans le cadre des occupations autorisées en zones A et U2. Des ajustements au règlement sont nécessaires pour autoriser et sécuriser le projet dans ces différents zonages.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité »

III.6 Emplacements réservés

Aucun emplacement réservé inscrit au PLU n'est intercepté ou concerné par le nouvel emplacement réservé du projet LACT.

↳ En conséquence le projet est sans incidence sur les emplacements réservés actuellement définis au PLU de Saint-Germain-des-Prés.

III.7 Espaces Boisés Classés

Le projet n'intercepte aucun Espace Boisé Classé (EBC).

III.8 Éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme

Aucun élément de ce type n'est concerné par la bande de DUP du projet LACT.

III.9 Règlements de lotissements (article L.442-13 du code de l'urbanisme)

Aucun lotissement n'est présent dans la bande de DUP du projet LACT.

III.10 Plans d'aménagement de ZAC (article L.311-7 du code de l'urbanisme)

Aucune Zone d'Aménagement Concerté n'est concernée par la bande de DUP du projet LACT.

IV. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-des-Prés

IV.1 Plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT avant la mise en compatibilité du PLU ;
- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé au projet.

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**.

Il convient de signaler que le document graphique intitulé « Règlement partie graphique ».

- Tableau listant les emplacements réservés de la commune de Saint-Germain-des-Prés ;
- Cartographie des emplacements réservés de la commune de Saint-Germain-des-Prés.

Légende - avant mise en compatibilité

Tableau des emplacements réservés

N°	Destination	Bénéficiaire
1	Création d'une place publique	Commune
2	Aménagement d'un chemin menant au pigeonnier	Commune

LEGENDE

Limite de zone

Espace Boisé Classé (EBC)
(au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme)

Emplacement Réservé (ER)
(au titre de l'article L.123-1.8° du code de l'urbanisme)

Inventaire du patrimoine, dit inventaire "Loi Paysages"
(au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme)

Bâtiment agricole suscepible de changer de destination
(au titre de l'article L123.3-1 du code de l'urbanisme)

Construction récente *(non présente sur le cadastre)*

Plan de Précention des Risques inondation
(Cf. PPRi en vigueur)

Zones Urbaines
U1 : Bourgs et hameaux anciens
U2 : Extensions résidentielles des bourgs et hameaux
U3 : Extensions résidentielles diffuses
UX : Secteurs d'activités économiques

Zones A Urbaniser
AU : Extension à des fins d'habitat
AU0 : Extensions futures à vocation d''habitat nécessitant une révision du PLU

Zones Agricoles
A : Zones à vocation agricoles
A1 : Secteurs habités (sans caractère agricole), à l'intérieur des grands espaces agricoles
A2 : Secteurs habités (sans caractère agricole), à l'intérieur des grands espaces agricoles ou quelques nouvelles constructions sont autorisées

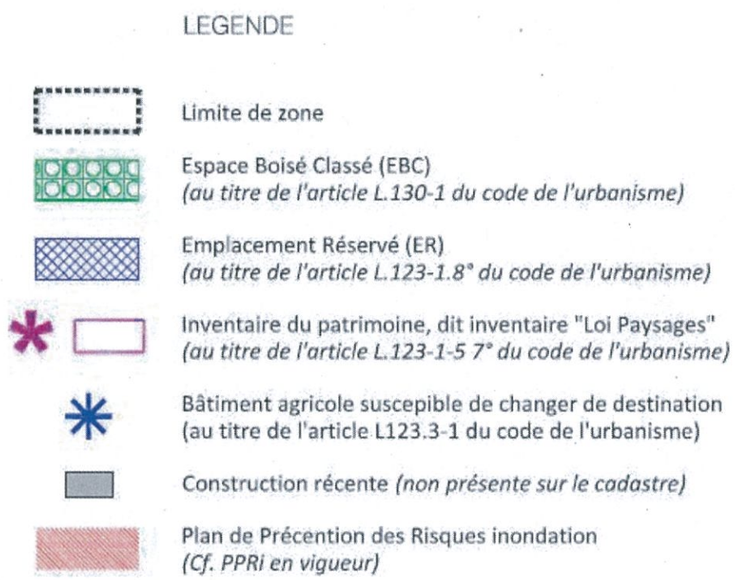
↳ La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant.

Le reste de la légende ne nécessite pas de mise en compatibilité.

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

Légende - après mise en compatibilité

Tableau des Emplacements Réservés		
N°	**Destination**	**Bénéficiaire**
1	Création d'une place publique	Commune
2	Aménagement d'un chemin menant au pigeonnier	Commune
3	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)



Zones Urbaines
U1 : Bourgs et hameaux anciens
U2 : Extensions résidentielles des bourgs et hameaux
U3 : Extensions résidentielles diffuses
UX : Secteurs d'activités économiques

Zones A Urbaniser
AU : Extension à des fins d'habitat
AU0 : Extensions futures à vocation d''habitat nécessitant une révision du PLU

Zones Agricoles
A : Zones à vocation agricoles
A1 : Secteurs habités (sans caractère agricole), à l'intérieur des grands espaces agricoles
A2 : Secteurs habités (sans caractère agricole), à l'intérieur des grands espaces agricoles ou quelques nouvelles constructions sont autorisées

Figure 3 : Carte 1/2 de zonage avant mise en compatibilité

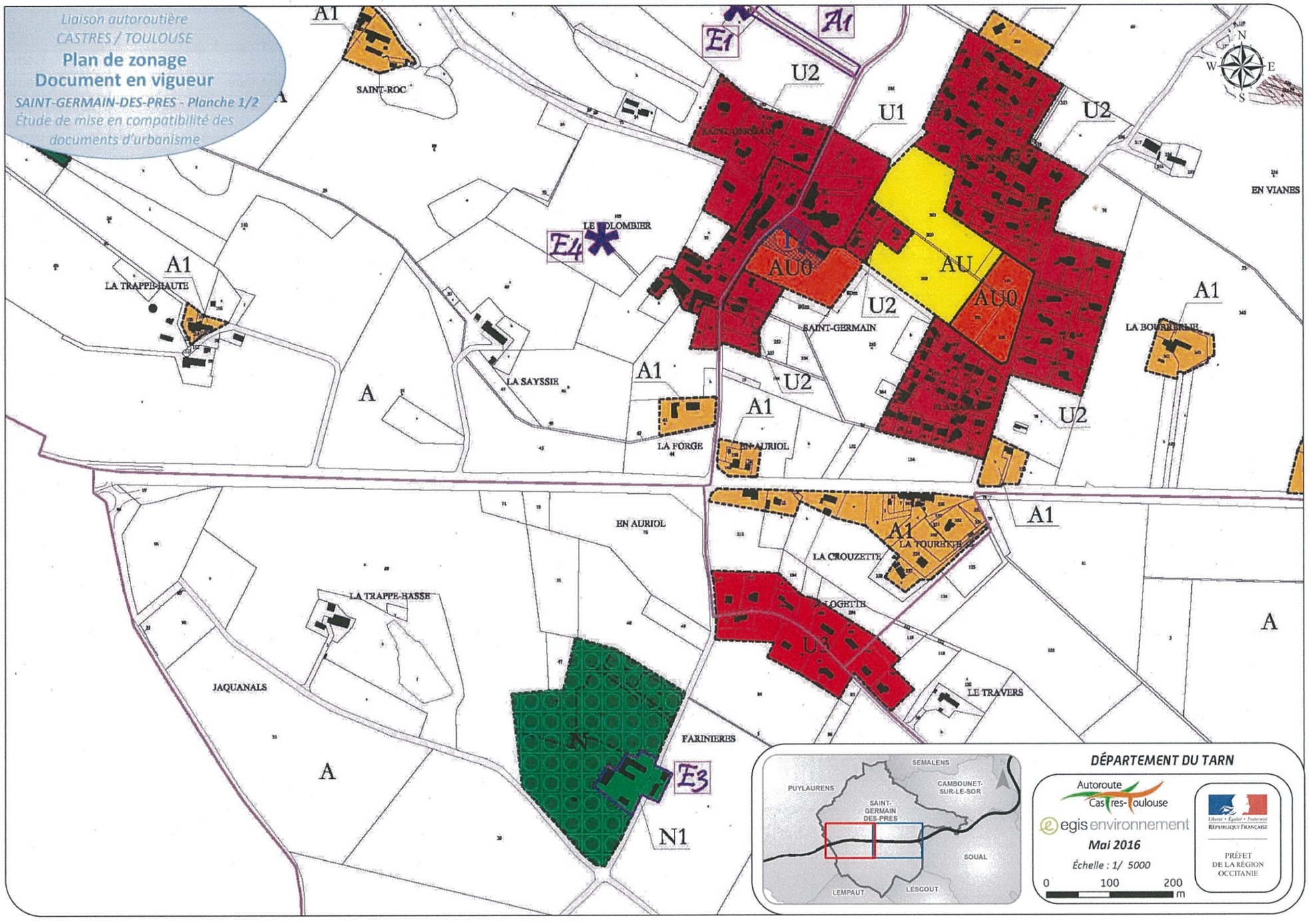


Figure 4 : Carte 1/2 de zonage après mise en compatibilité

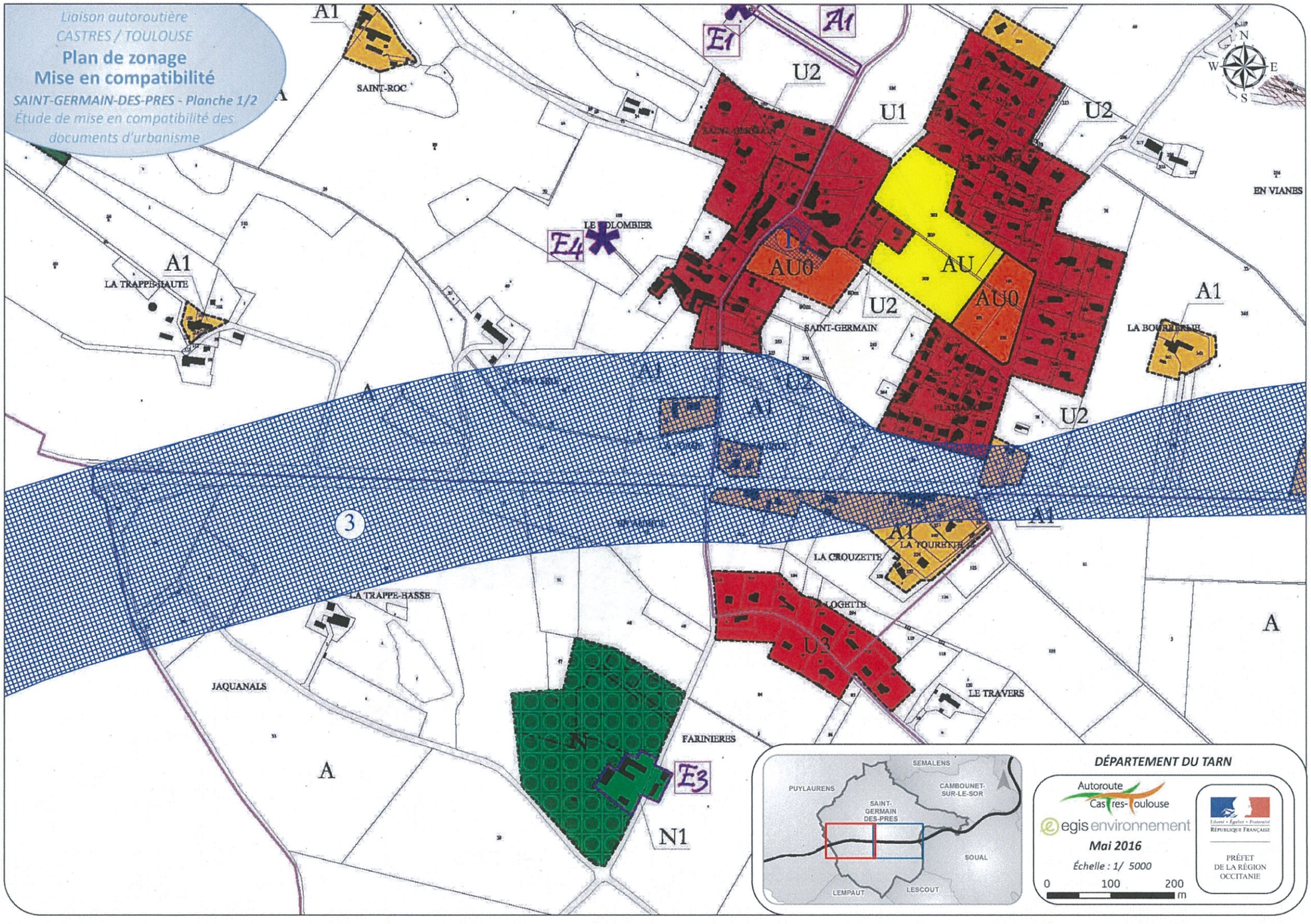


Figure 5 : Carte 2/2 de zonage avant mise en compatibilité

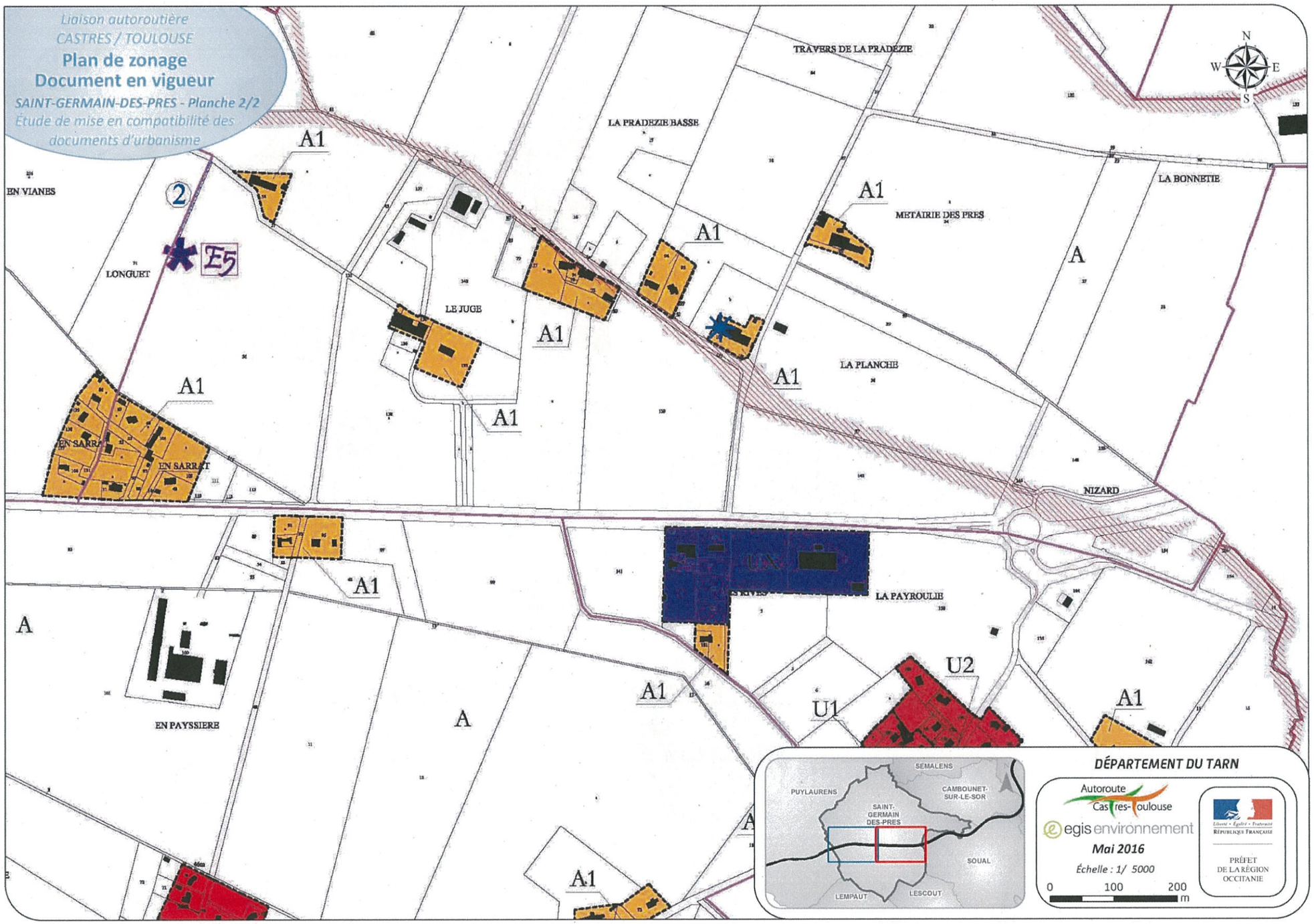
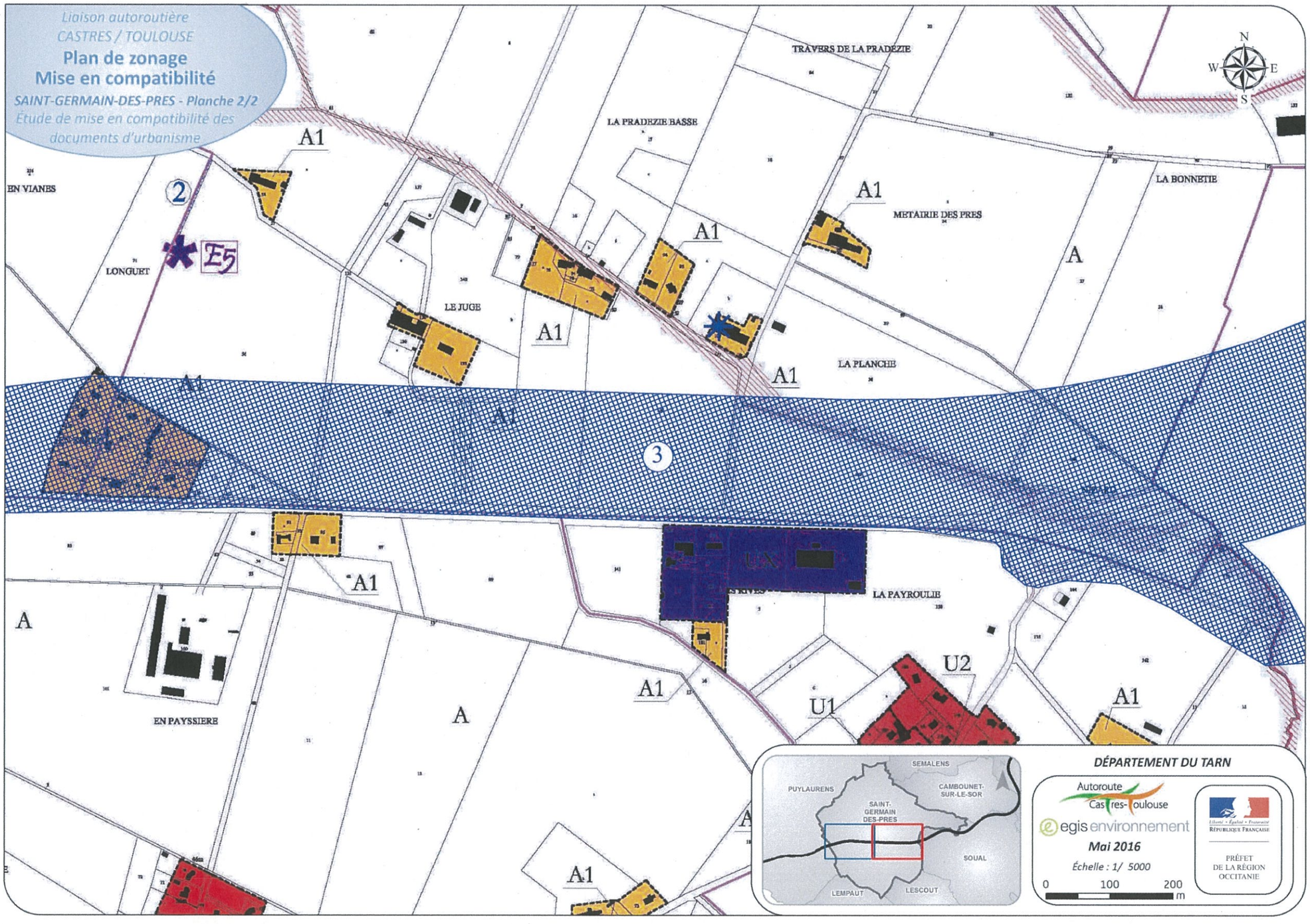


Figure 6 : Carte 2/2 de zonage après mise en compatibilité



IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des) zonages A (zone A et sous-secteur A1) et U2 seront concernés par la mise en compatibilité.

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

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

Zone U2 – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U2 – 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Les installations à usage d'activités artisanales ou commerciales sous réserve de l'application de la législation sur les installations classées et à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune insalubrité, ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens

2. Les entrepôts s'ils sont liés au commerce de détail ou à l'artisanat.

3. Les constructions à usage de service et de bureau ne sont admises que si elles constituent l'annexe fonctionnelle d'un logement et n'entraînent pas de nuisances pour les parcelles riveraines.

4. Dans les secteurs à risques, les occupations du sol sont soumises aux prescriptions des plans de prévention des risques (PPR) naturels annexés. En l'absence de PPR approuvé, mais en présence de risques connus, toute opération pourra être refusée ou soumise à des prescriptions relatives à la salubrité ou à la sécurité publique.

5. Les affouillements et exhaussements de sol ne sont autorisés que s'ils sont liés à la réalisation de constructions, installations ou ouvrages autorisés dans la zone et permettent une insertion paysagère de qualité

6. Les antennes relais ne devront pas être installées à proximité de bâtiments considérés comme sensibles (écoles, crèches, maisons de retraite, hôpitaux …)

L'article U2-2 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone U2 – Après mise en compatibilité

ARTICLE U2 – 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Les installations à usage d'activités artisanales ou commerciales sous réserve de l'application de la législation sur les installations classées et à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune insalubrité, ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens

2. Les entrepôts s'ils sont liés au commerce de détail ou à l'artisanat.

3. Les constructions à usage de service et de bureau ne sont admises que si elles constituent l'annexe fonctionnelle d'un logement et n'entraînent pas de nuisances pour les parcelles riveraines.

4. Dans les secteurs à risques, les occupations du sol sont soumises aux prescriptions des plans de prévention des risques (PPR) naturels annexés. En l'absence de PPR approuvé, mais en présence de risques connus, toute opération pourra être refusée ou soumise à des prescriptions relatives à la salubrité ou à la sécurité publique.

5. Les affouillements et exhaussements de sol ne sont autorisés que s'ils sont liés à la réalisation de constructions, installations ou ouvrages autorisés dans la zone et permettent une insertion paysagère de qualité

6. Les antennes relais ne devront pas être installées à proximité de bâtiments considérés comme sensibles (écoles, crèches, maisons de retraite, hôpitaux …)

7. Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone U2 – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U2 - 6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les façades des constructions nouvelles devront être implantée avec un recul minimum de :

– 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation

– 35 mètres de l'axe des routes départementales de 1ère catégorie

– 15 mètres de l'axe des autres routes départementales (retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement)

– Dans les autres cas, la façade des constructions nouvelles sera implantée dans une bande de 0 à 10 mètres par rapport à l'emprise des voies

– Toutefois, à l'intérieur des parties agglomérées, dans le cas ou deux constructions riveraines sont implantées à l'alignement de l'emprise publique ou dans un faible retrait, la construction ou l'extension peut s'implanter en alignement des constructions riveraines (même retrait).

Lorsqu'une première construction est édifiée conformément aux dispositions mentionnées ci-dessus, d'autres constructions peuvent être édifiées en deuxième rideau sans référence à l'alignement.

L'extension des constructions existantes implantées différemment est possible sous réserve de ne pas nuire à la sécurité publique ni de réduire le recul existant.

Les annexes à l'habitation (piscine, remises,…) ne générant pas une surface de plancher supérieure à 30 m² pourront être implantées sans référence à l'alignement.

Les bassins des piscines enterrées de plus de 0,6 m seront implantés à une distance minimale de 3 m de l'alignement.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques. Ces dispositions ne s'appliquent pas non plus aux reconstructions à l'identique.

L'article U2-6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone U2 – Après mise en compatibilité

ARTICLE U2 - 6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les façades des constructions nouvelles devront être implantée avec un recul minimum de :

– 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation

– 35 mètres de l'axe des routes départementales de 1ère catégorie

– 15 mètres de l'axe des autres routes départementales (retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement)

– Dans les autres cas, la façade des constructions nouvelles sera implantée dans une bande de 0 à 10 mètres par rapport à l'emprise des voies

– Toutefois, à l'intérieur des parties agglomérées, dans le cas ou deux constructions riveraines sont implantées à l'alignement de l'emprise publique ou dans un faible retrait, la construction ou l'extension peut s'implanter en alignement des constructions riveraines (même retrait).

Lorsqu'une première construction est édifiée conformément aux dispositions mentionnées ci-dessus, d'autres constructions peuvent être édifiées en deuxième rideau sans référence à l'alignement.

L'extension des constructions existantes implantées différemment est possible sous réserve de ne pas nuire à la sécurité publique ni de réduire le recul existant.

Les annexes à l'habitation (piscine, remises,…) ne générant pas une surface de plancher supérieure à 30 m² pourront être implantées sans référence à l'alignement.

Les bassins des piscines enterrées de plus de 0,6 m seront implantés à une distance minimale de 3 m de l'alignement.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques et aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse. Ces dispositions ne s'appliquent pas non plus aux reconstructions à l'identique.

Zone U2 – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U2 - 7 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions peuvent être édifiées en retrait des limites séparatives latérales et de fond de parcelle ou sur une limite séparative latérale.

En cas de retrait, la distance comprise entre la construction et les limites séparative sera au moins égale à la moitié de la hauteur au faîtage de la construction et ne sera pas inférieure à 3 mètres.

Les bâtiments annexes d'une hauteur inférieure à 3.7 mètres au faîtage peuvent être implantés sur les limites séparatives latérales et de fond de parcelle.

Les bassins des piscines doivent être implantés à une distance minimale de 3 m des limites séparatives.

Les ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (transformateurs, pylônes, station de relevage, bassins de rétention,...) peuvent être implantés librement par rapport aux limites séparatives à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

L'article U2-7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone U2 – Après mise en compatibilité

ARTICLE U2 - 7 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions peuvent être édifiées en retrait des limites séparatives latérales et de fond de parcelle ou sur une limite séparative latérale.

En cas de retrait, la distance comprise entre la construction et les limites séparative sera au moins égale à la moitié de la hauteur au faîtage de la construction et ne sera pas inférieure à 3 mètres.

Les bâtiments annexes d'une hauteur inférieure à 3.7 mètres au faîtage peuvent être implantés sur les limites séparatives latérales et de fond de parcelle.

Les bassins des piscines doivent être implantés à une distance minimale de 3 m des limites séparatives.

Les ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (transformateurs, pylônes, station de relevage, bassins de rétention,...) peuvent être implantés librement par rapport aux limites séparatives à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peuvent être implantés librement par rapport aux limites séparatives.

Zone U2 – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U2 - 10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant (terrain naturel avant travaux) et jusqu'au point supérieur de la sablière du bâtiment.

Lorsque le terrain est en pente, la hauteur est mesurée à la partie médiane de la façade du bâtiment dans le sens de la pente.

La hauteur maximale des constructions est limitée à 7 m à la sablière (R + 1 voire R + 1 + combles). Une hauteur supérieure pourra être tolérée en cas d'extension d'une construction existante autorisée afin de faciliter l'intégration architecturale de cette extension.

Les règles de hauteur maximale définies ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions et ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics et équipements publics (transformateurs, pylônes, etc.).

Ces dispositions ne s'appliquent pas en cas de reconstruction à l'identique.

L'article U2-10 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone U2 – Après mise en compatibilité

ARTICLE U2 - 10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant (terrain naturel avant travaux) et jusqu'au point supérieur de la sablière du bâtiment.

Lorsque le terrain est en pente, la hauteur est mesurée à la partie médiane de la façade du bâtiment dans le sens de la pente.

La hauteur maximale des constructions est limitée à 7 m à la sablière (R + 1 voire R + 1 + combles). Une hauteur supérieure pourra être tolérée en cas d'extension d'une construction existante autorisée afin de faciliter l'intégration architecturale de cette extension.

Les règles de hauteur maximale définies ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions et ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics et équipements publics (transformateurs, pylônes, etc.), ni aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse

Ces dispositions ne s'appliquent pas en cas de reconstruction à l'identique.

Zone U2 – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U2 - 11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Les constructions peuvent être d'expression architecturale traditionnelle ou contemporaine mais ne peuvent porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Elles doivent présenter une simplicité de volume et une unité d'aspect avec les constructions voisines.

Les annexes (garages, boxes, locaux techniques, locaux de remise ...) doivent être construites avec des matériaux en harmonie avec ceux du bâtiment principal.

Les références architecturales étrangères à la région (colonnes grecques, maisons en fustes, couleurs de façades trop vives – jaune – en dehors de toute conception contemporaine intégrée à l'environnement ...) sont proscrites.

Le recours aux technologies et matériaux nécessaires à l'utilisation ou la mise en oeuvre d'énergies renouvelables ou à la conception de constructions de qualité environnementale (bâtiment basse consommation, bâtiment à énergie positive, construction écologique, construction bioclimatique, ...) est autorisé. Les constructions devront cependant présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants.

1) Volumétrie, façade, épanelage

Les constructions nouvelles devront tenir compte du bâti environnant, tant en ce qui concerne leur orientation, leurs volumes et leurs aspects.

Dans la mesure où le terrain d'emprise le permet, le bâtiment projeté sera orienté comme la majorité du bâti existant.

Seront privilégiés les volumes simples (plans à base carrée ou rectangulaire, façades planes).

2) Toitures

Les lignes d'égout et de faîtages devront respecter l'orientation majoritaire des constructions sur le même alignement

Les pentes des toitures neuves n'excéderont pas une pente de 35 %.

En cas d'extension ou recollement de façade, une pente supérieure peut-être autorisée pour assurer une continuité avec les toitures anciennes.

Les débords de toiture seront de type traditionnel. La collecte des eaux pluviales sera effectuée par des gouttières demi-rondes traditionnelles.

La tuile de terre cuite de type romane, posée à couvrant et à couverts, est préconisée pour la majorité des couvertures.

L'intégration d'éléments producteurs d'eau chaude sanitaire ou d'électricité photovoltaïque devra veiller à s'intégrer au bâti (intégration dans le plan de toiture, sans surélévation).

Les souches des cheminées seront enduites.

3) Façades

Proportions générales, équilibre :

Les façades sur domaine public des bâtiments d'habitation seront composées en référence aux façades traditionnelles existantes à proximité sur un même alignement.

Les façades seront planes, sans saillies ni retraits autres que ceux éventuellement imposés par la configuration du terrain.

Les aménagements, agrandissements, surélévations d'immeubles existants devront respecter l'architecture originelle du bâtiment, notamment en ce qui concerne l'ordonnancement général de la façade, les matériaux et les volumes.

Proportions des ouvertures :

Les proportions de baies créées et les hauteurs de linteaux se rapprocheront de ceux des constructions traditionnelles existantes à proximité. Les baies seront à tendance verticales superposées et axées ou symétriques.

Des proportions différentes pourront être adoptées dans le cas de création ou de réhabilitation de locaux à usage de commerce ou d'activité, ou lorsque le projet se réfère à une architecture volontairement contemporaine sans référence au bâti ancien.

Matériaux et couleurs :

Les tons des façades, en dehors des matériaux naturels, devront être des teintes proches des teintes de l'architecture traditionnelle du village permettant une inscription au site environnant (se reporter à la palette locale).

Les façades en brique pourront être conservées ou restaurées dans la mesure ou leur état est satisfaisant. En cas d'impossibilité, les maçonneries devront être revêtues d'enduits.

Les teintes vives (jaunes ...) des façades en dehors de toute conception contemporaine intégrée à l'environnement ne sont pas autorisées.

Les bardages bois non revêtus sont autorisés dès lors qu'ils sont ponctuels (extension d'une bâtisse ancienne, partie de façade, ...) et qu'ils mettent en valeur la construction. L'aspect bardage bois sur toutes les faces de la construction sont interdit.

Aucun matériau prévu pour être couvert (tels que parpaings de ciments, briques creuses...) ne sera laissé à nu.

Éléments rapportés :

Les groupes extérieurs de chauffage, climatisation ou ventilation devront être rendus non visibles depuis le domaine public.

Les auvents éventuels devant les portes d'entrée doivent être de forme simple (absence de colonnades, ... etc).

4) Clôtures

Les clôtures doivent être conçues de façon à participer à l'harmonie du paysage urbain. Les clôtures anciennes seront idéalement maintenues et restaurées.

Les nouvelles clôtures sur le domaine public seront réalisées en référence aux clôtures anciennes existantes dans le village. D'une manière générale, elles seront maçonnées et enduites de teintes identiques aux constructions qu'elles jouxtent.

Les clôtures tant à l'alignement que sur des limites séparatives ou aux carrefours des voies ouvertes à la circulation publique, doivent être établies de telle sorte qu'elles ne créent pas une gêne pour la circulation publique, notamment en diminuant la visibilité aux sorties.

La hauteur des parties maçonnées des clôtures est limitée à 1,30 mètre en façade sur rue et à 1,50 mètre sur les limites séparatives. Une hauteur supérieure pourra être tolérée en cas d'extension des clôtures existantes ou de réfection à l'identique.

La hauteur totale des clôtures est limitée à 1,50 mètre en façade sur rue et à 1,80 mètre sur les limites séparatives. Les piliers de portail peuvent être d'une hauteur supérieure.

L'article U2-11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes.

Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zone U2 – Après mise en compatibilité

ARTICLE U2 - 11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Les constructions peuvent être d'expression architecturale traditionnelle ou contemporaine mais ne peuvent porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Elles doivent présenter une simplicité de volume et une unité d'aspect avec les constructions voisines.

Les annexes (garages, boxes, locaux techniques, locaux de remise ...) doivent être construites avec des matériaux en harmonie avec ceux du bâtiment principal.

Les références architecturales étrangères à la région (colonnes grecques, maisons en fustes, couleurs de façades trop vives – jaune – en dehors de toute conception contemporaine intégrée à l'environnement ...) sont proscrites.

Le recours aux technologies et matériaux nécessaires à l'utilisation ou la mise en oeuvre d'énergies renouvelables ou à la conception de constructions de qualité environnementale (bâtiment basse consommation, bâtiment à énergie positive, construction écologique, construction bioclimatique, ...) est autorisé. Les constructions devront cependant présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants.

1) Volumétrie, façade, épanelage

Les constructions nouvelles devront tenir compte du bâti environnant, tant en ce qui concerne leur orientation, leurs volumes et leurs aspects.

Dans la mesure où le terrain d'emprise le permet, le bâtiment projeté sera orienté comme la majorité du bâti existant.

Seront privilégiés les volumes simples (plans à base carrée ou rectangulaire, façades planes).

2) Toitures

Les lignes d'égout et de faîtages devront respecter l'orientation majoritaire des constructions sur le même alignement

Les pentes des toitures neuves n'excéderont pas une pente de 35 %.

En cas d'extension ou recollement de façade, une pente supérieure peut-être autorisée pour assurer une continuité avec les toitures anciennes.

Les débords de toiture seront de type traditionnel. La collecte des eaux pluviales sera effectuée par des gouttières demi-rondes traditionnelles.

La tuile de terre cuite de type romane, posée à couvrant et à couverts, est préconisée pour la majorité des couvertures.

L'intégration d'éléments producteurs d'eau chaude sanitaire ou d'électricité photovoltaïque devra veiller à s'intégrer au bâti (intégration dans le plan de toiture, sans surélévation).

Les souches des cheminées seront enduites.

3) Façades

Proportions générales, équilibre :

Les façades sur domaine public des bâtiments d'habitation seront composées en référence aux façades traditionnelles existantes à proximité sur un même alignement.

Les façades seront planes, sans saillies ni retraits autres que ceux éventuellement imposés par la configuration du terrain.

Les aménagements, agrandissements, surélévations d'immeubles existants devront respecter l'architecture originelle du bâtiment, notamment en ce qui concerne l'ordonnancement général de la façade, les matériaux et les volumes.

Proportions des ouvertures :

Les proportions de baies créées et les hauteurs de linteaux se rapprocheront de ceux des constructions traditionnelles existantes à proximité. Les baies seront à tendance verticales superposées et axées ou symétriques.

Des proportions différentes pourront être adoptées dans le cas de création ou de réhabilitation de locaux à usage de commerce ou d'activité, ou lorsque le projet se réfère à une architecture volontairement contemporaine sans référence au bâti ancien.

Matériaux et couleurs :

Les tons des façades, en dehors des matériaux naturels, devront être des teintes proches des teintes de l'architecture traditionnelle du village permettant une inscription au site environnant (se reporter à la palette locale).

Les façades en brique pourront être conservées ou restaurées dans la mesure ou leur état est satisfaisant. En cas d'impossibilité, les maçonneries devront être revêtues d'enduits.

Les teintes vives (jaunes ...) des façades en dehors de toute conception contemporaine intégrée à l'environnement ne sont pas autorisées.

Les bardages bois non revêtus sont autorisés dès lors qu'ils sont ponctuels (extension d'une bâtisse ancienne, partie de façade, ...) et qu'ils mettent en valeur la construction. L'aspect bardage bois sur toutes les faces de la construction sont interdit.

Aucun matériau prévu pour être couvert (tels que parpaings de ciments, briques creuses...) ne sera laissé à nu.

Éléments rapportés :

Les groupes extérieurs de chauffage, climatisation ou ventilation devront être rendus non visibles depuis le domaine public.

Les auvents éventuels devant les portes d'entrée doivent être de forme simple (absence de colonnades, ... etc).

4) Clôtures

Les clôtures doivent être conçues de façon à participer à l'harmonie du paysage urbain. Les clôtures anciennes seront idéalement maintenues et restaurées.

Les nouvelles clôtures sur le domaine public seront réalisées en référence aux clôtures anciennes existantes dans le village. D'une manière générale, elles seront maçonnées et enduites de teintes identiques aux constructions qu'elles jouxtent.

Les clôtures tant à l'alignement que sur des limites séparatives ou aux carrefours des voies ouvertes à la circulation publique, doivent être établies de telle sorte qu'elles ne créent pas une gêne pour la circulation publique, notamment en diminuant la visibilité aux sorties.

La hauteur des parties maçonnées des clôtures est limitée à 1,30 mètre en façade sur rue et à 1,50 mètre sur les limites séparatives. Une hauteur supérieure pourra être tolérée en cas d'extension des clôtures existantes ou de réfection à l'identique.

La hauteur totale des clôtures est limitée à 1,50 mètre en façade sur rue et à 1,80 mètre sur les limites séparatives. Les piliers de portail peuvent être d'une hauteur supérieure.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone U2 – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U2 - 13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les plantations existantes devront être conservées ou remplacées par des plantations équivalentes (sur la base de 1 pour 1 minimum) d'essence locale.

Toute plantation ou espace boisé existant doit être conservé. Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé sur la même parcelle.

Les parties non construites seront obligatoirement plantées à raison d'au moins un arbre de haut de tige par tranche de 500 m² de surface libre.

Dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble, les espaces libres communs seront plantés et aménagés éventuellement en aires de jeux. Leur superficie sera adaptée à l'importance de l'opération et à leur situation par rapport aux espaces publics existants.

Les aires de stationnement et voiries devront être plantées d'au moins un arbre de haute de tige pour 50 m² de surface. Est privilégiée la plantation d'arbres en bordure de voie publique constituant l'entrée de l'agglomération. Les plantations pourront également être regroupées en îlots boisés dans ce cas.

Les arbres et arbustes plantés seront choisis parmi les essences locales figurant dans la liste annexée au rapport de présentation.

L'article U2-13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone U2 – Après mise en compatibilité

ARTICLE U2 - 13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les plantations existantes devront être conservées ou remplacées par des plantations équivalentes (sur la base de 1 pour 1 minimum) d'essence locale.

Toute plantation ou espace boisé existant doit être conservé. Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé sur la même parcelle.

Les parties non construites seront obligatoirement plantées à raison d'au moins un arbre de haut de tige par tranche de 500 m² de surface libre.

Dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble, les espaces libres communs seront plantés et aménagés éventuellement en aires de jeux. Leur superficie sera adaptée à l'importance de l'opération et à leur situation par rapport aux espaces publics existants.

Les aires de stationnement et voiries devront être plantées d'au moins un arbre de haute de tige pour 50 m² de surface. Est privilégiée la plantation d'arbres en bordure de voie publique constituant l'entrée de l'agglomération. Les plantations pourront également être regroupées en îlots boisés dans ce cas.

Les arbres et arbustes plantés seront choisis parmi les essences locales figurant dans la liste annexée au rapport de présentation.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone A – Avant mise en compatibilité

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

Dans la zone A :

A condition de respecter les prescriptions des Plans de Prévention des Risques en vigueur et à condition que les occupations et utilisations du sol soient nécessaires à l'activité agricole :

- la reconstruction à l'identique d'un bâtiment sinistré à condition que la densité soit au plus égale à celle du bâtiment sinistré
- les constructions et installations, hors habitation, nécessaires à l'exploitation agricole (y compris les magasins de vente directe de produits provenant uniquement de l'exploitation), sous réserve que leur implantation soit conforme, selon le cas, soit aux prescriptions relatives à l'hygiène en milieu rural, soit à la réglementation des installations classées.
- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et leurs bâtiments annexes (y compris les piscines). Elles devront être implantées sur les terres de l'exploitation, à proximité des bâtiments agricoles existants, n'apporter aucune gêne à l'activité agricole environnante et veiller à une bonne intégration (prise en compte du paysage, de la topographie, de la desserte, des vents dominants, ...).
- les affouillements et exhaussements du sol, lorsqu'ils sont destinés à satisfaire les besoins en eau de l'exploitation agricole ou liés à la réalisation de constructions, installations ou ouvrages autorisés dans la zone.
- Pour les constructions repérées sur le plan de zonage : le changement de destination des bâtiments est autorisé à la condition qu'il ne compromette pas l'exploitation agricole et qu'il soit strictement affecté aux occupations suivantes :
  - l'habitat,
  - les activités artisanales,
  - les commerces, les bureaux,
  - l'hébergement hôtelier.
- Les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le PLU a identifié en application de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme comme présentant un intérêt patrimonial ou paysager, ainsi que les travaux ayant pour objet de démolir ou de rendre inutilisable tout ou partie d'une construction identifiée comme devant être protégée en application du même article, sont soumis aux dispositions réglementaires en vigueur.

Dans le secteur A1,

- Pour les constructions repérées sur le plan de zonage : le changement de destination des bâtiments est autorisé à la condition qu'il ne compromette pas l'exploitation agricole et qu'il soit strictement affecté aux occupations suivantes :
  - l'habitat,
  - les activités artisanales,
  - les commerces, les bureaux,
  - l'hébergement hôtelier.
- la construction d'annexes à l'habitation (piscines, remises, garages, ...) sans création de logement dans une limite de 50 m² de surface de plancher
- l'extension et la surélévation des constructions existantes dans la limite de 25 % de la superficie initiale et de 225 m² de surface de plancher totale (extension + surface existante à la date d'approbation du présent PLU), à condition :
  - que cela ne nécessite pas de renforcement des voies et réseaux publics assurant leur desserte ;
  - que l'aspect extérieur des constructions s'intègre dans les paysages naturels et bâtis environnants.
- les affouillements et exhaussements de sol s'ils sont nécessaires et liés à la réalisation de constructions, installations ou ouvrages autorisés dans la zone.
- Les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le PLU a identifié en application de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme comme présentant un intérêt patrimonial ou paysager, ainsi que les travaux ayant pour objet de démolir ou de rendre inutilisable tout ou partie d'une construction identifiée comme devant être protégée en application du même article, sont soumis aux dispositions réglementaires en vigueur.

Dans les secteurs A2 : [...]

L'article A2 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone A – Après mise en compatibilité

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

Dans la zone A :

A condition de respecter les prescriptions des Plans de Prévention des Risques en vigueur et à condition que les occupations et utilisations du sol soient nécessaires à l'activité agricole :

- la reconstruction à l'identique d'un bâtiment sinistré à condition que la densité soit au plus égale à celle du bâtiment sinistré
- les constructions et installations, hors habitation, nécessaires à l'exploitation agricole (y compris les magasins de vente directe de produits provenant uniquement de l'exploitation), sous réserve que leur implantation soit conforme, selon le cas, soit aux prescriptions relatives à l'hygiène en milieu rural, soit à la réglementation des installations classées.
- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et leurs bâtiments annexes (y compris les piscines). Elles devront être implantées sur les terres de l'exploitation, à proximité des bâtiments agricoles existants, n'apporter aucune gêne à l'activité agricole environnante et veiller à une bonne intégration (prise en compte du paysage, de la topographie, de la desserte, des vents dominants, …).
- les affouillements et exhaussements du sol, lorsqu'ils sont destinés à satisfaire les besoins en eau de l'exploitation agricole ou liés à la réalisation de constructions, installations ou ouvrages autorisés dans la zone.
- Pour les constructions repérées sur le plan de zonage : le changement de destination des bâtiments est autorisé à la condition qu'il ne compromette pas l'exploitation agricole et qu'il soit strictement affecté aux occupations suivantes :
  - l'habitat,
  - les activités artisanales,
  - les commerces, les bureaux,
  - l'hébergement hôtelier.
- Les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le PLU a identifié en application de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme comme présentant un intérêt patrimonial ou paysager, ainsi que les travaux ayant pour objet de démolir ou de rendre inutilisable tout ou partie d'une construction identifiée comme devant être protégée en application du même article, sont soumis aux dispositions réglementaires en vigueur.

Sont également admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Dans le secteur A1,

- Pour les constructions repérées sur le plan de zonage : le changement de destination des bâtiments est autorisé à la condition qu'il ne compromette pas l'exploitation agricole et qu'il soit strictement affecté aux occupations suivantes :
  - l'habitat,
  - les activités artisanales,
  - les commerces, les bureaux,
  - l'hébergement hôtelier.
- la construction d'annexes à l'habitation (piscines, remises, garages, …) sans création de logement dans une limite de 50 m² de surface de plancher
- l'extension et la surélévation des constructions existantes dans la limite de 25 % de la superficie initiale et de 225 m² de surface de plancher totale (extension + surface existante à la date d'approbation du présent PLU), à condition :
  - que cela ne nécessite pas de renforcement des voies et réseaux publics assurant leur desserte ;
  - que l'aspect extérieur des constructions s'intègre dans les paysages naturels et bâtis environnants.
- les affouillements et exhaussements de sol s'ils sont nécessaires et liés à la réalisation de constructions, installations ou ouvrages autorisés dans la zone.
- Les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le PLU a identifié en application de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme comme présentant un intérêt patrimonial ou paysager, ainsi que les travaux ayant pour objet de démolir ou de rendre inutilisable tout ou partie d'une construction identifiée comme devant être protégée en application du même article, sont soumis aux dispositions réglementaires en vigueur.

Dans les secteurs A2 : […]

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les façades des constructions doivent s'implanter à une distance au moins égale à :

- 75 m des axes des routes à grande circulation ;
- 35 m des axes des voies de catégorie 1 ;
- 15 m des axes des voies de catégorie 2 et 3, retrait étant porté à 20 m en présence d'arbres d'alignement ;
- 10 m de l'axe des autres voies.

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

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif peuvent être implantés dans les bandes de recul déterminées ci-dessus.

L'article A6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les façades des constructions doivent s'implanter à une distance au moins égale à :

- 75 m des axes des routes à grande circulation ;
- 35 m des axes des voies de catégorie 1 ;
- 15 m des axes des voies de catégorie 2 et 3, retrait étant porté à 20 m en présence d'arbres d'alignement ;
- 10 m de l'axe des autres voies.

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

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif ou les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, peuvent être implantés dans les bandes de recul déterminées ci-dessus.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 7 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent s'implanter en respectant un retrait au moins égal à la moitié de la hauteur au faîtage du bâtiment sans pouvoir être inférieure à 4 m.

Les constructions ne peuvent être édifiées à moins de 10 m des Espaces Boisés Classés identifiés au plan de zonage.

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif peuvent être implantés dans les bandes de recul déterminées ci-dessus.

L'article A7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 7 - IMPLANTATION RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent s'implanter en respectant un retrait au moins égal à la moitié de la hauteur au faîtage du bâtiment sans pouvoir être inférieure à 4 m.

Les constructions ne peuvent être édifiées à moins de 10 m des Espaces Boisés Classés identifiés au plan de zonage.

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif ou les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, peuvent être implantés dans les bandes de recul déterminées ci-dessus.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant (terrain naturel avant travaux) et jusqu'à la sablière (ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus) pour les bâtiments agricoles et à la sablière pour les constructions à usage d'habitation.

Lorsque le terrain est en pente, la hauteur est mesurée à la partie médiane de la façade du bâtiment dans le sens de la pente.

La hauteur maximale ne pourra excéder :

- 10 mètres sous sablière pour les constructions à usage agricole
- 7 mètres sous sablière pour les autres constructions.

Toutefois, pour les ouvrages publics ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

L'extension d'une construction existante d'une hauteur supérieure peut être autorisée dans la continuité afin d'assurer une insertion architecturale et paysagère de qualité.

Ces dispositions ne s'appliquent pas en cas de reconstruction à l'identique.

L'article A10 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant (terrain naturel avant travaux) et jusqu'à la sablière (ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus) pour les bâtiments agricoles et à la sablière pour les constructions à usage d'habitation.

Lorsque le terrain est en pente, la hauteur est mesurée à la partie médiane de la façade du bâtiment dans le sens de la pente.

La hauteur maximale ne pourra excéder :

- 10 mètres sous sablière pour les constructions à usage agricole
- 7 mètres sous sablière pour les autres constructions.

Toutefois, pour les ouvrages publics ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

L'extension d'une construction existante d'une hauteur supérieure peut être autorisée dans la continuité afin d'assurer une insertion architecturale et paysagère de qualité.

Ces dispositions ne s'appliquent pas en cas de reconstruction à l'identique.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A - 11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, des sites, des paysages naturels. Ainsi, les constructions nouvelles ou les restaurations devront être effectuées de manière à ne pas compromettre le caractère traditionnel de l'ensemble ni les perspectives paysagères.

Les matériaux employés, les enduits, les peintures, les parements doivent être en harmonie avec le caractère architectural des constructions traditionnelles.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les constructions d'architecture typique étrangère à la région sont interdites.

Les clôtures agricoles ne sont pas réglementées.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

Constructions à usage non agricole :

1 - Les façades

- Les enduits extérieurs seront de teinte ocre en harmonie avec celle du bâti traditionnel. La teinte blanche est à proscrire.
- Les murs en pierres seront de préférence maintenus et mis en valeur.
- Les teintes vives (jaune ...) des façades ne sont pas autorisées sauf de façon ponctuelle dans le cadre d'une conception architecturale spécifique.
- Les matériaux destinés à être enduits ne seront pas laissés apparents.
- Toute imitation de matériaux est interdite.
- L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles et ne devra pas excéder 35%.

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, elles devront respecter les prescriptions édictées par le règlement du PPR inondation.

Constructions à usage d'activité agricole :

Les constructions à usage d'activité agricole ne sont pas soumises aux dispositions de cet article, mais doivent néanmoins présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages.

Dans le cas d'extension de bâtiments agricoles existants, on veillera à l'homogénéité des matériaux et des teintes utilisées.

Les bâtiments agricoles devront être fermés sur trois côtés ou éventuellement deux en justifiant que cette nécessité soit liée à des besoins agricoles.

Les toitures des nouvelles constructions à usage agricole devront comporter deux pentes égales ou au moins équivalentes à 1/3 – 2/3.

Les constructions en agglomérés de ciment seront enduites en harmonie avec le bâti environnant.

Le bardage métallique en façade des bâtiments sera de teinte ocre terre ou vert ; les teintes claires sont à proscrire.

Toute couleur claire est interdite et l'aspect mat soutenu sera privilégié.

L'utilisation du bardage bois est autorisée.

Les toitures fibro-ciment de teinte ocre rouge ou les bacs acier teintés en harmonie avec les façades sont autorisés pour les bâtiments agricoles.

Des plantations d'accompagnement devront être réalisées afin de permettre une meilleure intégration dans le paysage des bâtiments agricoles.

- Les éléments bâtis et leurs abords repérés au titre de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme :

Prescriptions applicables aux édifices existants et repérés :

- Les édifices seront conservés en l'état. Les restaurations, agrandissements ou surélévations des édifices devront respecter le caractère architectural originel de la construction.
- Les matériaux utilisés dans le cadre des aménagements éventuels devront s'harmoniser avec le caractère naturel et pittoresque du site : les aménagements d'architecture contemporaine originale sont possibles dans la mesure où ils contribuent à mettre en valeur les édifices.

Prescriptions supplémentaires applicables aux constructions et aménagements nouveaux autorisés :

- Une même construction devra faire preuve d'une même unité d'aspect.
- Seront proscrits :
  - Les matériaux ou procédés prévus pour être recouverts,
  - Les matériaux de caractère précaire,
  - Les mises en oeuvre en contradiction manifeste avec les règles de l'art de construire.
  - Les aménagements d'accès au public (escaliers, cheminements) devront respecter le caractère naturel originel du site. L'examen des projets sera donc étudié au cas par cas dans le cadre de l'instruction de l'autorisation d'urbanisme appropriée.

- Les haies et alignements végétaux repérés au titre de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme :

Les haies et alignements d'arbres préservés en vertu de l'article L 123-1-5-7° du code de l'urbanisme devront être conservées. Leur arrachage ou destruction ne pourra être autorisé que sous réserve d'une justification et du respect des prescriptions de l'article 13.

L'article A11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes.

Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A - 11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, des sites, des paysages naturels. Ainsi, les constructions nouvelles ou les restaurations devront être effectuées de manière à ne pas compromettre le caractère traditionnel de l'ensemble ni les perspectives paysagères.

Les matériaux employés, les enduits, les peintures, les parements doivent être en harmonie avec le caractère architectural des constructions traditionnelles.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les constructions d'architecture typique étrangère à la région sont interdites.

Les clôtures agricoles ne sont pas réglementées.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

Constructions à usage non agricole :

1 - Les façades

- Les enduits extérieurs seront de teinte ocre en harmonie avec celle du bâti traditionnel. La teinte blanche est à proscrire.
- Les murs en pierres seront de préférence maintenus et mis en valeur.
- Les teintes vives (jaune …) des façades ne sont pas autorisées sauf de façon ponctuelle dans le cadre d'une conception architecturale spécifique.
- Les matériaux destinés à être enduits ne seront pas laissés apparents.
- Toute imitation de matériaux est interdite.
- L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles et ne devra pas excéder 35%.

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, elles devront respecter les prescriptions édictées par le règlement du PPR inondation.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Constructions à usage d'activité agricole :

Les constructions à usage d'activité agricole ne sont pas soumises aux dispositions de cet article, mais doivent néanmoins présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages.

Dans le cas d'extension de bâtiments agricoles existants, on veillera à l'homogénéité des matériaux et des teintes utilisées.

Les bâtiments agricoles devront être fermés sur trois côtés ou éventuellement deux en justifiant que cette nécessité soit liée à des besoins agricoles.

Les toitures des nouvelles constructions à usage agricole devront comporter deux pentes égales ou au moins équivalentes à 1/3 – 2/3.

Les constructions en agglomérés de ciment seront enduites en harmonie avec le bâti environnant.

Le bardage métallique en façade des bâtiments sera de teinte ocre terre ou vert ; les teintes claires sont à proscrire.

Toute couleur claire est interdite et l'aspect mat soutenu sera privilégié.

L'utilisation du bardage bois est autorisée.

Les toitures fibro-ciment de teinte ocre rouge ou les bacs acier teintés en harmonie avec les façades sont autorisés pour les bâtiments agricoles.

Des plantations d'accompagnement devront être réalisées afin de permettre une meilleure intégration dans le paysage des bâtiments agricoles.

- Les éléments bâtis et leurs abords repérés au titre de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme :

Prescriptions applicables aux édifices existants et repérés :

- Les édifices seront conservés en l'état. Les restaurations, agrandissements ou surélévations des édifices devront respecter le caractère architectural originel de la construction.
- Les matériaux utilisés dans le cadre des aménagements éventuels devront s'harmoniser avec le caractère naturel et pittoresque du site : les aménagements d'architecture contemporaine originale sont possibles dans la mesure où ils contribuent à mettre en valeur les édifices.

Prescriptions supplémentaires applicables aux constructions et aménagements nouveaux autorisés :

- Une même construction devra faire preuve d'une même unité d'aspect.
- Seront proscrits :
  - Les matériaux ou procédés prévus pour être recouverts,
  - Les matériaux de caractère précaire,
  - Les mises en oeuvre en contradiction manifeste avec les règles de l'art de construire.
  - Les aménagements d'accès au public (escaliers, cheminements) devront respecter le caractère naturel originel du site. L'examen des projets sera donc étudié au cas par cas dans le cadre de l'instruction de l'autorisation d'urbanisme appropriée.

- Les haies et alignements végétaux repérés au titre de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme :

Les haies et alignements d'arbres préservés en vertu de l'article L 123-1-5-7° du code de l'urbanisme devront être conservées. Leur arrachage ou destruction ne pourra être autorisé que sous réserve d'une justification et du respect des prescriptions de l'article 13.

Zones A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A - 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les constructions, quel qu'en soit l'usage, les dimensions et la nature, seront intégrées à leur environnement. Elles seront entourées d'arbres ou d'arbustes qui limiteront l'impact de la construction dans le paysage.

Les haies mono-spécifiques sont proscrites au profit de hautes haies vives, composées d'arbres tiges, de cépées et d'arbustes. Les arbres et arbustes plantés seront choisis parmi les essences locales figurant dans la liste annexée au rapport de présentation.

- Les éléments bâtis et leurs abords repérés au titre de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme :

Prescriptions applicables aux plantations et espaces libres ou jardinés :

- Les plantations seront conservées et entretenues.
- Les arbres et haies abattus seront replantés : les essences utilisées seront en adéquation avec le site (se référer à la liste des essences locales figurant dans la liste annexée au présent règlement).
- Les espaces libres mettant en valeur les édifices seront maintenus.
- Si des aménagements sont néanmoins prévus, ceux-ci devront veiller à ne pas déstructurer l'équilibre paysager de manière notable : l'examen des projets sera donc étudié au cas par cas dans le cadre de l'instruction de l'autorisation d'urbanisme appropriée.

- Les haies et alignement végétaux repérés au titre de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme :

Les haies ou alignements préservés en vertu de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme ne pourront être arrachées ou détruites que si l'arrachage ou la destruction est justifié(e) et dans les cas suivants :

- Création d'un nouvel accès à une parcelle agricole dans la limite maximale de 10 mètres ;
- Création d'un accès à une parcelle urbanisable, dans la limite maximale de 5 mètres, sous réserve de la plantation d'un linéaire de haie d'essences locales sur une distance équivalente ou, en cas d'impossibilité, d'un arbre de haut-jet d'essence locale pour 5 mètres de haies arrachées ;
- Construction ou extension d'habitation ou d'annexes à une habitation sous réserve de la plantation, sur une distance équivalente, d'un linéaire de haie d'essences locales ou, en cas d'impossibilité, d'un arbre de haut-jet d'essence locale pour 5 mètres de haies arrachées ;
- Construction ou extension d'un bâtiment agricole ou industriel (ou d'annexes à un tel bâtiment) sous réserve que celui-ci soit correctement intégré dans le paysage;
- Travaux d'aménagement sous réserve de la plantation, sur une distance équivalente, d'un linéaire de haies d'essences locales et à condition que l'aménagement soit correctement intégré dans le paysage.
- Réorganisation du parcellaire sous réserve de la plantation, sur une distance équivalente, d'un linéaire de haie d'essences locales.
- Les arbres et arbustes plantés seront choisis parmi les essences locales figurant dans la liste annexée au rapport de présentation.

- Les espaces boisés classés :

Les espaces boisés classés à conserver, à protéger ou à créer figurant au plan de zonage sont soumis aux dispositions règlementaires en vigueur.

L'article A13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A - 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les constructions, quel qu'en soit l'usage, les dimensions et la nature, seront intégrées à leur environnement. Elles seront entourées d'arbres ou d'arbustes qui limiteront l'impact de la construction dans le paysage.

Les haies mono-spécifiques sont proscrites au profit de hautes haies vives, composées d'arbres tiges, de cépées et d'arbustes. Les arbres et arbustes plantés seront choisis parmi les essences locales figurant dans la liste annexée au rapport de présentation.

- Les éléments bâtis et leurs abords repérés au titre de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme :

Prescriptions applicables aux plantations et espaces libres ou jardinés :

- Les plantations seront conservées et entretenues.
- Les arbres et haies abattus seront replantés : les essences utilisées seront en adéquation avec le site (se référer à la liste des essences locales figurant dans la liste annexée au présent règlement).
- Les espaces libres mettant en valeur les édifices seront maintenus.
- Si des aménagements sont néanmoins prévus, ceux-ci devront veiller à ne pas déstructurer l'équilibre paysager de manière notable : l'examen des projets sera donc étudié au cas par cas dans le cadre de l'instruction de l'autorisation d'urbanisme appropriée.

- Les haies et alignement végétaux repérés au titre de l'article L123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme :

Les haies ou alignements préservés en vertu de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme ne pourront être arrachées ou détruites que si l'arrachage ou la destruction est justifié(e) et dans les cas suivants :

- Création d'un nouvel accès à une parcelle agricole dans la limite maximale de 10 mètres ;
- Création d'un accès à une parcelle urbanisable, dans la limite maximale de 5 mètres, sous réserve de la plantation d'un linéaire de haie d'essences locales sur une distance équivalente ou, en cas d'impossibilité, d'un arbre de haut-jet d'essence locale pour 5 mètres de haies arrachées ;
- Construction ou extension d'habitation ou d'annexes à une habitation sous réserve de la plantation, sur une distance équivalente, d'un linéaire de haie d'essences locales ou, en cas d'impossibilité, d'un arbre de haut-jet d'essence locale pour 5 mètres de haies arrachées ;
- Construction ou extension d'un bâtiment agricole ou industriel (ou d'annexes à un tel bâtiment) sous réserve que celui-ci soit correctement intégré dans le paysage;
- Travaux d'aménagement sous réserve de la plantation, sur une distance équivalente, d'un linéaire de haies d'essences locales et à condition que l'aménagement soit correctement intégré dans le paysage.
- Réorganisation du parcellaire sous réserve de la plantation, sur une distance équivalente, d'un linéaire de haie d'essences locales.
- Les arbres et arbustes plantés seront choisis parmi les essences locales figurant dans la liste annexée au rapport de présentation.

- Les espaces boisés classés :

Les espaces boisés classés à conserver, à protéger ou à créer figurant au plan de zonage sont soumis aux dispositions règlementaires en vigueur.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

IV.3 Liste des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés est intégré au plan de zonage du PLU de la commune de Saint-Germain-des-Prés.

Cette liste sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établi au bénéfice de l'État ou de son représentant (concessionnaire).

Conférer le chapitre IV.1 ci-avant intitulé « Plan de zonage » pour l'identification des modifications apportées pour la mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés.

V. Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme :

« *Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :*

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »

Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement. »

Les modifications apportées au PLU de la commune de Saint-Germain-des-Prés se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

La compatibilité du projet en lui-même avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact. Cette analyse spécifique est présentée en annexe de ce document. Voir annexe : *Pièce E : Étude d'impact, Chapitre 8 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE*.

La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraine donc pas d'autres incidences.

Le territoire de Saint-Germain-des-Prés ne dispose pas à ce jour de PDU (plans de déplacements urbains), ni de PLH (programmes locaux de l'habitat). Enfin il n'est pas concerné par les schémas de mise en valeur de la mer ou les dispositions particulières liées aux zones de bruit des aérodromes.

Le territoire de Saint-Germain-des-Prés n'est concerné par aucun SCoT en vigueur.

↳ La commune de Saint-Germain-des-Prés ne faisant partie d'aucun SCoT en vigueur, il n'y a pas lieu d'évaluer la compatibilité entre le SCoT et de la MECDU du document d'urbanisme de cette commune dans le cadre du projet LACT.

VI. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumise à une demande d'examen au cas par cas. Indépendamment du résultat de cette demande, le maître d'ouvrage a pris la décision de produire cette évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-des-Prés.

Le contexte législatif et réglementaire, ainsi que le contenu de cette évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sont précisés dans les chapitres « Cadre réglementaire » et « Contenu de l'évaluation environnementale » suivants.

La procédure de mise en compatibilité d'un PLU doit inclure une évaluation environnementale conformément à l'article L.104-1, dans les cas fixés aux articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme.

Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 :

1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;

2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;

3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité doit permettre d'apprécier si l'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers est modifié par la mise en comptabilité.

VI.1 Cadre réglementaire

L'article L.104-2 du code de l'urbanisme soumet à évaluation environnementale certains documents d'urbanisme, en particulier les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) « *qui sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement* [...] *compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés* ».

Le même article précise également que, sauf en cas d'absence d'effets notables sur l'environnement, « *les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration* ».

Les articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme précisent les conditions d'application des articles L.104-1 et L.104-2 du code de l'urbanisme.

A ce titre nous rappellerons pour mémoire l'article R.104-8 :

« *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement [...] ;

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

L'article R.104-2 du code de l'urbanisme précise que « *L'évaluation environnementale effectuée à l'occasion d'une évolution du document d'urbanisme prend la forme soit d'une nouvelle évaluation environnementale, soit d'une actualisation de l'évaluation environnementale qui a déjà été réalisée.* »

Une évaluation environnementale liée à la procédure de mise en compatibilité est donc requise afin de démontrer que cette mise en compatibilité n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement.

VI.2 Contenu de l'évaluation environnementale

Les articles R.104-18 à R.104-20 définissent le contenu du rapport environnemental.

Celui 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.

En cas de modification ou de révision du document, le rapport est complété, le cas échéant, par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le PLU ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du Code de l'Urbanisme, ni de rapport environnemental spécifique. Toutefois, le chapitre XIII du rapport de présentation intègre une expertise environnementale présentant l'évaluation des incidences du PLU sur l'environnement et les mesures compensatoires.
Ainsi, dans la mesure où de nombreuses informations sont déjà données :

- Dans le dossier d'étude d'impact du projet LACT ;
- Dans le présent dossier de mise en compatibilité ;
- Dans le rapport de présentation du PLU de Saint-Germain-des-Prés.

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 ;
- Résumé non technique.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité s'appuie sur l'étude d'impact du projet LACT ainsi que sur les données du rapport de présentation du PLU de Saint-Germain-des-Prés. Pour des compléments d'informations, des renvois pourront être faits vers cette étude d'impact.

La principale difficulté a été de définir, pour chaque thématique, quels sont les effets réels générés par la mise en compatibilité sur l'environnement, différenciés des effets induits par le projet en lui-même et sur lesquels la mise en compatibilité n'a pas d'impact.

VI.3 Analyse de l'état initial de l'environnement

Les sources d'information pour réaliser le présent état initial du territoire communal de Saint-Germain-des-Prés sont issues :

- Du rapport de présentation du PLU de Saint-Germain-des-Prés ;
- De l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet LACT.

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

NB : Le texte en police italique noir est issu de l'étude d'impact du projet LACT (Pièce E chapitre 3).

VI.3.1 Le milieu physique

VI.3.1.1 Topographie

Implantée dans la plaine de l'Agout, le relief communal est relativement plat et peu vallonné. Le relief s'accentue d'Est en Ouest en se dirigeant vers les coteaux du Puylaurentais et le Lauragais.
L'altitude est comprise entre 165 m et 350 m. Le point haut de la commune se situe à 350 mètres, au nord-ouest de la commune.

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Géologie, pédologie

De Puylaurens à Castres, s'installe une répartition des sols liée aux différentes formations géologiques en présence :

- *Au niveau des coteaux molassiques, avec présence de quelques affleurements calcaires : sur les molasses, des niveaux de grès calcaires sont souvent observés. Lorsque les pentes sont faibles, les sols sont bruns lessivés, souvent recarbonatés, faiblement graveleux et avec un important pourcentage de sables. Ils sont le plus souvent moyennement profonds sur le haut des collines et deviennent rapidement profonds à mi-pente et en bas de pente. Sur les affleurements calcaires, les sols sont des « rendzines » (de couleurs sombres) ou des sols bruns calcaires lorsque les horizons meubles sont plus profonds ;*
- *Au niveau des replats recouverts de dépôts quaternaires anciens, soit sur les versants, soit au sommet de certains coteaux on retrouve des sols lessivés, graveleux ou limoneux, parfois limono-argileux ;*
- *Au niveau des zones intermédiaires hétérogènes au sein desquelles les dépôts quaternaires anciens ont été remobilisés par l'érosion (solifuxion, colluvionnement), et souvent mélangés aux formations molassiques. Ces sols sont hétérogènes : limoneux, argileux ou graveleux, acides ou calcaires, souvent moyennement hydromorphes, souvent bruns lessives, parfois recarbonatés ;*

- *Au niveau des quelques vallées avec des alluvions récentes, on observe des sols bruns calcaires ou des sols bruns à bruns lessivés.*

On relève sur ce secteur les formations molassiques et leurs intercalations de calcaire et de grès. Ce sont le plus souvent des coteaux argilo-calcaires peu à moyennement pentus. Localement, on retrouve des dépôts graveleux recouvrant ces coteaux, issus notamment d'anciennes terrasses du Sor. Le point le plus bas de la commune se trouve dans la vallée du Sor.

Risques liés à la géologie et à la nature des sols

Les risques géologiques sont importants sur ce secteur. En termes de risques naturels liés à la géologie et la nature des sols, la commune de Saint-Germain-des-Prés est concernée par :

- *Un risque lié au retrait et gonflement des sols argileux (aléa moyen) ;*
- *Un risque de mouvement de terrains (glissement, compression des sols...) : existence de cônes d'éboulement instables, de zones potentiellement compressibles et de zones de glissement au nord de la RN 126.*

Hydrogéologie

En termes de ressource en eaux souterraines, situé sur *un important réseau hydrographique impliquant un alluvionnement significatif et bien réparti à l'origine d'aquifères sédimentaires,* le territoire de Saint-Germain-des-Prés intercepte *deux masses d'eau* :

- *Les « Molasses du bassin du Tarn » (FRFG089) d'une superficie de 2 570 km² ;*
- *Les « Sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG » (FRFG082) à dominante sédimentaire d'une superficie de 25 888 km².*

Aucun captage public destiné à l'alimentation en eau potable des populations ni périmètre de protection associé n'a été recensé.

Par contre on note la présence d'un captage agricole à l'ouest de Métairie des Prés.

VI.3.1.3 Hydrologie

La commune de Saint-Germain-des-Prés dépend du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Adour – Garonne. Pour mémoire, un nouveau SDAGE couvrant 2016-2021 a succédé au SDAGE 2010 – 2015 et rentre en application dès 2016.

Le territoire communal s'intègre au périmètre du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de l'Agout, approuvé depuis le 15 avril 2014.

Réseau hydrographique

Le réseau hydrographique de la commune se compose essentiellement de ruisseaux affluents du Sor (hors de l'aire d'étude) :

- Le ruisseau d'en Calarot qui fixe la limite avec Cambounet-sur-le-Sor, au Nord ;
- Le ruisseau de Saladou ;
- Le ruisseau de Londe en limite Sud avec la commune de Lempaut.

Les cours d'eau temporaires traversent l'aire d'étude : le ruisseau qui traverse le lieu-dit « La Sayssié » à l'ouest et le ruisseau FRFRR151-10 qui traverse le lieu-dit Métairie des Prés à l'est.

Le territoire communal est également drainé par des fossés, situés principalement le long des routes et chemins.

Il existe trois plans d'eau sur la commune Saint-Germain-des-Prés (hors aire d'étude) :

- Un premier petit plan d'eau (0.3 ha) à l'est de La Trappe Basse ;
- Le plan de Saladou (1.7 ha) au sud de Frescati ;
- Un petit plan d'eau (0.2 ha) au niveau de Frescati.

Risque d'inondation

Le Sor et ses affluents présentent des risques d'inondations.

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs signifie que la commune de Saint Germain des Prés présente un « risque majeur identifié ».

Le PPRi le bassin de Sor (81), approuvé le 13 novembre 2008, s'applique sur le territoire. Il définit deux zones de part et d'autre du Sor et de ses affluents : zone bleue, zone rouge : sont autorisés les « travaux de création d'infrastructure publique […], à condition de ne pas aggraver les risques et leurs effets de façon notable et après analyse des impacts hydrauliques (sous forme de dire d'expert, d'étude hydraulique selon les enjeux concernés). […] ; La construction ne doit pas créer de barrière au flux du plus grand écoulement.

Une zone inondable (art R123-11-b du code de l'urbanisme) est inscrite au plan de zonage du PLU, au niveau du ruisseau qui traverse le lieu-dit Métairie des Prés.

Zones humides

Le Pôle Départemental des Zones Humides du Tarn recense une zone humide au niveau du lieu-dit « En Auriol » (à l'ouest du territoire communal).

Les inventaires écologiques réalisés spécifiquement dans le cadre du projet ont mis en évidence la présence d'une zone humide d'enjeu majeur : Prairies humides de la Forge.

Ce site est composé d'un réseau de prairies. À l'Ouest, deux prairies de fauche sont entourées et séparées par un réseau de haies. La parcelle la plus importante présente une partie humide. En face de celle-ci, une autre parcelle présente un fort gradient d'humidité qui la sépare en deux habitats. Dans la partie la plus basse, une prairie humide. L'autre partie d'un niveau topographique plus haut est beaucoup plus sèche et constitue une pelouse semi-sèche.

À l'Est du site, des prairies pâturées entourent la ferme de la Sayssié, elles abritent prairies humides et de fauche ; une pelouse semi-aride est également présente.

VI.3.2 Le milieu naturel

VI.3.2.1 Espace agricole[2]

L'agriculture reste une activité économique importante, occupant majoritairement l'espace. 81% de la surface communale sont à vocation agricole, 4% sont des espaces forestiers et les 15 % restants sont d'autres types d'espaces (urbanisation, infrastructures,...).

L'espace agricole est composé :

- Pour 88 % de terres labourables, dont 72 % en céréales, oléagineux, protéagineux (y compris les jachères), et 16 % en prairies temporaires ;

[2] *Données rapport de présentation du PLU, Annexe 1 du PLU - Diagnostic foncier, rural et agricole – Saint-Germain-des-Prés*

- À 8 % en prairies naturelles ;
- À 1,5 % en ail ; Saint-Germain-des-Prés fait partie de l'aire géographique de production de l'ail rose de Lautrec.

La surface agricole est principalement composée de terres labourables. La production d'herbe représente 24 %.

La surface exploitée sur la commune présente une très grande variation d'une exploitation à l'autre, de 0,33 ha à 130,76 ha :

- 11 agriculteurs travaillent moins de 10 ha, soit au total 3,7 % de la SAU communale ;
- 14 autres agriculteurs exploitent une surface comprise entre 10 et 25 ha, soit au total 17,5 % de la SAU communale ;
- 5 d'entre eux ont entre 25 et 50 ha, soit 12,6 % de la SAU communale ;
- 11 exploitations utilisent 66,2 % de la SAU communale en travaillant plus de 50 ha sur Saint-Germain-des-Prés.

Le réseau hydrographique, lié à la topographie, conditionne l'occupation des sols, en favorisant les grandes cultures dans le fond plat des vallées, entretenant des paysages très ouverts. Quelques parcelles en bord de cours d'eau sont également dédiées à la populiculture. Ces plantations, par la densité, la taille et l'alignement des arbres, forment des masses boisées peu cohérentes avec les boisements naturels.

La commune de Saint-Germain-des-Prés, remembrée, est irrigable par le biais d'une ASA d'irrigation (ASA de Saint-Germain-des-Prés).

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles

Végétation

Essentiellement couverte par des zones agricoles, la couverture boisée sur la commune de Saint-Germain-des-Prés est limitée.

La commune de Saint-Germain-des-Prés présente des boisements de petites tailles mais qui confèrent au territoire une bonne qualité paysagère. On retrouve ces derniers notamment en partie nord de la commune avec une ripisylve bien marquée le long du ruisseau Saladou et d'en Calarot et également en partie ouest de la commune. Au plus proche du lit des cours d'eau se tisse un paysage végétal dense composé de mousses et de plantes hydrophiles, cachées sous les arbres. Des alignements d'arbres plus ou moins jeunes ponctuent le paysage le long de la RN126.

Des haies bocagères et haies de clôture sont également observées : certains chemins possèdent encore des haies dont la présence est utile pour un équilibre écologique.

Espaces inventoriés ou protégés

La commune de Saint-Germain-des-Prés *n'est concernée par aucune mesure de protection (type Natura 2000, APPB…).*

La commune de Saint-Germain-des-Prés est concernée par un périmètre d'inventaire, à savoir la ZNIEFF de type 1 "Bois et coteaux de Sémalens et butte de Laudrandié". Cette ZNIEFF se situe en partie Nord de la commune, à proximité du lieu-dit "le Rivalou". Elle occupe une superficie de 20ha, soit environ 1,2% de la surface communale.

Trames vertes et bleues

Ce territoire fortement cultivé et dépourvu d'un réseau dense de boisements ou de milieux herbacés semble présenter une faible fonctionnalité pour la faune, hormis le long des cours d'eau et au niveau du sud de Saint-Germain-des-Prés.

Les principales continuités écologiques terrestres sur la commune sont constituées par :

- Les prairies, haies et jardins au sud du village de Saint-Germain-des-Prés. Au niveau du sud du village aux lieux-dits « la Forge » et « En Nauriol », il existe une continuité terrestre importante. Cette zone est en effet composée de prairies, de haies et de grands jardins, formant une continuité de milieux favorables à l'expression et aux déplacements d'une flore et d'une faune diversifiées (Jacinthe de Rome, Ophioglosse commun, Agrion de Mercure, Grand Capricorne, …) ;
- Les espaces boisés et embroussaillés qui accompagnent les linéaires de cours d'eau, notamment le Sor.

Aucune continuité aquatique majeure n'est identifiée sur le territoire de Saint-Germain-des-Prés.

La RN126 coupe toutefois en deux cette zone. Plus largement, elle constitue le principal obstacle qui limite les déplacements nord/sud des espèces sur l'ensemble du sous-secteur.

Descriptif des enjeux

Cette partie établit une synthèse des enjeux du territoire identifiés lors *des études sur les milieux naturels réalisées spécifiquement pour le projet LACT, par des bureaux d'études spécialisés, et dirigées par le bureau d'études Biotope.*

Sur la commune de Saint-Germain-des-Prés, l'aire d'étude se développe sur une zone de plateau fortement cultivée. Quelques parcelles de prairies et de bois sont encore préservées au sein de grandes propriétés. La vallée du Sor, d'orientation sud/nord, en limite communale, constitue le principal corridor de déplacement pour l'ensemble des espèces de faune.

Sur la commune, les enjeux les plus élevés se situent au niveau des prairies humides de la Forge (Saint Germain des Prés).

Le site est composé d'un réseau de prairies humides et de fauche situées entre les lieux dits de « la Forge » et « la Sayssié ». Ces habitats, en régression, sont remarquables dans un paysage où les parcelles cultivées dominent. Ils abritent par ailleurs de nombreuses espèces végétales patrimoniales dont la Jacinthe de Rome (*Bellevalia romana*), taxon protégé et à enjeu majeur. Il faut noter également la présence d'une **mare** en bordure de ce site qui accueille 3 espèces d'amphibiens.
Enfin, vers l'est, le site du**« ruisseau du Château noir »** (Saint-Germain-des-Prés, Soual) accueille deux libellules remarquables, l'Agrion de Mercure *(Coenagrion mercuriale)* et la Libellule fauve *(Libellula fulva).*

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Contexte général

La commune de Saint-Germain-des-Prés est située dans l'ensemble paysager du « Lauraguais » en limite avec la Plaine Castraise.
Cet ensemble paysager est caractérisé par un paysage collinaire fortement induit par l'activité agricole, mais marqué par la présence de bois et d'arbres d'alignement. Ces paysages se caractérisent également par un phénomène important de péri-urbanisation qui tend à banaliser le territoire. On note néanmoins la présence de grandes bâtisses agricoles et d'éléments-repères dans les paysages, en particulier sur les hauteurs.
La commune présente un paysage de coteaux plus ou moins marqués et plus ou moins boisés sur la partie nord de son territoire et un paysage de plaine au sud.
L'urbanisation est dispersée sur l'ensemble de la commune. Elle est présente autour du bourg et des hameaux proches, ainsi qu'au sud et à l'est autour des hameaux de « Malacan », « En Teste » et « Garrigue Méjane ». Bien que cette urbanisation éclatée participe à l'identité du territoire, l'espace est menacé par le mitage des constructions qui s'isolent sur de trop vastes terrains. Une utilisation plus raisonnée de l'espace s'avère nécessaire.

Les formes urbaines se présentent sous la forme suivante :

- Le bourg ancien : installé à 400 m environ de la RN126, le bourg est relativement petit et essentiellement composé d'équipements : école, mairie, église, cimetière. L'organisation du bâti est caractéristique de celle d'un bourg ancien avec un alignement des constructions sur la rue et des espaces publics assez nombreux ;
- Le pavillonnaire dense : quartier pavillonnaire des années 1990-2010 légèrement excentré du bourg et réparti par « tâches », organisé sous la forme de lotissements de villas dont la hauteur du bâti est principalement RDC parfois R+1 et un lotissement implanté à l'est du bourg au lieu-dit Plaisance qui se rapproche de la RN126.;
- Le pavillonnaire diffus : les extensions urbaines diffuses développées sur les 30 dernières années s'organisent en milieu de parcelle sur des entités de faible importance, de forme rectangulaire ou en alignement de maisons individuelles, le long des routes. Ces constructions sont souvent peu intégrées au paysage. Les liaisons avec le centre bourg sont difficiles compte tenu du dimensionnement des voies de desserte.

Patrimoine culturel et paysager

La commune abrite quelques bâtiments à forte valeur identitaire et patrimoniale :

- La maison atelier du peintre Carrade située au nord du territoire communal est inscrite monument historique depuis le 24/05/2005 ;
- Le pigeonnier de Colombier, située au niveau du bourg de la commune, monument historique inscrit depuis le 20 avril 2011. Seul son périmètre est concerné par l'aire d'étude.

D'autres bâtis à forte valeur patrimoniale sont recensés (élément du patrimoine non protégé) : un pigeonnier est recensé au niveau de « le Longuet ».

VI.3.3.2 Urbanisme

Population, habitat et données démographiques

La commune de Saint-Germain-des-Prés se trouve dans le secteur 4, de Puylaurens à Soual : il correspond à la zone de déviation de Puylaurens, composante de la future liaison autoroutière ; passage de la vallée du Girou à celle du Sor.

La croissance démographique y est forte : en l'espace de 14 ans, la population et le nombre d'habitations ont augmenté d'environ 56,20% ; et la population est relativement équilibrée : 39,3 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 16,7 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km²)	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Saint-Germain-des-Prés	920	54,12	+ 56,20	39,3	16,7

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +54,9% entre 1999 et 2012.
La composition des logements à Saint-Germain-des-Prés est majoritairement monotype. Celle-ci est à l'image de l'ensemble de l'intercommunalité, et des communes rurales situées autour de l'agglomération toulousaine et de Castres. Le développement de ces territoires s'organise autour d'un modèle unique porté sur la maison individuelle : près de 96,5% à Saint-Germain-des-Prés.

Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales en 2012 (%)	Part de résidences secondaires en 2012 (%)	Part de logements individuels en 2012 (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2012 (%)
Saint-Germain-des-Prés	367	87,4	4,7	96,5	+ 54,9

Saint-Germain-des-Prés fait partie de ces territoires ruraux dépendants, dont les actifs se déplacent dans tout le département du Tarn (notamment Castres), mais aussi vers le département limitrophe de la Haute Garonne (Toulouse). La commune remplit ainsi, un rôle majoritairement résidentiel : 87,4% (résidences principales). En effet, de plus en plus d'actifs sortent de leur commune de résidence pour aller travailler, augmentant par la même les trajets domicile-travail.
Peu d'actifs extérieur viennent travailler dans la commune, du fait de sa faible offre d'emplois.

Concernant l'emploi, en 2012, sur la base de la population âgée de 15 à 64 ans, on compte :

- 77,2 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 70,0 % d'actifs avec emplois et 7,2 % de chômeurs ;
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres…) représente 22,8 %.

Économie, équipements

La commune de Saint-Germain-des-Prés est peu fournie en équipement et service. On y trouve uniquement les équipements publics de base, regroupés au niveau du bourg (école élémentaire, mairie, église, cimetière). La commune ne dispose d'aucun commerce sur son territoire. Les services présents sont très limités (artisans).

À l'échelle de la commune, tous les secteurs sont représentés dans le tissu économique. La construction est le secteur qui compte le plus de structures, suivi de près par le secteur tertiaire. L'industrie est encore présente avec près de 20% des entreprises de Saint-Germain-des-Prés.

Sur la commune de Saint-Germain-des-Prés, la ligne haute-tension longe, par le Sud, la RN126.

Par ailleurs, un pylône hertzien est recensé sur la commune de Puylaurens (hors aire d'étude), son périmètre de servitude est inscrit au sein de l'aire d'étude au droit de la limite communale entre Puylaurens et Saint-Germain-des-Prés.

VI.3.3.3 Déplacements et trafics

La commune est traversée de part en part par la RN126, reliant Castres à Toulouse. Cela lui procure une accessibilité aisée au niveau régional.

Les déplacements s'effectuent pour la plupart des cas en voiture individuelle, correspondant d'une part au profil socio-professionnel des nouveaux habitants et à leurs modes de vie, et d'autre part à l'éloignement entre les différentes zones d'habitations. Il faut également noter un facteur non négligeable, les habitants doivent se rendre dans les communes aux alentours afin d'accéder à la majeure partie des équipements et services.

La commune est également desservie par le réseau de bus du Conseil départemental (TarnBus) et de la SNCF (bus TER).

VI.3.3.4 Risques sanitaires

VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

Eaux superficielles

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Saint-Germain-des-Prés de la masse d'eau superficielle identifiée sont présentés ci-dessous :

Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Écologique	Global
FRFRR151_10	État écologique médiocre	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

Eaux souterraines

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Saint-Germain-des-Prés des masses d'eau souterraines sont présentés ci-dessous :

Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Quantitatif	Global
Sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG (FRFG082)	Mauvais état quantitatif	2015	2027	2027
	Bon état chimique			
Molasses du bassin du Tarn (FRFG089)	Bon état quantitatif	2015	2027	2027
	Mauvais état chimique			

VI.3.3.4.2 Ambiance sonore

Les infrastructures de transport terrestre les plus bruyantes (routes circulées par plus de 5 000 véhicules par jour et lignes ferroviaires circulées par plus de 50 trains par jours) sont classées par arrêté préfectoral en cinq catégories (de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5 la moins bruyante). La catégorie sonore est définie par un niveau sonore de référence et une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit (de 300 m pour la catégorie la plus bruyante à 10 m pour la catégorie la moins bruyante). Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre permet de déterminer :

- *les secteurs affectés par le bruit de l'infrastructure considérée ;*
- *les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction de nouveaux bâtiments dans ces secteurs affectés par le bruit.*

Les infrastructures classées recensées sur Saint-Germain-des-Prés *sont présentées ci-après (arrêté préfectoral du 18 janvier 2006, révisé par arrêté préfectoral du 23 décembre 2014).*

Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport dans l'aire d'étude (Source : arrêté préfectoral du Tarn, 5 octobre 2012)

Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
RN126	3	100 m

Néanmoins, les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre du projet montrent que la très grande majorité de l'aire d'étude se trouve en zone d'ambiance sonore modérée.

L'ensemble de l'aire d'étude sera donc traité comme relevant d'un territoire situé en ambiance sonore modéré, ce qui permet une approche plus globale et plus favorable aux riverains.

VI.3.3.4.3 Qualité de l'air

En région Midi-Pyrénées, l'ORAMIP (Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées) assure la surveillance de la qualité de l'air sous la responsabilité de l'État (loi LAURE – Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie- du 30 décembre 1996).

Les études relatives au projet de liaison autoroutière réalisées en 2009, 2012 (ORAMIP) et 2015 (EGIS) ont permis de définir comme relativement bonne la qualité de l'air de la commune.

VI.4 Raison du choix du projet

Les données ci-dessous constituent une synthèse des éléments présentés dans les dossiers présentés à la phase d'enquête publique relative au programme de LACT (élargissement de la bretelle de l'A680 et aménagement d'un itinéraire autoroutier de Verfeil à Castres).

Il convient de se reporter à ces dossiers pour plus de détails, et notamment à la pièce E - Étude d'impact.

VI.4.1 Études, débat public et concertations

Le tableau ci-dessous présente de manière synthétique les différentes étapes qui ont mené à l'optimisation du tracé et de la configuration des échangeurs.

Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)

		Objet de la concertation / débat public		Résultats de la concertation Et conséquence sur le projet de liaison Castres - Toulouse
Début des années 90		Etude de l'aménagement d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse Via la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A68.		
1994 - 1996		L'aménagement en 2 x2 voies de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine : objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 Décision publiée au Journal officiel le 17 août 1996		
18 décembre 2003 et octobre 2005		Inscription de la liaison Castres - Toulouse parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en 2003 puis lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire en 2005		
10/2007-01/2008	CONCERTATION	Présentation de différents fuseaux possibles (300 m de large) et de différentes zones d'échange		Optimisation des fuseaux et zone d'échange proposés Saisie de la Commission nationale du Débat Public en décembre 2008
10/2009 -01/2010		Débat Public		Décision d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession Décision ministérielle du 25 juin 2010 sur le principe d'achèvement du projet
01/2011 - 04/2011		Etudes préliminaires Avant-projet sommaire	Concertation sur les fuseaux	Validation du fuseau d'étude retenu par le Copil (Comité de Pilotage*)
10/2011 – 12/2011			Concertation sur les zones d'échanges et l'itinéraire de substitution	Précision sur la configuration des différentes solutions de zone d'échanges
01/2012 – 03/2012			Concertation sur le tracé et des mesures d'accompagnement	Proposition et validation d'une solution de tracé d'une largeur de 40 à 50 m dans le fuseau retenu lors de la concertation de 2011
04/2012 – 09/2012		Initiation d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique puis suspension momentanée de la démarche		
07/2014 – 10/2015		Reprise de la démarche et finalisation du dossier DUP		

NB : A noter que deux sections à 2x2 voies sont déjà en service : les déviations de Soual (3 kilomètres) depuis 2000 et de Puylaurens (7 kilomètres) depuis 2008.

VI.5 Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées

Les mesures d'évitement, réduction ou compensation proposées dans le cadre du projet sont rédigées en violet.

Les modifications apportées au PLU de Saint-Germain-des-Prés Sor se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

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

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

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

- À l'échelle de l'emplacement réservé, pour la réalisation des constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires au projet LACT ;
- Du fait des modifications apportées dans le cadre de la mise en compatibilité des règlements.

VI.5.1 Le milieu physique

VI.5.1.1 Topographie

Les travaux génèreront des terrassements légers en déblai (vers l'ouest) et en remblais (à l'est).

Dans ce secteur, le projet sera globalement excédentaire en matériaux.

Le projet ne remet donc pas en cause le contexte topographique du secteur.

Mesures

Une partie des matériaux extraits des déblais sera réutilisée pour la réalisation des couches de forme et des remblais. Il sera recherché l'équilibre entre les volumes de déblais et de remblais, afin de minimiser les excédents ou les déficits de matériaux.

Les éventuels matériaux excédentaires seront acheminés vers les zones de dépôt définitif, éventuellement en tant que merlon paysager.

Les effets visuels des modifications du relief seront également atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief environnant. Ces aménagements prendront en compte le risque de tassement en surface, qui subsistera durant quelques temps après la phase de terrassement, avant la mise en place définitive des revêtements de surface.

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

La phase travaux, notamment du fait de la présence d'engins de chantier et de la réalisation de remblais risque d'entrainer l'apparition de zones de compression ou de mouvements de terrain. L'effet d'emprise du projet sur la zone d'instabilité des terrains est évalué à environ 9,48 ha pour le risque de glissement et à 2,14 ha pour le risque de compression sur la commune de Saint-Germain-des-Prés.

Les pentes étant peu marquées, le phénomène d'érosion des sols sera limité.

Le chantier peut également présenter des risques de pollution des sols et des eaux souterraines (fuite, incident de chantier, chaulage ou liants hydrauliques utilisés pour les bases de remblais...).

Par ailleurs, les travaux de terrassements en dessous du niveau supérieur de la nappe peuvent potentiellement entrainer un rabattement de la nappe.

Dans le cas où la nappe est très proche de la surface, les remblais et déblais peuvent également avoir un effet sur l'écoulement des eaux souterraines en compressant les sols. Les sols de l'aire d'étude correspondent soit à des alluvions (perméables) et molasses (très peu perméables). La nappe souterraine pourrait connaître des fluctuations plus ou moins importantes selon le profil du projet et le type de terrain traversé.

Mesures

Afin de prévenir les risques de compression, mouvement de terrains, il pourra être envisagé :

- *de renforcer les terrains*
- *de limiter le temps d'intervention en phase chantier.*

Des mesures relatives aux installations de chantier, à l'entretien des véhicules et aux conditions météorologiques des interventions seront mises en place pour réduire la pollution des sols et des eaux.

La création d'une nouvelle plate-forme autoroutière va entrainer une augmentation des surfaces imperméabilisées qui pourrait modifier les conditions de réalimentation de la nappe.

Le système aquifère concerné est celui de l'Albigeois Toulousain qui ne présente aucun aquifère libre (nappe captive multicouche ne présentant pas d'échange significatif avec la surface). Les risques de modification des conditions d'alimentation de la nappe ou les risques de pollution des eaux souterraines sont donc très réduits.

Les remblais peuvent avoir un effet sur l'écoulement des eaux souterraines

Aucun captage d'alimentation en eau potable ne sera affecté par le projet.

Mesures

L'ensemble des eaux pluviales générées par la plateforme autoroutière seront collectées et écrêtées et traitées avant rejet au milieu naturel.

Des éléments drainants seront mis en place si besoin (tapis, drains, tranchées) au niveau des zones les plus vulnérables.

VI.5.1.3 Hydrologie

La plate-forme autoroutière intercepte des ruisseaux temporaires : le cours d'eau Sayssié (PK 37,7) et le cours d'eau de Pradézié (PK 40,3).

Mesures

Les mesures de réduction d'impact seront précisées dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques. De manière à conserver la continuité hydraulique des écoulements des ouvrages de franchissements hydrauliques seront mis en place. Ils sont dimensionnés pour laisser transiter les débits centennaux.

Compte tenu de la nature des écoulements (petits écoulements temporaires, ne présentant pas d'enjeu écologique), 2 ouvrages de type (buse ou dalot) permettront le rétablissement hydraulique des cours d'eau concernés sur la commune (pas d'aménagement pour le passage de la faune semi-aquatique).

L'augmentation des surfaces imperméabilisées liées à la création de l'autoroute va engendrer une augmentation des débits d'eaux de ruissellement.

Mesures

Un réseau de collecte des eaux pluviales de la plate-forme autoroutière orientera les eaux vers des ouvrages multifonction assurant le traitement et l'écrêtement des eaux pluviales avant rejet à débit réduit au milieu naturel. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour une occurrence décennale.

Le projet comporte des emprises dans la zone inondable du Sor et de ses affluents, au niveau du rond-point est. Les zones inondables sont inscrites en zone rouge aux PPRi (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) du bassin du Sor au niveau de leur franchissement par le projet.

La voie peut générer une aggravation des risques d'inondation et notamment un exhaussement de la ligne d'eau.

Mesures

Afin de ne pas aggraver les crues au niveau du Sor et de ses affluents, des études hydrauliques seront réalisées dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau qui sera porté par le futur concessionnaire. Elles permettront de préciser l'ouverture hydraulique optimale pour les ouvrages à mettre en place.

La zone humide de la Forge, de niveau d'enjeu majeur, incluse dans la bande DUP peut potentiellement être impactée par le projet (impact indirect). Si les travaux se situent au droit des zones humides elles seront détruites. Si les travaux sont à proximité, elles peuvent être durablement impactées (perturbation de la circulation des eaux, dégradation du sol,…).

Mesures

Les Plans de respect de l'Environnement imposeront aux entreprises de travaux des mesures strictes pour limiter l'effet du projet sur les zones humides. Ces mesures seront notamment la limitation au strict minimum des emprises du chantier, la mise en défens de certains secteurs… Compte tenu du niveau d'enjeu de la zone humide de La Forge, sa mise en défens devra être maximum, et induisant si nécessaires des techniques de travaux spécifiques afin de limiter les emprises du chantier. De plus, des mesures de compensation des impacts sur les zones humides seront mises en place.

Les risques de pollution sont traités au VI.5.3.4.1

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.5.2.1 Espace agricole[3]

L'aire d'étude inclut sept sites d'exploitation (dont cinq sièges) mais un seul reste inclus dans la bande de DUP. A ce stade des études, ce bâtiment est évité par le tracé.

La bande de DUP correspond à environ 87 ha de terrains inscrits en zone A et dans le sous-secteur A1. Les emprises nécessaires au projet à la réalisation des travaux sont estimées à environ 31 ha.

Sur la commune de Saint-Germain-des-Prés, le projet routier longe la RN126 et réduit des parcelles agricoles. Plusieurs exploitations agricoles seront impactées par le tracé du projet. La bande DUP occupe un peu plus de 80 ha de zones à vocation agricole identifiée au PLU de Saint-Germain-des-Prés, soit près de 4,7% du territoire communal. Les impacts que peut potentiellement avoir le projet sur ces exploitations sont :

- La perte de bâtiments à vocation agricole ;
- La modification de la structure des exploitations : coupure des cheminements agricoles ou des réseaux hydrauliques, morcellement des parcelles, séparation du siège de l'exploitation des terrains à cultiver… ;
- La diminution de la surface agricole, de surface en agriculture biologique, de surface épandable…

Mesures

Le projet intègre le rétablissement des accès à chacune des parcelles, le rétablissement des réseaux de drainage et d'irrigation.

Les indemnisations seront calculées selon les protocoles établis entre le maître d'ouvrage et les Chambres d'Agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne.

Les emprises du projet sont limitées au strict nécessaire pour l'exploitation de l'autoroute, afin de réduire les dommages aux bâtiments d'exploitation, aux zones agricoles et de limiter la création de délaissés.

Lors de la définition des emprises foncières, qui interviendra au stade d'études ultérieures, un soin particulier sera apporté pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables. La configuration de l'emplacement du projet au regard des infrastructures existantes, la structuration du parcellaire de certaines exploitations en grands îlots d'exploitation adaptés aux grandes cultures laissent à penser qu'un aménagement foncier apporterait une mesure utile.

Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée.

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles

Le projet n'intercepte aucun espace boisé classé sur la commune.

La bande DUP n'occupe aucune zone naturelle (Zone N du PLU de Saint-Germain-des-Prés). Seules des zones A, et U sont interceptées.

[3] *Données rapport de présentation du PLU*

Les effets sur les habitats naturels et la flore sont relativement faibles (3,2 ha d'habitats naturels dans l'emprise du projet). Le territoire de Saint-Germain-des-Prés est essentiellement dominé par des parcelles intensément cultivées présentant de faibles enjeux pour les habitats et la flore. Le principal effet concerne les prairies humides de la Forge qui abritent la Jacinthe de Rome (*Bellevalia romana*), ainsi que les pelouses calcicoles sèches et les prairies à fourrage mésotrophes.

Le projet entraîne également la destruction d'habitats d'espèces faunistiques d'enjeu modéré à fort.

Sur le territoire communal et à ses abords, le projet impacte deux habitats de reproduction de l'Agrion de Mercure :

- Un fossé au niveau du site à enjeu « Prairies humides de la Forge » (PK 38). La majeure partie du fossé reste toutefois préservée et l'impact est donc modéré ;
- Un petit ruisseau abritant également la Libellule fauve au niveau du site à enjeu « Ruisseau du Château noir » (PK 40 à 41). Sans mesures de mises en défens, la partie du ruisseau occupée par ces deux espèces est complètement détruite et l'impact est donc fort.

Le projet traverse des espaces cultivés plus diversifiés qu'à l'ouest du tracé, ponctués d'habitats favorables aux amphibiens (en particulier le site « Mare de Saint-Germain-des-Prés »), dont la Rainette méridionale, le Triton palmé, le Pélodyte ponctué et l'Alyte accoucheur. Les impacts sont considérés comme modérés, en raison principalement de la destruction et de la fragmentation d'habitats d'espèces, ainsi que des effets induits (risque collision).

Le projet traverse également des espaces cultivés ponctués d'habitats favorables aux reptiles (Couleuvre à collier, Couleuvre vipérine, Lézard vert occidental). Les impacts sont considérés comme faibles à modérés, en raison principalement de la destruction et de la fragmentation d'habitats d'espèces, ainsi que des effets induits (risque collision).

Concernant les oiseaux, les impacts sont forts concernant le Choucas des tours, le projet entraînant la destruction de la plus grande partie des alignements de platanes menant à « le Juge » (St-Germain-des-Près), habitats de nidification de ce corvidé.

Concernant les mammifères terrestres et semi-aquatiques, du PK 37 au PK 41, des habitats de Putois d'Europe et de Genette commune seront impactés par le tracé. Les niveaux d'impacts sont globalement considérés de modérés pour la destruction des habitats et des espèces et pour le risque de collisions avec les véhicules et également de modérés pour le reste des impacts (perturbation des corridors écologiques et fragmentation des territoires, ainsi que les risques de pollution).

Mesures

Afin de minimiser les effets sur le milieu naturel, différentes mesures seront mises en place :

- *Minimisation des emprises chantier ;*
- *Intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes ;*
- *Rétablissement des corridors de déplacement ;*
- *Mise en défens des zones à enjeux importants ;*
- *Création le cas échéant de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…).*

Les effets prévisibles du projet sur la trame verte et bleue se traduisent en termes de « points de conflits » potentiels entre l'infrastructure et la Trame Verte et Bleue, c'est-à-dire lorsque le tracé traverse un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique.

Sur la commune, les principales continuités écologiques terrestres sont constituées par des prairies, des haies et des jardins au sud du village.

Mesures

Les continuités écologiques identifiées seront rétablies par la mise en œuvre d'ouvrages : des buses sèches équiperont le nouvel ouvrage tous les 300 m maximum dans les sections en remblais pour en favoriser la transparence pour la petite et la moyenne faune. Au total, 4 buses seront aménagées sur la commune.

VI.5.3 Le milieu humain

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Le projet n'impacte aucun monument historique, site inscrit, site classé ou zone de protection du patrimoine historique ou culturel, aucune zone de sensibilité archéologique.

Le projet intercepte le périmètre de protection du monument historique protégé (pigeonnier) localisé dans le bourg. Il passe également à proximité d'éléments non protégés du patrimoine localisés aux abords du bourg.

La voie nouvelle viendra modifier les composantes physiques du paysage (modification de l'occupation des sols, du couvert végétal, création de déblais / remblais localisés…). En passant dans le champ visuel perceptible depuis des habitations situées en rase-campagne et sur la frange extérieure des agglomérations. La nouvelle infrastructure donnera à voir le paysage depuis de nouveaux points de vue. Lorsque la chaussée sera sur une plate-forme en remblai et lorsque le tracé empruntera un nouvel itinéraire entre Maurens-Scopont et Castres.

Le projet a notamment pour vocation de ne pas porter atteinte aux contextes paysagers identifiés sur l'ensemble du linéaire. Il sera aménagé afin de respecter les différentes identités paysagères, tout en évitant les sensations de monotonie.

Mesures

Des mesures d'insertion paysagères seront mises en place afin de fondre au maximum le projet dans le paysage : merlon paysager, plantation d'arbres…

Au niveau du lotissement de Saint Germain, l'autoroute sera en déblai afin de limiter sa perception depuis le bourg du village et les lotissements. Par ailleurs, des protections acoustiques à la source sont prévues dans ce secteur pour protéger les riverains dans ce secteur, du bruit généré par l'infrastructure projetée. Des plantations seront également réalisées lorsque les interstices entre les habitations et l'infrastructure le permettront.

Dans le secteur de Saint-Germain-des-Prés où la nouvelle autoroute sera jumelée avec l'actuelle RN126, la nouvelle autoroute et le rétablissement de la route actuelle seront enserrés dans un mail d'arbre (si possible quadruple alignement). De plus, les alignements d'arbres existants seront conservés autant que possible et de nouveaux alignements viendront prolonger ou compléter les alignements d'arbres existants.

VI.5.3.2 Urbanisme

Le projet entraine une modification de l'affectation des sols.

Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâties. Toutefois, le projet, au plus près de la RN126, traverse le lotissement de Saint-Germain-des-Prés.

Sur la commune de Saint-Germain-des-Prés, les emprises définitives du projet impactent 20 bâtis dont 10 habitations (à titre indicatif, pouvant évoluer en fonction des études de tracé lors des études ultérieures).

La commune prévoit un développement de l'urbanisation localisé au niveau du bourg centre, entre les deux axes d'entrée dans le village et aux deux limites naturelles que sont : la rupture topographique pour ne pas poursuivre l'urbanisation sur le relief et le fossé qui passe en limite sud du lotissement de plaisance (au nord de la bande DUP).

La réalisation du projet pourrait avoir des effets sur l'organisation du territoire et notamment sur l'augmentation de l'attractivité des zones situées à proximité des échangeurs. Toutefois, le projet ne prévoit pas d'échangeur sur la commune de Saint-Germain-des-Prés.

La réalisation du projet n'aura pas d'effet sur ces projets de développement de l'urbanisation (pas d'impact direct sur les zones AU et impact très limité sur les zones U). De plus, la mise en compatibilité n'a pas vocation à permettre le développement de l'urbanisation aux abords du projet. Ainsi, cette mise en compatibilité n'aura donc pas d'effet sur le développement de l'urbanisation de la commune.

Mesures

Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.

VI.5.3.3 Déplacements et trafics

La liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peut perturber légèrement les déplacements au sein de la commune en phase chantier. Le projet intercepte plusieurs voies de communication : RD 12, RN126, voies communales menant à la Trappe Basse, à la Sayssié, au bourg de Saint-Germain-des-Prés, à Plaisance, à En Sarrat, à le Juge, et à la Planche.

Mesures

Les principales voies coupées par l'infrastructure seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (passage inférieur ou supérieur) soit par un itinéraire de rabattement. En l'état actuel du projet, les rétablissements sont prévus : en limite communale avec Saint-Germain-des-Prés (passage inférieur au niveau du chemin de la Bonnetié, voie latérale de désenclavement de la Pradézie), voie latérale Chemin En Sarrat, voie latérale de Désenclavement La Bourrelié, passage supérieur VC 7, voie latérale RN126 à Saint-Germain-des-Prés, passage supérieur RD 12.

Des déviations seront mises en place si la circulation ne peut être maintenue pendant les travaux. Les déviations les plus courtes et les moins accidentogènes seront recherchées et associées à une signalétique adaptée.

L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.

VI.5.3.4 Risques sanitaires

VI.5.3.4.1 Qualité des eaux

Les sources de pollution éventuelles peuvent provenir :

- En phase chantier : d'émission de matière en suspension, de pollutions accidentelles, de pollutions par la chaux…
- En phase exploitation : de pollutions chroniques dues à la circulation journalière, de pollutions saisonnières (sel lors d'épisode neigeux / verglaçant, phytosanitaires lors du traitement des dépendances vertes) et accidentelles.

Mesures

Des mesures spécifiques seront mises en place :

- *en phase chantier : mise en place et entretien d'un assainissement provisoire de chantier, mise en place d'aires spécifiques imperméables, stockages des produits et matériels hors des zones sensibles, choix de produits limitant les risques d pollutions, mise en défens de certaines zones,*
- *en phase exploitation : les bassins de rétention existants sur l'A680 assureront également le traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel ainsi que le confinement des éventuelles pollutions accidentelles. L'utilisation des produits phytosanitaires sera également limitée.*

VI.5.3.4.2 Ambiance sonore

Une étude acoustique spécifique a été réalisée dans le cadre du projet LACT.

Les résultats de cette étude montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire de voie.

De Puylaurens à Soual, ce secteur est plus urbanisé, et le projet est proche de zones densément bâties. Il y a davantage d'habitations impactées sur un faible linéaire.

Les habitations les plus impactées et nécessitant des protections se situent au niveau des lieux dits « Plaisance », « La Crouzette et En Sarrat ».

Mesures

Quelques habitations isolées situés sur la commune de Saint-Germain-des-Prés seront à protéger par isolation de façade.

Le déblai de la voie au niveau des lieux dits « Plaisance » et « La Crouzette », sur la commune de Saint-Germain-des-Prés, rend peu efficace les protections à la source à proximité immédiate du projet. S'il y a suffisamment d'emprise, une protection à la source peut être réalisée en haut du talus. Les écrans seraient de type absorbant (classe A3 minimum), d'une longueur de 175 m pour 3 m de haut à Plaisance, et 125 m de long pour 2 m de haut à la Crouzette.

En complément de la protection à la source, le lieu-dit « Plaisance » devra quand même bénéficier d'un traitement de façade.

Dans le cas où l'emprise ne permet pas un traitement à la source sur cette zone, l'ensemble des bâtiments devra faire l'objet d'isolation de façade.

Le lieu-dit « En Sarrat » (Saint-Germain-des-Prés) est fortement impacté par le projet. La mise en place d'un écran de 215 m de long, d'une hauteur de 3 m permet de protéger la majorité des habitations. Cet ouvrage devra être absorbant (classe A3 minimale). Malgré cela, une des habitations situées au lieu-dit d'En Sarrat reste au-delà des niveaux limites. Elle devra être protégée par isolation de façade, en complément de l'écran mis en place.

VI.5.3.4.3 Qualité de l'air

Sous réserve des hypothèses de trafic, la réalisation du projet de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse, à l'horizon 2042, n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude (projet et de l'ensemble du réseau routier subissant une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10 % du fait de la réalisation du projet».

Les cartographies des surconcentrations en polluant mettent en évidence :

- Les effets significatifs, mais néanmoins géographiquement limités, des émissions polluantes induites par le trafic routier du réseau étudié sur la qualité de l'air (entre 50 et 150 m de part et d'autre des infrastructures routières en fonction des axes et des polluants) ;

- Une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence ou l'état projeté pour ces polluants, du fait du renouvellement du parc automobile entre 2014 et 2042 et ce, malgré l'augmentation du kilométrage parcouru (+21 % à +28 % suivant les secteurs).

La réalisation des projets de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires.

L'Indice Pollution Population (indicateur sanitaire simplifié) du dioxyde d'azote en baisse dans la bande d'étude à l'état projeté indique une évolution non significative de l'exposition des populations. Cette tendance générale masque néanmoins des variations locales puisque une dégradation faible est observée sur la commune de Saint-Germain-des-Prés (+2%). L'augmentation moyenne des surconcentrations en dioxyde d'azote est de 0,1 µg/m³ sur la commune de Saint-Germain-des-Prés.

Aucun établissement sensible n'est recensé dans la bande d'étude liée au projet.

Mesures

Aucune mesure ou suivi particulier n'est donc préconisée sur la commune.

VI.6 Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Saint-Germain-des-Prés

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques

L'emplacement réservé prévu, au document graphique, pour le projet LACT aura une emprise sur :

- La zone destinée à l'agriculture : zone A et sous-secteur A1 ;
- La zone urbaine destinées aux extensions résidentielles des bourgs et hameaux : zone U2.

Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées en zones A et U2. Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « applicables aux différentes zones » (cf. chapitre III.5.)

La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant. La surface totale des emplacements réservés sera mise à jour.

Le document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU fera apparaître l'emplacement réservé au projet.

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU

Le projet reste compatible avec les objectifs définis dans le PLU de Saint-Germain-des-Prés, notamment ceux identifiés au sein du PADD.

En effet, l'autoroute ne remettra pas en cause les 4 objectifs et enjeux définis au PADD :

1. Socio-Démographie
   - ✓ Accueillir de nouveaux résidents sur l'ensemble du territoire et répondre aux diverses attentes en matière d'équipements
   - ✓ Réduire la consommation foncière en favorisant le renouvellement urbain, la densification et la maîtrise des extensions urbaines
   - ✓ Pérenniser la dynamique démographique du territoire
   - ✓ Accroître le parc de logements en le diversifiant
   - ✓ Produire un urbanisme de qualité environnementale et architecturale favorisant la diversité sociale
   - ✓ Favoriser la création de logements locatifs afin de permettre l'accueil de nouvelles populations dans les communes rurales et pérenniser les équipements
   - ✓ Permettre aux jeunes ménages de rester sur leurs communes en leur donnant accès à des prix du foncier attractifs
   - ✓ Rattraper le retard en termes de construction de logements sociaux en développant l'offre et en la répartissant de façon équilibrée.
2. Socio-Économie
   - ✓ Renforcer l'attractivité économique du territoire
   - ✓ Conforter les activités commerciales et permettre l'implantation de nouvelles structures
   - ✓ Favoriser la création d'entreprises et le développement de l'artisanat
   - ✓ Assurer le maintien de l'activité agricole
   - ✓ Valoriser le potentiel et développer les activités touristiques
3. Équipements et déplacements
   - ✓ Développer une offre de services équilibrée en cohérence avec l'organisation du territoire
   - ✓ Adapter et anticiper l'offre de services aux évolutions démographiques et économiques du territoire
   - ✓ Maintenir une offre en équipements de santé répondant aux besoins de la population
   - ✓ Favoriser le développement des équipements notamment pour la petite enfance et les personnes âgées
   - ✓ Permettre la création d'équipements culturels fonctionnels
   - ✓ Créer des relais de services dans les communes les plus excentrées
   - ✓ Conforter le développement d'un tourisme de qualité
   - ✓ Favoriser le développement des hébergements de tourisme notamment pour les groupes
   - ✓ Conforter et diversifier la desserte du territoire
   - ✓ Diversifier l'offre de transports et améliorer l'accessibilité
4. État initial de l'environnement
   - ✓ Préserver les équilibres spatiaux et maintenir l'ensemble des éléments de typicité du paysage
   - ✓ Protéger et valoriser le patrimoine naturel recensé sur le territoire
   - ✓ Mettre en valeur les sites naturels remarquables (ZNIEFF, réserve naturelle, Natura 2000, ...)
   - ✓ Maîtriser les extensions urbaines dans un souci d'intégration du bâti : préserver la lisibilité des bourgs et hameaux et stopper le développement urbain linéaire
   - ✓ Privilégier les systèmes d'assainissement collectif
   - ✓ Préserver les espaces agricoles et forestiers
   - ✓ Préserver et valoriser les réseaux hydrographiques et les milieux aquatiques
   - ✓ Prendre en compte les risques naturels et gérer les sources de nuisances et pollutions

Le projet longe la RN126, préservant ainsi les équilibres spatiaux du territoire communal.

Bien que l'emprise de l'emplacement réservé sur les terres agricoles soit non négligeable, elles seront réduites au strict nécessaire lors de la définition des emprises définitives. Par ailleurs, les activités agricoles seront peu affectées par le projet, du fait de la mise en place de rétablissements des accès et voies de communication, définis à l'issue des phases de concertation.

D'autre part, diverses mesures sont prévues de façon à limiter l'incidence du projet sur le milieu naturel et notamment les prairies humides de la Forge.

Les paysages seront préservés par la mise en place de mesure d'insertion (merlon paysager, plantation d'arbres et arbustes ...) permettant l'intégration du projet au sein du territoire communal, notamment dans la traversée du lotissement de Saint-Germain-des-Prés.

Les nuisances sonores liées à cette nouvelle infrastructure seront réduites par la mise en place d'ouvrages de protection adaptés (réduction à la source, isolation de façades) dans les secteurs les plus impactés.

VI.7 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 5 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 à postériori 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 5 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 zonage ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

Le tableau suivant illustre les surfaces incluses dans l'emplacement réservé (ER) défini à ce stade du projet, qui pourront être comparées aux surfaces définitives X, Y, Z, … du projet, pour chaque zone identifiée comme impactée.

Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	80,6 ha inclus dans l'ER	X ha acquis
Sous-secteur A1	6,2 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone U2	0,1 ha inclus dans l'ER	Z ha acquis

Figure 7 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)

Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS

LÉGENDE

ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX

Limite communale
Limite départementale

Réseau hydrographique
Cours d'eau
Plan d'eau

Établissement sensible
Établissement médico-social
Établissement scolaire
Crèche

PROJET PROPOSÉ

Bande DUP

Projet autoroutier et de rétablissements de voiries
PR XX — Point repère A680
PK XX — Point kilométrique
Axe et plateforme
Ouvrage d'art
Talus remblais
Talus déblais

Fonctionnalité principale des ouvrages et voies de rétablissement
Agricole
Agricole / Hydraulique
Faune
Ferroviaire
Hydraulique
Modes doux
Routier
Routier / Hydraulique

Buse sèche (80 cm)

MILIEU NATUREL

Corridor de déplacement (SRCE)
Milieu boisé de plaine
Cours d'eau
Milieu ouvert de plaine

Zones à enjeux impactées directement ou évitées par le projet proposé
Enjeu majeur
Enjeu fort

Mesure en faveur du milieu naturel
Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les habitats naturels, les habitats d'espèces animales et végétales
Mesure de rétablissement des corridors de déplacement de la grande faune
Mesure de rétablissement des corridors de déplacement de la faune semi-aquatique
Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur la faune piscicole
Mesure de rétablissement des corridors de déplacement des chiroptères
Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les berges des cours d'eau

CONTEXTE HYDROLOGIQUE

Zone inondable
Habitat humide (Biotope)
Zones humides potentielles (inventaire des Conseils Départementaux 31 et 81)
Mesure de franchissement des écoulements superficiels et zones humides associées

PAYSAGE, PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS

Mesure spécifique d'insertion paysagère au niveau des zones à enjeux

Monument historique et périmètre de protection associée
Monument classé
Monument inscrit

Mesure de rétablissement des itinéraires de randonnée
Itinéraire de randonnée

ACOUSTIQUE

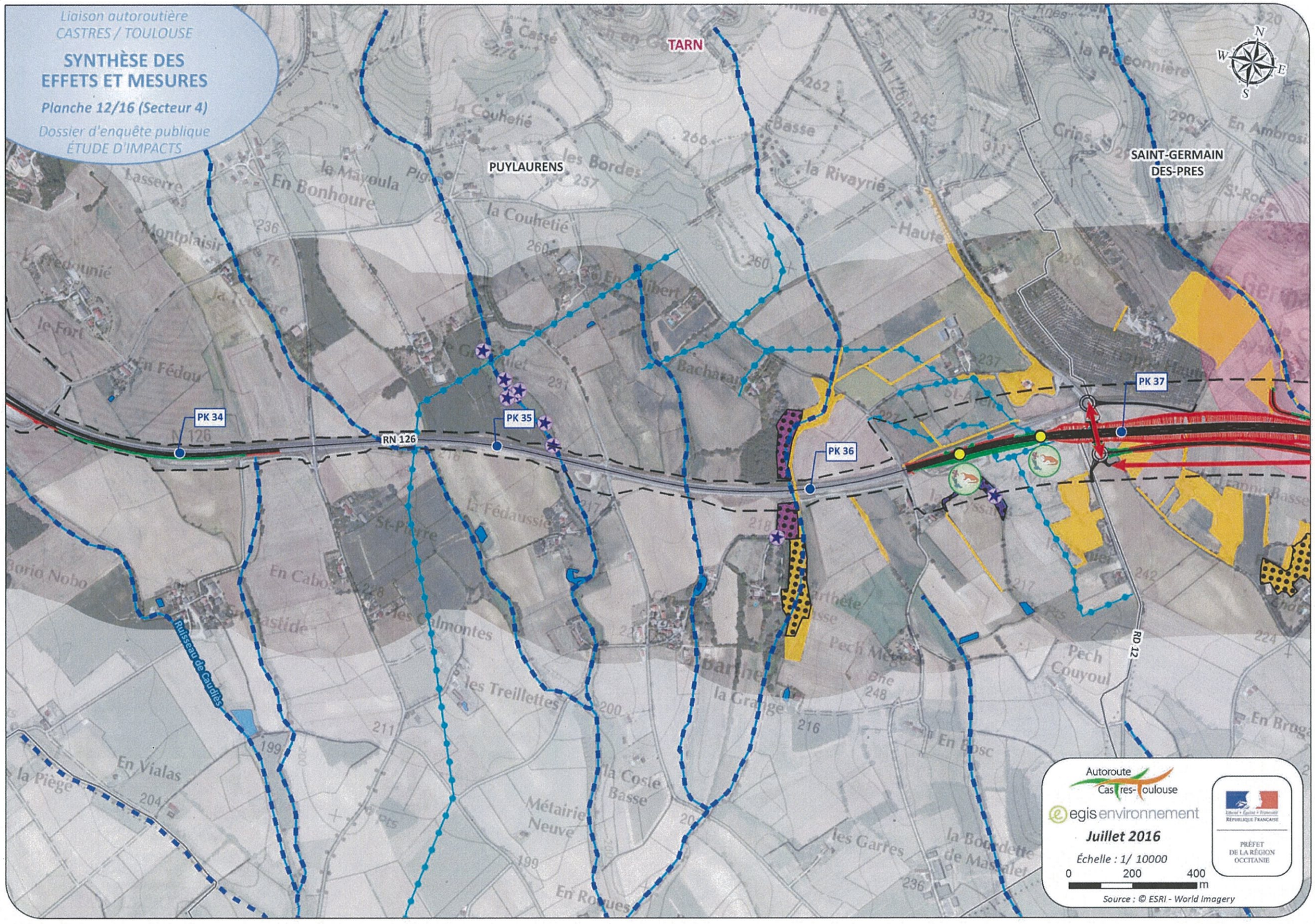
Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit
Bâti nécessitant une protection complémentaire

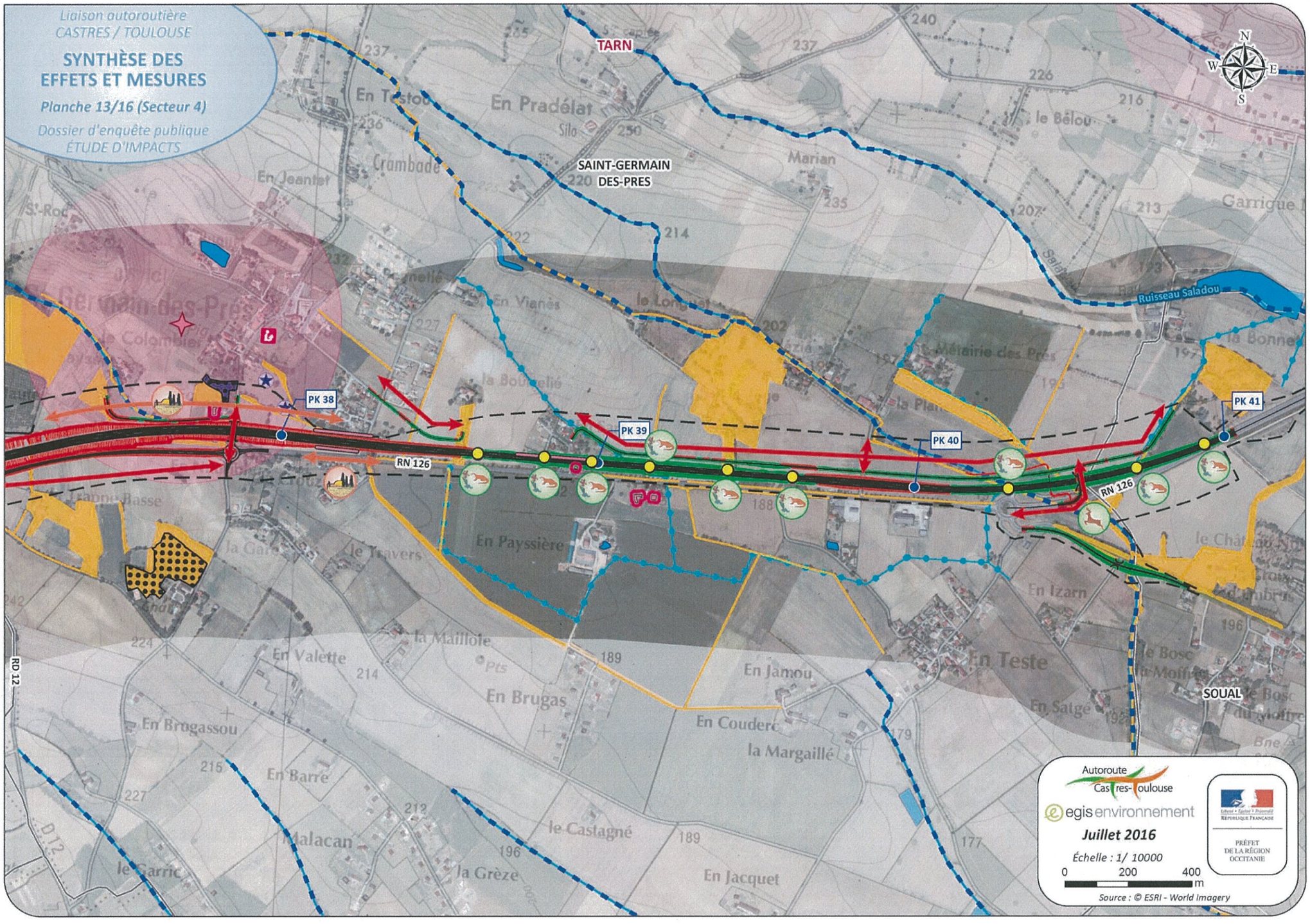
CONTEXTE AGRICOLE

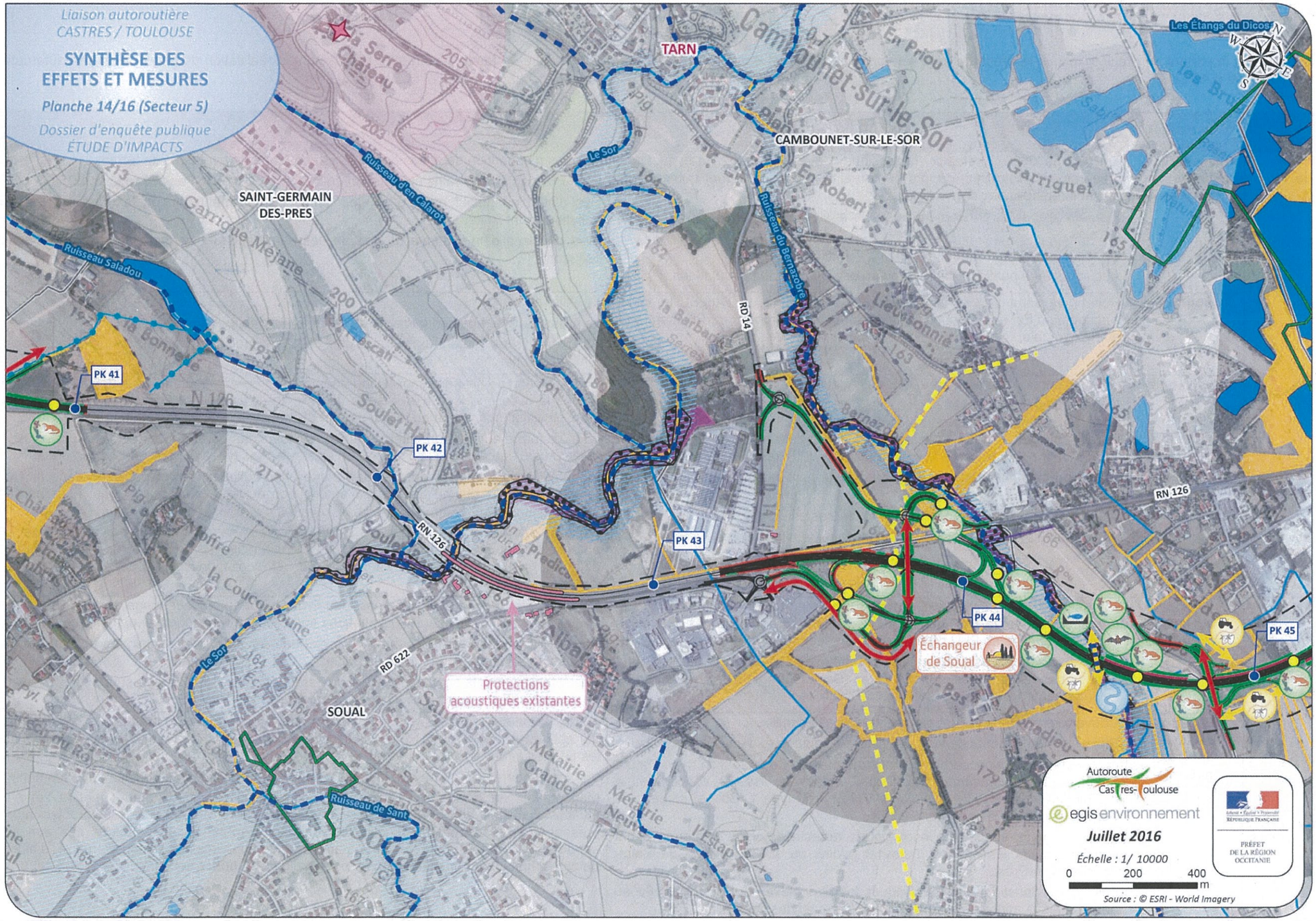
Mesure de rétablissement des chemins d'exploitations agricoles
Réseau d'irrigation

Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 12/16 (Secteur 4)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
PUYLAURENS
SAINT-GERMAIN
DES-PRES
PK 34
PK 35
PK 36
PK 37
RN 126
RD 12
Ruisseau de Caudiès
N
W
E
S
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 13/16 (Secteur 4)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
SAINT-GERMAIN
DES-PRES
SOUAL
Ruisseau Saladou
PK 38
PK 39
PK 40
PK 41
RN 126
RD 12
D12
En Pradélat
Crambade
En Jeantet
En Vianès
le Longuet
Métairie des Prés
le Bélou
Marian
Garrigue
En Payssière
le Travers
la Maillole
En Valette
En Brugas
En Brugassou
En Barre
Malacan
le Castagné
la Grèze
En Couderc
la Margaillé
En Jamou
En Jacquet
En Teste
En Izarn
le Bosc
En Salgé
le Château
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 14/16 (Secteur 5)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
TARN
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
SAINT-GERMAIN
DES-PRES
SOUAL
Le Sor
Ruisseau d'en Calarot
Ruisseau Saladou
Ruisseau du Bernazobre
Ruisseau de Sant
RD 14
RD 622
RN 126
PK 41
PK 42
PK 43
PK 44
PK 45
Les Étangs du Dicos
Échangeur
de Soual
Protections
acoustiques existantes
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

VI.8 Résumé non technique

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu physique	**Géologie, pédologie et hydrogéologie**	Terrain de type : coteaux molassiques avec présence de quelques affleurements calcaires, dépôts quaternaires anciens, dépôts quaternaires anciens remobilisés par l'érosion. Risques : retrait et gonflement des sols argileux, risque de mouvement de terrains Masse d'eau : deux masses d'eau. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.	Risques d'apparition de zones de compression ou de mouvements de terrain. Renforcement des terrains et limitation du temps d'intervention en phase chantier. Pas d'effet quantitatif attendu sur les conditions d'alimentation de la nappe et les risques de pollutions sont limités. Mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales permettant de réduire les risques de pollution.
	Topographie	Relief : paysage plat et peu vallonné de la plaine de l'Agout. Le relief s'accentue d'Est en Ouest en se dirigeant vers les coteaux du Puylaurentais et le Lauragais.	Déblais/remblais Le projet ne remet pas en cause le contexte topographique du secteur. Valorisation des matériaux extraits des déblais. Équilibre entre les volumes de déblais et de remblais recherché.
	Hydrologie	SDAGE Adour – Garonne et SAGE de l'Agout. Cours d'eau : Le ruisseau d'en Calarot ; Le ruisseau de Saladou ; Le ruisseau de Londe. Deux cours d'eau temporaires traversent l'aire d'étude : le ruisseau qui traverse le lieu-dit « La Sayssié » à l'ouest et le ruisseau FRFRR151-10 qui traverse le lieu-dit Métairie des Prés à l'est. Réseau dense de ruisseaux et de fossés au nord nécessaires au drainage des terrains plats et marécageux. Risque d'inondation par crues du Sor et de ses affluents. Zones humides d'enjeu majeur : Prairies humides de la Forge	Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel (dimensionnement décennal). La plate-forme autoroutière intercepte des ruisseaux temporaires : le cours d'eau Sayssié (PK 37,7) et le cours d'eau de Pradézié (PK 40,3). Des ouvrages types buse seront mis en place. En matière de risque inondable, des études hydrauliques seront réalisées dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Elles permettront de préciser l'ouverture hydraulique optimale pour les ouvrages à mettre en place. La zone humide de la Forge, de niveau d'enjeu majeur, incluse dans la bande DUP peut potentiellement être impactée par le projet (impact indirect). Des mesures spécifiques de mise en défens lors des travaux et des mesures de compensation des impacts sur les zones humides seront mises en place.
Milieu naturel	**Espace agricole**	L'agriculture reste une activité économique importante, occupant 81 % du territoire. . La bande DUP occupe un peu plus de 80 ha de zones à vocation agricole identifiée au PLU de Saint-Germain-des-Prés. La surface agricole est principalement composée de terres labourables. Des prairies naturelles et des cultures en ail (Saint Germain des Prés fait partie de l'aire géographique de production de l'ail rose de Lautrec).	Sur la commune de Saint-Germain-des-Prés, le projet routier longe la RN 126 et réduit des parcelles agricoles. Plusieurs exploitations agricoles seront impactées par le tracé du projet. Pour limiter les impacts la surface du projet est réduite au strict minimum et des rétablissements d'accès ou de réseau seront mis en place. Des rétablissements agricoles spécifiques seront créés et d'autres mesures d'accompagnement et de compensation telles qu'un aménagement foncier sont proposées.
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	Couverture boisée limitée, boisements de petites tailles. Ripisylve bien marquée le long du ruisseau Saladou et d'en Calarot La commune n'est concernée par aucune mesure de protection (type Natura 2000, APPB...). La commune de Saint-Germain-des-Prés est concernée par un périmètre d'inventaire, à savoir la ZNIEFF de type 1 "Bois et coteaux de Sémalens et butte de Laudrandié". Les principales continuités écologiques terrestres sur la commune sont constituées par les prairies, haies et jardins au sud du village de Saint-Germain-des-Prés. Les enjeux floristiques et faunistiques les plus élevés se situent au niveau des prairies humides de la Forge (Saint Germain des Prés).	Impact faible sur les habitats naturels. Le principal effet concerne les prairies humides de la Forge qui abritent la Jacinthe de Rome (Bellevalia romana), ainsi que les pelouses calcicoles sèches et les prairies à fourrage mésotrophes. Impacts modérés à forts sur les habitats d'espèces de reptiles et amphibiens, de mammifères. Moyens mis en œuvre au tire des milieux naturels sensibles, notamment la zone humide : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…), buses sèches...

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu humain	**Patrimoine architectural, urbain et paysage**	Ensemble paysager du « Lauraguais » en limite avec la Plaine Castraise. Paysage collinaire fortement induit par l'activité agricole, mais marqué par la présence de bois et d'arbres d'alignement. Paysage de coteaux plus ou moins marqués et plus ou moins boisés sur la partie nord de son territoire et un paysage de plaine au sud. Deux monuments historiques inscrits. Présence de bâtiments à forte valeur identitaire et patrimoniale : pigeonniers.	Pas d'impact direct sur des éléments patrimoniaux. Passage dans le périmètre de protection d'un monument historique inscrit et à proximité du lotissement de Saint-Germain-des-Prés. Mise en place de mesures d'insertion paysagères (merlon paysager, plantation d'arbres…), notamment dans la traversée du lotissement de Saint-Germain-des-Prés.
	Urbanisme	Le bourg de Saint-Germain-des-Prés est installé au Nord, à qquelques centaines de mètres de la RN126. Du pavillonnaire dense se développe de façon excentrée par tâches. Le reste de l'urbanisation est représentée par du pavillonnaire diffus. La croissance démographique y est importante. Faible offre d'emplois. Offre en équipement et service limitée : équipements publics de base, regroupés au niveau du bourg (école élémentaire, mairie, église, cimetière). Pas de commerce. Ligne haute-tension longeant, par le Sud, la RN126, pylône hertzien et périmètre de servitude en limite communale de Puylaurens.	Impact sur 20 bâtis, dont 10 habitations. Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis. Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.
	Déplacements et trafics	Territoire traversé par la RN 126. Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail). Desserte par le réseau de transport en commun TarnBus + bus TER	Les principales voies coupées par l'infrastructure seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (passage inférieur ou supérieur) soit par un itinéraire de rabattement. L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.
	Risques sanitaires (Bruit et air)	Secteur sous influence sonore axes structurants RN 126. Qualité de l'air relativement bonne.	Les résultats de l'étude acoustique montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire de voie à créer. Des isolations de façades et des murs anti-bruit seront réalisés dans les secteurs les plus impactés : au niveau des lieux dits « Plaisance », « La Crouzette et En Sarrat ». Au total, près de 600 ml de protection anti-bruit et 4 isolations de façade seront réalisées. La réalisation des projets de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations de polluants dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires. Aucun établissement sensible n'est recensé dans la bande d'étude liée au projet.

Dossier d'enquête préalable à la
Déclaration d'Utilité Publique





Autoroute Castres-Toulouse

Volume 7

Pièce H : Mise en compatibilité du PLU

Commune de Saïx

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

ASF



SOMMAIRE

I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 4

I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ 4

I.1.1 Définition 4

I.1.2 Champ d'application 4

I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU 4

I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER 4

I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES 5

I.4.1 Procédure en cinq étapes 5

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet 5

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique 5

I.4.1.3 Enquête publique 5

I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune 5

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme 5

I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité 6

II. PRÉSENTATION DU PROJET 7

II.1 CONTEXTES ET OBJECTIFS 7

II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE 9

II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE 10

II.3.1 Territoire communal 10

II.3.2 Projet sur le territoire communal 10

III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU 12

III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX 12

III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION 12

III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES 13

III.3.1 Objectifs du PADD 13

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT 13

III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION 14

III.5 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES 15

III.6 EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 16

III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS 16

III.8 ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-19 DU CODE DE L'URBANISME 16

III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME) 16

III.10 PLANS D'AMÉNAGEMENT DE ZAC (ARTICLE L.311-7 DU CODE DE L'URBANISME) 16

IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE SAÏX 17

IV.1 PLAN DE ZONAGE 17

IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME 26

IV.3 LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS 54

V. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME 56

VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ 57

VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE 57

VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE 57

VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 58

VI.3.1 Le milieu physique 58

VI.3.1.1 Topographie 58

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 58

VI.3.1.3 Hydrologie 59

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels 59

VI.3.2.1 Espace agricole 59

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles 60

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal 61

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 61

VI.3.3.2 Urbanisme 61

VI.3.3.3 Déplacements et trafics 62

VI.3.3.4 Risques sanitaires 63

VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET 64

VI.4.1 Études, débat public et concertations 64

VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES 65

VI.5.1 Le milieu physique 65

VI.5.1.1 Topographie 65

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie 65

VI.5.1.3 Hydrologie 65

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels 66

VI.5.2.1 Espace agricole 66

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles 66

VI.5.3 Le milieu humain 68

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager 68

VI.5.3.2 Urbanisme 68

VI.5.3.3 Déplacements et trafics 68

VI.5.3.4 Risques sanitaires 69

VI.6 SYNTHÈSE DES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE PLAN DE ZONAGE ET SUR LES ENJEUX ET ÉQUILIBRES DÉFINIS DANS LE PLUI DE SAÏX 70

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques 70

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU 70

VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT 71

VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE 74

Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude....7
Figure 2 : Localisation du projet sur la commune....11
Figure 3 : Carte 1/3 de zonage avant mise en compatibilité....20
Figure 4 : Carte 1/3 de zonage après mise en compatibilité....21
Figure 5 : Carte 2/3 de zonage avant mise en compatibilité....22
Figure 6 : Carte 2/3 de zonage après mise en compatibilité....23
Figure 7 : Carte 3/3 de zonage avant mise en compatibilité....24
Figure 8 : Carte 3/3 de zonage après mise en compatibilité....25
Figure 9 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)....72

Sommaire des tableaux

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015)....9
Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2015)....10
Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015)....12
Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)....61
Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)....62
Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021....63
Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021....63
Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport dans l'aire d'étude (Source : arrêté préfectoral du Tarn, 5 octobre 2012)....63
Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT....64
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)....71

I. Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

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 peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme).

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

La déclaration d'utilité publique 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.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (SCoT) ;
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (PLU).

du code de l'urbanisme[1].

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

I.1.2 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.

[1] Le code de l'urbanisme a été récemment modifié :
Révision de la partie Législative par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015
Révision de la partie Règlementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

I.2 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 Durables 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 d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saïx, localisée dans le département du Tarn (81).

L'opération visée est la réalisation d'une liaison autoroutière reliant l'A68 (liaison Toulouse – Albi) depuis le demi-échangeur de l'A680 sur la commune de Gragnague (Haute-Garonne) à Castres (Tarn), dans le cadre du programme de Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

- L'infrastructure autoroutière proprement dite (comprenant ouvrage en terre, ouvrage d'art…) ;
- Les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (mesures de compensation, bassin de traitement…) ainsi que les rétablissements de voiries ;
- Pour les communes concernées, les échangeurs et les gares de péages ;
- Pour les communes concernées, les installations permettant la construction de l'infrastructure (base travaux, voies d'accès aux ouvrages et équipements…).

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Procédure en cinq étapes

Le processus ci-après explicite les principales étapes règlementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'Etat.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 […] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L.132-7 et L.132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- la région ;
- les départements ;
- les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- 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 ;
- les 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.
- les chambres de commerces et d'industries territoriales,
- les chambres des métiers,
- les chambres d'agriculture.

Le maire de la commune ou des communes intéressée(s) par l'opération est invité à cet examen conjoint.

I.4.1.3 Enquête publique

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

L'article L.153-55 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.

I.4.1.4 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 à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

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

À noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique (article L.153-56 du code de l'urbanisme).

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

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.

I.4.2 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.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

- Article L.153-54

« ***Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique***, *d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet,* ***et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :***

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence *;*

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.».

- Article L.153-55

« *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 l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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

- Article L.153-56

« *Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, 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 la décision procédant à la mise en compatibilité.* »

- Article L.153-57

« ***A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :***

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise*, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. 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 dans les autres cas. »

- Article L.153-58

« ***La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :***

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

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. […] »

- Article L.153-59

« *L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26.*

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

- Article R.153-14

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

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

****

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet LACT, la mise en compatibilité du PLU de Saïx.

II. Présentation du projet

II.1 Contextes et objectifs

Le projet de liaison routière entre Castres et Toulouse (LACT) se décompose en deux opérations majeures :

- la réalisation d'un itinéraire autoroutier entre la commune de Verfeil et le périphérique de Castres ;
- la mise à 2x2 voies de l'A 680, bretelle autoroutière, permettant la jonction entre l'A 68 et Verfeil.

L'opération de réalisation d'un axe autoroutier a pour vocation de répondre à un besoin de transports efficients permettant de relier Castres – Mazamet au reste du territoire national, notamment à Toulouse : simplification des exports – imports depuis les industries sud-castraises, accès facilités aux grands équipements publics régionaux, développement de l'attraction du bassin de Castres – Mazamet, etc.

Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) qui a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025).

En 2012/2013, une commission (Commission Mobilité 21) a été chargée par le gouvernement de trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures. Ces travaux ont mené à la rédaction du rapport Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable ».

Dans ses conclusions, remises le 27 juin 2013, la commission classait « l'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres » dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030). Ce classement a été confirmé par le gouvernement en juillet 2013.

Ce programme a pour ambitions :

- d'améliorer les déplacements : sécurité routière, rapidité d'accès…
- d'affirmer le développement local : territoire desservi de façon équilibré, accès amélioré aux équipements métropolitains,
- de développer la situation économique : renforcement de l'attractivité, notamment pour les chercheurs, les enseignants et les étudiants, développement de nouveaux sites d'implantation pour les entreprises, consolidation du tissu économique existant,
- de contribuer à la compétitivité des entreprises : développement des entreprises agroalimentaires, ouverture sur les marchés, facilités de recrutement…
- de permettre le développement social en offrant une meilleure accessibilité à l'emploi aux populations des territoires voisins de Toulouse et de Castres.

8 mars 1994
Décision ministérielle actant le principe de mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse

▼

1996
Construction par ASF de la bretelle autoroutière A680, la bifurcation autoroutière entre l'A68 et l'A680 et le demi-échangeur de Gragnague.
Plusieurs sections à 2x2 voies ont été réalisées (déviation de Soual mise en service en 2000, de Puylaurens mise en service en 2008,) ou ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (Castres-Soual section urbaine en 2004)

▼

18 décembre 2003
Classement de la liaison Castres – Toulouse via l'A68 parmi les « grandes liaisons d'aménagement du territoire » (GLAT), par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

▼

31 Janvier 2007
Après consultation et accord des collectivités concernées, décision du ministre en charge des transports d'étudier la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession

▼

15 octobre 2007 au 31 janvier 2008
1ère concertation publique présentant les études d'avant-projet sommaire et en particulier les différents corridors possibles

▼

23 décembre 2008
Décision ministérielle demandant la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

▼

4 février 2009
La CNDP, sur saisine du Ministre décide que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public

▼

Du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010
Débat public, organisé par une Commission particulière du débat public (CPDP)

▼

25 juin 2010
À la suite du débat public, le ministre en charge des transports décide de retenir le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126, par mise en concession autoroutière. Il demande de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique

▼

27 juin 2013
Le projet d'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres en 2X2 voies est considéré dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030) suite à l'audit de la « Commission Mobilité 21 »

▼

22 avril 2014
Le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche relance les études sur la base d'une mise en concession

La carte en page suivante présente le linéaire global relatif au projet LACT sur l'ensemble des communes traversées. Seules celles dotées d'un PLU sont susceptibles de faire l'objet d'une Mise en Compatibilité.

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude

Liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE

PRÉSENTATION DES SECTEURS D'ÉTUDE

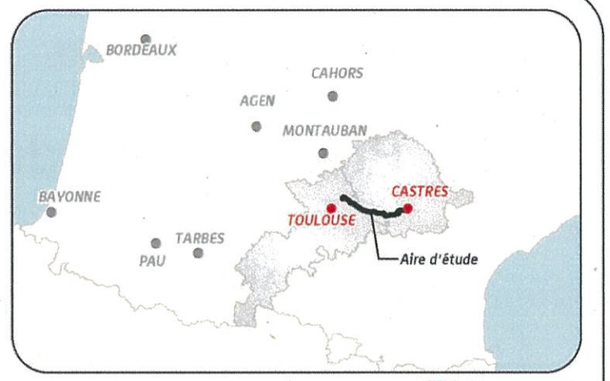
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS

Élargissement A680
Opération sous maîtrise d'ouvrage ASF

Liaison autoroutière nouvelle Verfeil/Castres
Opération sous maîtrise d'ouvrage Etat

Département du Tarn

Département de la Haute-Garonne



Le Girou
CASTELMAUROU
GRAGNAGUE
BONREPOS RIQUET
SAINT-MARCEL PAULEL
VERFEIL
SAINT-PIERRE
TEULAT
MONTCABRIER
BANNIERES
BOURG-SAINT-BERNARD
VILLENEUVE-LES-LAVAUR
MAURENS-SCOPONT
SAUSSENS
VENDINE
CAMBON-LES-LAVAUR
ALGANS
FRANCARVILLE
LOUBENS-LAURAGAIS
LACROISILLE
APPELLE
PUYLAURENS
LE FAGET
CUQ-TOULZA
RN126
L'Agout
CASTRES
FREJEVILLE
SÉMALENS
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
SAIX
SAINT-GERMAIN-DES-PRES
SOUAL
VIVIERS-LES-MONTAGNES
Le Sor

Secteur 1
Secteur 2
Secteur 3
Secteur 4
Secteur 5

LÉGENDE

- Axe du projet Verfeil/Castres
- A680
- Aire d'étude Verfeil/Castres
- Aire d'étude élargissement A680
- Limite communale
- Limite départementale
- Réseau hydrographique principal

Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
Avril 2016
Échelle : 1/180000
0 3 6 km

ASF
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR L'AIRE D'ÉTUDE :

*(les communes marquées d'une * sont à cheval sur 2 secteurs)*

Secteur 1 :

- Bonrepos-Riquet
- Castelmaurou
- Gragnague
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Verfeil*

Secteur 2 :

- Bannières
- Bourg-Saint-Bernard
- Francarville
- Montcabrier
- Saint-Marcel-Paulel*
- Saint-Pierre*
- Saussens
- Teulat
- Vendine
- Verfeil*
- Villeneuve lès-Lavaur*

Secteur 3 :

- Algans
- Appelle
- Cambon-lès-Lavaur
- Cuq-Toulza
- Lacroisille
- Le Faget
- Loubens-Lauragais
- Maurens-Scopont
- Villeneuve-lès-Lavaur*

Secteur 4 :

- Puylaurens
- Saint-Germain-des-Prés
- Soual*

Secteur 5 :

- Cambounet-sur-le-Sor
- Castres
- Fréjeville
- Saïx
- Sémalens
- Soual*
- Viviers-lès-Montagnes

II.2 Caractéristiques générales de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse

Le projet LACT est constitué de deux opérations sous maîtrise d'ouvrage distinctes :

a) **Une section aménagée sous maîtrise d'ouvrage ASF appelée « Opération A680 », qui consiste en** :

- l'élargissement de l'A680 existante, passant de 2x1 voies à 2x2 voies, entre Castelmaurou et Verfeil (8 km environ) ;
- la création d'un échangeur à Verfeil.

b) **Une section aménagée sous maîtrise d'Ouvrage de l'État appelée « Opération Verfeil-Castres », qui consiste en** :

- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens (31 km environ) ;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest de Puylaurens (1 km environ) ;
- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Puylaurens et Soual, puis entre Soual et Castres (15 km environ) ;
- la création de 3 échangeurs (Verfeil, Soual Est, Saint-Palais à Castres).

Elle intègre également les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).

Cette nouvelle section autoroutière entre Verfeil et Castres a pour vocation d'être rattachée à la bretelle autoroutière élargie de l'A680 (sous concession ASF).

Il est prévu l'aménagement de deux gares de péages en pleine voie localisées :

- à l'origine du tracé sur la commune de Verfeil
- et à l'extrémité du tracé sur la commune de Castres.

Les diffuseurs de Puylaurens et de Soual seront équipés de gares de péage sur bretelles.

Enfin, une aire de repos unilatérale bidirectionnelle sera implantée entre les lieux dits « En Bardes » et « l'Endribet », sur la commune de Cambon-lès-Lavaur.

↳ Cet itinéraire permettra de relier les villes de Toulouse et Castres via l'A680 existante, reliant l'A68 à Verfeil, puis via la création d'une nouvelle liaison autoroutière rattachant Verfeil à la rocade Nord-Ouest de Castres.

La réalisation de grands projets linéaires génère d'importants mouvements de matériaux.
Les principaux volumes de déblais et besoins en remblais sont rappelés ci-après par secteur :

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015)

Secteur	Déblais (millions m^3)	Remblais (millions m^3)
1	0	0,35
2	0,41	1,4
3	3,7	1,8
4	0,99	0,3
5	0,3	1,5
Total	**5,40**	**5,35**

Hors barreau de Puylaurens

Le décapage de la terre végétale représente environ 1,7 millions m^3. Tous les matériaux de déblais n'étant pas réutilisables, un apport extérieur de 1,3 millions m^3 sera nécessaire.

A ce stade des études, il est prévu :

71 ouvrages de rétablissement permettant le franchissement du projet, dont 48 peuvent faire l'objet d'un usage pour l'exploitation agricole :

- 31 ouvrages routiers,
- 1 franchissement de voie ferrée,
- 1 passage Mode doux,
- 3 passages agricoles spécifiques,
- 3 passages mixtes agricoles / hydraulique,
- 2 passages spécifiques Faune,
- 1 passage mixte agricole / Grande Faune existant, réaménagé (ouest de la déviation de Puylaurens),
- 28 ouvrages hydrauliques simples (correspondant au passage de cours d'eau franchis, fossés et thalwegs) dont la plupart (20) pourront être équipés de continuité écologique pour la petite faune,
- 1 ouvrage d'art non-courant (ouvrage hydraulique de franchissement de l'Agout).

43 voies latérales de rétablissement des communications terrestres existantes, dont :

- 20 spécifiques agricoles,
- 23 routiers, pouvant également avoir un usage pour l'exploitation agricole.

En matière d'assainissement :

- Sur l'opération A680 : Le réseau d'assainissement existant a été conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Bien que prévu en vue d'un futur aménagement à 2x2 voies, il sera reconsidéré le fonctionnement et la capacité hydraulique du réseau de la plate-forme et des bassins dans son intégralité.
- Sur l'opération Verfeil – Castres : Le réseau d'assainissement de la liaison autoroutière sera conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Le dimensionnement des ouvrages est effectué pour un débit correspondant à une pluie de fréquence 10 ans.

II.3 Caractéristiques de la section du projet traversant la commune

Les études ont abouti à un découpage de l'aire d'étude du programme en 5 secteurs. La commune de Saïx est incluse dans le secteur n°5 (voir la carte ci-avant : « Présentation des secteurs d'étude »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'étude d'impact et plus spécifiquement au paragraphe relatif au secteur 5.

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

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

II.3.1 Territoire communal

Cette commune fait partie du canton de Le Pastel, ainsi que de la communauté de communes du Sor et de l'Agout qui compte 26 communes. Localisée à 59,8 km à l'est de Toulouse et à 5,2 km à l'ouest de Castres, son territoire se trouve en limite de la zone d'influence de l'agglomération castraise et son étalement urbain.

Implantée dans la plaine de l'Agout, le relief est relativement plat et peu vallonné.

D'une superficie de 13,8 km², Saïx est une commune rurale qui compte 3 455 habitants (Population totale légale 2013 en vigueur à compter du 1er janvier 2016 - INSEE). Le développement de la commune est limitée au nord par la voie ferrée Castres – Saint-Sulpice, et par les nombreux plans d'eau à l'ouest, qui marquent l'activité extractive passée sur le territoire communal.

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Principes et caractéristiques géométriques

À l'heure actuelle, l'itinéraire entre l'échangeur de Verfeil (fin de l'A680) et Castres se fait par la RD20 (jusqu'à Teulat), puis la RN126 (jusqu'à Castres).

Sur la commune de Saïx, le tracé retenu est neuf. Il évite les zones les plus urbanisées en longeant la zone de plan d'eau de Dicosa, à l'ouest du territoire communal, puis en longeant la voie ferrée Castres-Saint-Sulpice, après avoir passé la RD50. Il rejoint ensuite la commune de Castres en traversant l'Agout, toujours en longeant la voie ferrée.

Ce tracé, essentiellement en léger remblai sur cette portion, permet d'assurer le rétablissement de voies existantes importantes pour les déplacements en mode doux, en véhicule à moteur, ou par des engins agricoles. Cela constitue également un élément de transparence pour les déplacements de la faune. Le franchissement de l'Agout a toutefois nécessité de réaliser le projet en léger déblais en rive gauche, afin d'optimiser le raccordement au projet en rive droite de l'Agout, sur la commune de Castres.

Ainsi, les éléments suivants seront aménagés :

Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2015)

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
OH 4595	Écoulement	Hydraulique	Cadre	
Accès base de loisirs	Accès base de loisirs	Routier	Voie latérale	sur RN126 côté Nord-Ouest
Accès privé	Accès privé	Agricole	Voie latérale	sur RN126 côté Nord-Est
PI 4669	Accès base de loisirs	Modes doux	Passage inférieur	
PI 4731	Chemin de la Crémade	Agricole	Passage inférieur	Passage Grande Faune
PI 4771	RD 50	Routier	Passage inférieur	
OH 4779	Écoulement	Hydraulique	Cadre	
Chemin de la Gascarié	Chemin de la Gascarié	Routier	Voie latérale	sur PI En Alary côté Nord-Ouest
Rétablissement agricole 3	Rétablissement agricole 3	Agricole	Voie latérale	sur PI En Alary côté Nord-Est
PI 4941	Chemin En Alary	Routier	Passage inférieur	Passage Grande Faune
VIA 5000	Agout	Hydraulique	Ouvrage d'art non courant	sur RN126 côté Nord-Ouest

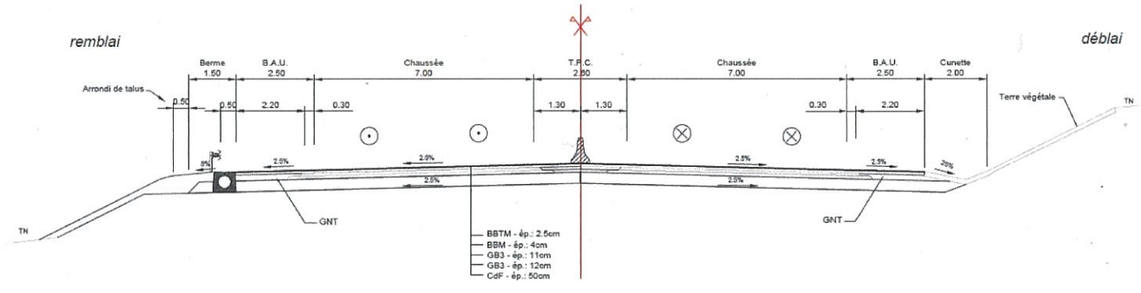
Le profil en travers-type de la section courante (type autoroutier à 2x2 voies) comporte :

1 Terre-Plein Central (TPC) de 2,60 m (2 bandes dérasées de 1,0 m et un séparateur béton),

2 Chaussés de 7,0 m (2 x 3,5 m),

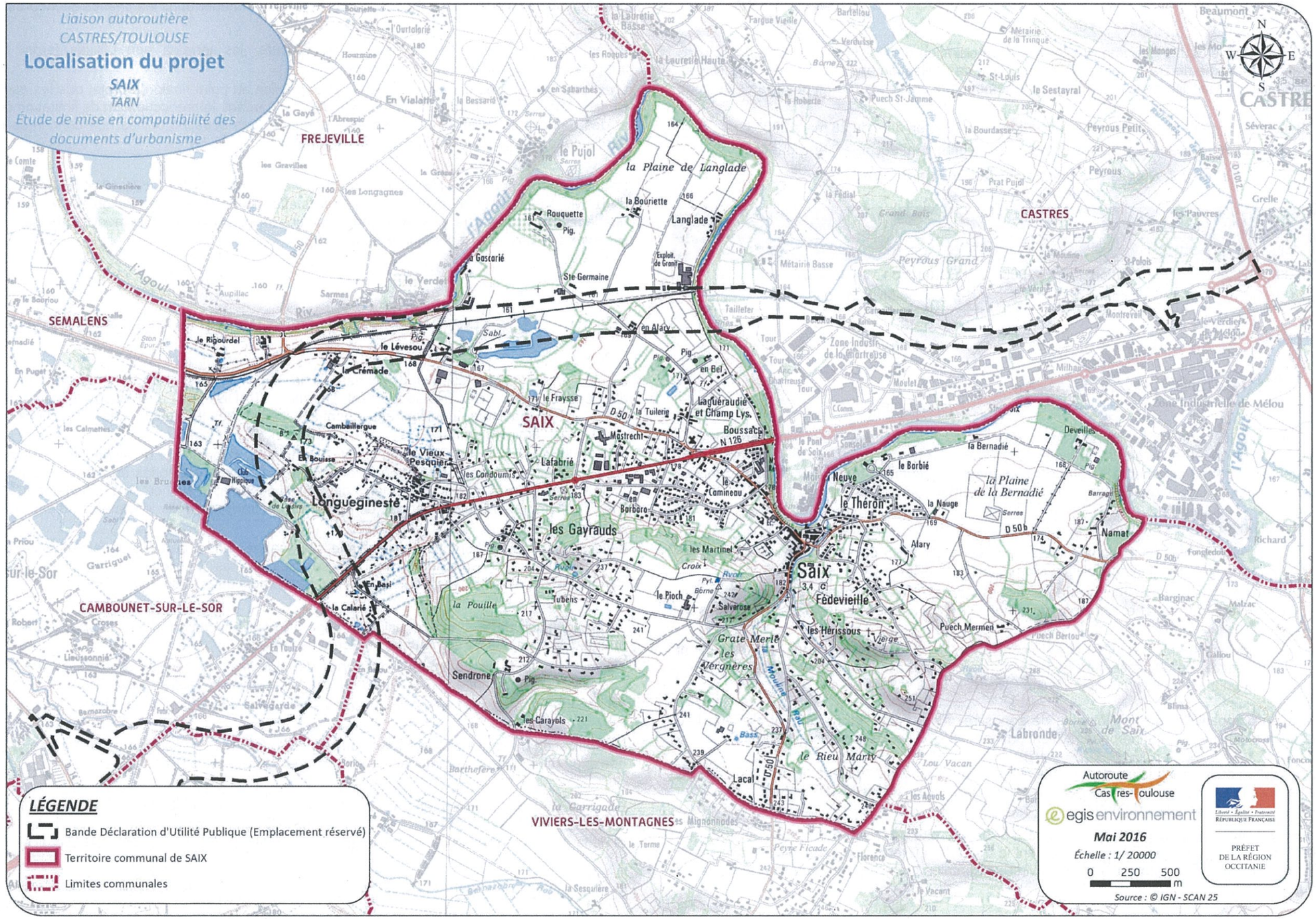
2 BAU de 2,5 m de largeur,

1 berme de 1 m en remblai (variable dans certains cas d'aménagements spécifiques tels que les écrans acoustiques, une cunette de 2,0 m en déblai intégrant la berme.



La carte ci-après situe le projet sur le territoire de la commune de Saïx.

Figure 2 : Localisation du projet sur la commune



III. Analyse de la compatibilité du PLU

Le projet LACT fait l'objet d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme de Saïx, qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Le PLU de Saïx actuellement opposable est le document approuvé en date du 28 mars 2007.

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

Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015)

PLU de Saïx		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
Élaboration : 30/06/2003 Modification 1 : /	Élaboration : 31/03/2006 Modification 1 : /	Élaboration : 28/03/2007 Modification 1 : 10/06/2010

III.1 Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durables, Orientation d'Aménagement, Servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage :
    - création d'un emplacement réservé pour le projet LACT et à ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera le futur concessionnaire ;
    - suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet LACT ;
    - déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans l'emplacement réservé. Ce déclassement ne préjuge pas des parcelles qui seront in fine défrichées et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée ;

- la mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;

- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

L'emprise de l'emplacement réservé correspond à la bande dite de déclaration d'utilité publique (bande DUP), large de 200 m en moyenne et incluant le tracé de référence, cette bande est localement adaptée (généralement réduite) aux contraintes environnementales humaines et naturelles, ainsi qu'aux besoins pour le projet.

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

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

C'est pour garder une certaine souplesse pour la mise au point finale du projet que les espaces boisés classés sont déclassés dans la bande de DUP. Pour autant, la préoccupation de limitation des emprises et des défrichements au strict nécessaire, demeure. Les espaces boisés non concernés en définitive par l'aménagement pourront être classés à nouveau.

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

III.2 Compatibilité du 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 Durables (PADD), les orientations d'aménagement 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 Durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

La présentation de la structure viaire en page 10 soutient l'importance économique des axes routiers pour la communauté de communes du Sor et de l'Agout :

« La communauté de communes du Sor et de l'Agout se veut un ensemble structuré constituant un passage obligé aux entrées Sud-Ouest de l'agglomération de Castres-Mazamet.

La communauté de commune est desservie selon des axes Est-Ouest par deux artères économiques importantes. »

La réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse participera au développement des axes routiers de la communauté de communes du Sor et de l'Agout.

En outre, il est fait mention, en page 55 du Projet d'Intérêt Général (PIG) consistant en l'aménagement continu de la RN 126 à 2x2 voies (route express avec échanges dénivelés) entre Toulouse et Mazamet et de la déviation Nord-Ouest concernant les communes de Cambounet-sur-Sor, Soual et Saïx.

Le projet de liaison entre Castres Toulouse est compatible avec le rapport de présentation du PLU.

III.3 Compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (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 vise à exprimer la complémentarité et la diversité entre les territoires de la communauté de communes du Sor et de l'Agout : les communes situées au Nord, et notamment la commune de Soual, sous l'influence directe de l'agglomération Castres-Mazamet qui connaissent un développement démographique fort et qui s'inscrivent dans un bassin économique performant en Midi-Pyrénées et les communes situées plus au Sud qui s'inscrivent dans un développement plus modéré tourné essentiellement vers l'activité agricole et forestière et dont le caractère rural prédomine.

La communauté de communes se doit alors de répondre à plusieurs objectifs de développement :

1. Poursuivre son développement économique en s'appuyant sur les pôles d'activités, sur l'agriculture et sur le tourisme tout en structurant son territoire d'un maillage routier permettant de desservir les communes ;
2. Maîtriser le développement urbain en privilégiant la diversité et la mixité de l'habitat et offrir des équipements et des services à tous dans un souci de cohérence et de solidarité ;
3. Préserver et mettre en valeur l'espace naturel et agricole qui contribue à un cadre de vie de qualité et au maintien de la diversité des paysages ;
4. Desservir son territoire en terme de transports et de déplacements doux pour contribuer à un développement durable et d'aménagement du territoire ;
5. Prévenir l'ensemble des risques et des nuisances présents sur le territoire.

III.3.1 Objectifs du PADD

À ce titre, le projet de PADD se décline autour de plusieurs objectifs de développements :

1. Accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité

- ✓ Objectif 1 : Développer les infrastructures de communication
- ✓ Objectif 2 : Soutenir les activités à vocation artisanales commerciales et industrielles
- ✓ Objectif 3 : Préserver l'activité agricole, garante d'une identité rurale
- ✓ Objectif 4 : Définir une politique touristique porteuse de développement local

2. Renforcer la cohésion du territoire tout en préservant ses diversités

- ✓ Objectif 1 : Organiser un développement urbain équilibre et cohérent
- ✓ Objectif 2 : Mettre en place une politique de l'habitat
- ✓ Objectif 3 : Faciliter l'accès aux services de proximité et à la culture
- ✓ Objectif 4 : Conserver et gérer durablement l'environnement
- ✓ Objectif 5 : Organiser les transports et conforter les modes de déplacements alternatifs

3. Prévenir les risques et les nuisances

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

Dans le cadre du chapitre 1, « *Accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité* », l'objectif n°1 porte sur « *Développer les infrastructures de communication* », il est précisé en page 6 du PADD que « *Le territoire communautaire doit être relié à la métropole toulousaine et aux axes régionaux majeurs. La liaison de la 2x2 voies de l'agglomération Castres-Mazamet à Toulouse d'intérêt national est une opération essentielle dans le désenclavement des territoires du Sud du Tarn.* »

Toujours dans le chapitre 1, l'objectif n°3 « *Préserver l'activité agricole, garante d'une identité rurale* » est décliné de la façon suivante :

- « *Soutenir les activités d'élevages qui permettent le maintien d'un espace ouvert et varié contribuant à la préservation et à la valorisation du paysage et du cadre de vie,*
- *Définir un périmètre de protection unique de 100 mètres à compter de bâtiments destinés à l'élevage. (…) il permet de pérenniser l'activité agricole et de répondre à une évolution favorable de ces dites activités,*
- *Prendre en compte les plans d'épandages des exploitations classées qui ont une incidence sur le développement urbain,*
- *Préserver les terres agricoles irriguées.* »

On notera que le présent projet répond pleinement à l'objectif n°1. De plus, il s'accompagne de mesures à l'échelle du territoire au travers, par exemple :

- D'une insertion paysagère adaptée à son contexte, et notamment sur la commune de Saïx ;
- La préservation de la ressource en eau : les eaux de ruissellement de la voirie seront orientées vers des ouvrages multifonction de rétention et de traitement des eaux, afin de prévenir les risques de pollution chroniques, accidentelles, et saisonnières.

Néanmoins concernant l'objectif n°3, la réalisation d'une infrastructure routière nécessite une consommation d'emprise dont une grande partie est actuellement à vocation agricole.

La définition du tracé a été conçue pour limiter l'impact sur les exploitations agricoles et des mesures pour limiter les effets sur la déstructuration sont prévues par le maître de l'ouvrage. Parmi ces mesures, figurent le rétablissement les réseaux d'irrigation et de drainage et la proposition de réaliser un aménagement foncier qui apparait comme une mesure utile.

Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée. **L'enjeu est de permettre l'insertion de l'infrastructure tout en préservant l'activité agricole**.

↳ Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet LACT ne remet pas en cause les orientations du PADD associé au document d'urbanisme applicable sur la commune de Saïx.

III.4 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 n°2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 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, avec la Loi dite « Grenelle II » cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

Aujourd'hui les OAP sont règlementées par les articles L.151-6 et L.151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

La partie II du PADD du PLU de Saïx présente les Orientations d'Aménagement et d'Urbanisme de la commune. Les objectifs sont déclinés en reprenant l'enchaînement des chapitres présentés dans la première partie du PADD.

Dans la section *1. Accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité l'objectif 1 : Développer les infrastructures de communication* présente l'action d'*intégrer le projet de la future déviation de la RN 126 : forte incidence des tracés sur les options d'aménagement du P.L.U.*

Le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse étant l'évolution du projet de la déviation de la RN 126, il est compatible avec ces orientations.

III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme : « *Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3.* »

Article L.152-1 : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- Occupations et utilisation du sol interdites ;
- Occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement de la liaison autoroutière ;
- Hauteur des constructions ;
- Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- L'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

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

Le nouvel Emplacement Réservé recoupera les zonages suivants, définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU de Saïx :

- **<u>Zone U :</u> zone urbaine.**

  Elle correspond à une zone urbaine d'habitat et d'activités compatibles avec l'habitat. Dans cette zone, le projet recoupe le **secteur U2** *qui correspond principalement aux zones d'extension urbaine des bourgs* et *ont reçu ou sont destinées à recevoir une urbanisation de faible densité, généralement sous forme d'habitat individuel* ainsi que le **sous-secteur U2a** : *sous-secteur en assainissement non collectif*. Le projet recoupe également le **secteur UL1** *correspondant à la base de loisirs intercommunale des Etangs* et le **secteur UL2** correspondant *à l'espace sportif, d'hébergement et de formation Pierre Fabre.*

- **<u>Zone AUo :</u> zone à urbaniser.**

  Cette *zone actuellement agricole est destinée, du fait de sa situation à proximité des zones bâties et des équipements, à être urbanisée à moyen et long terme.* [...] *L'ouverture à l'urbanisation nécessite en préalable une modification ou une révision simplifiée ou une révision générale du P.L.U.*

- **<u>Zone AUxo :</u> zone à urbaniser.**

  Il s'agit d'une zone non équipée à vocation future d'activités artisanales, industrielles et commerciales à urbaniser à plus long terme située en limite de commune au lieu-dit « La Carlarié ».

  L'ouverture à l'urbanisation nécessite en préalable une modification ou une révision simplifiée ou une révision générale du P.L.U.

- **<u>Zone N :</u> zone naturelle et forestière.**

  Elle correspond *principalement aux espaces naturels et forestiers répartis sur le territoire communal ; ainsi qu'à certains hameaux anciens insuffisamment équipés qu'il n'est pas prévu de développer. Il s'agit de zones naturelles de qualité où à risques, qu'il convient à ce titre de protéger.* Le projet recoupe également le **secteur N1** *correspondant à des zones d'habitat diffus où sont autorisés l'aménagement, l'extension, le changement de destination des constructions existantes.*

- **<u>Zone A :</u> zone agricole.**

  Il s'agit d'une zone qu'il convient de protéger en raison de sa valeur agricole. En conséquence, ne sont admises que les constructions et installations liées et utiles à l'exploitation agricole.

Pour mémoire, selon **l'article 5 des dispositions générales**, « *Nonobstant les dispositions des articles 1 et 2 de chaque zone, l'édification d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif est autorisée dans toutes les zones sans tenir compte des dispositions édictées par les articles 3 à 14 du règlement de la zone concernée.* »

↳ En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées dans toutes les zones. Néanmoins certains ajustements au règlement des zones U (secteur U2 et sous-secteur U2a, secteur UL1 et UL2), AUo, AUxo, N (secteur N1), A sont nécessaires pour sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité ».

III.6 Emplacements réservés

Deux emplacements réservés actuellement inscrit sur le territoire de Saïx du PLUi seraient susceptibles d'être interceptés par la proposition de futur emplacement réservé et relatif au projet LACT.

N° des emplacements réservés	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Surface (m²)
11	Élargissement chemin Rural – En Bouysse	Commune	260
12	Création d'une liaison piétonne – largeur 4m	Commune	3 396

↳ En conséquence l'emplacement réservé du projet LACT aura une incidence sur deux emplacements réservés actuellement définis au PLU de Saïx.

III.7 Espaces Boisés Classés

Le projet et son emplacement réservé n'interceptent aucun Espace Boisé Classé (EBC).

III.8 Éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme

Aucun élément de ce type n'est concerné par l'emplacement réservé du projet LACT.

III.9 Règlements de lotissements (article L.442-13 du code de l'urbanisme)

Aucun lotissement n'est présent dans l'emplacement réservé du projet LACT.

III.10 Plans d'aménagement de ZAC (article L.311-7 du code de l'urbanisme)

Aucune Zone d'Aménagement Concerté n'est concernée par l'emplacement réservé du projet LACT.

IV. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Saïx

IV.1 Plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT avant la mise en compatibilité du PLU ;
- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé au projet.

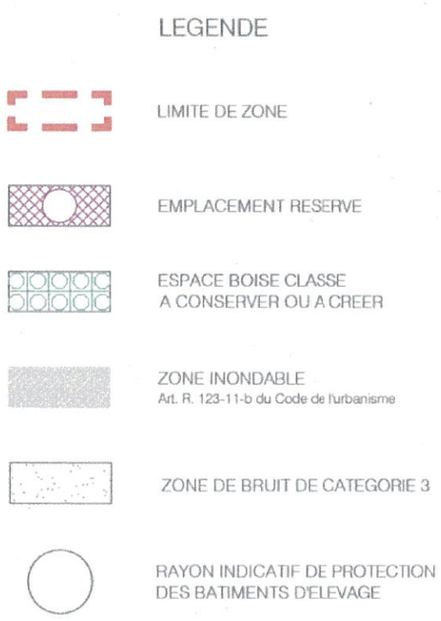
Chaque planche est présentée en vis-à-vis dans sa version en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont indiquées **en rouge**.

Il convient de signaler que le document graphique intitulé « Règlement Partie Graphique 1/5000° » intègre les informations suivantes :

- Tableau listant les emplacements réservés de la commune de Saïx ;
- Cartographie des emplacements réservés de la commune de Saïx.

Légende - avant mise en compatibilité



Liste des emplacements réservés

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m²)
1	Création d'une aire de stationnement - école de Longuegineste et habitat locatif social	Commune	2530
2	Création d'une liaison piétonne au bourg	Commune	166
3	Création d'une liaison piétonne vers l'école de Longuegineste	Commune	47
4	Extension du cimetière - secteur des Payssieux	Commune	2404
5	Réhabilitation du hameau de Longuegineste – espace vert et accès aux jardins familiaux	Commune	878
6	Création d'un espace vert - Réhabilitation du hameau de Longuegineste	Commune	341
7	Elargissement chemin des bois - Longuegineste – largeur 3m	Commune	87
8	Création d'une voie de desserte de la zone AU Le Pioch - largeur 8m-	Commune	660
9	Création d'une voie de desserte de la zone AU Le Pioch - largeur 8m-	Commune	664
10	Liaison chemin rural (station de relevage) - Cambaillergue -	Commune	204
11	Elargissement chemin Rural - En Bouysse -	Commune	260
12	Création d'une liaison piétonne - largeur 4m	Commune	3396
13	Création d'une liaison piétonne vers les aires de sports Plaine de Levezou	Commune	1085
14	Agrandissement complexe sportif du Lévézou - le Ramié-	Commune	27810
15	Création d'une piste cyclable le long de la route de Sémalens	Commune	4374
16	Création d'espace vert et d'un parking secteur de La Fabrié	Commune	702
17	Extension des aires de sports du bourg	Commune	5325
18	Servitude de passage – accès au terrain de sport – secteur Le Caminau - largeur 3 m -	Commune	123
19	Création d'une aire de stationnement au village	Commune	4 307
20	Création d'une aire de stationnement au village	Commune	371
21	Extension du périmètre du groupe scolaire	Commune	4558
22	Création d'un accès au groupe scolaire Toulouse-Lautrec par la rue de l'Hort	Commune	485
23	Elargissement du carrefour	Commune	163
24	Elargissement d'une venelle pour une voirie voiture – largeur 4m	Commune	312
25	Création d'un accès sécurisé par la rue de l'Hort – largeur 3m	Commune	148
26	Accès sécurisé de la place Jean-Jaurès à la rue Toulouse Lautrec	Commune	198
27	Equipement public –village-	Commune	150
28	Aménagement d'équipements sportifs au village – quartier du Théron	Commune	1527
29	Elargissement et sécurisation du carrefour de la VC n°5 sur le CD 50	Commune	7649
30	Création d'une voie entre le chemin des Mignonades et la route du Pioch – largeur 6 m	Commune	2400
31	Création d'une voie de délestage entre la route du Pioch et le chemin des Mignonades - largeur 10m	Commune	3670
32	Elargissement du chemin des Mignonades – largeur 3 m	Commune	762
33	Elargissement du chemin des Mignonades – largeur 3 m	Commune	1638
34	Création d'une voie de contournement – secteur de Langlade -	Commune	2864
	Total des emplacements réservés		**82 258 m²**

↳ La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant.

Le reste de la légende ne nécessite pas de mise en compatibilité.

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

Légende - après mise en compatibilité

Liste des emplacements réservés

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m²)
1	Création d'une aire de stationnement – école de Longuegineste et habitat locatif social	Commune	2530
2	Création d'une liaison piétonne au bourg	Commune	166
3	Création d'une liaison piétonne vers l'école de Longuegineste	Commune	47
4	Extension du cimetière – secteur des Payssieux	Commune	2404
5	Réhabilitation du hameau de Longuegineste – espace vert et accès aux jardins familiaux	Commune	878
6	Création d'un espace vert - Réhabilitation du hameau de Longuegineste	Commune	341
7	Elargissement chemin des bois - Longuegineste – largeur 3m	Commune	87
8	Création d'une voie de desserte de la zone AU Le Pioch - largeur 8m-	Commune	660
9	Création d'une voie de desserte de la zone AU Le Pioch - largeur 8m-	Commune	664
10	Liaison chemin rural (station de relevage) - Cambaillergue -	Commune	204
~~11~~	~~Elargissement chemin Rural - En Bouysse -~~	~~Commune~~	~~260~~
12	Création d'une liaison piétonne - largeur 4m	Commune	~~3396~~ 2496
13	Création d'une liaison piétonne vers les aires de sports Plaine de Levezou	Commune	1085
14	Agrandissement complexe sportif du Lévézou - le Ramié-	Commune	27810
15	Création d'une piste cyclable le long de la route de Sémalens	Commune	4374
16	Création d'espace vert et d'un parking secteur de La Fabrié	Commune	702
17	Extension des aires de sports du bourg	Commune	5325
18	Servitude de passage – accès au terrain de sport – secteur Le Caminau - largeur 3 m -	Commune	123
19	Création d'une aire de stationnement au village	Commune	4307
20	Création d'une aire de stationnement au village	Commune	371
21	Extension du périmètre du groupe scolaire	Commune	4558
22	Création d'un accès au groupe scolaire Toulouse-Lautrec par la rue de l'Hort	Commune	485
23	Elargissement du carrefour	Commune	163
24	Elargissement d'une venelle pour une voirie voiture – largeur 4m	Commune	312
25	Création d'un accès sécurisé par la rue de l'Hort – largeur 3m	Commune	148
26	Accès sécurisé de la place Jean-Jaurès à la rue Toulouse Lautrec	Commune	198
27	Equipement public –village-	Commune	150
28	Aménagement d'équipements sportifs au village – quartier du Théron	Commune	1527
29	Elargissement et sécurisation du carrefour de la VC n°5 sur le CD 50	Commune	7649
30	Création d'une voie entre le chemin des Mignonades et la route du Pioch – largeur 6 m	Commune	2400
31	Création d'une voie de délestage entre la route du Pioch et le chemin des Mignonades - largeur 10m	Commune	3670
32	Elargissement du chemin des Mignonades – largeur 3 m	Commune	762
33	Elargissement du chemin des Mignonades – largeur 3 m	Commune	1638
34	Création d'une voie de contournement – secteur de Langlade -	Commune	2864
35	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	1 177 000
		Total des emplacements réservés	~~**82 258 m²**~~ **1 258 098 m²**

Figure 3 : Carte 1/3 de zonage avant mise en compatibilité

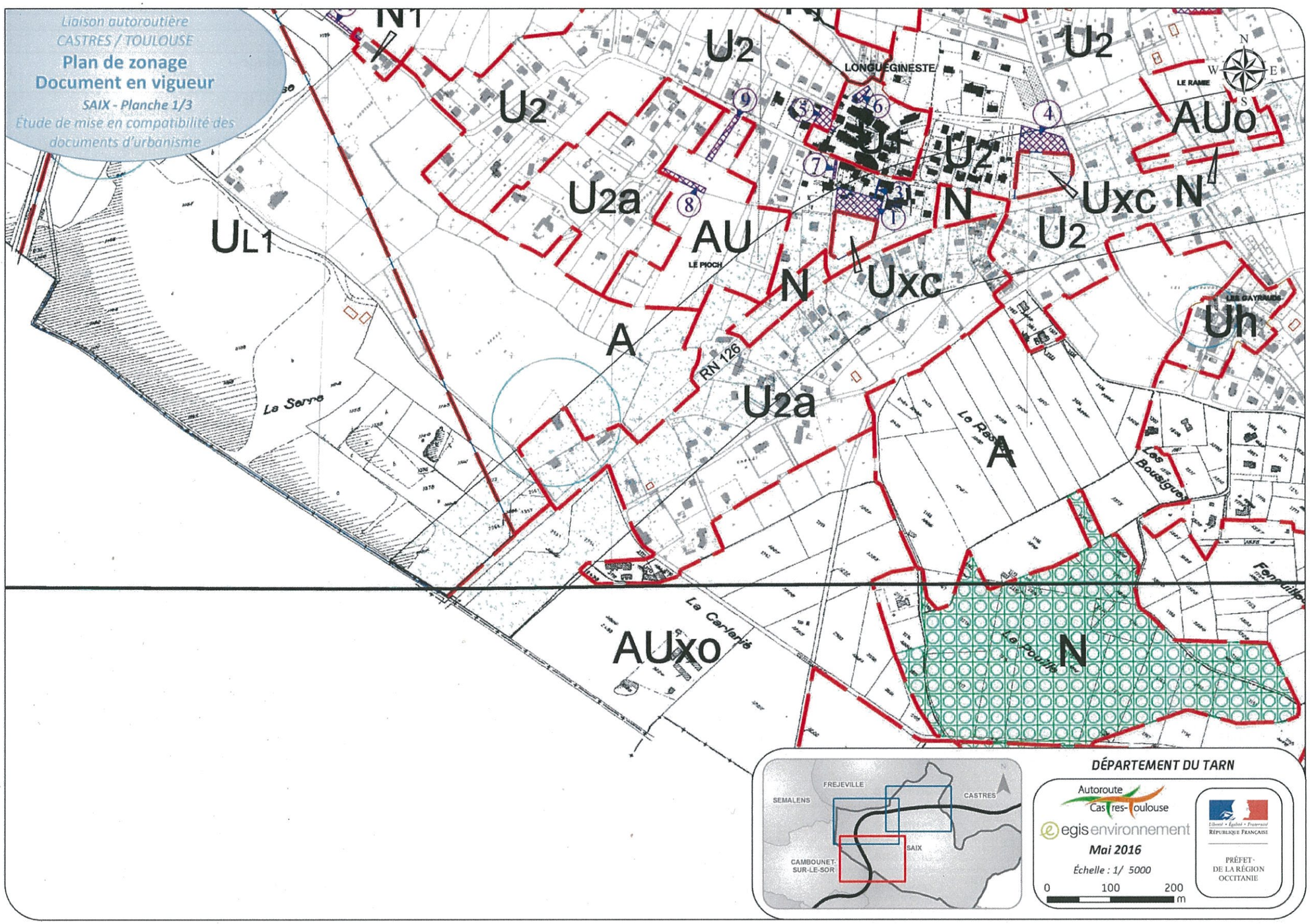


Figure 4 : Carte 1/3 de zonage après mise en compatibilité

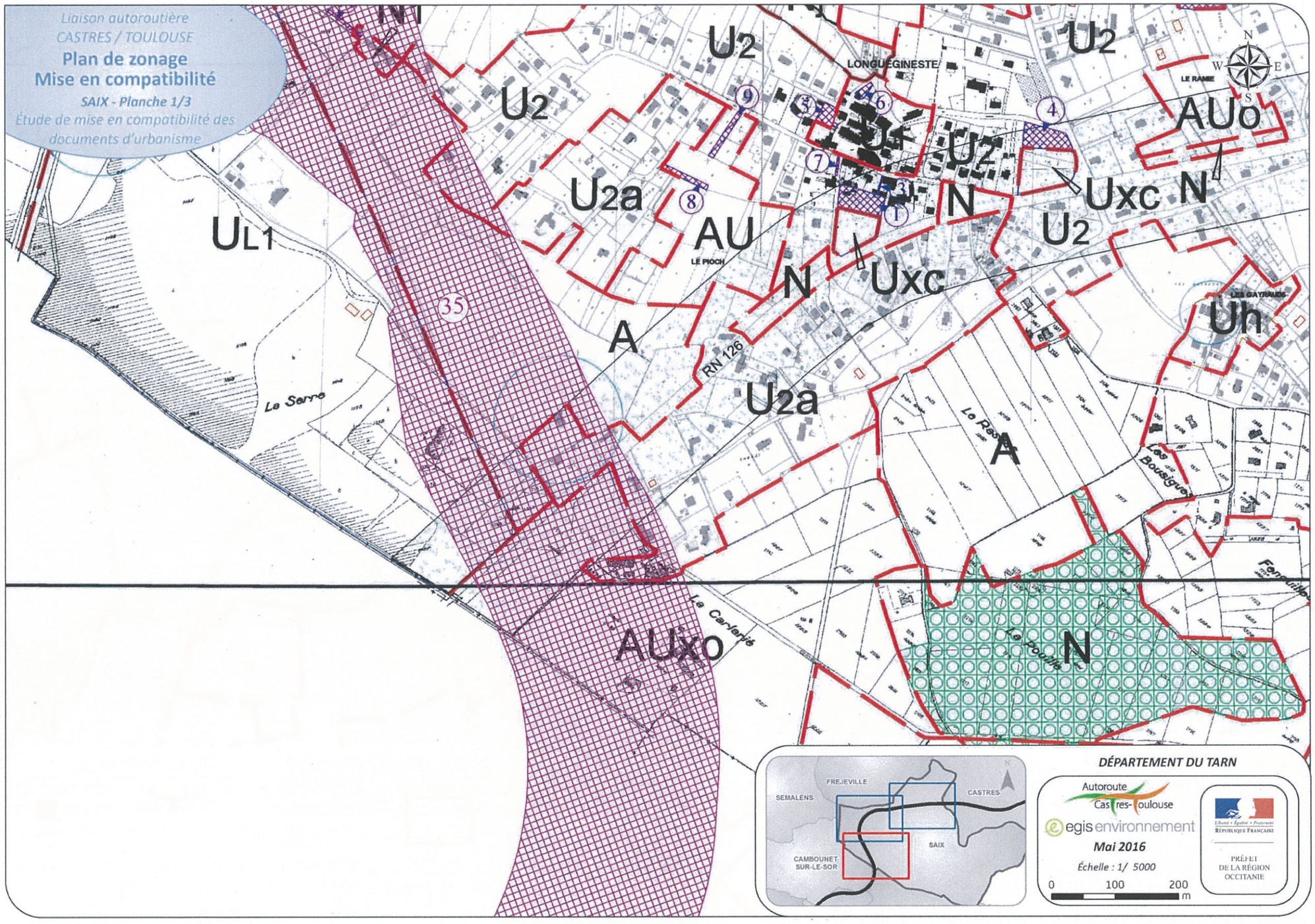


Figure 5 : Carte 2/3 de zonage avant mise en compatibilité

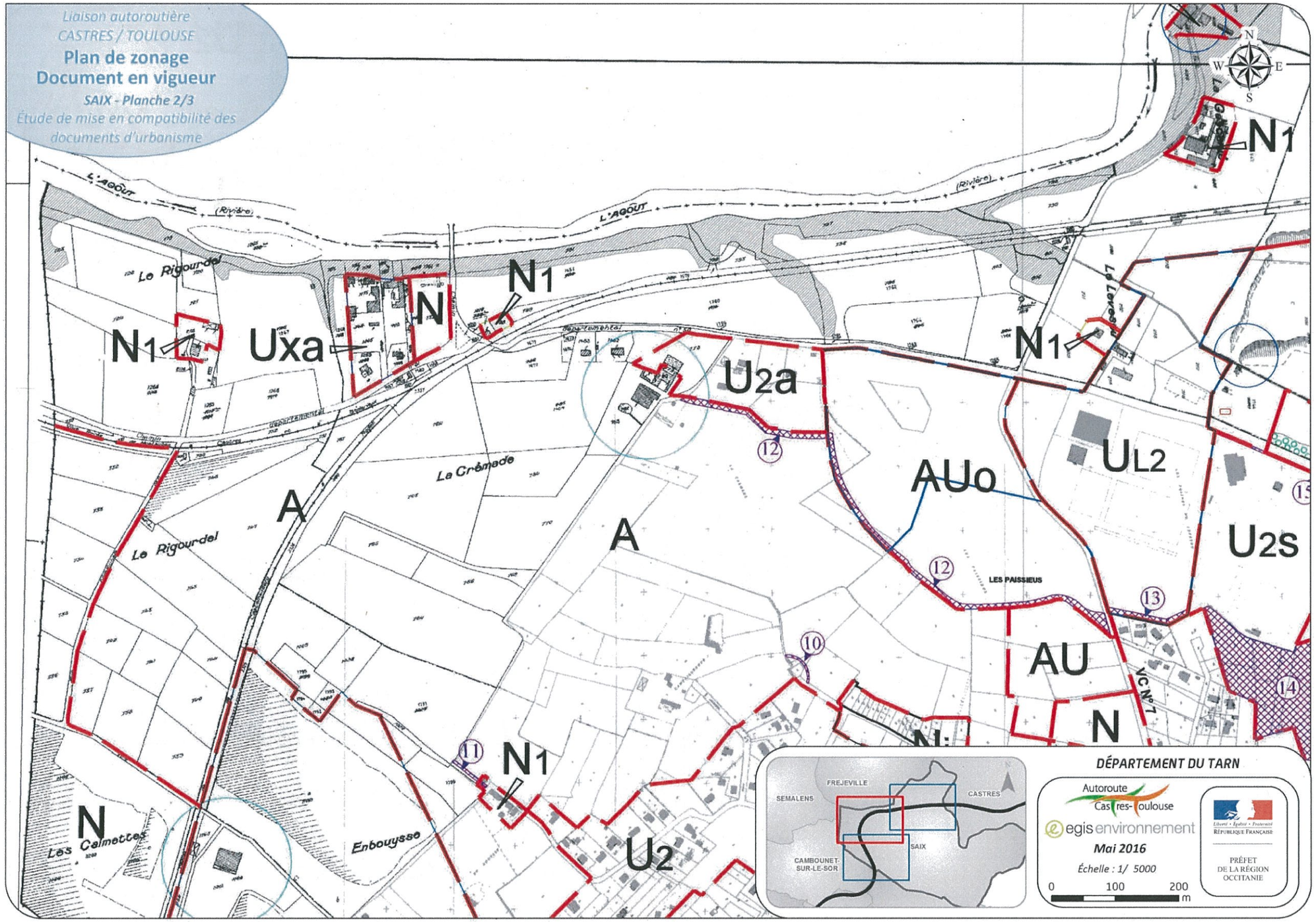


Figure 6 : Carte 2/3 de zonage après mise en compatibilité

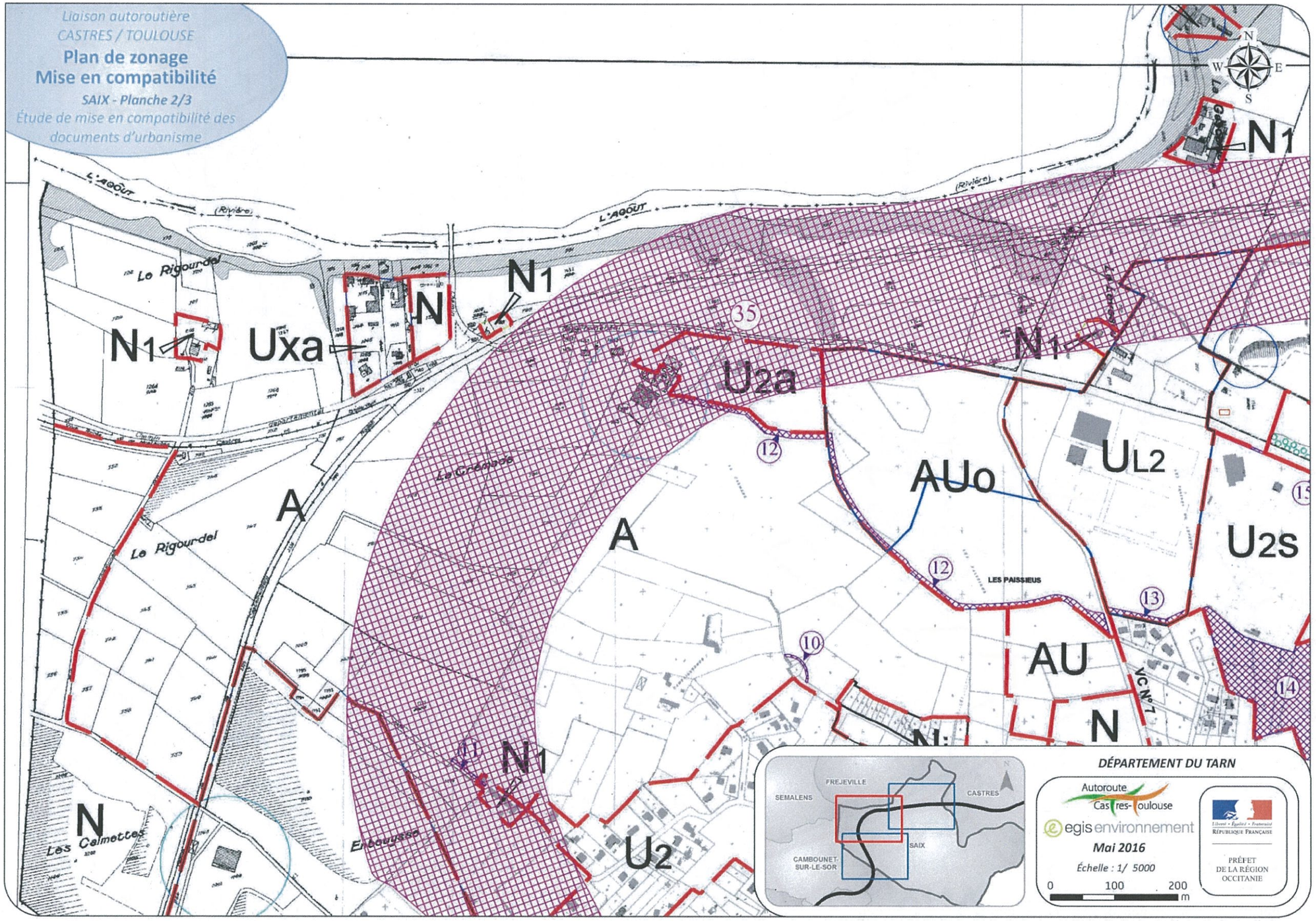


Figure 7 : Carte 3/3 de zonage avant mise en compatibilité

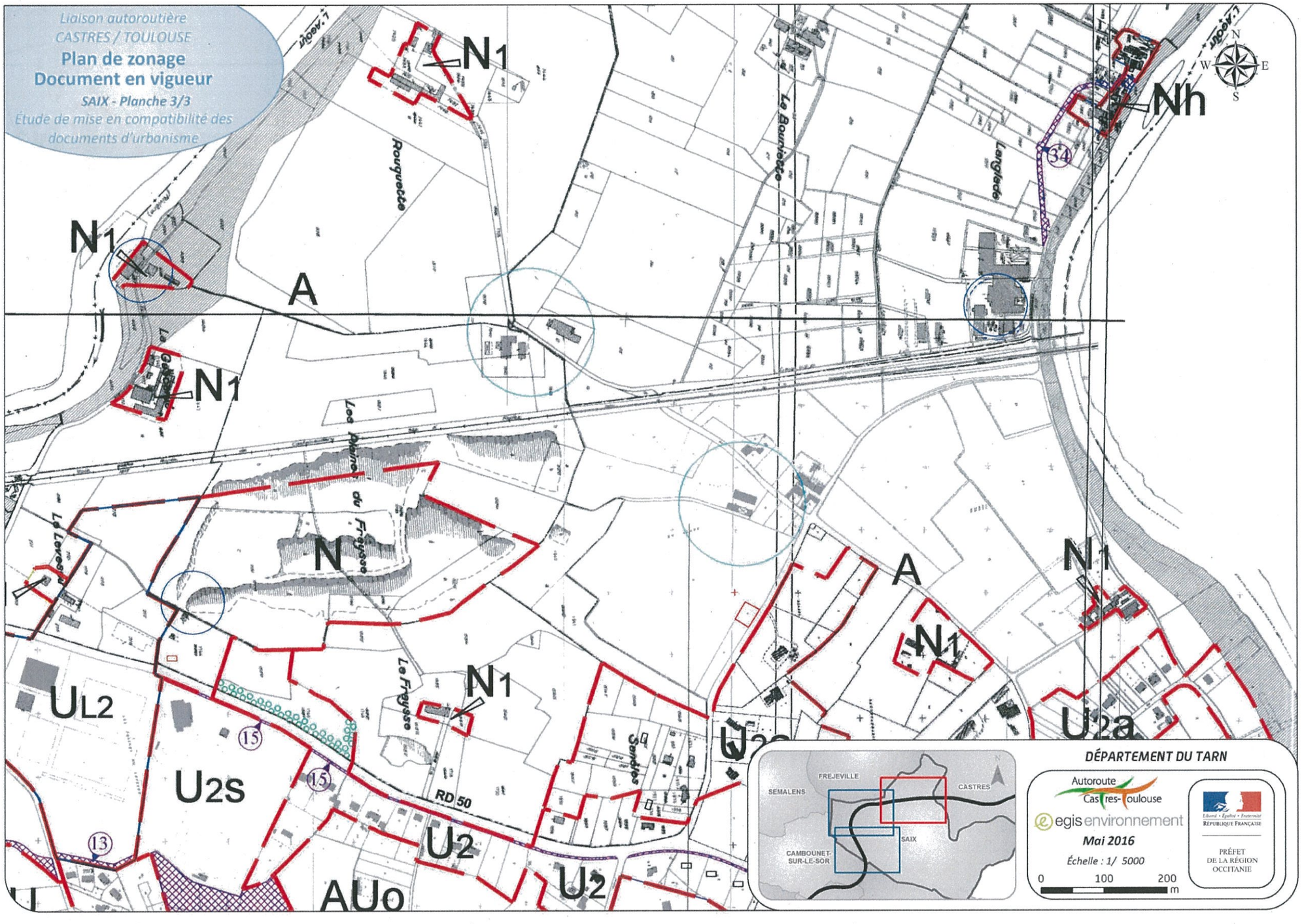
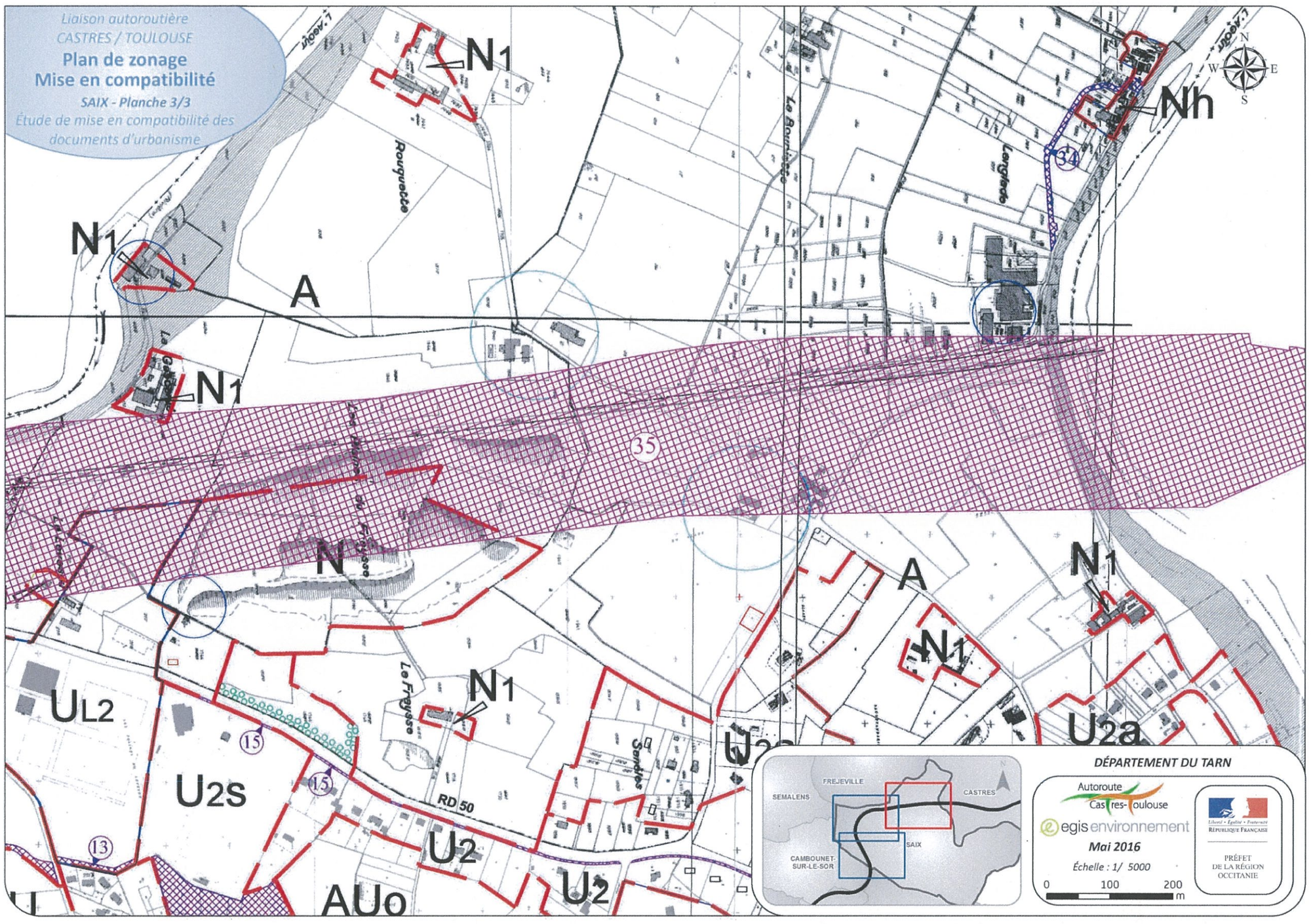


Figure 8 : Carte 3/3 de zonage après mise en compatibilité



IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des **zones U (secteur U2 et sous-secteur U2a, secteur UL1 et UL2), AUo, AUxo, N (secteur N1) et A** seront concernés par la mise en compatibilité.

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

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

Zones U – Avant mise en compatibilité

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

1 - Les installations classées ou non pour la protection de l'environnement doivent être nécessaires à la vie des habitants de la zone ou de l'agglomération. Elles ne doivent entraîner pour le voisinage, aucune incommodité et, en cas d'accident, ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves aux personnes et aux biens.

2 - L'aménagement et l'extension des installations existantes classées ou non, sous réserve de ne pas augmenter les nuisances.

3 - Les entrepôts s'ils sont liés au commerce de détail ou à l'artisanat.

4 - Les constructions destinées au stationnement sous réserve des conditions de sécurité d'accès et d'intégration au bâti environnant.

5 - Le stationnement des caravanes est autorisé seulement sur les terrains où est implantée une construction constituant la résidence de l'utilisateur.

6 - Dans le secteur U2, les constructions à usage de service et de bureau ne sont admises que si elles constituent l'annexe fonctionnelle d'un logement et n'entraînent pas de nuisances pour les parcelles riveraines.

7 - Dans le secteur U2s, les équipements collectifs ne seront autorisés que s'ils sont destinés au sport et au loisir.

8 - Dans le secteur UL1, les constructions et installations ne seront autorisées que si elles sont destinées à la vocation de loisir et de détente du secteur ainsi qu'à de l'accueil touristique (hôtellerie, hébergement et restauration).

9 - Dans le secteur UL2, les constructions et installations ne seront autorisées que si elles sont destinées à la vocation de loisir et de sport ainsi qu'à de l'hébergement lié au sport et loisir.

10 - Dans le secteur inondable tel que définis sur les documents graphiques, les travaux ou aménagements, les constructions ou ouvrages, qui ne peuvent pas être implantés hors de ce secteur ou qui peuvent être admis en fonction de la fréquence et de l'importance des crues, devront ne pas aggraver et si possible favoriser le libre écoulement des eaux, ne pas entraîner des dommages accrus aux personnes, aux animaux et aux biens.

11 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières sont édictées dans le PPR Agout en aval de Castres, figurant en annexe 5.3 du présent P.L.U.

12 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés : Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

L'article U 2 n'autorise pas le projet autoroutier à proprement dit et ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. L'article sera modifié en conséquence.

Zones U – Après mise en compatibilité

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

1 - Les installations classées ou non pour la protection de l'environnement doivent être nécessaires à la vie des habitants de la zone ou de l'agglomération. Elles ne doivent entraîner pour le voisinage, aucune incommodité et, en cas d'accident, ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves aux personnes et aux biens.

2 - L'aménagement et l'extension des installations existantes classées ou non, sous réserve de ne pas augmenter les nuisances.

3 - Les entrepôts s'ils sont liés au commerce de détail ou à l'artisanat.

4 - Les constructions destinées au stationnement sous réserve des conditions de sécurité d'accès et d'intégration au bâti environnant.

5 - Le stationnement des caravanes est autorisé seulement sur les terrains où est implantée une construction constituant la résidence de l'utilisateur.

6 - Dans le secteur U2, les constructions à usage de service et de bureau ne sont admises que si elles constituent l'annexe fonctionnelle d'un logement et n'entraînent pas de nuisances pour les parcelles riveraines.

7 - Dans le secteur U2s, les équipements collectifs ne seront autorisés que s'ils sont destinés au sport et au loisir.

8 - Dans le secteur UL1, les constructions et installations ne seront autorisées que si elles sont destinées à la vocation de loisir et de détente du secteur ainsi qu'à de l'accueil touristique (hôtellerie, hébergement et restauration).

9 - Dans le secteur UL2, les constructions et installations ne seront autorisées que si elles sont destinées à la vocation de loisir et de sport ainsi qu'à de l'hébergement lié au sport et loisir.

10 - Dans le secteur inondable tel que définis sur les documents graphiques, les travaux ou aménagements, les constructions ou ouvrages, qui ne peuvent pas être implantés hors de ce secteur ou qui peuvent être admis en fonction de la fréquence et de l'importance des crues, devront ne pas aggraver et si possible favoriser le libre écoulement des eaux, ne pas entraîner des dommages accrus aux personnes, aux animaux et aux biens.

11 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières sont édictées dans le PPR Agout en aval de Castres, figurant en annexe 5.3 du présent P.L.U.

12 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés : Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

13 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zones U – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U 6 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Dans les secteurs U1, U1H et Uh :

Les constructions sont implantées :

- Dans le cas ou deux constructions riveraines sont implantées à l'alignement de l'emprise publique ou de la voie ou dans un faible retrait, la construction ou l'extension peut s'implanter en alignement des constructions riveraines (même retrait).

- Dans tous les autres cas, à 5 m minimum de la voie

2 - Dans les secteurs U2, UL1 et UL2 :

Toute construction devra être implantée avec un recul minimum de :

- 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126 pour les constructions à usage d'habitations et 25 m pour les autres constructions,

- 15 mètres de l'axe de la RD 50 et de la RD 50b, pour les constructions à usage d'habitations et 10 m pour les annexes,

- 7 mètres de l'axe de la future voie de contournement Sud du bourg,

- 5 mètres par rapport à l'emprise pour les autres voies.

- Toutefois, à l'intérieur des parties agglomérées, dans le cas ou deux constructions riveraines sont implantées à l'alignement de l'emprise publique ou dans un faible retrait, la construction ou l'extension peut s'implanter en alignement des constructions riveraines (même retrait).

3 - Ces dispositions ne s'appliquent pas dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes déjà implantées avec un recul moindre ; ainsi que pour les piscines.

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

Zones U – Après mise en compatibilité

ARTICLE U 6 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Dans les secteurs U1, U1H et Uh :

Les constructions sont implantées :

- Dans le cas ou deux constructions riveraines sont implantées à l'alignement de l'emprise publique ou de la voie ou dans un faible retrait, la construction ou l'extension peut s'implanter en alignement des constructions riveraines (même retrait).

- Dans tous les autres cas, à 5 m minimum de la voie

2 - Dans les secteurs U2, UL1 et UL2 :

Toute construction devra être implantée avec un recul minimum de :

- 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126 pour les constructions à usage d'habitations et 25 m pour les autres constructions,

- 15 mètres de l'axe de la RD 50 et de la RD 50b, pour les constructions à usage d'habitations et 10 m pour les annexes,

- 7 mètres de l'axe de la future voie de contournement Sud du bourg,

- 5 mètres par rapport à l'emprise pour les autres voies.

- Toutefois, à l'intérieur des parties agglomérées, dans le cas ou deux constructions riveraines sont implantées à l'alignement de l'emprise publique ou dans un faible retrait, la construction ou l'extension peut s'implanter en alignement des constructions riveraines (même retrait).

3 - Ces dispositions ne s'appliquent pas dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes déjà implantées avec un recul moindre ; ainsi que pour les piscines, ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zones U – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.

1 - Dans le secteur U1 :

1.1 - La hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra pas dépasser la hauteur des constructions limitrophes.

1.2 - Pour les constructions isolées, la hauteur maximale ne pourra excéder 10 mètres.

2 - Dans les secteurs U1H, U2, et Uh :

La hauteur maximale sous sablière des constructions nouvelles ne pourra excéder 7 mètres.

3 - Dans le secteur UL :

La hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra excéder 9 mètres.

4 - Les constructions à usage d'équipement public ne sont pas soumises à ces règles.

5 - Dans une bande de 3 mètres par rapport à la limite séparative, les constructions doivent s'inscrire dans un volume dont la hauteur ne peut excéder 3,70 mètres.

L'article U 10 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zones U – Après mise en compatibilité

ARTICLE U 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.

1 - Dans le secteur U1 :

1.1 - La hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra pas dépasser la hauteur des constructions limitrophes.

1.2 - Pour les constructions isolées, la hauteur maximale ne pourra excéder 10 mètres.

2 - Dans les secteurs U1H, U2, et Uh :

La hauteur maximale sous sablière des constructions nouvelles ne pourra excéder 7 mètres.

3 - Dans le secteur UL :

La hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra excéder 9 mètres.

4 - Les constructions à usage d'équipement public ne sont pas soumises à ces règles.

5 - Dans une bande de 3 mètres par rapport à la limite séparative, les constructions doivent s'inscrire dans un volume dont la hauteur ne peut excéder 3,70 mètres.

6 - Pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

Zones U – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

L'ensemble des dispositions de l'article 11 ne s'applique pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif.

Les constructions peuvent être d'expression architecturale traditionnelle ou contemporaine mais ne peuvent porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les modénatures existantes sur les bâtiments : encadrement d'ouvertures, chaînes d'angles, bandeaux, corniches et les éléments décoratifs seront conservés.

Toute architecture étrangère à la région est interdite.

Tout projet faisant l'objet d'une recherche architecturale particulière pourra être pris en considération, s'il sort du cadre défini ci-dessous. Il devra alors être accompagné d'une notice expliquant la pertinence architecturale et justifiant son intégration dans le site.

Les annexes (garages, abris de jardins, boxes, locaux de remise...) doivent être construites avec des matériaux en harmonie avec ceux du bâtiment principal.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Dans les secteurs U1 et Uh :

1.1 - Les façades enduites (matériaux et coloris) doivent être en harmonie avec le bâti traditionnel. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

Les enduits seront traités au mortier de chaux naturel ou similaire, grattés fin ou talochés.

La couleur blanche est interdite.

Est interdit l'emploi brut, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un enduit.

1.2 - Les ouvertures seront plus hautes que larges sur les façades sur rue, en homogénéité avec l'architecture ancienne.

1.3 - Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries extérieures et les volets. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

1.4 - Les toitures doivent être recouvertes de tuiles de surface courbe et de teinte claire. La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles voisines.

1.5 - Quand ils existent, les murs de clôture en appareillage de pierres, seront maintenus et mis en valeur.

Si des clôtures sont réalisées, celles-ci doivent présenter un aspect en harmonie avec la construction et les matériaux et avec le caractère de la rue ou de la place.

Concernant les clôtures, seuls sont admis sur les voies ou emprises publiques ou privées communes :

- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,30 mètre de hauteur maximum,
- Les murs bahut de 0,60 mètre maximum surmontés d'une grille ou d'un clair-voie, et doublés ou non d'une végétation. Dans ce cas, la hauteur totale de la clôture (mur et clair-voie) ne peut dépasser 1,4 m. En fonction de la topographie du terrain, des adaptations de hauteur pourront être autorisées mais ne devront cependant pas dépasser 0,2 m.

Concernant les limites de propriétés, seules sont admises les clôtures suivantes :

- Les grilles, les grillages ainsi que les haies végétales
- Les murs bahuts de 0,60 mètre maximum surmontés d'un grillage (doublé ou non de haies)
- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,3 m de hauteur maximum

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, elles devront être constituées, sans soubassement, d'un grillage à grosse maille.

2 - Dans les secteurs U2, U3 et UL:

2.1 - Les façades enduites (matériaux et coloris) doivent être en harmonie avec le bâti traditionnel. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

La couleur blanche est interdite.

Est interdit l'emploi brut, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un enduit.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2.2 - Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries extérieures et les volets.

Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

2.3 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente maximale des toitures devra être de 35%.

2.4 - Le recours aux technologies et matériaux nécessaires à l'utilisation ou la mise en oeuvre d'énergies renouvelables ou à la conception de constructions de qualité environnementale (bâtiment basse consommation, bâtiment à énergie positive, construction écologique, construction bioclimatique, toitures végétalisées ...) est autorisé.

2.5- Quand ils existent, les murs de clôture en appareillage de pierres, seront maintenus et mis en valeur.

Si des clôtures sont réalisées, celles-ci doivent présenter un aspect en harmonie avec la construction et les matériaux et avec le caractère de la rue ou de la place.

Concernant les clôtures, seuls sont admis sur les voies ou emprises publiques ou privées communes :

- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,30 mètre de hauteur maximum,
- Les murs bahut de 0,60 mètre maximum surmontés d'une grille ou d'un clair-voie, et doublés ou non d'une végétation. Dans ce cas, la hauteur totale de la clôture (mur et clair-voie) ne peut dépasser 1,4 m. En fonction de la topographie du terrain, des adaptations mais ne devront cependant pas dépasser 0,2 m.

Concernant les limites de propriétés, seules sont admises les clôtures suivantes :

- Les grilles, les grillages ainsi que les haies végétales
- Les murs bahuts de 0,60 mètre maximum surmontés d'un grillage (doublé ou non de haies)
- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,3 m de hauteur maximum

2.4.1 - En bordure de la RD 50, si des murs de clôtures bâtis sont réalisés, ils ne devront pas excéder 1,60 mètre de hauteur et devront constituer le support d'une végétation grimpante.

2.4.2 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, elles devront être constituées, sans soubassement, d'un grillage à grosse maille.

L'article U 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zones U – Après mise en compatibilité

ARTICLE U 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

L'ensemble des dispositions de l'article 11 ne s'applique pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif.

Les constructions peuvent être d'expression architecturale traditionnelle ou contemporaine mais ne peuvent porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les modénatures existantes sur les bâtiments : encadrement d'ouvertures, chaînes d'angles, bandeaux, corniches et les éléments décoratifs seront conservés.

Toute architecture étrangère à la région est interdite.

Tout projet faisant l'objet d'une recherche architecturale particulière pourra être pris en considération, s'il sort du cadre défini ci-dessous. Il devra alors être accompagné d'une notice expliquant la pertinence architecturale et justifiant son intégration dans le site.

Les annexes (garages, abris de jardins, boxes, locaux de remise...) doivent être construites avec des matériaux en harmonie avec ceux du bâtiment principal.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Dans les secteurs U1 et Uh :

1.1 - Les façades enduites (matériaux et coloris) doivent être en harmonie avec le bâti traditionnel. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

Les enduits seront traités au mortier de chaux naturel ou similaire, grattés fin ou talochés.

La couleur blanche est interdite.

Est interdit l'emploi brut, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un enduit.

1.2 - Les ouvertures seront plus hautes que larges sur les façades sur rue, en homogénéité avec l'architecture ancienne.

1.3 - Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries extérieures et les volets. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

1.4 - Les toitures doivent être recouvertes de tuiles de surface courbe et de teinte claire. La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles voisines.

1.5 - Quand ils existent, les murs de clôture en appareillage de pierres, seront maintenus et mis en valeur.

Si des clôtures sont réalisées, celles-ci doivent présenter un aspect en harmonie avec la construction et les matériaux et avec le caractère de la rue ou de la place.

Concernant les clôtures, seuls sont admis sur les voies ou emprises publiques ou privées communes :

- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,30 mètre de hauteur maximum,
- Les murs bahut de 0,60 mètre maximum surmontés d'une grille ou d'un clair-voie, et doublés ou non d'une végétation. Dans ce cas, la hauteur totale de la clôture (mur et clair-voie) ne peut dépasser 1,4 m. En fonction de la topographie du terrain, des adaptations de hauteur pourront être autorisées mais ne devront cependant pas dépasser 0,2 m.

Concernant les limites de propriétés, seules sont admises les clôtures suivantes :

- Les grilles, les grillages ainsi que les haies végétales
- Les murs bahuts de 0,60 mètre maximum surmontés d'un grillage (doublé ou non de haies)
- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,3 m de hauteur maximum

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, elles devront être constituées, sans soubassement, d'un grillage à grosse maille.

2 - Dans les secteurs U2, U3 et UL:

2.1 - Les façades enduites (matériaux et coloris) doivent être en harmonie avec le bâti traditionnel. Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

La couleur blanche est interdite.

Est interdit l'emploi brut, en parement extérieur, de matériaux destinés à être recouverts d'un enduit.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2.2 - Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries extérieures et les volets.

Les teintes pastels seront privilégiées suivant le nuancier annexé au règlement.

2.3 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente maximale des toitures devra être de 35%.

2.4 - Le recours aux technologies et matériaux nécessaires à l'utilisation ou la mise en oeuvre d'énergies renouvelables ou à la conception de constructions de qualité environnementale (bâtiment basse consommation, bâtiment à énergie positive, construction écologique, construction bioclimatique, toitures végétalisées ...) est autorisé.

2.5- Quand ils existent, les murs de clôture en appareillage de pierres, seront maintenus et mis en valeur.

Si des clôtures sont réalisées, celles-ci doivent présenter un aspect en harmonie avec la construction et les matériaux et avec le caractère de la rue ou de la place.

Concernant les clôtures, seuls sont admis sur les voies ou emprises publiques ou privées communes :

- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,30 mètre de hauteur maximum,
- Les murs bahut de 0,60 mètre maximum surmontés d'une grille ou d'un clair-voie, et doublés ou non d'une végétation. Dans ce cas, la hauteur totale de la clôture (mur et clair-voie) ne peut dépasser 1,4 m. En fonction de la topographie du terrain, des adaptations mais ne devront cependant pas dépasser 0,2 m.

Concernant les limites de propriétés, seules sont admises les clôtures suivantes :

- Les grilles, les grillages ainsi que les haies végétales
- Les murs bahuts de 0,60 mètre maximum surmontés d'un grillage (doublé ou non de haies)
- Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,3 m de hauteur maximum

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

2.4.1 - En bordure de la RD 50, si des murs de clôtures bâtis sont réalisés, ils ne devront pas excéder 1,60 mètre de hauteur et devront constituer le support d'une végétation grimpante.

2.4.2 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, elles devront être constituées, sans soubassement, d'un grillage à grosse maille.

Zone U – Avant mise en compatibilité

ARTICLE U 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

1 - Espaces boisés classés :

Néant.

2 - Espaces libres - Plantations :

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Dans les secteurs U2, UL1et UL2, les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 3 emplacements.

3 - Espaces collectifs à créer dans les opérations d'ensemble :

Dans les secteurs U2 et U3, pour les opérations d'ensemble de plus de 5 lots ou logements, il est exigé un minimum de 40 m2 d'espace collectif par lot ou logement.

L'article Ux 13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone U – Après mise en compatibilité

ARTICLE U 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

1 - Espaces boisés classés :

Néant.

2 - Espaces libres - Plantations :

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Dans les secteurs U2, UL1et UL2, les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 3 emplacements.

3 - Espaces collectifs à créer dans les opérations d'ensemble :

Dans les secteurs U2 et U3, pour les opérations d'ensemble de plus de 5 lots ou logements, il est exigé un minimum de 40 m2 d'espace collectif par lot ou logement.

4 - Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone AUo – Avant mise en compatibilité

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

Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

L'article AU 2 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. L'article sera modifié en conséquence.

Zone AUo – Après mise en compatibilité

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

Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone AUo – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUo 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction nouvelle devra être implantée avec un recul minimum de :

- 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126 pour les constructions à usage d'habitations et 25 m pour les autres constructions,

- Pour les autres voies : 5 mètres par rapport à l'emprise de la voie,

L'article AUo-6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Une règle spécifique sera donc mentionnée.

Zone AUo – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUo 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction nouvelle devra être implantée avec un recul minimum de :

- 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126 pour les constructions à usage d'habitations et 25 m pour les autres constructions,

- Pour les autres voies : 5 mètres par rapport à l'emprise de la voie,

- En limite d'emprise pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone AUo – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUo 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction devra être implantée à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

L'article AUo 7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone AUo – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUo 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction devra être implantée à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone AUo – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUo 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.

La hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra pas excéder 7 mètres.

L'article AUo 10 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone AUo – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUo 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.

La hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra pas excéder 7 mètres.

Pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

Zone AUo – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUo 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

Les clôtures seront traitées par des haies végétales, doublées ou non d'un grillage ; une assise maçonnée de 0,20 mètre est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

L'article AUo 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zone AUo – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUo 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

Les clôtures seront traitées par des haies végétales, doublées ou non d'un grillage ; une assise maçonnée de 0,20 mètre est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone AUo – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUo 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

1 - Espaces boisés classés : Néant

2 - Plantations existantes :

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations au moins équivalentes.

L'article Ux 13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone AUo – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUo 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

1 - Espaces boisés classés : Néant

2 - Plantations existantes :

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations au moins équivalentes.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone AUxo – Avant mise en compatibilité

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

1 - Dans le secteur AUxo, l'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U., sans changement de destination ; et à condition qu'il n'y ait pas de création de logement nouveau.

2 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés : toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

L'article AUxo 2 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. L'article sera modifié en conséquence.

Zone AUxo – Après mise en compatibilité

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

1 - Dans le secteur AUxo, l'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U., sans changement de destination ; et à condition qu'il n'y ait pas de création de logement nouveau.

2 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés : toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone AUxo – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUxo 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance des limites séparatives du terrain au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

L'article AUxo 7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone AUxo – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUxo 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance des limites séparatives du terrain au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

Toutefois, une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone AUxo – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUxo 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

L'article AUxo 13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone AUxo – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUxo 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1 - Dans la zone identifiée N au document graphique :

Toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception des ouvrages nécessaires aux services publics et aux constructions ou installations d'intérêt collectif.

2 - Dans les secteurs N1, Nh, Nj, Np :

- Toutes nouvelles constructions et installations autres que celles énoncées à l'article N2, et à l'exception des aménagements et extensions des constructions existantes, avec ou sans changement de destination ;

- Les installations classées autres que celles prévues à l'article N2,

- Les constructions destinées à la fonction d'entrepôt, autres que celles prévues à l'article N2,

- Le stationnement de caravanes isolées, autre que celui prévu à l'article N2,

17 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, les occupations et utilisations du sol édictées dans le PPR Agout en aval de Castres, figurant en annexe 5.3 du présent P.L.U.

L'article N 1 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés au projet LACT. Il sera complété afin de les autoriser. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1 - Dans la zone identifiée N au document graphique :

Toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception des ouvrages nécessaires aux services publics et aux constructions ou installations d'intérêt collectif et à l'exception des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

2 - Dans les secteurs N1, Nh, Nj, Np :

- Toutes nouvelles constructions et installations autres que celles énoncées à l'article N2, et à l'exception des aménagements et extensions des constructions existantes, avec ou sans changement de destination ;

- Les installations classées autres que celles prévues à l'article N2,

- Les constructions destinées à la fonction d'entrepôt, autres que celles prévues à l'article N2,

- Le stationnement de caravanes isolées, autre que celui prévu à l'article N2,

17 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, les occupations et utilisations du sol édictées dans le PPR Agout en aval de Castres, figurant en annexe 5.3 du présent P.L.U.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

1 - Dans le secteur N1 : L'aménagement et le changement de destination des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U des lors qu'elles présentent un intérêt architectural avéré. L'extension est autorisée à condition de ne pas excéder 30% de la surface hors oeuvre nette.

2 - Dans le secteur Nh, le changement de destination des constructions existantes s'il est lié à l'habitation et sous réserve de superficie suffisante de la parcelle pour la mise en oeuvre d'un assainissement non collectif.

3 - Dans le secteur Nj, les constructions et installations, ne seront autorisés que si ils sont destinés à la vocation de jardins.

4 - Dans le secteur Np, le changement de destination des constructions et installations existantes présentant un caractère patrimonial, s'il est destiné au tourisme vert (gîtes, chambres d'hôtes, hébergement hôtelier, restauration), et aux établissements de santé.

5 - Les annexes autres que celles nécessaires soient à l'exploitation agricole soit aux services publics ou à l'intérêt collectif, doivent être nécessaires à la destination de l'occupation du sol existante sur l'unité foncière et ne devront pas excéder 30 m2 de surface hors oeuvre nette.

6 - Les installations classées pour la protection de l'environnement doivent être nécessaires à la vie de la zone. Elles ne doivent entraîner pour le voisinage, aucune incommodité et, en cas d'accident, ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves aux personnes et aux biens.

7 - L'extension et l'aménagement des installations classées sous réserves de ne pas augmenter les nuisances.

8 - Le stationnement des caravanes est autorisé seulement sur les terrains où est implantée une construction constituant la résidence de l'utilisateur.

9 - Les entrepôts, s'ils sont liés au commerce de détail ou à l'artisanat.

10 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières sont édictées dans le PPR Agout en aval de Castres, figurant en annexe 5.3 du présent P.L.U.

11 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés : toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

L'article N 2 n'autorise pas le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone N – Après mise en compatibilité

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

1 - Dans le secteur N1 : L'aménagement et le changement de destination des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U des lors qu'elles présentent un intérêt architectural avéré. L'extension est autorisée à condition de ne pas excéder 30% de la surface hors œuvre nette.

Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

2 - Dans le secteur Nh, le changement de destination des constructions existantes s'il est lié à l'habitation et sous réserve de superficie suffisante de la parcelle pour la mise en oeuvre d'un assainissement non collectif.

3 - Dans le secteur Nj, les constructions et installations, ne seront autorisés que si ils sont destinés à la vocation de jardins.

4 - Dans le secteur Np, le changement de destination des constructions et installations existantes présentant un caractère patrimonial, s'il est destiné au tourisme vert (gîtes, chambres d'hôtes, hébergement hôtelier, restauration), et aux établissements de santé.

5 - Les annexes autres que celles nécessaires soient à l'exploitation agricole soit aux services publics ou à l'intérêt collectif, doivent être nécessaires à la destination de l'occupation du sol existante sur l'unité foncière et ne devront pas excéder 30 m2 de surface hors oeuvre nette.

6 - Les installations classées pour la protection de l'environnement doivent être nécessaires à la vie de la zone. Elles ne doivent entraîner pour le voisinage, aucune incommodité et, en cas d'accident, ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves aux personnes et aux biens.

7 - L'extension et l'aménagement des installations classées sous réserves de ne pas augmenter les nuisances.

8 - Le stationnement des caravanes est autorisé seulement sur les terrains où est implantée une construction constituant la résidence de l'utilisateur.

9 - Les entrepôts, s'ils sont liés au commerce de détail ou à l'artisanat.

10 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières sont édictées dans le PPR Agout en aval de Castres, figurant en annexe 5.3 du présent P.L.U.

11 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés : toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

– 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,

– 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

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

Zone N – Après mise en compatibilité

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

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

– 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,

– 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

3 - Toutefois, une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre.

L'article N 7 permet l'implantation d'équipements d'infrastructure, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone N – Après mise en compatibilité

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

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre, ni dans le cas des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.

1 - Pour les constructions à usage d'habitation, la hauteur ne devra pas excéder 7 mètres.

2 - Toutefois, pour les ouvrages publics ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur seront autorisés.

L'article N 10 autorise des dépassements de hauteurs pour les ouvrages publics, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.

1 - Pour les constructions à usage d'habitation, la hauteur ne devra pas excéder 7 mètres.

2 - Toutefois, pour les ouvrages publics, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur seront autorisés.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR

Toutes les constructions ou restaurations devront présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère du site ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Toutefois, le recours aux technologies et matériaux nécessaires à l'utilisation ou la mise en oeuvre d'énergies renouvelables ou à la conception de constructions de qualité environnementale (bâtiment basse consommation, bâtiment à énergie positive, construction écologique, construction bioclimatique, toitures végétalisées...) est autorisé.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les constructions d'architecture typique étrangère à la région sont interdites.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Façades :

– Les enduits extérieurs seront de teinte ocre en harmonie avec celle du bâti traditionnel. La teinte blanche est à proscrire.

– Les murs en pierres seront de préférence maintenus et mis en valeur.

– Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries et volets extérieurs.

– Les matériaux destinés à être enduits ne seront pas laissés apparents.

– Toute imitation de matériaux est interdite.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles et ne devra pas excéder 35%.

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.

4 - Dans le secteur Np présentant un caractère patrimonial, les aménagements et extensions limitées des constructions existantes devront respecter et ne pas dénaturer l'architecture originelle.

6 - Adaptations

Dans le cas de constructions témoignant d'une recherche architecturale, les dispositions du présent article 11 pourront faire l'objet d'adaptations dans les conditions prévues à l'article 4 au titre 1 du présent règlement.

L'article N 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR

Toutes les constructions ou restaurations devront présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère du site ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Toutefois, le recours aux technologies et matériaux nécessaires à l'utilisation ou la mise en oeuvre d'énergies renouvelables ou à la conception de constructions de qualité environnementale (bâtiment basse consommation, bâtiment à énergie positive, construction écologique, construction bioclimatique, toitures végétalisées...) est autorisé.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les constructions d'architecture typique étrangère à la région sont interdites.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Façades :

– Les enduits extérieurs seront de teinte ocre en harmonie avec celle du bâti traditionnel. La teinte blanche est à proscrire.

– Les murs en pierres seront de préférence maintenus et mis en valeur.

– Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries et volets extérieurs.

– Les matériaux destinés à être enduits ne seront pas laissés apparents.

– Toute imitation de matériaux est interdite.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles et ne devra pas excéder 35%.

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

4 - Dans le secteur Np présentant un caractère patrimonial, les aménagements et extensions limitées des constructions existantes devront respecter et ne pas dénaturer l'architecture originelle.

6 - Adaptations

Dans le cas de constructions témoignant d'une recherche architecturale, les dispositions du présent article 11 pourront faire l'objet d'adaptations dans les conditions prévues à l'article 4 au titre 1 du présent règlement.

Zone A – Avant mise en compatibilité

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

1 - Les constructions ou installations nouvelles, le changement de destination ou l'extension des constructions ou installations existantes doivent être nécessaires :

– Soit à l'exploitation agricole. Dans ce cas, l'implantation des constructions sauf, pour l'adaptation d'une construction existante isolée ou pour la création d'un siége d'exploitation, doit se faire dans un rayon de 50 m autour des bâtiments du siège ou des bâtiments d'exploitation. L'implantation des constructions devra respecter les règles d'éloignement imposées vis-à-vis des constructions appartenant à des tiers,

– Soit aux services publics ou à l'intérêt collectif compatible avec la zone.

2 - Les constructions et installations liées à l'activité de tourisme vert (camping à la ferme, chambres d'hôtes, ferme auberge), ainsi que les gîtes ruraux, à condition qu'ils soient implantés sur le territoire de l'exploitation, dans un rayon de 50 m autour des bâtiments qui constituent le siège. Toutefois, pour tenir compte des conditions locales, cette distance pourra être augmenté par des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la forme et la situation topographique des parcelles, la nature des bâtiments d'exploitation.

3 - Dans le secteur inondable tel que définis sur les documents graphiques, les travaux ou aménagements, les constructions ou ouvrages, qui ne peuvent pas être implantés hors de ce secteur ou qui peuvent être admis en fonction de la fréquence et de l'importance des crues, devront ne pas aggraver et si possible favoriser le libre écoulement des eaux, ne pas entraîner des dommages accrus aux personnes, aux animaux et aux biens.

4 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières sont édictées dans le PPR Agout en aval de Castres, figurant en annexe 5.3 du présent P.L.U.

5 - En respect de la Loi du 27 septembre 1941, les travaux occasionnant la découverte de vestiges archéologiques doivent faire l'objet d'une déclaration immédiate aux services compétents avant la poursuite des travaux.

6 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés : toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés.

7 - Les installations classées à condition qu'elles soient liées à l'activité agricole.

L'article A 2 n'autorise pas le projet autoroutier à proprement dit et ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des distances minimales imposées par le règlement. L'article sera modifié en conséquence.

Zone A – Après mise en compatibilité

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

1 - Les constructions ou installations nouvelles, le changement de destination ou l'extension des constructions ou installations existantes doivent être nécessaires :

– Soit à l'exploitation agricole. Dans ce cas, l'implantation des constructions sauf, pour l'adaptation d'une construction existante isolée ou pour la création d'un siége d'exploitation, doit se faire dans un rayon de 50 m autour des bâtiments du siège ou des bâtiments d'exploitation. L'implantation des constructions devra respecter les règles d'éloignement imposées vis-à-vis des constructions appartenant à des tiers,

– Soit aux services publics ou à l'intérêt collectif compatible avec la zone.

2 - Les constructions et installations liées à l'activité de tourisme vert (camping à la ferme, chambres d'hôtes, ferme auberge), ainsi que les gîtes ruraux, à condition qu'ils soient implantés sur le territoire de l'exploitation, dans un rayon de 50 m autour des bâtiments qui constituent le siège. Toutefois, pour tenir compte des conditions locales, cette distance pourra être augmenté par des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la forme et la situation topographique des parcelles, la nature des bâtiments d'exploitation.

3 - Dans le secteur inondable tel que définis sur les documents graphiques, les travaux ou aménagements, les constructions ou ouvrages, qui ne peuvent pas être implantés hors de ce secteur ou qui peuvent être admis en fonction de la fréquence et de l'importance des crues, devront ne pas aggraver et si possible favoriser le libre écoulement des eaux, ne pas entraîner des dommages accrus aux personnes, aux animaux et aux biens.

4 - Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières sont édictées dans le PPR Agout en aval de Castres, figurant en annexe 5.3 du présent P.L.U.

5 - En respect de la Loi du 27 septembre 1941, les travaux occasionnant la découverte de vestiges archéologiques doivent faire l'objet d'une déclaration immédiate aux services compétents avant la poursuite des travaux.

6 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés : toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eaux et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

7 - Les installations classées à condition qu'elles soient liées à l'activité agricole.

8 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

– 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126 pour les constructions à usage d'habitation et 25 m pour les autres constructions,

– 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,

– 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

L'article A 6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

– 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126 pour les constructions à usage d'habitation et 25 m pour les autres constructions,

– 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,

– 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

Une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives, de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre.

L'article A 7 permet l'implantation d'équipements d'infrastructure, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives, de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure, ni dans le cas des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale ne pourra excéder :

- 10 mètres sous sablière pour les constructions à usage agricole.
- 7 mètres sous sablière pour les autres constructions.

Toutefois, pour les ouvrages publics ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

L'article A 10 autorise des dépassements de hauteurs pour les ouvrages publics, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale ne pourra excéder :

- 10 mètres sous sablière pour les constructions à usage agricole.
- 7 mètres sous sablière pour les autres constructions.

Toutefois, pour les ouvrages publics, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

Zone A – Avant mise en compatibilité

L'article A 11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes. Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

ARTICLE A 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

Toutes les constructions ou restaurations devront présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère du site ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Toutefois, le recours aux technologies et matériaux nécessaires à l'utilisation ou la mise en oeuvre d'énergies renouvelables ou à la conception de constructions de qualité environnementale (bâtiment basse consommation, bâtiment à énergie positive, construction écologique, construction bioclimatique, toitures végétalisées...) est autorisé.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les constructions d'architecture typique étrangère à la région sont interdites.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Les façades

– Les enduits extérieurs seront de teinte ocre en harmonie avec celle du bâti traditionnel. La teinte blanche est à proscrire.

– Les murs en pierres seront de préférence maintenus et mis en valeur.

– Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries et volets extérieurs.

– Les matériaux destinés à être enduits ne seront pas laissés apparents.

– Toute imitation de matériaux est interdite.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles et ne devra pas excéder 35%.

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.

4 - Constructions à usage d'activité agricole :

Les constructions à usage d'activité agricole ne sont pas soumises aux dispositions de cet article, mais doivent néanmoins présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages.

Dans le cas d'extension de bâtiments agricoles existants, on veillera à l'homogénéité des matériaux et des teintes utilisées.

Les constructions en agglomérés de ciment seront enduites en harmonie avec le bâti environnant.

Le bardage métallique en façade des bâtiments sera de teinte ocre terre ou vert ; les teintes claires sont à proscrire.

L'utilisation du bardage bois est autorisée.

Les toitures fibro-ciment de teinte ocre rouge ou les bacs acier teintés en harmonie avec les façades sont autorisés pour les bâtiments agricoles.

Des plantations d'accompagnement devront être réalisées judicieusement afin de permettre une meilleure intégration dans le paysage des bâtiments agricoles.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

Toutes les constructions ou restaurations devront présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère du site ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Toutefois, le recours aux technologies et matériaux nécessaires à l'utilisation ou la mise en oeuvre d'énergies renouvelables ou à la conception de constructions de qualité environnementale (bâtiment basse consommation, bâtiment à énergie positive, construction écologique, construction bioclimatique, toitures végétalisées...) est autorisé.

Les caractères particuliers de l'architecture ancienne sont à conserver ou à restaurer avec le plus grand soin.

Les constructions d'architecture typique étrangère à la région sont interdites.

Après travaux de construction, le profil général du sol sera conservé.

1 - Les façades

– Les enduits extérieurs seront de teinte ocre en harmonie avec celle du bâti traditionnel. La teinte blanche est à proscrire.

– Les murs en pierres seront de préférence maintenus et mis en valeur.

– Les teintes criardes et les tons vifs sont à proscrire pour les menuiseries et volets extérieurs.

– Les matériaux destinés à être enduits ne seront pas laissés apparents.

– Toute imitation de matériaux est interdite.

L'utilisation du bois en façades des constructions est autorisée.

2 - Les toitures doivent être recouvertes de tuile de surface courbe et de teinte claire.

La pente des toitures devra être similaire à celle des constructions traditionnelles et ne devra pas excéder 35%.

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

4 - Constructions à usage d'activité agricole :

Les constructions à usage d'activité agricole ne sont pas soumises aux dispositions de cet article, mais doivent néanmoins présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages.

Dans le cas d'extension de bâtiments agricoles existants, on veillera à l'homogénéité des matériaux et des teintes utilisées.

Les constructions en agglomérés de ciment seront enduites en harmonie avec le bâti environnant.

Le bardage métallique en façade des bâtiments sera de teinte ocre terre ou vert ; les teintes claires sont à proscrire.

L'utilisation du bardage bois est autorisée.

Les toitures fibro-ciment de teinte ocre rouge ou les bacs acier teintés en harmonie avec les façades sont autorisés pour les bâtiments agricoles.

Des plantations d'accompagnement devront être réalisées judicieusement afin de permettre une meilleure intégration dans le paysage des bâtiments agricoles.

IV.3 Liste des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés est intégré au plan de zonage du PLU de Saïx ainsi que dans l'annexe « Liste des emplacements réservés » du règlement du PLU.

Cette liste sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établi au bénéfice de l'État ou de son représentant (concessionnaire).

Liste des emplacements réservés de la commune de Saïx dans l'annexe du règlement du PLU – Avant mise en compatibilité

Liste des emplacements réservés

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m²)
1	Création d'une aire de stationnement - école de Longueginese et habitat locatif social	Commune	2530
2	Création d'une liaison piétonne au bourg	Commune	166
3	Création d'une liaison piétonne vers l'école de Longueginese	Commune	47
4	Extension du cimetière - secteur dés Payssieux	Commune	2404
5	Réhabilitation du hameau de Longueginese – espace vert et accès aux jardins familiaux	Commune	878
6	Création d'un espace vert - Réhabilitation du hameau de Longueginese	Commune	341
7	Elargissement chemin des bois - Longueginese – largeur 3m	Commune	87
8	Création d'une voie de desserte de la zone AU Le Pioch - largeur 8m-	Commune	660
9	Création d'une voie de desserte de la zone AU Le Pioch - largeur 8m-	Commune	664
10	Liaison chemin rural (station de relevage) - Cambaillergue -	Commune	204
11	Elargissement chemin Rural - En Bouysse -	Commune	260
12	Création d'une liaison piétonne - largeur 4m	Commune	3396
13	Création d'une liaison piétonne vers les aires de sports Plaine de Levezou	Commune	1085
14	Agrandissement complexe sportif du Lévézou - le Ramié-	Commune	27810
15	Création d'une piste cyclable le long de la route de Sémalens	Commune	4374
16	Création d'espace vert et d'un parking secteur de La Fabrié	Commune	702
17	Extension des aires de sports du bourg	Commune	5325
18	Servitude de passage – accès au terrain de sport – secteur Le Caminau - largeur 3 m -	Commune	123
19	Création d'une aire de stationnement au village	Commune	4 307
20	Création d'une aire de stationnement au village	Commune	371
21	Extension du périmètre du groupe scolaire	Commune	4558
22	Création d'un accès au groupe scolaire Toulouse-Lautrec par la rue de l'Hort	Commune	485
23	Elargissement du carrefour	Commune	163
24	Elargissement d'une venelle pour une voirie voiture – largeur 4m	Commune	312
25	Création d'un accès sécurisé par la rue de l'Hort – largeur 3m	Commune	148
26	Accès sécurisé de la place Jean-Jaurès à la rue Toulouse Lautrec	Commune	198
27	Equipement public –village-	Commune	150
28	Aménagement d'équipements sportifs au village – quartier du Théron	Commune	1527
29	Elargissement et sécurisation du carrefour de la VC n°5 sur le CD 50	Commune	7649
30	Création d'une voie entre le chemin des Mignonades et la route du Pioch – largeur 6 m	Commune	2400
31	Création d'une voie de délestage entre la route du Pioch et le chemin des Mignonades - largeur 10m	Commune	3670
32	Elargissement du chemin des Mignonades – largeur 3 m	Commune	762
33	Elargissement du chemin des Mignonades – largeur 3 m	Commune	1638
34	Création d'une voie de contournement – secteur de Langlade -	Commune	2864
	Total des emplacements réservés		**82 258 m²**

Liste des emplacements réservés de la commune de Saïx dans l'annexe du règlement du PLU – Après mise en compatibilité

Cf. tableau en page 19 du chapitre IV ci-avant intitulé « Plan de zonage » pour l'identification des modifications apportées pour la mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés dans le plan de zonage.

V. Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme :

« *Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :*

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L.141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L.1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L.302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L.112-4. »

Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L.229-26 du code de l'environnement. »

Les modifications apportées au PLU de Saïx se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

La compatibilité du projet en lui-même avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact. Cette analyse spécifique est présentée en annexe de ce document. Voir annexe : *Pièce E : Étude d'impact, Chapitre 8 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE*.

La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraine donc pas d'autres incidences.

Le territoire de Saïx ne dispose pas à ce jour de PDU (plans de déplacements urbains), ni de PLH (programmes locaux de l'habitat). Enfin il n'est pas concerné par les schémas de mise en valeur de la mer ou les dispositions particulières liées aux zones de bruit des aérodromes.

Par contre, le territoire **de Saïx est concerné par le SCoT du Pays d'Autan**, approuvé le 24 janvier 2011, et qui couvre les communes de Castres, Cambounet-sur-Le-Sor, Saïx, Soual, Viviers-les-Montagnes.

Outil de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), le SCoT est un document stratégique de planification globale, à l'échelle d'un bassin de vie, qui définit les grandes orientations d'aménagement du territoire pour les 10 années à venir. Il permet également la mise en cohérence de l'ensemble des politiques sectorielles (habitat, implantations commerciales, déplacements…), dont la protection des espaces naturels.

Le dossier du SCoT comporte trois parties :

- Un rapport de présentation, qui établit un diagnostic, analyse l'état initial de l'environnement et évalue les besoins du territoire ;
- Un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), qui expose les grands choix stratégiques retenus ;
- Un Document d'Orientations Générales (DOG), qui rassemble les prescriptions opposables et préconisations permettant la mise en œuvre des objectifs annoncés dans le PADD.

Pour le SCoT du Pays d'Autan, l'amélioration de l'accessibilité et le renforcement de l'attractivité du territoire sont identifiés comme des vecteurs essentiels et nécessaires à son développement. Ils doivent être pris en compte dans le cadre du développement territorial à venir.

Ce SCoT est en cours de révision sous la nouvelle appellation SCoT d'Autan et de Cocagne.

Pour mémoire, la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse est à ce titre abordée au sein du DOG et dans le PADD comme suit :

- Dans le DOG en p.28 : « L'amélioration de l'accessibilité du territoire est nécessaire pour la réussite des orientations du SCoT. Car pour se développer dans la cohérence, et préserver son statut de pôle d'équilibre métropolitain et régional, ce territoire doit être mieux relié aux réseaux grande vitesse existants et en cours de constitution principalement à Toulouse. L'aménagement d'une liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse doit faire l'objet de décisions rapides et les emprises doivent être réservées. » ;
- Dans le PADD, dans le cadre du chapitre 1, « Accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité », l'objectif n°1 porte sur « Développer les infrastructures de communication », il est précisé en page 6 du PADD que « Le territoire communautaire doit être relié à la métropole toulousaine et aux axes régionaux majeurs. La liaison de la 2x2 voies de l'agglomération Castres-Mazamet à Toulouse d'intérêt national est une opération essentielle dans le désenclavement des territoires du Sud du Tarn. »

↳ Le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse est bien pris en compte dans le SCoT du Pays d'Autan: la Mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Saïx ne remet donc pas en cause sa compatibilité avec le SCoT.

VI. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumise à une demande d'examen au cas par cas. Indépendamment du résultat de cette demande, le maître d'ouvrage a pris la décision de produire cette évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Saïx.

Le contexte législatif et réglementaire, ainsi que le contenu de cette évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sont précisés dans les chapitres « Cadre réglementaire » et « Contenu de l'évaluation environnementale » suivants.

La procédure de mise en compatibilité d'un PLU doit inclure une évaluation environnementale conformément à l'article L.104-1, dans les cas fixés aux articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme.

Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 :

1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;

2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;

3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité doit permettre d'apprécier si l'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers est modifié par la mise en comptabilité.

VI.1 Cadre réglementaire

L'article L.104-2 du code de l'urbanisme soumet à évaluation environnementale certains documents d'urbanisme, en particulier les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) « *qui sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement* [...] *compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés* ».

Le même article précise également que, sauf en cas d'absence d'effets notables sur l'environnement, « *les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration* ».

Les articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme précisent les conditions d'application des articles L.104-1 et L.104-2 du code de l'urbanisme.

A ce titre nous rappellerons pour mémoire l'article R.104-8 :

« *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement [...] ;

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

L'article R.104-2 du code de l'urbanisme précise que « *L'évaluation environnementale effectuée à l'occasion d'une évolution du document d'urbanisme prend la forme soit d'une nouvelle évaluation environnementale, soit d'une actualisation de l'évaluation environnementale qui a déjà été réalisée.* »

Pour mémoire, le projet sur le territoire de Saïx recoupe le site Natura 2000 « vallée de l'Agout ». Par contre il n'intercepte pas d'EBC.

Une évaluation environnementale liée à la procédure de mise en compatibilité est donc requise afin de démontrer que cette mise en compatibilité n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement.

VI.2 Contenu de l'évaluation environnementale

Les articles R.104-18 à R.104-20 définissent le contenu du rapport environnemental.

Celui 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.

En cas de modification ou de révision du document, le rapport est complété, le cas échéant, par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le PLUi ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du Code de l'Urbanisme, ni de rapport environnemental spécifique. Toutefois, le chapitre 6 du Rapport de présentation intègre une expertise environnementale présentant l'évaluation des incidences du PLU sur l'environnement et les mesures compensatoires.
Ainsi, dans la mesure où de nombreuses informations sont déjà données :

- Dans le dossier d'étude d'impact du projet LACT ;
- Dans le présent dossier de mise en compatibilité ;
- Dans le rapport de présentation du PLU ;

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 ;
- Résumé non technique.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité s'appuie sur l'étude d'impact du projet LACT ainsi que sur les données du rapport de présentation du PLU de Saïx. Pour des compléments d'informations, des renvois pourront être faits vers cette étude d'impact.
La principale difficulté a été de définir, pour chaque thématique, quels sont les effets réels générés par la mise en compatibilité sur l'environnement, différenciés des effets induit par le projet en lui-même et sur lesquels la mise en compatibilité n'a pas d'impact.

VI.3 Analyse de l'état initial de l'environnement

Les sources d'information pour réaliser le présent état initial du territoire communal de Saïx sont issues :

- Du rapport de présentation du PLU ;
- De l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet LACT.

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

NB : Le texte en police italique est issu de l'étude d'impact du projet LACT (Pièce E chapitre 3).

VI.3.1 Le milieu physique

VI.3.1.1 Topographie

Implantée dans la plaine de l'Agout, le relief est relativement plat et peu vallonné.
L'altitude sur le territoire varie entre 34 mètres et 117 mètres environ, avec une moyenne de 76 mètres.

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Géologie, pédologie

De Puylaurens à Castres, s'installe une répartition des sols liée aux différentes formations géologiques en présence :

- *Au niveau des coteaux molassiques, avec présence de quelques affleurements calcaires : sur les molasses, des niveaux de grès calcaires sont souvent observés. Lorsque les pentes sont faibles, les sols sont bruns lessivés, souvent recarbonatés, faiblement graveleux et avec un important pourcentage de sables. Ils sont le plus souvent moyennement profonds sur le haut des collines et deviennent rapidement profonds à mi-pente et en bas de pente. Sur les affleurements calcaires, les sols sont des « rendzines » (de couleurs sombres) ou des sols bruns calcaires lorsque les horizons meubles sont plus profonds ;*
- *Au niveau des replats recouverts de dépôts quaternaires anciens, soit sur les versants, soit au sommet de certains coteaux on retrouve des sols lessivés, graveleux ou limoneux, parfois limono-argileux ;*
- *Au niveau des zones intermédiaires hétérogènes au sein desquelles les dépôts quaternaires anciens ont été remobilisés par l'érosion (solifuxion, colluvionnement), et souvent mélangés aux formations molassiques. Ces sols sont hétérogènes : limoneux, argileux ou graveleux, acides ou calcaires, souvent moyennement hydromorphes, souvent bruns lessives, parfois recarbonatés ;*
- *Au niveau des quelques vallées avec des alluvions récentes, on observe des sols bruns calcaires ou des sols bruns à bruns lessivés.*

À noter l'existence d'un secteur protégé en raison de la richesse de sol ou du sous-sol, dans lesquels les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles sont autorisées (au titre de l'article R123-11 du code de l'urbanisme) inscrit au plan de zonage du PLU dans le secteur Le Fraysse.

Risques liés à la géologie et à la nature des sols

En termes de risques naturels liés à la géologie et la nature des sols, la commune de Saïx est concernée par :

- *Un risque lié au retrait et gonflement des sols argileux* de faible à moyen (dans le secteur de Longueginestе) ;
- *Un risque de mouvement de terrains (glissement, compression des sols...)* localisé dans le secteur de Longueginestе.

Hydrogéologie

En termes de ressource en eaux souterraines, situé sur un important réseau hydrographique impliquant un alluvionnement significatif et bien réparti à l'origine d'aquifères sédimentaires, le territoire de Saïx intercepte trois masses d'eau :

- *Les « Molasses du bassin du Tarn » (FRFG089) d'une superficie de 2 570 km² ;*
- *Les « alluvions du Tarn, du Dadou et de l'Agout secteurs hydro o3-o » (FRFG021) d'une superficie de 666 km² ;*
- *Les « sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG » (FRFG082) à dominante sédimentaire d'une superficie de 25 888 km².*

Aucun captage public destiné à l'alimentation en eau potable des populations ni périmètre de protection associé, aucun captage agricole n'a été recensé.

Par contre, on note *la présence d'un captage agricole aux abords de la RN126 (hors aire d'étude, à moins de 500 m).*

VI.3.1.3 Hydrologie

La commune de Saïx dépend du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Adour – Garonne. Pour mémoire, un nouveau SDAGE couvrant 2016-2021 a succédé au SDAGE 2010 – 2015 et rentre en application dès 2016.

Le territoire communal s'intègre au périmètre du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de l'Agout, approuvé depuis le 15 avril 2014.

Réseau hydrographique

Le territoire est marqué par le passage d'une rivière d'est en ouest en limite nord de la commune : l'Agout.

Le territoire communal est également drainé par des fossés, situés principalement le long des routes et chemins.

Le territoire est également marqué par :

- Les étangs de la zone du Dicosa sur les communes de Saïx et Cambounet-sur-le-Sor (plus de 40 ha au total de surface en eau). Ces étangs accueillent une base de loisirs (base de loisirs du Dicosa) importante offrant la possibilité de pratiquer de nombreuses activités, notamment aquatiques : pédalos, canoë, kayaks, pêche ;
- Un plan d'eau de 5,1 ha au niveau du Lévésou sur la commune de Saïx (remise en état d'une zone d'exploitation de carrière).

Risque d'inondation

L'Agout présente un régime pluvio-nival (alimentation par les eaux de pluie et les précipitations neigeuse). Les crues de l'Agout sont imprévisibles et rapides, elles se produisent généralement d'octobre à mai.

Le réseau hydrographique de la commune de Saïx présente un risque d'inondation lié aux crues de l'Agout.

Le PPRi de la rivière Agout en aval de Castres (81), approuvé par anticipation le 24/12/2002, s'applique sur le territoire.

Il définit trois zones de part et d'autre de l'Agout : zone bleue, zone rouge et zone jaune où sont autorisés les « travaux de création d'infrastructure publique [..., à condition de ne pas aggraver les risques et leurs effets de façon notable et après analyse des impacts hydrauliques (sous forme de dire d'expert, d'étude hydraulique selon les enjeux concernés). [...] ; La construction ne doit pas créer de barrière au flux du plus grand écoulement.

La zone inondable est reportée au plan de zonage du PLU.

Zones humides

D'après le Pôle Départemental des Zones Humides du Tarn plusieurs zones humides sont recensées sur le bassin versant de l'Agout.

Les inventaires écologiques réalisés spécifiquement dans le cadre du projet ont mis en évidence la présence de 3 zones humides sur la commune :

- Prairies humides de la Calarié ;
- Longueginestе ;
- Sablière et prairies humides du Fraysse.

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.3.2.1 Espace agricole[2]

La commune de Saïx est située entre les deux grandes régions agricoles : la plaine de l'Albigeois et de Castres où la polyculture et l'élevage sont dominants et la Montagne Noire où domine l'élevage.
On retrouve une forte influence urbaine Castraise au niveau ouest du secteur, où les bâtis des communes de Saïx et Cambounet se développent de façon importante.

L'agriculture est une activité économique en déclin. La SAU[3] communale enquêtée au Recensement Général Agricole sur la commune de Saïx couvre environ 450 ha (soit 32,6%).

Les terres agricoles sont essentiellement consacrées à la polyculture et au polyélevage.

L'agriculture occupe une partie importante de l'espace sur l'aire d'étude. Ainsi, 89,3 ha de zone agricole au PLU de la commune sont recensés dans la bande DUP du projet. Huit exploitations agricoles sont

[2] *Données rapport de présentation du PLU*
[3] *Surface Agricole Utile*

concernées par la bande de DUP dont 4 ont leur siège social à proximité et 2 autres ont un site d'exploitation agricole.

Un réseau d'irrigation (conduite enterrée) permet d'alimenter en eau la majorité des parcelles exploitées. Un pivot d'irrigation et des stations de pompage sont localisés à proximité du tracé.

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles

Végétation

La couverture boisée sur la commune de Saïx n'est pas très importante compte tenu de l'urbanisation de la commune, elle est principalement représentée par les boisements associés aux différentes zones humides et cours d'eau de la commune.

Des espaces boisés classés sont recensés sur les zones est, sud-est et centre de la commune de Saïx.

Les ripisylves de l'Agout *(bande boisée) longe la limite nord de la commune. Au plus proche du lit du cours d'eau se tisse un paysage végétal dense composé de mousses et de plantes hydrophiles, cachées sous les arbres.*

Des zones bocagères sont également observées : *Au niveau du lieu-dit « Longueginestе » sur la commune de Saïx, s'observe une mosaïque d'habitats composée de prairies, de plans d'eau et de boisements en périphérie de la réserve naturelle. Plusieurs parcelles de prairies et de bois au niveau des sablières entre « le Fraysse » et de la voie ferrée sont également présentes.*

Espaces inventoriés ou protégés

La commune de Saïx est concernée par différentes mesures de protection (type Natura 2000, APPB…) et mesures d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO …) :

- *Site d'intérêt Communautaire (SIC) « Vallée du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou » ;*
- *Réserve naturelle régionale de Cambounet-sur-le-Sor ;*
- *ZNIEFF de type I : Gravières de Cambounet-sur-le-Sor ;*
- *ZNIEFF de type II Rivières Agout et Tarn de Burlats à Buzet-sur-Tarn.*

Trames vertes et bleues

Les principales continuités écologiques terrestres sur la commune sont :

- La mosaïque d'habitats composée de prairies, de plans d'eau et de boisements en périphérie de la réserve naturelle et de la réserve de chasse au niveau de « Longueginestе » ;
- Les linéaires boisés du secteur ;
- Les parcelles de prairies et de bois au niveau des sablières au nord de « le Fraysse », qui forment un corridor terrestre de milieux ouverts reliant la réserve naturelle régionale de la Héronnière de la Crémade et la réserve de chasse de Bruges, ainsi que les prairies humides du ruisseau de Grelle. Ce corridor est identifié dans le SRCE[4] Midi-Pyrénées ;
- Les milieux riverains de l'Agout (berges embroussaillées et boisées, …).

Les principales continuités écologiques aquatiques sont constituées par :

- La rivière Agout, qui constitue un véritable réservoir de biodiversité aquatique d'ordre régional au titre du SRCE.

L'urbanisation au niveau de la zone d'activité, la RN126 et la voie ferrée limite fortement les déplacements des espèces dans le sens nord/sud, notamment entre l'Agout et les coteaux au nord.

Descriptif des enjeux

Cette partie établie une synthèse des enjeux du territoire identifiés lors *des études sur les milieux naturels réalisées spécifiquement pour le projet LACT, par des bureaux d'études spécialisés, et dirigées par le bureau d'études Biotope.*

Trois sites à enjeu majeur y ont été identifiés : « Longueginestе » (Saïx), « l'Agout » (Saïx, Castres) et « Sablières et prairies humides du Fraysse » (Saïx).

Le site de« Longueginestе » jouxte une ZNIEFF de type I et une Réserve Naturelle Régionale (RNR), qui comportent un fort enjeu pour certains oiseaux d'eau. Ce vaste site se compose globalement de plans d'eau et de terrains rudéraux issus de l'extraction des granulats de la plaine de l'Agout, de nombreuses haies et alignements d'arbres et de prairies pâturées ou fauchées dont certaines sont en partie humide.

Les enjeux relatifs aux habitats naturels et aux espèces végétales patrimoniales sont considérés comme majeurs en raison de la présence d'une prairie humide, habitat en régression, et de la Renoncule à feuilles d'ophioglosse (Ranunculus ophioglossifolius), plante protégée et rare dans la région.

Il faut souligner une forte fréquentation du site par les chiroptères avec 9 espèces recensées, dont le Minioptère de Schreibers (Miniopterus Schreibersii) et la Noctule commune (Nyctalus noctula). Les étangs, prairies pâturées et lisières de boisements constituent d'importants territoires de chasse pour ces espèces. Des potentialités en gîtes arboricoles ont également été détectées.

Les habitats du site sont très favorables au Putois d'Europe (Mustela putorius), espèce à enjeu fort. Cette mosaïque de milieux à plus large échelle (« étangs et bocage de Longueginestе ») est d'intérêt assez fort pour les amphibiens, avec la présence de la Grenouille agile (Rana dalmatina) et de la Salamandre tachetée (Salamandra salamandra).

L'Agout est une rivière d'importance majeure, en tant que réservoir de biodiversité aquatique d'ordre régional au titre du SRCE et site Natura 2000. Plusieurs habitats d'intérêt communautaire ont été identifiés, comme les forêts galeries de Saule blanc et certains herbiers aquatiques.

Parmi les insectes, on peut citer la présence du Gomphe de Graslin (Gomphus graslinii), espèce à enjeu majeur, et la Cordulie à corps fin (Oxygastra curtisii).

En ce qui concerne les chauves-souris, le niveau d'enjeu est majeur, compte tenu du rôle fonctionnel de ce site par rapport à l'activité de chasse et aux déplacements de 13 de ces espèces.

Le Campagnol amphibie (Arvicola sapidus) et la Loutre d'Europe (Lutra lutra) ont également été relevés sur ce cours d'eau lors des inventaires.

Ce site comporte également un fort enjeu pour les oiseaux avec la présence de nombreuses espèces patrimoniales nicheuses, comme le Pigeon colombin (Columba oenas) ou le Milan noir (Milvus migrans), ou hivernantes comme le Bihoreau gris (Nycticorax nycticorax) et la Grande Aigrette (Ardea alba).

Enfin, l'intérêt de ce site est également majeur pour la faune aquatique avec la présence de l'Anguille (Anguilla anguilla).

Les « sablières et prairies humides du Fraysse » sont localisées au nord-ouest de la commune de Saïx. Elles comportent un intérêt faunistique et floristique très important. En effet, ce site se compose d'un réseau de prairies humides et de prairies de fauche, parcouru par de nombreuses haies.

[4] Schéma Régional de Cohérence Écologique

De nombreuses espèces végétales ont été recensées dont la Renoncule à feuilles d'ophioglosse (Ranunculus ophioglossifolius) et le Scirpe à une écaille (Eleocharis uniglumis), espèces à enjeu majeur.

Chez les insectes, il faut citer surtout la présence d'une importante population de Damier de la Succise (Euphydryas aurinia), papillon protégé et inféodé aux prairies humides.

Les enjeux concernant les reptiles sont considérés comme assez forts en raison de la présence du Lézard vert occidental (Lacerta bilineata) et du bon état de conservation des habitats.

Enfin, les enjeux ornithologiques sont considérés comme forts, en raison de la nidification probable du Pigeon colombin (Columba oenas) au niveau d'un parc boisé et de linéaires arborés. D'autres oiseaux patrimoniaux comme le Choucas des tours (Corvus monedula) et le Guêpier d'Europe (Merops apiaster) ont aussi été observés.

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Contexte général

La commune de Saïx s'insère dans l'unité paysagère des vallées du Sor et de l'Agout. L'agriculture est présente et laisse se démarquer de grandes parcelles rectilignes, généralement cultivées et abritant des hameaux épars. A l'approche de Castres vers l'est, ces parcelles sont plus petites et fermées par des haies et bandes boisées dans la plaine alluviales du Sor. On découvre alors une urbanisation plus importante et moins diffuse que sur les autres unités.

Le territoire de Saïx correspond à l'entité paysagère de la plaine castraise : paysage urbain et péri-urbain qui se diffuse et s'étale sur des espaces traditionnellement agricoles. L'ancien maillage tend ainsi à disparaître, noyé dans les nouvelles zones urbaines.

Le développement pavillonnaire est relativement important et un phénomène de diffusion urbaine autour des axes de communications se produit. Des ruptures paysagères se créent en lien avec présence de haies de clôtures dans ces zones péri-urbaines.

Cependant, les espaces agricoles restent des éléments visuellement forts. Le petit patrimoine architectural est remarquable. Les bords de l'Agout gardent une valeur paysagère importante et les anciennes exploitations de granulats (étangs, roselières) confèrent un caractère paysager et naturel à préserver.

La commune de Saïx a développé son urbanisation en direction de Castres, le long des axes routiers qui la desservent. Le bourg de Saïx s'est ainsi organisé autour de la RN 126.

Le paysage d'entrées de ville est caractérisé par une transition désordonnée entre des secteurs agricoles et des secteurs d'activités.

Les formes urbaines se présentent sous la forme suivante :

- Le bourg ancien est installé sur les berges de l'Agout. Il se caractérise par un bâti dense de type R+1+ combles ou R+2, la plupart du temps aligné sur rues. Le bourg est organisé autour de deux voiries structurantes (RD50 et RD50b) qui confèrent à cette entité urbaine un caractère de petite ville. Les jardins particuliers créent parfois des espaces de respiration ;
- Le pavillonnaire dense : quartier pavillonnaire des années 1990-2010 dans le prolongement du centre bourg ou excentré, organisé sous la forme de lotissements de villas dont la hauteur du bâti est principalement RDC parfois R+1. La végétation d'ornement donne une certaine qualité à cet habitat peu diversifié ;
- Le pavillonnaire diffus : les extensions urbaines diffuses développées sur les 30 dernières années s'organisent en milieu de parcelle sur des entités de faible importance, de forme rectangulaire ou en alignement de maisons individuelles. Ces constructions sont souvent peu intégrées au paysage. Les liaisons avec le centre bourg sont difficiles compte tenu du dimensionnement des voies de desserte.

Plusieurs sentiers et itinéraires de randonnées permettent de cheminer à travers ce paysage.

Patrimoine culturel et paysager

La commune abrite quelques bâtiments à forte valeur identitaire et patrimoniale.

Le tracé recoupe les périmètres de protection relatifs aux monuments historiques : l'ancienne chartreuse de Saïx, inscrit depuis le 24/01/1978, situé au sein de l'aire d'étude au droit de la zone industrielle de la chartreuse à Castres, le Domaine de la Fédial demeure de Jean Jaurès (commune de Castres).

Le Château de Sendrone inscrit monument historique depuis le 06/11/1987 et son périmètre de protection situé en limite communale de Viviers-lès-Montagnes au sud ne concerne pas l'aire d'étude.

On rencontre également plusieurs bâtis à valeur patrimoniale à proximité ou au sein de l'aire d'étude, notamment : trois pigeonniers aux lieux-dit En Bel, Rouquette et le Lévésou.

Le site inscrit du Moulin, église, immeubles et plan d'eau de l'Agout ne concerne pas l'aire d'étude.

VI.3.3.2 Urbanisme

Population, habitat et données démographiques

La commune de Saïx se trouve dans le secteur 5 : de l'échangeur de Soual Est à l'entrée de Castres : il est composé d'une section dite « rase-campagne », de Soual jusqu'à la zone industrielle la Chartreuse (commune de Castres) et d'une section dite « urbaine » qui se prolonge jusqu'à l'entrée de Castres.

La croissance démographique y est régulière : en l'espace de 14 ans, la population et le nombre d'habitations ont augmenté d'environ 5,5% ; et la population est relativement équilibrée : 28,6 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 29,9 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km²)	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Saïx	3455	250,36	+5,43	28,6	29,9

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +20 % entre 1999 et 2012.

À noter que Saïx fait partie des communes de l'intercommunalité ayant consommé le plus d'espace pour la construction de logements (48 ha) (soit 4,4 ha/an).

La composition des logements à Saïx est majoritairement monotype. Celle-ci est à l'image de l'ensemble de l'intercommunalité. En effet, le développement de ces territoires s'organise autour d'un modèle unique porté sur la maison individuelle : près de 96,1% à Saïx. La commune possède une majorité de résidences principales (92,6%).

Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales en 2012 (%)	Part de résidences secondaires en 2012 (%)	Part de logements individuels en 2012 (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2012 (%)
Saïx	1452	92,6	0,7	96,1	+ 20,0

Le dynamisme démographique se traduit par un dynamisme économique.

Concernant l'emploi, en 2012, sur la base de la population âgée de 15 à 64 ans, on compte :

- 72,3 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 64,9 % d'actifs avec emplois et 7,4 % de chômeurs ;
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres…) représente 27,7%.

Les mobilités domicile-travail sur le territoire sont relativement importantes. Ainsi, 25 % travaillent sur la commune. Ainsi, 6 % des actifs ayant un emploi et ne travaillant pas sur la commune restent néanmoins travailler sur la communauté de communes du Sor et de l'Agout. Les liens avec la ville de Castres sont importants avec 52 % des actifs du territoire qui y possèdent leur emploi. De plus, 11 % des actifs travaillent dans le reste du département du Tarn, en particulier, sur Labruguière, Mazamet ou encore Puylaurens. 7 % des actifs travaillent en dehors du Tarn.

Économie, équipements

La commune de Saïx propose un tissu économique relativement complet et diversifié, dominé par le secteur tertiaire. Saïx présente en effet le tissu économique tertiaire le plus important de l'intercommunalité avec 103 entreprises. L'offre commerciale est le 2ème secteur économique le plus représenté.

Le secteur industriel et l'agriculture représentent environ 11% du total des emplois.

La commune de Saïx compte près de 40 commerces (commerces de proximité et moyennes et grandes surfaces) et plus de 40 activités artisanales et industrielles. Deux restaurants sont notamment localisés sur l'aire d'étude le long de la RN126.

Le territoire compte aujourd'hui une zone d'activités d'intérêt communautaire : la Z.A des Martinels.

La zone de Saïx est essentiellement artisanale (bâtiments, aménagements paysagers…) et possède des enseignes régionales et nationales. Son périmètre n'offre pas de possibilités d'extension ; cependant près de 200 emplois sont présents aux Martinels ce qui témoigne d'une activité non négligeable. La Communauté de Communes y a engagé un programme de réhabilitation afin d'en augmenter l'attractivité.

La commune de Saïx est également bien fournie en équipements publics et services (34,9% du total des emplois). La commune dispose notamment d'une mairie, d'une église, de 3 écoles (2 publiques : maternelle et primaire + 1 privée), d'un bureau de poste, de deux maison de retraite, d'un complexe sportif, une bibliothèque municipale, deux Maison des Jeunes et de la Culture, un espace patrimoine « Les Chartreux »,
Sur la base de loisirs du Dicosa de la commune de Saïx, une crèche (maison de la petite enfance) a été recensée.

La commune accueille différentes structures de loisirs, dans l'aire d'étude :

- *La base de loisirs des étangs de Saïx (plans d'eau du Dicosa) : il s'agit d'un domaine de 88 ha entre Castres et Toulouse. Il est adapté à la pratique de la course d'orientation, la pêche, ping-pong, parcours de santé, randonnée, aire de jeux, aire de pique-nique, barbecues. On y retrouve également des structures adaptées pour la voile, VTT BMX, Trial, Handivoile, Handisport, Tir à l'Arc, équitation avec possibilité de louer des pédalos, canoës, kayaks, clubs et balles de mini-golf. Un centre équestres est également présent au sein de cette zone de loisir, le long de la RD 50 ;*
- *Le complexe sportif du Lévésou compte plusieurs terrains de sports au sein d'une zone de campagne : terrains de tennis, gymnase, terrain de foot… On notera également l'existence d'un stade de sport au lieu-dit le Fraysse.*
- *La réserve naturelle régionale (RNR) de Cambounet-sur-le-Sor : située dans la plaine alluviale du Sor et de l'Agout, cette RNR est constituée de plusieurs bassins d'anciennes gravières. L'intérêt du site réside essentiellement dans la présence d'une importante colonie de Hérons (ardéidés). Elle est par ailleurs classée en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Floristique Faunistique) de type 1, ZNIEFF des Gravières de Cambounet-sur-le-Sor.*

Le risque lié au TMD[5] par route sur la RN 126.

Une voie ferrée existante, permettant de relier Castres à Saint-Sulpice, longe l'aire d'étude au niveau des communes de Saïx et de Castres.

VI.3.3.3 Déplacements et trafics

La commune de Saïx est traversée d'est en ouest par la RN n°126. La RD50 dessert également le territoire et notamment le centre bourg.

En complément de ces axes principaux, un réseau secondaire de voies communales permet une desserte aisée de la commune.

Les déplacements s'effectuent pour la plupart des cas en voiture individuelle, correspondant d'une part au profil socio-professionnel des nouveaux habitants et à leurs modes de vie, et d'autre part à l'éloignement entre les différentes zones d'habitations.

La commune est desservie par le réseau de transport en commun TarnBus (ligne n° 761) au niveau de des lieux-dits Fabrié, Boussac.

[5] Transport de Matières Dangereuses

VI.3.3.4 Risques sanitaires

VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

Eaux superficielles

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Saïx de la masse d'eau superficielle identifiée sont présentés ci-dessous :

Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Écologique	Global
L'Agout du confluent de la Durenque au confluent du Tarn FRFR152A	État écologique médiocre	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

Eaux souterraines

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Saïx des masses d'eau souterraines sont présentés ci-dessous :

Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Quantitatif	Global
Molasses du bassin du Tarn (FRFG089)	Bon état quantitatif	2027	2015	2027
	Mauvais état chimique			
Alluvions du Tarn, du Dadou et de l'Agout secteurs hydro (FRFG021)	Bon état quantitatif	2027	2015	2027
	Mauvais état chimique			
Sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG (FRFG082)	Mauvais état quantitatif	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

VI.3.3.4.2 Ambiance sonore

Les infrastructures de transport terrestre les plus bruyantes (routes circulées par plus de 5 000 véhicules par jour et lignes ferroviaires circulées par plus de 50 trains par jours) sont classées par arrêté préfectoral en cinq catégories (de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5 la moins bruyante). La catégorie sonore est définie par un niveau sonore de référence et une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit (de 300 m pour la catégorie la plus bruyante à 10 m pour la catégorie la moins bruyante). Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre permet de déterminer :

- *Les secteurs affectés par le bruit de l'infrastructure considérée ;*
- *Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction de nouveaux bâtiments dans ces secteurs affectés par le bruit.*

Les infrastructures classées recensées sur Saïx *sont présentées ci-après (arrêté préfectoral du 18 janvier 2006, révisé par arrêté préfectoral du 23 décembre 2014).*

Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport dans l'aire d'étude (Source : arrêté préfectoral du Tarn, 5 octobre 2012)

Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
RN126	2	250 m
RN126	3	100 m

Néanmoins, les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre du projet montrent que la très grande majorité de l'aire d'étude se trouve en zone d'ambiance sonore modérée.

L'ensemble de l'aire d'étude sera donc traité comme relevant d'un territoire situé en ambiance sonore modéré, ce qui permet une approche plus globale et plus favorable aux riverains.

VI.3.3.4.3 Qualité de l'air

En région Midi-Pyrénées, l'ORAMIP (Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées) assure la surveillance de la qualité de l'air sous la responsabilité de l'État (loi LAURE – Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie- du 30 décembre 1996).

Les études relatives au projet de liaison autoroutière réalisées en 2009, 2012 (ORAMIP) et 2015 (EGIS) ont permis de définir comme relativement bonne la qualité de l'air de la commune.

VI.4 Raison du choix du projet

Les données ci-dessous constituent une synthèse des éléments présentés dans les dossiers présentés à la phase d'enquête publique relative au programme de LACT (élargissement de la bretelle de l'A680 et aménagement d'un itinéraire autoroutier de Verfeil à Castres).

Il convient de se reporter à ces dossiers pour plus de détails, et notamment à la pièce E - Étude d'impact.

VI.4.1 Études, débat public et concertations

Le tableau ci-dessous présente de manière synthétique les différentes étapes qui ont mené à l'optimisation du tracé et de la configuration des échangeurs.

Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT

		Objet de la concertation / débat public		Résultats de la concertation Et conséquence sur le projet de liaison Castres - Toulouse
Début des années 90		Etude de l'aménagement d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse Via la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A68.		
1994 - 1996		L'aménagement en 2 x2 voies de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine : objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 Décision publiée au Journal officiel le 17 août 1996		
18 décembre 2003 et octobre 2005		Inscription de la liaison Castres - Toulouse parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en 2003 puis lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire en 2005		
10/2007-01/2008	CONCERTATION	Présentation de différents fuseaux possibles (300 m de large) et de différentes zones d'échange		Optimisation des fuseaux et zone d'échange proposés Saisie de la Commission nationale du Débat Public en décembre 2008
10/2009 -01/2010		Débat Public		Décision d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession Décision ministérielle du 25 juin 2010 sur le principe d'achèvement du projet
01/2011 - 04/2011		Etudes préliminaires Avant-projet sommaire	Concertation sur les fuseaux	Validation du fuseau d'étude retenu par le Copil (Comité de Pilotage*)
10/2011 – 12/2011			Concertation sur les zones d'échanges et l'itinéraire de substitution	Précision sur la configuration des différentes solutions de zone d'échanges
01/2012 – 03/2012			Concertation sur le tracé et des mesures d'accompagnement	Proposition et validation d'une solution de tracé d'une largeur de 40 à 50 m dans le fuseau retenu lors de la concertation de 2011
04/2012 – 09/2012		Initiation d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique puis suspension momentanée de la démarche		
07/2014 – 10/2015		Reprise de la démarche et finalisation du dossier DUP		

NB : A noter que deux sections à 2x2 voies sont déjà en service : les déviations de Soual (3 kilomètres) depuis 2000 et de Puylaurens (7 kilomètres) depuis 2008.

VI.5 Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées

Les mesures d'évitement, réduction ou compensation proposées dans le cadre du projet sont rédigées en **violet**.

Les modifications apportées au PLU de la commune de Saïx se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet liaison autoroutière entre Castres et Toulouse avec :

- Création d'un emplacement réservé ;
- Mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet LACT.

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

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

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

- À l'échelle de l'emplacement réservé, pour la réalisation des constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires au projet LACT ;
- Du fait des modifications apportées dans le cadre de la mise en compatibilité des règlements.

VI.5.1 Le milieu physique

VI.5.1.1 Topographie

Ce tracé est presque exclusivement en léger remblai sur cette portion. Le franchissement de l'Agout a toutefois nécessité de réaliser le projet en léger déblais. Les matériaux seront globalement déficitaires, nécessitant l'apport de matériaux.

Le projet ne remet donc pas en cause le contexte topographique du secteur.

Mesures

Une partie des matériaux extraits des déblais sera réutilisée pour la réalisation des couches de forme et des remblais. Il sera recherché l'équilibre entre les volumes de déblais et de remblais, afin de minimiser les excédents ou les déficits de matériaux.

L'apport de matériaux depuis les secteurs excédentaires sera favorisé.

Les effets visuels des modifications du relief seront également atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief environnant. Ces aménagements prendront en compte le risque de tassement en surface, qui subsistera durant quelques temps après la phase de terrassement, avant la mise en place définitive des revêtements de surface.

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Compte tenu des caractéristiques des sols, les risques d'apparition de zones de compression ou de mouvements de terrain du fait de la présence d'engins de chantier et de la réalisation de remblais sont peu marqués. Les pentes étant peu marquées, le phénomène d'érosion des sols sera limité.

Le chantier peut présenter des risques de pollution des sols et des eaux souterraines (fuite, incident de chantier, chaulage ou liants hydrauliques utilisés pour les bases de remblais...).

Compte tenu des faibles volumes de déblais, les risques de rabattement de nappe seront limités.

Dans le cas où la nappe est très proche de la surface, les remblais et déblais peuvent également avoir un effet sur l'écoulement des eaux souterraines en compressant les sols. Les sols de l'aire d'étude correspondent soit à des alluvions (perméables) et molasses (très peu perméables). La nappe souterraine pourrait connaître des fluctuations plus ou moins importantes selon le profil du projet et le type de terrain traversé.

Mesures

Afin de prévenir les risques de compression, mouvement de terrains, il pourra être envisagé :

- *De renforcer les terrains ;*
- *De limiter le temps d'intervention en phase chantier.*

Des mesures relatives aux installations de chantier, à l'entretien des véhicules et aux conditions météorologiques des interventions seront mises en place pour réduire la pollution des sols et des eaux.

Des éléments drainants (tapis, drains, tranchées …) seront mis en place au niveau des zones les plus vulnérables pour les eaux souterraines

La création d'une nouvelle plate-forme autoroutière va entrainer une augmentation des surfaces imperméabilisées qui pourrait modifier les conditions de réalimentation de la nappe.

Le système aquifère concerné est celui de l'Albigeois Toulousain qui ne présente aucun aquifère libre (nappe captive multicouche ne présentant pas d'échange significatif avec la surface). Aucun effet quantitatif n'est attendu au droit de cet aquifère.

Aucun captage d'alimentation en eau potable ne sera affecté par le projet.

Mesures

L'ensemble des eaux pluviales générées par la plateforme autoroutière sera collecté, écrêté et traité avant rejet au milieu naturel (réduction de la pollution chronique).

Par ailleurs les ouvrages hydrauliques prévus le long du tracé permettront également de ne perturber qu'au minimum le ruissellement des eaux de surface et leur infiltration dans le sol.

VI.5.1.3 Hydrologie

La plate-forme autoroutière franchira la rivière de l'Agout (en limite communal de Saïx et Castres). De plus, de nombreux fossés sont interceptés et devront être rétablis sur l'ensemble du linéaire.

Mesures

Les mesures de réduction d'impact seront précisées dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques. De manière à conserver la continuité hydraulique des écoulements des ouvrages de franchissements hydrauliques seront mis en place. Ils sont dimensionnés pour laisser transiter les débits centennaux.

L'ouvrage de franchissement de l'Agout est un ouvrage d'art non courant (OANC) de portée de 144 m.

Cet ouvrage assurera plusieurs fonctions : Hydraulique/Grande Faune.

Des mesures spécifiques pour la mise en place de cet ouvrage pourront être mises en œuvre de manière à limiter les impacts des travaux :

- *Préserver le lit et les berges en intervenant depuis le lit majeur ou par un pont provisoire ;*
- *Réaliser les travaux en période d'étiage ;*
- *Dériver le lit du cours d'eau si nécessaire ;*
- *Reconstitution du fond du lit.*

L'augmentation des surfaces imperméabilisées liées à la création de l'autoroute va engendrer une augmentation des débits d'eaux de ruissellement.

Mesures

Un réseau de collecte des eaux pluviales de la plate-forme autoroutière orientera les eaux vers des ouvrages multifonction assurant le traitement et l'écrêtement des eaux pluviales avant rejet à débit réduit au milieu naturel. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour une occurrence décennale.

Le projet comporte des emprises dans la zone inondable de l'Agout. Les zones inondables de l'Agout sont inscrites en zones rouges au PPRi (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) de Castres et de l'Agout aval au niveau de leur franchissement par le projet.

La voie peut générer une aggravation des risques d'inondation et notamment un exhaussement de la ligne d'eau.

Mesures

Afin de ne pas aggraver les crues au niveau de l'Agout et de ses affluents, des études hydrauliques seront réalisées dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau qui sera porté par le futur concessionnaire. Elles permettront de préciser l'ouverture hydraulique optimale pour les ouvrages à mettre en place.

Les zones humides incluses dans la bande DUP peuvent potentiellement être impactées directement et indirectement par le projet :

- Zone de Calarié (Saïx) – impact direct ;
- Zone de Longuegineste et du Dicosa (Saïx) – impact indirect ;
- Zone de Fraysse (Saïx) – impact indirect ;
- Abords de l'Agout (Saïx et Castres) – impacts indirects.

Si les travaux se situent au droit des zones humides elles seront détruites. Si les travaux sont à proximité, elles peuvent être durablement impactées (perturbation de la circulation des eaux, dégradation du sol,…).

Ces zones devront faire l'objet d'une attention toute particulière du fait de leurs niveaux d'enjeux (forts à majeurs).

Mesures

Afin d'assurer la préservation des zones humides en période de chantier, des mises en défens systématiques seront réalisées préalablement au démarrage des zones de chantier concernées.

Les Plans de respect de l'Environnement imposeront aux entreprises de travaux des mesures strictes pour limiter l'effet du projet sur les zones humides. Ces mesures seront notamment la limitation au strict minimum des emprises du chantier, la mise en défens de certains secteurs…). De plus, des mesures de compensation des impacts sur les zones humides seront mises en place.

Les risques de pollution sont traités au VI.5.3.4.1

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.5.2.1 Espace agricole

Plusieurs exploitations agricoles seront impactées par le tracé du projet. La bande DUP occupe près de 86 ha de zone à vocation agricole identifiée au PLU de Saïx, soit près de 6% du territoire communal. Les impacts que peut potentiellement avoir le projet sur ces exploitations sont :

- La perte de bâtiments à vocation agricole ;
- La modification de la structure des exploitations : coupure des cheminements agricoles ou des réseaux hydrauliques, morcellement des parcelles, séparation du siège de l'exploitation des terrains à cultiver ;
- Diminution de la surface agricole, de surface en agriculture biologique, de surface épandable…

Mesures

Les accès aux parcelles agricoles potentiellement impactés seront maintenus ou rétablis (voie latérale sur RN 126 côté nord-est, passage inférieur Chemin de la Crémade, voie latérale sur Pl En Alary côté nord-est).

Les emprises du projet sont limitées au strict nécessaire pour l'exploitation de l'autoroute, afin de réduire les dommages aux bâtiments d'exploitation, aux zones agricoles et de limiter la création de délaissés.

Lors de la définition des emprises foncières, qui interviendra au stade d'études ultérieures, un soin particulier sera apporté pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables. La configuration de l'emplacement du projet au regard des infrastructures existantes, la structuration du parcellaire de certaines exploitations en grands îlots d'exploitation adaptés aux grandes cultures laissent à penser qu'un aménagement foncier apporterait une mesure utile.

Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée.

VI.5.2.2 Espaces boisées et milieu naturel sensibles

Le projet n'intercepte aucun espace boisé classé sur la commune.

La bande DUP occupe 6,02 ha de zone naturelle (Zone N et secteur N1 du PLU de Saïx).

Le projet sur le territoire de Saïx recoupe le site Natura 2000 « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou». Le projet d'autoroute Castres Toulouse n'entraîne pas d'effets dommageables significatifs après application des mesures d'atténuation sur les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire et leurs habitats sur le site Natura 2000 FR7301631 « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou ».

Concernant les habitats naturels, le projet affecte fortement les milieux herbacés, en particulier des prairies humides et des prairies de fauche (prairies de la Calarié, Longuegineste, sablières et prairies humides de Fraysse) ainsi que des stations d'espèces protégées (Trèfle maritime) ou patrimoniales (Fritillaire pintade, Orchis à fleurs lâches, Ophioglosse commun, Laîche tomenteuse, Colchique d'automne) inféodées à ces milieux. Le projet concerne également à ce niveau l'unique station sur l'aire d'étude de Renoncule à feuilles d'ophioglosse, espèce protégée en France.

Par ailleurs, le projet traverse l'Agout cours d'eau majeur. Il se superpose ainsi sur les boisements rivulaires bordant ce cours d'eau. Quelques boisements mésophiles sont également impactés (chênaies pubescentes, chênaies-charmaies). Enfin le projet impacte à ce niveau une station de Mousse fleurie, espèce protégée, ainsi que plusieurs stations d'Adonis annuel, espèce messicole patrimoniale.

Concernant les insectes, quelques vieux chênes à Grand Capricorne sont détruits çà et là sur le tracé, notamment au niveau du site à enjeu « Prairies humides de la Calarié ». Le nombre d'arbres occupés ou favorables étant importants dans le secteur, les impacts sont donc relativement limités.

Concernant les amphibiens : le territoire traversé présente un contexte à la fois périurbain et polyculture, mais aussi ponctué de complexes de zones humides, dont plusieurs gravières en eau, très favorables à une diversité d'espèces d'amphibiens qui y trouvent une large gamme d'habitats permettant d'accomplir leur cycle biologique (site « Étangs et bocage de Longuegineste »). Citons notamment le Pélodyte ponctué et le Crapaud calamite pour les espèces pionnières fréquentant volontiers les espaces agricoles et les mares ou ornières temporaires, la Rainette méridionale et le Crapaud calamite largement présents dans les gravières en eau de Longuegineste. Les impacts sont considérés comme modérés, en raison principalement de la destruction et de la fragmentation d'habitats d'espèces, ainsi que des effets induits (risque collision).

Concernant les reptiles : le complexe de zones humides au centre (étangs de Longuegineste) est favorables à la Couleuvre à collier, la Couleuvre vipérine et au Lézard vert occidental. Les impacts sont considérés comme faibles à modérés, en raison principalement de la destruction et de la fragmentation d'habitats d'espèces, ainsi que des effets induits (risque collision).

Concernant les oiseaux : le projet détruit en partie des sites abritant le Pigeon colombin: « Bois de Cambaillergue à Saïx » et « Sablières et prairies humides du Fraysse ». Les impacts sont respectivement forts et très forts concernant cet oiseau.

Les impacts sont forts également pour :

- La Chevêche d'Athéna. Le projet entraîne la destruction (probable) d'un bâtiment et (certaine) d'arbres à l'ouest d'« En Bouysse » (Longuegineste), habitat supposée de nidification et de repos de ce rapace nocturne ;
- Le Choucas des tours. Le projet entraîne la destruction d'une grande partie du boisement situé sur « le Lévesou », habitats de nidification et de repos de l'espèce.

Les autres impacts sont modérés et concernent le Moineau friquet (sur « En Alary »). Il faut enfin relever qu'il existe un risque de collisions pour le Bihoreau gris et la Grande Aigrette (impact modéré), espèces hivernantes patrimoniales, au passage des futures voies au niveau de l'Agout.

Concernant les mammifères, le projet impacte « L'Agout », des sites très intéressants pour la mammofaune semi-aquatique ainsi que les milieux humides de « Longuegineste ». Sur l'Agout se trouve l'emblématique Loutre d'Europe. Cette espèce est en franche recolonisation des bassins hydrographiques de Midi-Pyrénées. Pour la destruction d'espèces et d'habitats de refuge et de reproduction, ainsi que pour le risque des collisions autoroutières, le niveau d'impact est jugé très fort. Pour les autres impacts, dont ceux liés aux coupures de corridors écologiques, aux risques de pollution et au dérangement des spécimens, le niveau d'impact est aussi jugé très fort. Les milieux humides du site « Longuegineste » attire le Campagnol amphibie et le Putois d'Europe.

De plus, plusieurs habitats de Putois d'Europe et de Genette commune sont interceptés par le projet.

Globalement, les impacts concernent un risque de collisions, une fragmentation des territoires, un dérangement d'individus et une destruction d'habitats de refuge et de reproduction.

Globalement, le projet impacte des passages à grande faune.

Concernant les chiroptères, le site de « Maison neuve » constitue un gîte estival de Pipistrelle pygmée, Pipistrelle commune, Oreillard gris et Grand rhinolophe.

Les voies de déplacement de chiroptères identifiées au niveau de l'Agout seront menacées par le projet en augmentant fortement les risques de collisions. Le niveau d'impact est considéré comme très fort.

Celui concernant la destruction des habitats de refuge et de reproduction (boisements rivulaires du Bernazobre et de l'Agout, milieux humides de Longuegineste, boisement du lieu-dit « Cambaillergue » (PK 47) et autres boisements épars entre le PK 48 et 50), ainsi que la destruction de possibles individus est estimé à très fort. Le Minioptère de Schreibers ainsi que d'autres espèces, comme la Pipistrelle pygmée (proximité aux milieux humides de Longuegineste qui lui sont tout à fait favorables), se déplacent régulièrement sur ce territoire ; le niveau d'impact pour les collisions routières, ainsi que pour les coupures des voies de déplacement est estimé à très fort. Le projet fragmentera aussi les divers territoires des espèces (niveau d'impact fort) et les risques de pollution sont présents (niveau d'impact modéré).

Concernant la faune aquatique, le projet franchit l'Agout, concerné par un réseau Natura 2000 et renfermant des espèces piscicoles patrimoniales. L'impact attendu du projet sera modéré et essentiellement lié à la phase travaux (risques de pollutions accidentelles, altération de l'habitat piscicole existant.

Mesures

Afin de minimiser les effets sur le milieu naturel, différentes mesures seront mises en place :

- *Minimisation des emprises chantier ;*
- *Intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes ;*
- *Rétablissement des corridors de déplacement ;*
- *mise en défens des zones à enjeux importants ;*
- *création le cas échéant de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…) ;*
- *…*

Les effets prévisibles du projet sur la trame verte et bleue se traduisent en termes de « points de conflits » potentiels entre l'infrastructure et la Trame Verte et Bleue, c'est-à-dire lorsque le tracé traverse un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique.

La rivière Agout, réservoir de biodiversité aquatique d'ordre régional au titre du SRCE est franchie par viaduc, ce qui permet de maintenir une transparence maximale tant au niveau du lit mineur qu'en berge.

Mesures

L'ensemble des continuités écologiques identifiées seront rétablies par mise en œuvre d'ouvrages : ouvrages hydrauliques, ouvrages mixtes (hydraulique/faune/passage agricole ou routier) afin d'assurer la transparence du projet vis-à-vis des déplacements de la faune.

Les passages maitres constituent les ouvrages les plus importants du projet visant à réduire les impacts de la fragmentation éco-paysagère et cynégétique. Le viaduc de franchissement de l'Agout constituera un passage Grande faune « Maitres ».

Des buses sèches équiperont le nouvel ouvrage tous les 300 m maximum dans les sections en remblais pour en favoriser la transparence pour la petite et la moyenne faune. Au total, 22 buses seront aménagées sur la commune.

Au niveau de l'Agout, sur la commune de Saïx, un corridor terrestre (corridor de déplacement de milieux ouverts de plaine) ne peut être rétabli sur place du fait de la configuration du projet (profil en long entre les PK49 et 50 sur la commune de Saïx) : des plantations spécifiques seront réalisées pour guider les animaux vers les ouvrages de franchissement adaptés : passage grande faune du chemin de la Crémade (Saïx).

La mise en place des ouvrages sera accompagnée d'un traitement écologique des abords (plantations, aménagement de caches …) qui permettront de recréer des milieux attractifs pour la faune, ce qui participera au maintien d'une bonne fonctionnalité des ouvrages.

VI.5.3 Le milieu humain

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Le projet n'impacte aucun monument historique, site inscrit, site classé ou zone de protection du patrimoine historique ou culturel, aucune zone de sensibilité archéologique. Le projet LACT recoupe les périmètres de protection relatifs aux monuments historiques : l'ancienne chartreuse de Saïx, inscrit depuis le 24/01/1978, situé au sein de l'aire d'étude au droit de la zone industrielle de la chartreuse à Castres, le Domaine de la Fédial demeure de Jean Jaurès (commune de Castres).

Les alentours de ces monuments risquent d'être temporairement dégradés du fait des travaux. Le projet est susceptible de modifier l'ambiance paysagère et sonore à proximité de ce monument historique protégé.

Les travaux se feront à proximité immédiats d'éléments du paysage et du patrimoine : la base de loisirs de Dicosa, un pigeonnier rond (à moins de 100 m du tracé), éléments non protégés du patrimoine.

La voie nouvelle viendra modifier les composantes physiques du paysage (modification de l'occupation des sols, du couvert végétal, création de déblais / remblais localisés...). En passant dans le champ visuel perceptible depuis des habitations situées en rase-campagne et sur la frange extérieure des agglomérations. La nouvelle infrastructure donnera à voir le paysage depuis de nouveaux points de vue. Lorsque la chaussée sera sur une plate-forme en remblai et lorsque le tracé empruntera un nouvel itinéraire entre Maurens-Scopont et Castres.
Le projet a notamment pour vocation de ne pas porter atteinte aux contextes paysagers identifiés sur l'ensemble du linéaire. Il sera aménagé afin de respecter les différentes identités paysagères, tout en évitant les sensations de monotonie.

Mesures

Les installations de chantier (installation de concassage, zone de confinement, stockage d'engins ou d'autres matériels) ne seront pas implantées au sein des périmètres de protection et seront à l'écart des habitations, afin de ne pas dénaturer le paysage associé à ces éléments du patrimoine.

Les mesures relatives à la diminution des effets sur les monuments protégés ont été pensés dès les premières études afin, notamment, d'éviter ces bâtis.

Les sections du projet interceptant des périmètres de protection des monuments inscrits et classés identifiés ont fait l'objet d'une étude paysagère spécifique. Les mesures proposées dans la traversée du périmètre de protection de la Chartreuse de Saïx sont les suivantes : Plantation d'un boisement dans l'espace résiduel entre la voie ferrée et l'infrastructure, plantation d'une haie en pied de talus de l'infrastructure afin d'atténuer les vues directes vers l'infrastructure, plantation d'une haie en pied de talus de l'infrastructure afin d'atténuer les vues directes depuis le monument historique. Les aménagements paysagers seront réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiment de France (ABF).

Des mesures d'insertion spécifiques seront également mises en place sur le secteur de Dicosa : à l'ouest préservation de l'espace ouvert (pas de plantation), reconstitution de lisières, plantation de haies vives pour intégrer visuellement l'infrastructure passant en remblai, plantation d'un alignement d'arbres le long de la RN126 afin de créer une continuité au niveau du rétablissement.

La diminution des effets sur le patrimoine bâti non protégé a été une préoccupation dès les premières étapes du projet : prise en compte lors de la comparaison des corridors et fuseaux, tracé adapté pour éviter les éléments du patrimoine... Des mesures seront mises en place afin de préserver les bâtis patrimoniaux non protégés situés à proximité (mise en défens). Le pigeonnier est situé au sein de l'emprise chantier risque, si sa distance à l'autoroute ne permet pas de le conserver, il pourra être déplacé (déplacement d'un tenant ou par déconstruction / reconstruction).

Des mesures d'insertion paysagères seront mises en place afin de fondre au maximum le projet dans le paysage : merlon paysager, plantation d'arbres…

VI.5.3.2 Urbanisme

Le projet entraine une modification de l'affectation des sols.

Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis.

Sur la commune de Saïx, les emprises définitives du projet impactent 6 bâtis dont 1 bâtiment industriel et 5 bâtis dont la nature sera précisée lors des phases ultérieures (évaluation à titre indicatif, pouvant évoluer en fonction des études de tracé lors des études ultérieures).

La réalisation du projet pourrait avoir des effets sur l'organisation du territoire. Cependant, la mise en compatibilité n'a pas vocation à permettre le développement de l'urbanisation. Ainsi, cette mise en compatibilité n'aura donc pas d'effet sur le développement de l'urbanisation de la commune.

Le projet intercepte à deux reprises du sentier des Hérons vers la zone du Dicosa sur les communes de Cambounet-sur-le-Sor et Saïx.
De plus, la base de loisirs de Dicosa, interceptée par la bande DUP, abrite des établissements publics (crèche, locaux communaux et intercommunaux).

Mesures

Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis.

Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.

Les itinéraires de randonnées aux abords des étangs de Dicosa seront rétablis par le projet.

Dans le secteur de Dicosa, l'emplacement réservé a été limité au minimum des besoins d'emprises du projet afin de ne pas porter atteinte à l'existence et au développement des établissements publics implantés à ce jour.

VI.5.3.3 Déplacements et trafics

La liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peut perturber légèrement les déplacements au sein de la commune en phase chantier. Le projet intercepte plusieurs voies de communication : RN126, la voie menant à la base de loisir du Dicosa, la RD50 et les voies communales menant à la Gascarié, Sainte-Germaine et En Alary.

Mesures

Les principales voies coupées par l'infrastructure seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (passage inférieur ou supérieur) soit par un itinéraire de rabattement. En l'état actuel du projet, les rétablissements sont prévus : en passage supérieur pour la RN126, en voie latérale pour l'accès à la base de loisir, en passage inférieur pour la RD50, en voie latérale pour le Chemin de la Gascarié, en passage inférieur pour le chemin En Alary.

Des déviations seront mises en place si la circulation ne peut être maintenue pendant les travaux. Les déviations les plus courtes et les moins accidentogènes seront recherchées et associées à une signalétique adaptée.

L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.

VI.5.3.4 Risques sanitaires

VI.5.3.4.1 Qualité des eaux

Les sources de pollution éventuelles peuvent provenir :

- En phase chantier : d'émission de matière en suspension, de pollutions accidentelles, de pollutions par la chaux…
- En phase exploitation : de pollutions chroniques dues à la circulation journalière, de pollutions saisonnières (sel lors d'épisode neigeux / verglaçant, phytosanitaires lors du traitement des dépendances vertes) et accidentelles.

Mesures

Des mesures spécifiques seront mises en place :

- *En phase chantier : mise en place et entretien d'un assainissement provisoire de chantier, mise en place d'aires spécifiques imperméables, stockages des produits et matériels hors des zones sensibles, choix de produits limitant les risques d pollutions, mise en défens de certaines zones ;*
- *En phase exploitation : les bassins de rétention existants sur l'A680 assureront également le traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel ainsi que le confinement des éventuelles pollutions accidentelles. L'utilisation des produits phytosanitaires sera également limitée.*

VI.5.3.4.2 Ambiance sonore

Une étude acoustique spécifique a été réalisée dans le cadre du projet LACT.

Les résultats de cette étude montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire de voie.

Dans ce secteur, le projet traverse des zones urbanisées. Plusieurs habitations seront impactées par le bruit, avec des niveaux élevés, notamment dans les secteurs suivants : Longueginestе, La Crémade, En Alary.

Mesures

Deux type de protections seront mises en place :

Isolations de façade : 5 habitations

Traitement à la source, par la mise en place d'écrans absorbants :

- *Dans la traversée de Longueginestе :*
  - *Un écran absorbant de 1 200 m de long et d'une hauteur de 3 m permettra de protéger efficacement les lotissements situés à En Bajou, En Basi et En Bouisse ;*
  - *En vis-à-vis, un écran absorbant de 415 m de long et d'une hauteur de 3 m permettra de réduire efficacement les niveaux reçus par les locaux de la communauté de commune à « En Bouisse », qui abritent notamment une crèche, classée bâti sensible ;*
  - *Le traitement à la source permettra de protéger efficacement l'ensemble de la zone.*
- *Dans la traversée du lieu-dit « La Crémade », un écran d'une hauteur de 3 m, et de 370 m de long permettra de protéger « La Crémade ».*
- *Dans la traversée du lieu-dit « En Alary », la création d'un écran absorbant de 250m de long et 3m de haut permettra de protéger les riverains.*

VI.5.3.4.1 Qualité de l'air

Sous réserve des hypothèses de trafic, la réalisation du projet de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse, à l'horizon d'étude 2042 défini pour la prospective de la qualité de l'air, n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude (projet et de l'ensemble du réseau routier subissant une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10 % du fait de la réalisation du projet»).

Les cartographies des surconcentrations en polluant mettent en évidence :

- Les effets significatifs, mais néanmoins géographiquement limités, des émissions polluantes induites par le trafic routier du réseau étudié sur la qualité de l'air (entre 50 et 150 m de part et d'autre des infrastructures routières en fonction des axes et des polluants) ;
- Une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence ou l'état projeté pour ces polluants, du fait du renouvellement du parc automobile entre 2014 et 2042 et ce, malgré l'augmentation du kilométrage parcouru (+21 % à +28 % suivant les secteurs).

La réalisation des projets de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires.

L'Indice Pollution Population (indicateur sanitaire simplifié) du dioxyde d'azote en baisse dans la bande d'étude à l'état projeté indique une diminution de l'exposition des populations. Cette amélioration modérée à forte (-24 % à -50 %) pour les communes de Vielmur-sur-Agout, Labruguière, Navès, Fréjeville, Soual, Carbès, Viviers-lès-Montagnes et Saïx, pour environ 2 850 habitants.

Quatre établissements sensibles sont recensés sur la commune de Saïx dans la bande d'étude liée au projet :

- La crèche 3 pommes ;
- La crèche Arc-en-Ciel (base de loisirs Dicosa) ;
- L'école élémentaire de Longueginestе ;
- L'EHPAD la Pastelière.

Mesures

Du fait de la réalisation de ce nouvel axe routier, il est préconisé un suivi régulier de la qualité de l'air au droit des établissements à caractère sanitaire et sensible les plus proches du nouveau tracé, en particulier : la crèche Arc-en-Ciel.

VI.6 Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLUi de Saïx

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques

L'emplacement réservé prévu, au document graphique, pour le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT) aura une emprise sur :

- Zone U et secteurs UL1, UL2, U2, U2A : zone urbaine ;
- Zone AUo : zone à urbaniser ;
- Zone AUxo : zone à urbaniser ;
- Zone N et secteur N1 : zone naturelle et forestière ;
- Zone A : zone agricole.

D'autre part, diverses mesures sont prévues de façon à limiter l'incidence du projet sur la ripisylve de l'Agout et préserver ses fonctionnalités de corridor écologique.

Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées dans toutes les zones. Néanmoins certains ajustements au règlement des zones U (secteur U2 et sous-secteur U2a, secteur UL1 et UL2), AUxo, N (secteur N1), A sont nécessaires pour sécuriser le projet.

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité ».

La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établit au bénéfice de l'État ou de son représentant. La surface totale des emplacements réservés sera mise à jour.

Le document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU fera apparaître l'emplacement réservé au projet.

VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU

Le projet reste compatible avec les objectifs définis dans le PLU de Saïx, notamment ceux identifiés au sein du PADD.

1. Accompagner le développement économique et créer un espace de solidarité
2. Renforcer la cohésion du territoire tout en préservant ses diversités
3. Prévenir les risques et les nuisances

Le projet participera au développement économique du territoire communal.

L'emprise de l'emplacement réservé sur les terres agricoles ne sera pas négligeable. Cependant, elles seront réduites au strict nécessaire lors de la définition des emprises définitives et elles feront l'objet d'un accompagnement spécifique au travers par exemple d'un aménagement foncier (selon la décision de la CCAF concernée) et d'autres mesures définies dans le cadre de protocoles ave les chambres d'agricultures concernées.

Les paysages seront préservés par la mise en place de mesure d'insertion (merlon paysager, plantation d'arbres et arbustes…) permettant l'intégration du projet au sein du territoire communal.

Les abords du monument historique inscrit de l'ancienne chartreuse de Saïx ainsi que la base de loisirs de Dicosa seront traités spécifiquement.

Le projet permet de rétablir les continuités écologiques identifiées sur le territoire, par la création d'ouvrage de transparence écologiques (ouvrages hydraulique, passage faune…), la mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…).

Le projet intègre la création de dispositifs pour la réduction des nuisances sonores (protection à la source et isolation de façades) afin de préserver le cadre de vie des habitants.

VI.7 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 5 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 5 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, dès que le projet sera réalisé, que les aménagements seront terminés, et que les terrains seront sous concession, avec une limite du domaine public autoroutier concédé (DPAC) clairement définies.

Ainsi, les emprises définitives de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse sur les différentes zones illustrées sur le plan de zonage du PLU de Saïx seront acquises. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante-projet et post-projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

Le tableau suivant illustre les surfaces incluses dans l'emplacement réservé (ER) défini à ce stade du projet, qui pourront être comparées aux surfaces définitives X, Y, Z, … du projet, pour chaque zone identifiée comme impactée.

Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)

Analyse par zone/secteur	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone U, Secteur U2	1,05 ha inclus dans l'ER	X ha acquis
Zone U, sous-secteur U2a	4,60 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone U, Secteur UL1	7,41 ha inclus dans l'ER	Z ha acquis
Zone U, Secteur UL2	1,96 ha inclus dans l'ER	… ha acquis
Zone AU0	0,70 ha inclus dans l'ER	… ha acquis
Zone AUxo	8,56 ha inclus dans l'ER	… ha acquis
Zone N	5,51 ha inclus dans l'ER	… ha acquis
Zone N, Secteur N1	0,51 ha inclus dans l'ER	… ha acquis
Zone A	87,40 ha inclus dans l'ER	… ha acquis

Figure 9 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)

Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS

LÉGENDE

ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX

Limite communale
Limite départementale

Réseau hydrographique
Cours d'eau
Plan d'eau

Établissement sensible
Établissement médico-social
Établissement scolaire
Crèche

PROJET PROPOSÉ

Bande DUP

Projet autoroutier et de rétablissements de voiries
PR XX — Point repère A680
PK XX — Point kilométrique
Axe et plateforme
Ouvrage d'art
Talus remblais
Talus déblais

Fonctionnalité principale des ouvrages et voies de rétablissement
Agricole
Agricole / Hydraulique
Faune
Ferroviaire
Hydraulique
Modes doux
Routier
Routier / Hydraulique

Buse sèche (80 cm)

MILIEU NATUREL

Corridor de déplacement (SRCE)
Milieu boisé de plaine
Milieu ouvert de plaine
Cours d'eau

Zones à enjeux impactées directement ou évitées par le projet proposé
Enjeu majeur
Enjeu fort

Mesure en faveur du milieu naturel
Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les habitats naturels, les habitats d'espèces animales et végétales
Mesure de rétablissement des corridors de déplacement de la grande faune
Mesure de rétablissement des corridors de déplacement de la faune semi-aquatique
Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur la faune piscicole
Mesure de rétablissement des corridors de déplacement des chiroptères
Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les berges des cours d'eau

CONTEXTE HYDROLOGIQUE

Zone inondable
Habitat humide (Biotope)
Zones humides potentielles (inventaire des Conseils Départementaux 31 et 81)
Mesure de franchissement des écoulements superficiels et zones humides associées

PAYSAGE, PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS

Mesure spécifique d'insertion paysagère au niveau des zones à enjeux

Monument historique et périmètre de protection associée
Monument classé
Monument inscrit

Mesure de rétablissement des itinéraires de randonnée
Itinéraire de randonnée

ACOUSTIQUE

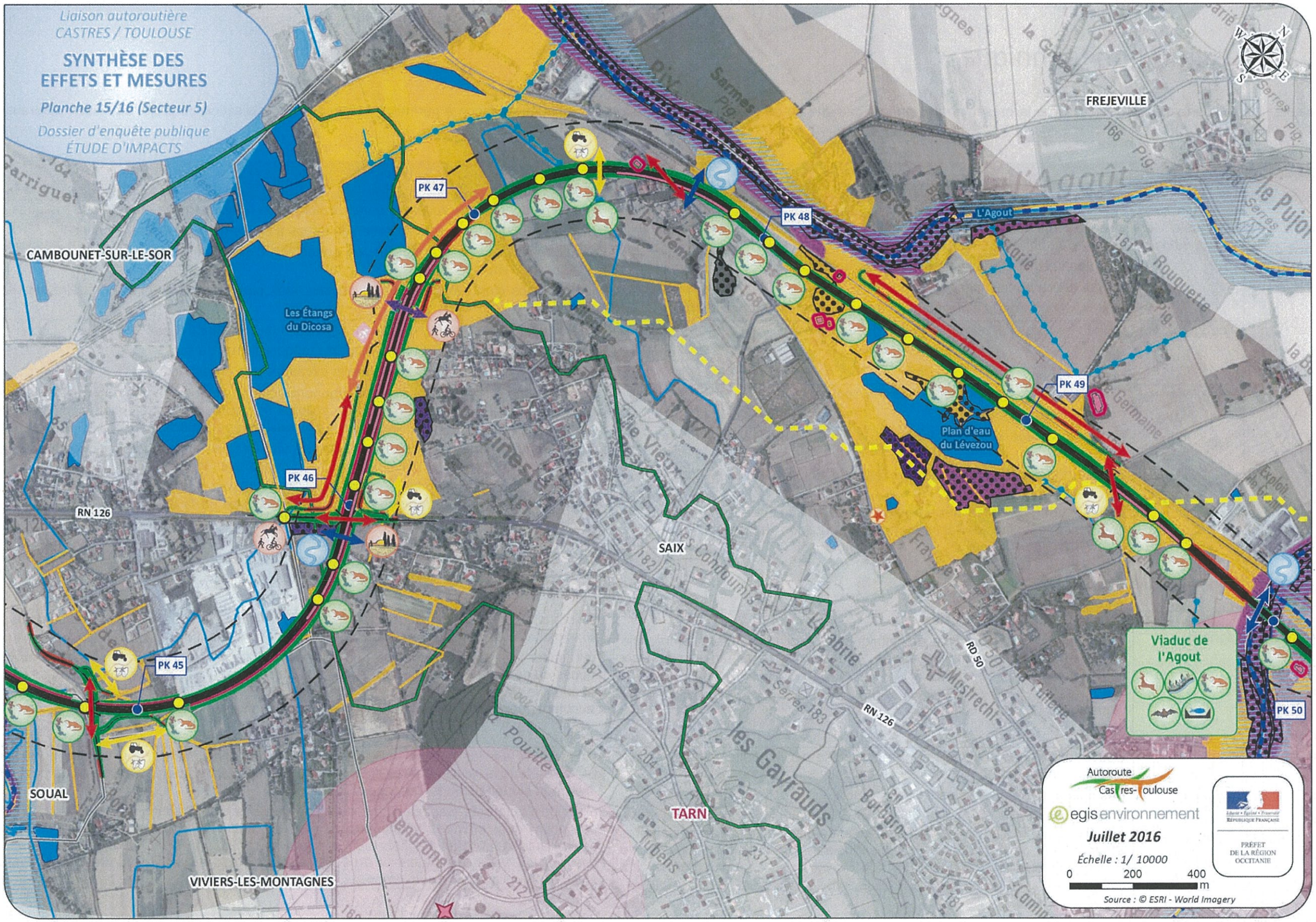
Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit
Bâti nécessitant une protection complémentaire

CONTEXTE AGRICOLE

Mesure de rétablissement des chemins d'exploitations agricoles
Réseau d'irrigation

Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE


Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE
SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES
Planche 15/16 (Secteur 5)
Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS
FREJEVILLE
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
PK 47
PK 48
PK 49
PK 46
PK 45
PK 50
RN 126
Les Étangs
du Dicosa
L'Agout
Plan d'eau
du Lévezou
SAIX
TARN
SOUAL
VIVIERS-LES-MONTAGNES
Viaduc de
l'Agout
Autoroute
Castres-Toulouse
egis environnement
Juillet 2016
Échelle : 1/ 10000
0 200 400 m
Source : © ESRI - World Imagery
PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

VI.8 Résumé non technique

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu physique	Géologie, pédologie et hydrogéologie	**Terrain de type** : coteaux molassiques avec présence de quelques affleurements calcaires, dépôts quaternaires anciens, dépôts quaternaires anciens remobilisés par l'érosion. **Risques :** retrait et gonflement des sols argileux. **Masse d'eau :** trois masses d'eau. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.	Risques d'apparition de zones de compression ou de mouvements de terrain peu marqués. Renforcement des terrains et limitation du temps d'intervention en phase chantier. Pas d'effet quantitatif attendu sur les conditions d'alimentation de la nappe et les risques de pollutions sont limités. Mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales permettant de réduire les risques de pollution.
	Topographie	**Relief :** paysage plat et peu vallonné de la plaine de l'Agout.	Ce tracé est presque exclusivement en léger remblai sur cette portion. Le projet ne remet pas en cause le contexte topographique du secteur. L'apport de matériaux depuis les secteurs excédentaires sera favorisé.
	Hydrologie	SDAGE Adour – Garonne et SAGE de l'Agout. **Cours d'eau** : l'Agout. Territoire marqué par : les étangs de la zone du Dicosa, le plan d'eau du Lévezou. **Risque d'inondation** par crues de l'Agout. PPRi de la rivière Agout en aval de Castres. **Zones humides** sur le bassin versant de l'Agout, Prairies humides de la Calarié, Longueginestе, Sablière et prairies humides du Fraysse.	Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel (dimensionnement décennal). Franchissement de la rivière de l'Agout par un viaduc : des mesures spécifiques seront mises en place pour ne pas dégrader le lit du cours d'eau pendant les travaux. En matière de risque inondable, des études hydrauliques seront réalisées dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Elles permettront de préciser l'ouverture hydraulique optimale pour les ouvrages à mettre en place. Les zones humides incluses dans la bande DUP peuvent potentiellement être impactées par le projet. Des mesures lors des travaux (précautions particulières, mise en défens) et des mesures de compensation des impacts sur les zones humides seront mises en place.
Espaces agricoles et naturels	Espace agricole	Forte influence urbaine Castraise. L'agriculture est une activité économique en déclin. La SAU[6] communale enquêtée au Recensement Général Agricole sur la commune de Saïx couvre environ 450 ha (soit 32,6%). Les terres agricoles sont essentiellement consacrées à la polyculture et au polyélevage.	Les impacts sur les exploitations agricoles (perte de bâtiment agricoles, modification de la structure des exploitations, diminution de la surface agricole) sont attendus. Pour limiter les impacts la surface du projet est réduite au strict minimum et des rétablissements d'accès ou de réseau seront mis en place (voie latérale sur RN 126 côté nord-est, passage inférieur Chemin de la Crémade, voie latérale sur PI En Alary côté nord-est), d'autres mesures d'accompagnement et de compensation telles qu'un aménagement foncier sont proposées.
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	Couverture boisée principalement représentée par les boisements associés aux différentes zones humides et cours d'eau de la commune. Pas d'espace boisé classé sur l'aire d'étude. Zones bocagères : Au niveau du lieu-dit « Longueginestе » s'observe une mosaïque d'habitats composée de prairies, de plans d'eau et de boisements en périphérie de la réserve naturelle. Plusieurs parcelles de prairies et de bois au niveau des sablières entre « le Fraysse » et de la voie ferrée sont	Impacts forts sur les habitats naturels et la flore en particulier sur les prairies humides et des prairies de fauche, ainsi que des stations d'espèces protégées ou patrimoniales. Impacts modérés à très forts sur les habitats d'espèces. Le projet d'autoroute Castres Toulouse n'entraîne pas d'effets dommageables significatifs après application des mesures d'atténuation sur les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire et leurs habitats sur le site Natura 2000 FR7301631 « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou ».Moyens mis en œuvre au tire des milieux naturels sensibles : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux

[6] *Surface Agricole Utile*

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
		également présentes. Différentes mesures de protection et d'inventaire : Site d'intérêt Communautaire (SIC) « Vallée du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou » ; Réserve naturelle régionale de Cambounet-sur-le-Sor ; ZNIEFF de type I : Gravières de Cambounet-sur-le-Sor ; ZNIEFF de type II Rivières Agout et Tarn de Burlats à Buzet-sur-Tarn.	espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes…), ouvrages hydrauliques prévus le long du projet (buses sèches, passage grande faune du chemin de la Crémade).
Milieu humain	Patrimoine architectural, urbain et paysage	Entité paysagère de la plaine castraise : paysage urbain et péri-urbain qui se diffuse et s'étale sur des espaces traditionnellement agricoles. Plusieurs sentiers et itinéraires de randonnées permettent de cheminer à travers ce paysage. Présence monument historique classé et périmètre de protection : l'ancienne chartreuse de Saïx. Plusieurs bâtis à valeur patrimoniale : trois pigeonniers aux lieux-dit En Bel, Rouquette et le Lévésou.	Intercepte le périmètre de protection (500 m de rayon) de monuments historiques protégés : ancienne chartreuse de Saïx, monument inscrit. Travaux à proximité d'éléments du paysage et du patrimoine : la base de loisir de Dicosa, un pigeonnier rond (à moins de 100 m du tracé). Limitation des emprises travaux, mise en défens des éléments du patrimoine. Mise en place de mesures d'insertion paysagères (merlon paysager, plantation d'arbres…). Aménagements paysagers spécifiques dans le périmètre de protection de l'ancienne Chartreuse de Saïx, en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France et aux abords de la base de loisirs.
	Urbanisme	Le bourg de Saïx organisé autour de la RD50 et RD50b présente un caractère de petite ville. Du pavillonnaire dense se développe dans le prolongement du bourg. Le reste de l'urbanisation est représentée par du pavillonnaire diffus. La croissance démographique y est importante. Le dynamisme démographique se traduit par un dynamisme économique. Les mobilités domicile-travail sur le territoire sont relativement importantes. La commune de Saïx propose un tissu économique relativement complet et diversifié, dominé par le secteur tertiaire. L'offre commerciale est le 2ème secteur économique le plus représenté. La commune dispose des équipements publics communaux (église, mairie, poste, école, crèche…).	Impact sur 6 bâtis, dont 1 bâtiment industriel, la vocation des 5 autres bâtiments sera définie dans le cadre des études de détail. Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis. Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation. Les établissements publics présents sur la base de loisirs de Dicosa (établissement scolaire, bâtiments communaux et inter-communaux) seront préservés en réduisant la bande DUP et l'emplacement réservé pour le projet au strict nécessaire.
	Déplacements et trafics	Desserte du territoire par la RN126 et RD50. Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail). Desserte par le réseau de transport en commun TarnBus.	Les principales voies coupées par l'infrastructure seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (passage inférieur ou supérieur) soit par un itinéraire de rabattement. L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.
	Risques sanitaires (Bruit et air)	Secteur sous influence sonore axes structurants RN126. Qualité de l'air relativement bonne.	Les résultats l'étude acoustique montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire de voie à créer. Des isolations de façades seront réalisées sur 5 habitations. Des écrans acoustiques absorbants seront mis en place dans la traversée de Longueigneste, dans la traversée du lieu-dit « La Crémade », dans la traversée du lieu-dit « En Alary ». La réalisation des projets de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations de polluants dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires. 4 établissements sensibles sont recensés dans la bande d'étude liée au projet (dont la crèche Arc en ciel au niveau des étangs de Dicosa). Un suivi régulier de la qualité de l'air est préconisé au droit des établissements à caractère sanitaire et sensible les plus proches du nouveau tracé, en particulier : la crèche Arc-en-Ciel à Saïx.



394838

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État
10 JUIL. 2018
Le Rapporteur,

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Autoroute Castres-Toulouse

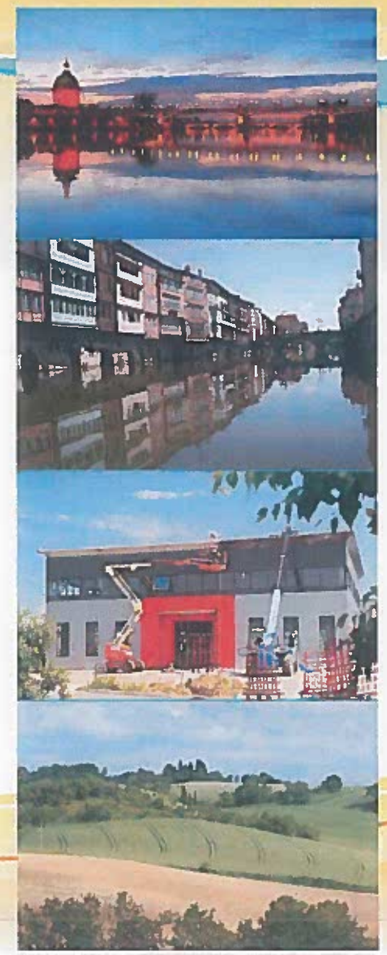
Volume 2

Pièce D : Plan général des travaux

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

ASF



Pièce D : Plan général des travaux

Planche laissée blanche

Pièce D : Plan général des travaux

Les planches présentées ci-après distinguent :

- L'opération entre Castelmaurou et Verfeil, qui concerne le projet d'élargissement de l'A680 existante, sous maîtrise d'ouvrage ASF,
- L'opération entre Verfeil et Castres (tracé neuf hormis dans les secteurs de Puylaurens et de Soual), sous maîtrise d'ouvrage État.

Pièce D : Plan général des travaux

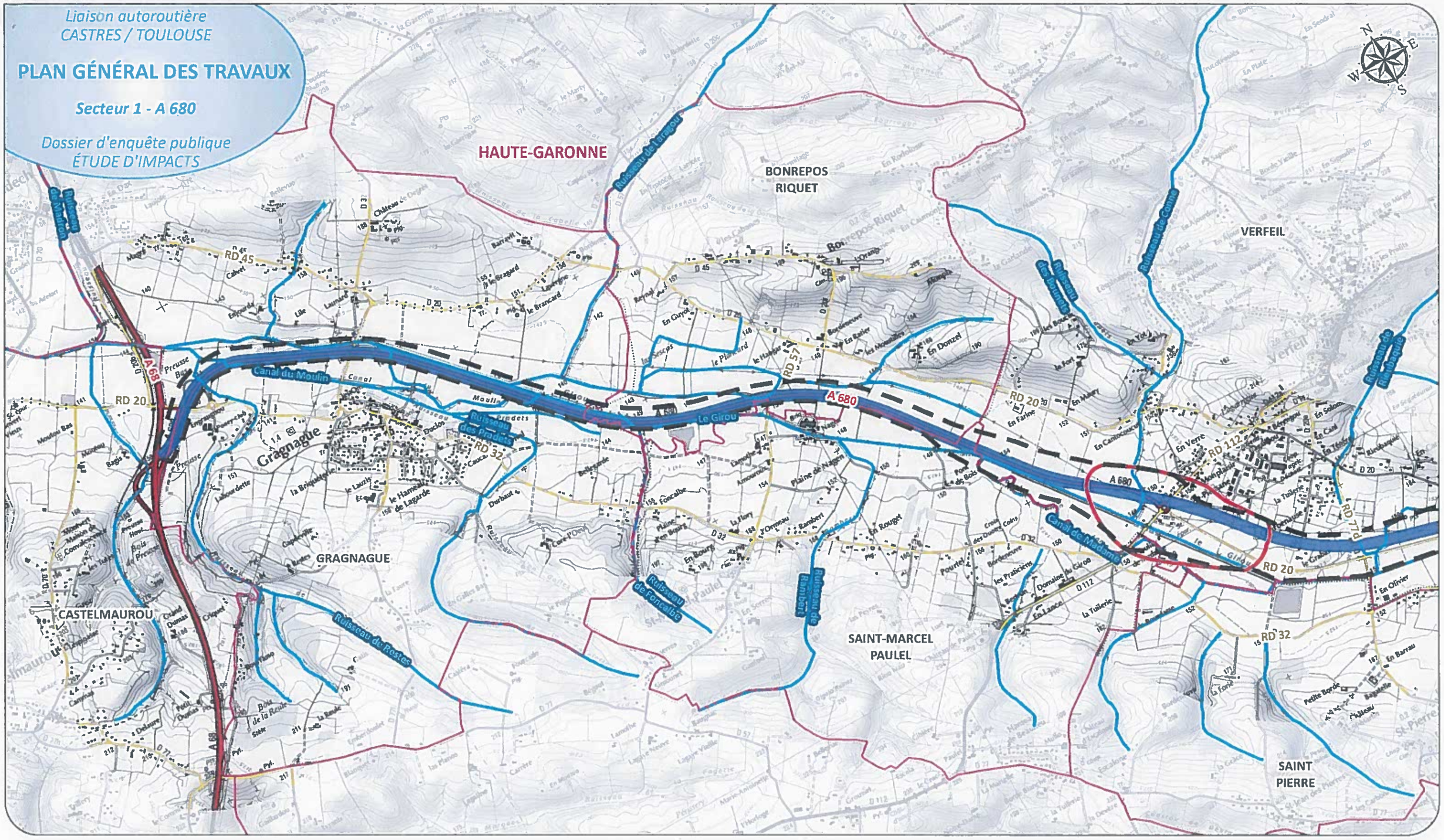
Planche laissée blanche

Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

Secteur 1 - A 680

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS



LÉGENDE

- Bande DUP
- Limite communale

Réseau routier principal

- Autouroute
- Route nationale et départementale

Réseau hydrographique

- Cours d'eau

PROJET PROPOSÉ

- Projet de liaison autoroutière à titre indicatif
- Projet de barreau de Puylaurens à titre indicatif
- Section existante futur itinéraire à caractère autoroutier
- Zone d'échange

ASF Autoroute Castres-Toulouse
egis environnement

Mai 2016

Échelle : 1/25000

0 500 1 000 m

Source : © IGN - SCAN 25

Pièce D : Plan général des travaux

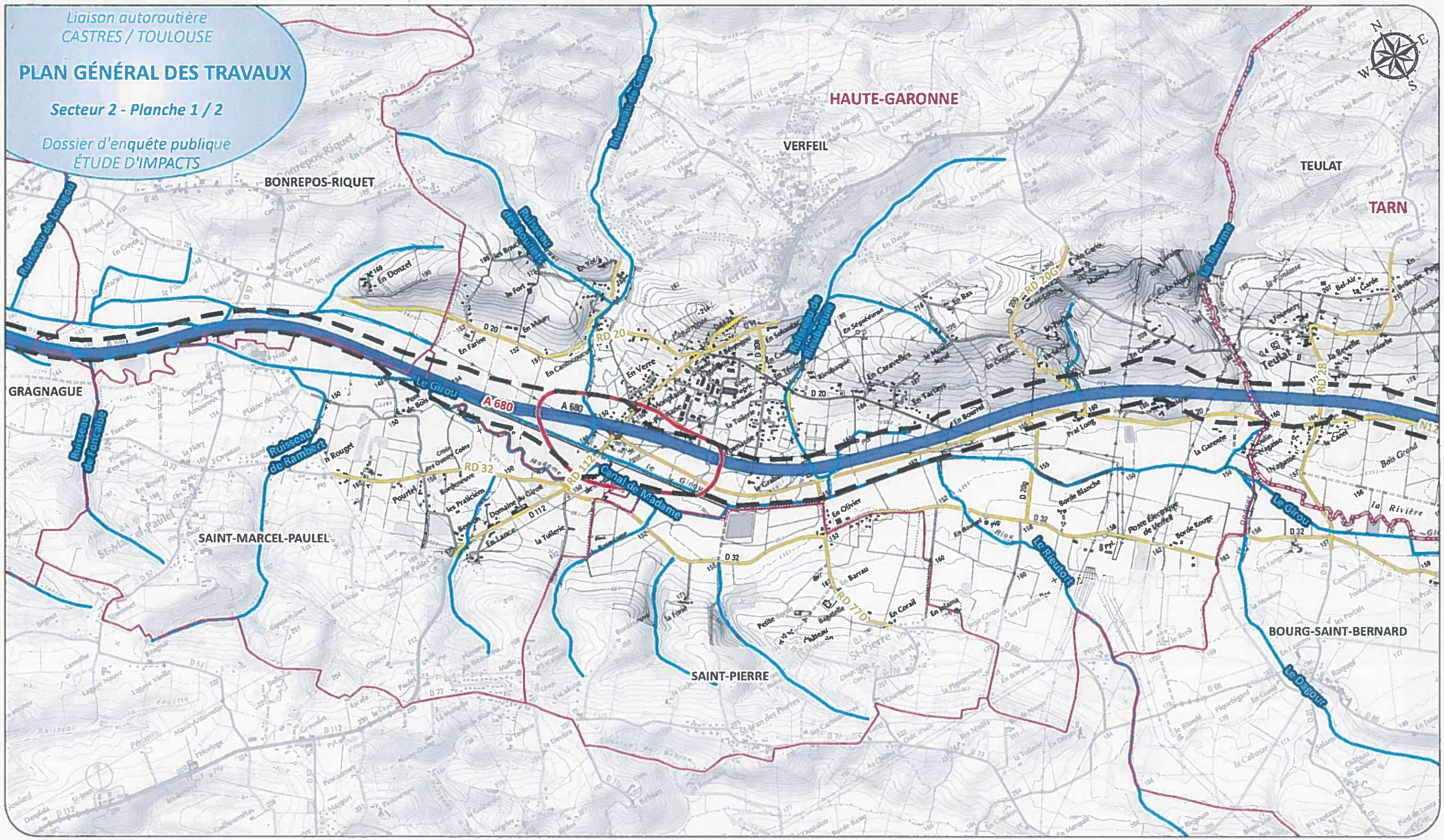
Page laissée blanche

Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

Secteur 2 - Planche 1 / 2

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS



LÉGENDE

- Bande DUP
- Limite départementale
- Limite communale

Réseau routier principal

- Autouroute
- Route nationale et départementale

Réseau hydrographique

- Cours d'eau

PROJET PROPOSÉ

- Projet de liaison autoroutière à titre indicatif
- Projet de barreau de Puylaurens à titre indicatif
- Section existante futur itinéraire à caractère autoroutier
- Zone d'échange

Autoroute Castres-Toulouse

egis environnement

Mai 2016

Échelle : 1/ 25000

0 500 1 000 m

Source : © IGN - SCAN 25

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

Pièce D : Plan général des travaux

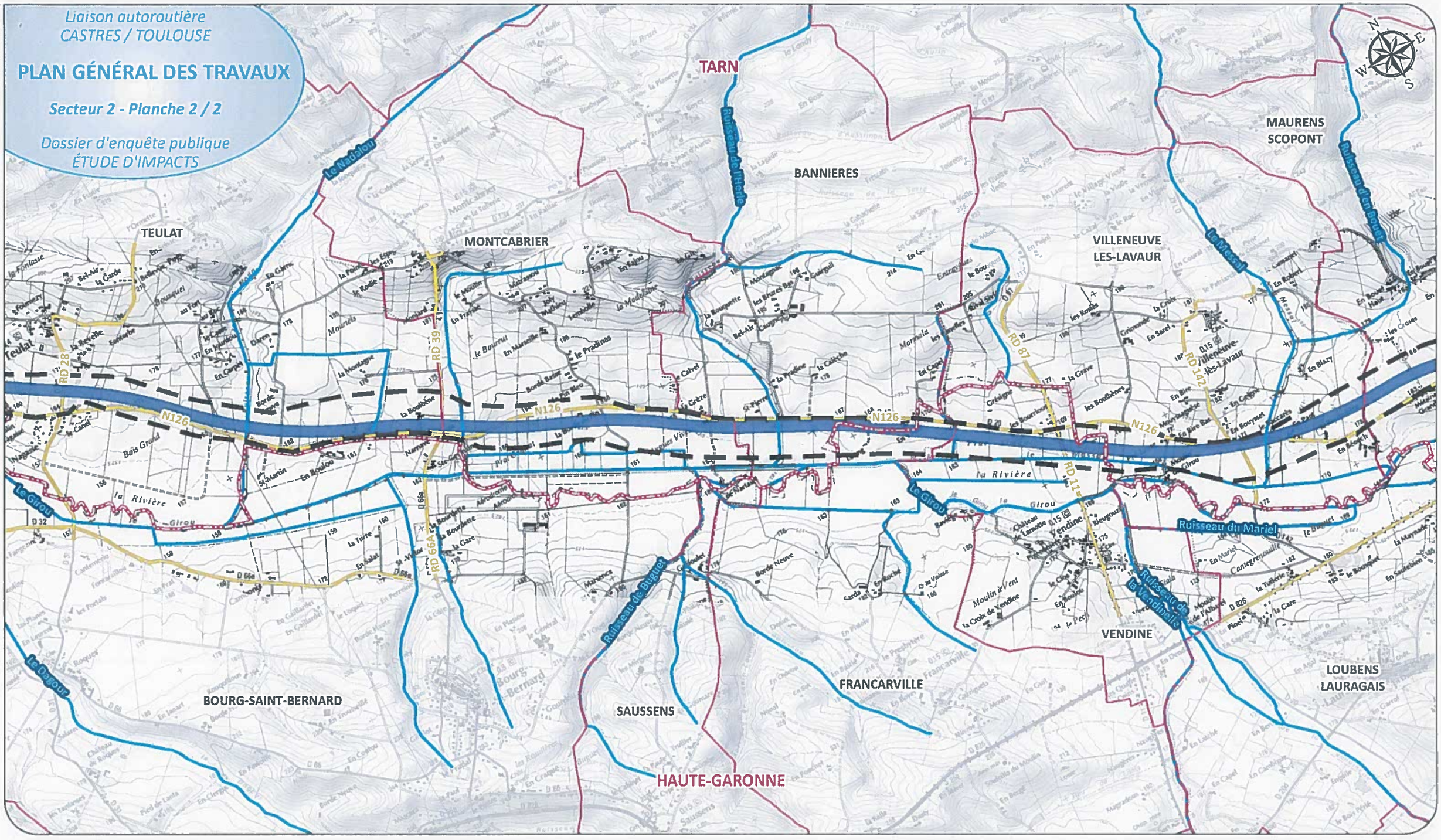
Page laissée blanche

Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

Secteur 2 - Planche 2 / 2

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS



LÉGENDE

- Bande DUP
- Limite départementale
- Limite communale

Réseau routier principal

- Autouroute
- Route nationale et départementale

Réseau hydrographique

- Cours d'eau

PROJET PROPOSÉ

- Projet de liaison autoroutière à titre indicatif
- Projet de barreau de Puylaurens à titre indicatif
- Section existante futur itinéraire à caractère autoroutier
- Zone d'échange

Autoroute Castres-Toulouse

egis environnement

Mai 2016

Échelle : 1/ 25000

0 500 1 000 m

Source : © IGN - SCAN 25

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

Pièce D : Plan général des travaux

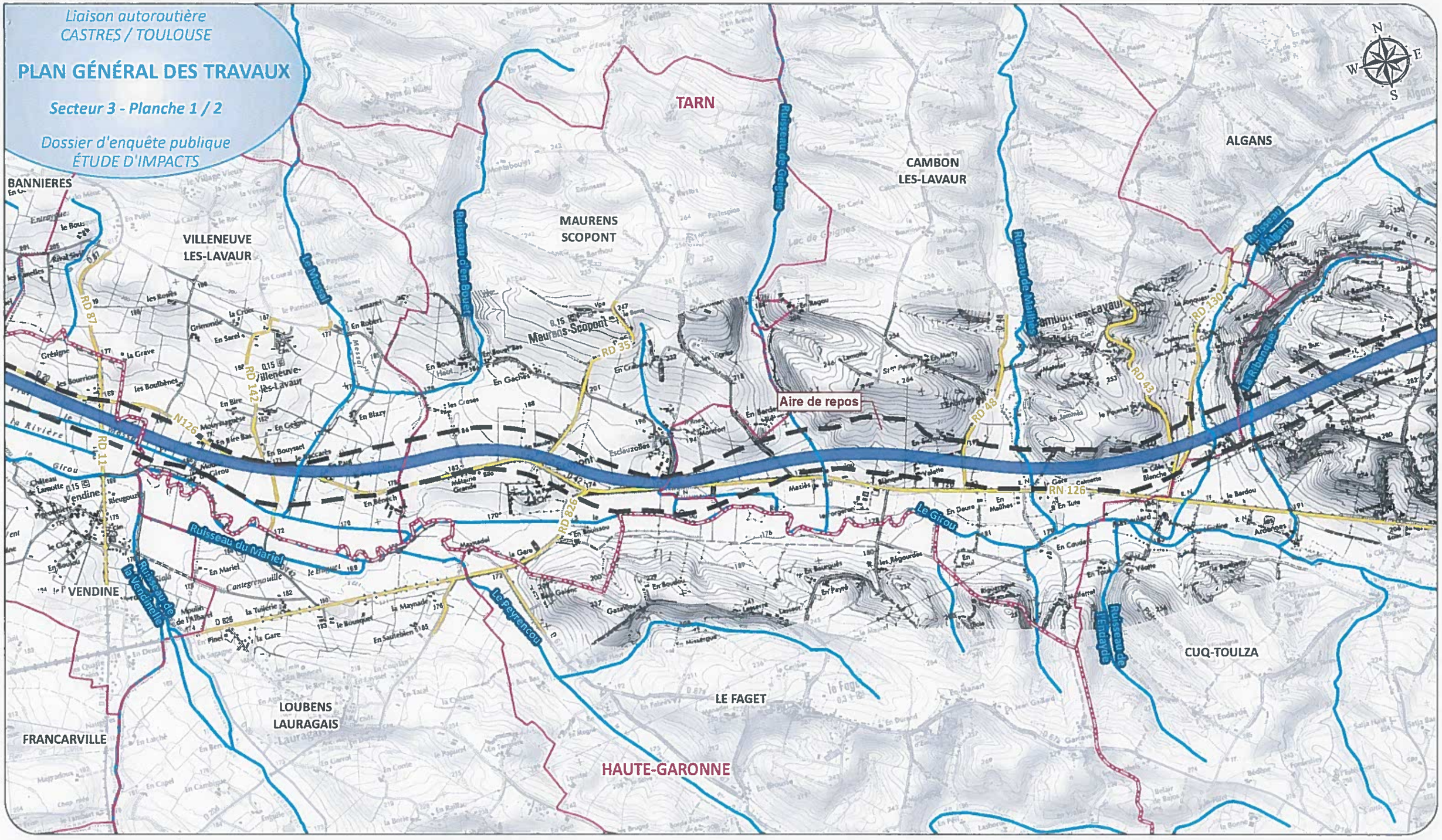
Page laissée blanche

Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

Secteur 3 - Planche 1 / 2

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS



LÉGENDE

- Bande DUP
- Limite départementale
- Limite communale

Réseau routier principal

- Autouroute
- Route nationale et départementale

Réseau hydrographique

- Cours d'eau

PROJET PROPOSÉ

- Projet de liaison autoroutière à titre indicatif
- Projet de barreau de Puylaurens à titre indicatif
- Section existante futur itinéraire à caractère autoroutier
- Zone d'échange

Autoroute Castres-Toulouse

egis environnement

Mai 2016

Échelle : 1/ 25000

0 500 1 000 m

Source : © IGN - SCAN 25

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

Pièce D : Plan général des travaux

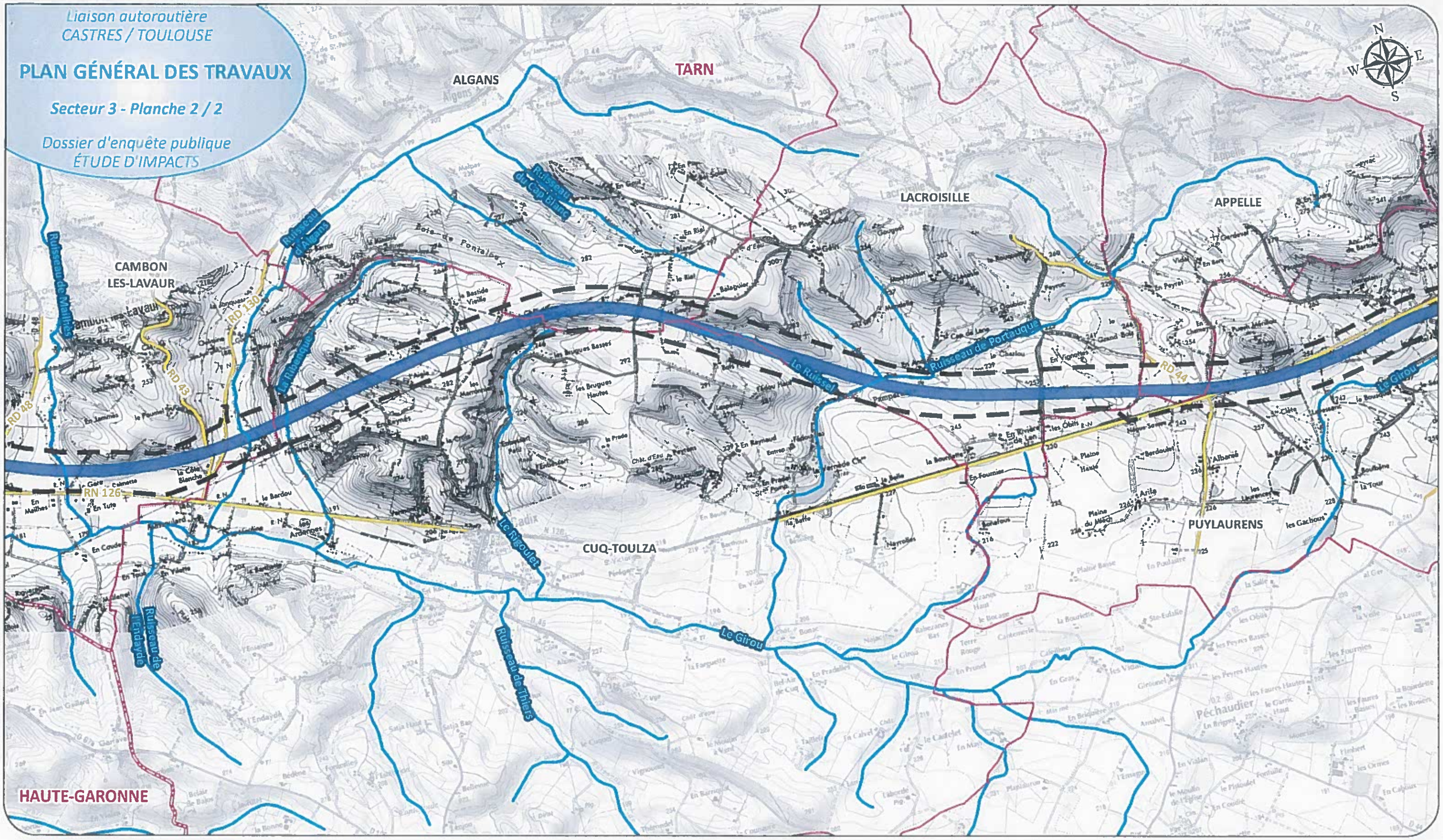
Page laissée blanche

Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

Secteur 3 - Planche 2 / 2

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS



LÉGENDE

- Bande DUP
- Limite départementale
- Limite communale

Réseau routier principal

- Autouroute
- Route nationale et départementale

Réseau hydrographique

- Cours d'eau

PROJET PROPOSÉ

- Projet de liaison autoroutière à titre indicatif
- Projet de barreau de Puylaurens à titre indicatif
- Section existante futur itinéraire à caractère autoroutier
- Zone d'échange

Autoroute Castres-Toulouse

egis environnement

Mai 2016

Échelle : 1/ 25000

0 500 1 000 m

Source : © IGN - SCAN 25

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

Pièce D : Plan général des travaux

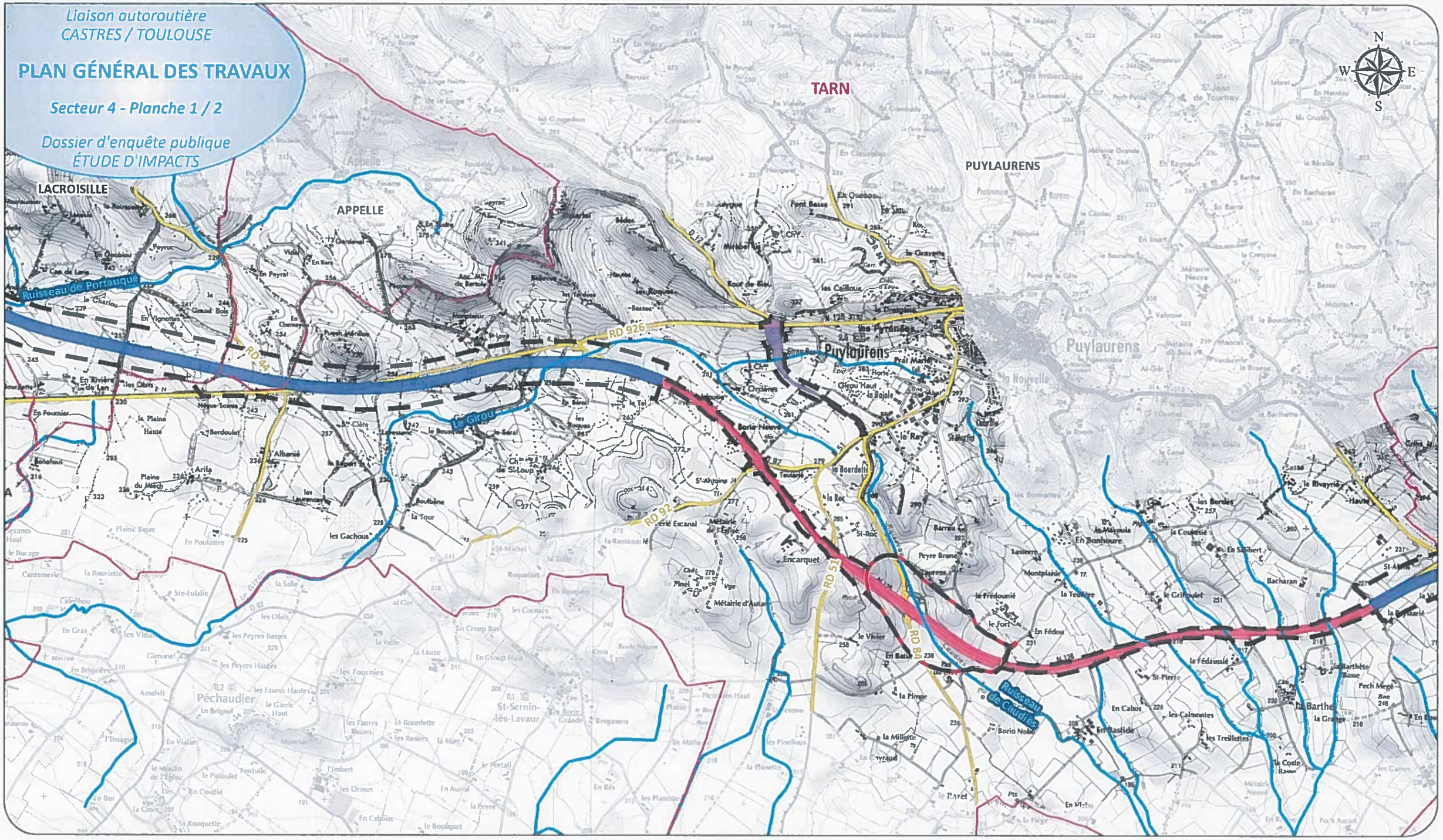
Page laissée blanche

Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

Secteur 4 - Planche 1 / 2

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS



LÉGENDE

- Bande DUP
- Limite départementale
- Limite communale

Réseau routier principal

- Autouroute
- Route nationale et départementale

Réseau hydrographique

- Cours d'eau

PROJET PROPOSÉ

- Projet de liaison autoroutière à titre indicatif
- Projet de barreau de Puylaurens à titre indicatif
- Section existante futur itinéraire à caractère autoroutier
- Zone d'échange

Autoroute Castres-Toulouse

egis environnement

Mai 2016

Échelle : 1/ 25000

0 500 1 000 m

Source : © IGN - SCAN 25

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

Pièce D : Plan général des travaux

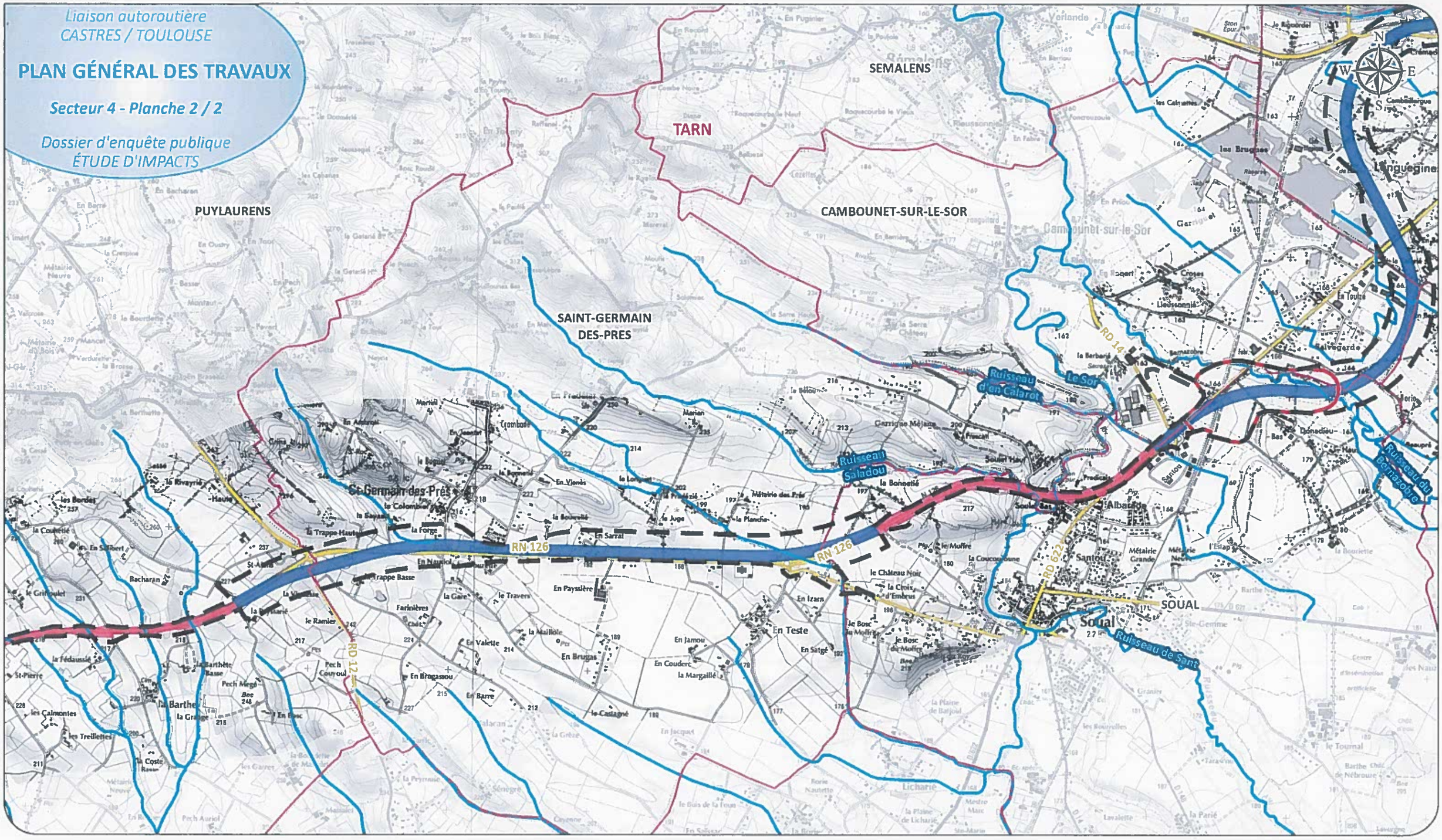
Page laissée blanche

Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

Secteur 4 - Planche 2 / 2

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS


SEMALENS
TARN
PUYLAURENS
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
SAINT-GERMAIN
DES-PRES
Ruisseau d'en Calarot
Le Sor
Ruisseau Saladou
Ruisseau de Bernazobre
RD 14
RN 126
RD 622
RD 12
SOUAL
Ruisseau de Sant
Languegine
Albarède
Souel Haut
Souel Bas
Souel
Santou
Métairie Grande
Métairie Neuve
Les Brugnes
Cambounet-sur-le-Sor
Garrigue Mélane
Le Bonnetié
Le Château Noir
La Croix d'Embrus
En Teste
En Izarn
En Satgé
En Jamou
En Couderc
la Margaillé
En Brugas
la Mailliole
En Payssière
le Travers
la Gare
Farinières
Crappe Basse
En Nauriol
le Ramier
Pech Couyoul
En Valette
En Barre
le Castagné
En Brugassou
la Barthète Basse
la Barthète
la Grange
Pech Mergé
En Bosc
les Calmontes
les Treilletes
la Coste
la Fédaussié
St-Pierre
le Griffoulet
Bacharan
St-Albert
la Trappe Haute
la Forge
le Juge
la Planche
le Muffre
le Bosc du Muffre
Ste-Gemme
la Plaine de Balsoul
Licharié
le Tournal
la Parié
Lavalette
Mestre Marc
Ste-Marie
Barthe Chât de Nébroune
Barthe Neuve
Barthe Chât
Barthe Basse
Barthe Haute
Barthe Bas
Barthe Haut
Barthe Chât
Barthe Neuve

Pièce D : Plan général des travaux

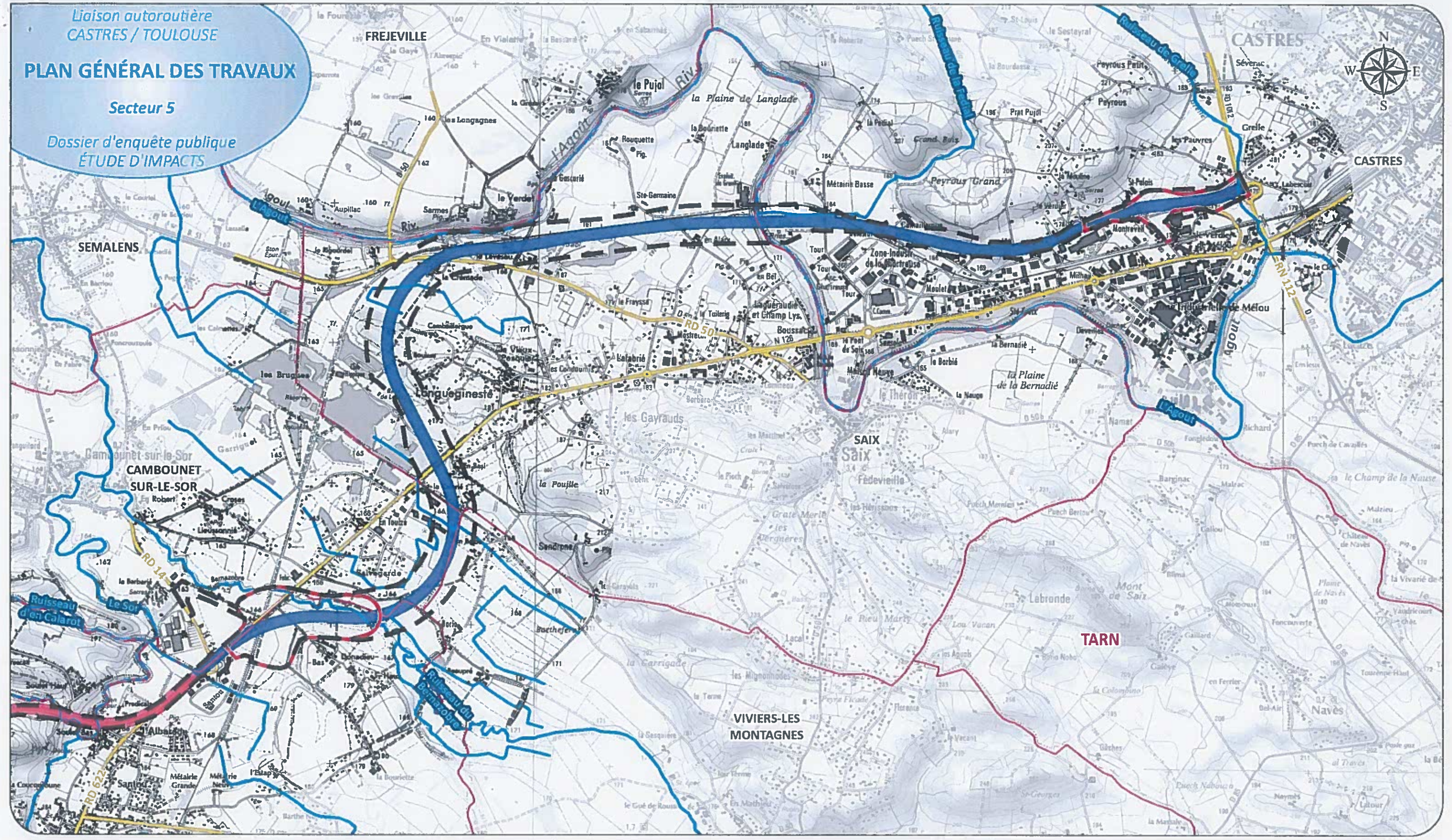
Page laissée blanche

Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

Secteur 5

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS



LÉGENDE

- Bande DUP
- Limite départementale
- Limite communale

Réseau routier principal

- Autouroute
- Route nationale et départementale

Réseau hydrographique

- Cours d'eau

PROJET PROPOSÉ

- Projet de liaison autoroutière à titre indicatif
- Projet de barreau de Puylaurens à titre indicatif
- Section existante futur itinéraire à caractère autoroutier
- Zone d'échange

Autoroute Castres-Toulouse

egis environnement

Mai 2016

Échelle : 1/ 25000

0 500 1 000 m

Source : © IGN - SCAN 25

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

Pièce D : Plan général des travaux

Page laissée blanche

394838

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État
10 JUIL. 2018
Le Rapporteur,

ANNEXE DU DÉCRET DÉCLARANT D'UTILITÉ PUBLIQUE LE PROJET DE LIAISON AUTOROUTIÈRE À 2 × 2 VOIES ENTRE CASTRES (TARN) ET TOULOUSE (HAUTE-GARONNE) SECTION VERFEIL – CASTRES

Mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et modalités de suivi associées

Articles L.122-1 et R.122-14 du code de l'environnement dans leur version en vigueur avant publication du décret n°2016-1110 du 11 août 2016

Table des matières

Préambule....1

I. Phase d'exploitation....2

1) Mesures générales en phase d'exploitation....2

2) Mesures relatives au milieu humain....2

a. Population, habitats, cadre de vie et santé humaine....2

b. Paysage....3

c. Infrastructures, réseaux, équipements et servitudes....4

d. Les activités (agriculture, chasse)....5

e. Le patrimoine....6

3) Mesures relatives au milieu naturel....7

a. Site Natura 2000....7

b. Habitats naturels et flore....8

c. Faune....9

d. Continuités écologiques....12

4) Mesures relatives au milieu physique....13

a. Relief, sols et sous-sols....13

b. Eaux superficielles....13

c. Eaux souterraines....15

d. Zones humides....15

II. Phase travaux....17

1) Mesures générales en phase travaux....17

2) Mesures relatives au milieu humain....18

a. Population, habitats, cadre de vie et santé humaine....18

b. Paysage....19

c. Infrastructures, réseaux, équipements et servitudes....19

d. Les activités (agriculture, entreprises, chasse, loisirs)....20

e. Le patrimoine....20

3) Mesures relatives au milieu naturel....21

a. Mesures d'accompagnement....21

b. Natura 2000....21

c. Habitats naturels et flore....21

d. Faune....22

e. Continuités écologiques....24

4) Mesures relatives au milieu physique....24

a. Le climat....24

b. Relief, sols et sous-sols....24

c. Eaux superficielles....25

d. Eaux souterraines....27

e. Zones humides....28

Préambule

Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse (LACT) consiste en une liaison à 2 × 2 voies avec échangeurs dénivelés entre Castres dans le Tarn (81) et Castelmaurou en Haute-Garonne (31).

Le projet a pour objet, d'une part, d'améliorer les perspectives de développement du Sud du Tarn et de l'agglomération de Castres – Mazamet, d'autre part, de renforcer l'attractivité économique de ce territoire en confortant le bassin Castres – Mazamet (49 000 emplois et 132 000 habitants) en tant que pôle d'équilibre régional au sein de l'aire métropolitaine toulousaine.

Le projet se divise en deux opérations portées par deux maîtres d'ouvrage distincts : ASF et l'État. L'opération Verfeil – Castres, sous maîtrise d'ouvrage de l'État et faisant l'objet du présent document, comprend :

- la réalisation d'une section neuve à 2 × 2 voies entre Verfeil et Puylaurens ;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest du village de Puylaurens, qui permettra aux poids-lourds qui viendraient rejoindre l'échangeur de Puylaurens au sud du village de ne pas traverser le centre-ville, interdit aux poids-lourds ;
- la réalisation d'une section neuve à 2 × 2 voies entre Puylaurens et Soual puis entre Soual et Castres (15 km environ) ;
- la création de deux échangeurs : échangeur de Soual Est et échangeur de Castres/Saint Palais.

L'opération Verfeil – Castres intègre les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).

Conformément à l'article R.122-14 du code de l'environnement dans sa version en vigueur avant publication du décret n°2016-1110 du 11 août 2016, cette annexe présente par grandes thématiques, les mesures prévues par le maître d'ouvrage et destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, le cas échéant, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être évités ni suffisamment réduits, ainsi que leurs modalités de suivi. Ces mesures seront mises en œuvre lors de la réalisation du projet.

Les objectifs du suivi sont avant tout de vérifier la pertinence et l'efficacité des mesures mises en place, et de proposer éventuellement des adaptations. Le concessionnaire autoroutier devra s'assurer de la mise en œuvre des mesures. L'ensemble des mesures sera inscrite dans le dossier des engagements de l'État.

Les mesures de suivi présentées ci-après pourront être précisées lors des phases d'étude ultérieures, et notamment dans le cadre des dossiers de demande d'autorisation environnementale qui seront réalisés par le futur concessionnaire :

- dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement) ;
- dossier de demande d'autorisation de défrichement pour les espaces boisés ;
- dossier de demande de dérogation aux mesures de protection des espèces faunistiques et floristiques protégées (articles L.411-1 et L.411-2 du code de l'environnement).

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation spécifiques à la phase d'exploitation ainsi que les suivis des mesures et bilans sont présentés dans la partie I de la présente annexe.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation spécifiques à la phase travaux ainsi que les suivis des mesures et bilans sont présentés dans la partie II de la présente annexe.

I. Phase d'exploitation

1) Mesures générales en phase d'exploitation

Deux comités de suivi seront mis en place :

- **comité de suivi des engagements de l'État** : qui aura pour objet de s'assurer du respect des engagements inscrits dans le dossier des engagements de l'État ;
- **comité de suivi des mesures compensatoires :** non prévue dans la réglementation, cette instance de concertation scientifique et technique rassemblera des représentants des administrations de l'État (à titre d'exemple, préfecture de région, DREAL, DDT, CNPN) et des associations naturalistes. Ce comité a pour objet de vérifier la pertinence des mesures compensatoires et leur état d'avancement, et de proposer, si nécessaire des mesures correctives. Ce comité de suivi se réunira annuellement. Il sera mis en place dès le lancement de la réalisation des dossiers de demande d'autorisation environnementale et des procédures d'expropriation. Ce comité constitue un lieu d'information et d'échanges, qui permet de promouvoir la concertation et la transparence jusqu'au niveau d'instances nationales tel que le CNPN, devant lesquelles des dossiers de demande d'autorisation environnementale sont portés, de progresser sur l'état des connaissances liées aux milieux naturels et de communiquer sur la thématique de la biodiversité. Il constitue également une structure pédagogique d'aide et de conseil concernant les modalités de mise en œuvre des mesures compensatoires, grâce à la diversité des acteurs représentés qui peuvent apporter leur expertise. Il permet d'organiser un retour d'expérience sur la manière dont sont mises en œuvre les mesures et de disposer d'une vision d'ensemble en matières d'aménagements.

2) Mesures relatives au milieu humain

a. Population, habitats, cadre de vie et santé humaine

◆ Mesures d'évitement

Les acquisitions foncières seront limitées au strict nécessaire à la réalisation du projet, afin de réduire l'impact sur la consommation d'espaces.

L'objectif d'évitement des zones les plus urbanisées et du bâti a été recherché dès la conception du projet. Afin de respecter cet objectif, des adaptations du tracé au sein de la bande de DUP pourront, si nécessaire, être apportées lors des études détaillées de projet.

◆ Mesures de réduction

L'étude acoustique de l'étude d'impact préalable à l'enquête publique a révélé des dépassements des seuils réglementaires en façades de certains bâtiments. Les mesures suivantes pourront être mises en œuvre pour ces bâtiments, selon leur configuration (bâti regroupé ou isolé, espaces disponibles entre l'autoroute et les bâtiments...), et en privilégiant les protections à la source :

- la mise en place de protections dites « à la source » de type écrans ou merlons en terre. À ce stade des études, environ 3 800 mètres linéaires de protections à la source sont nécessaires ; ils sont répartis sur les communes de Verfeil, Maurens-Scopont, Saint-Germain-des-Près, Soual, Saïx et Castres. Ce chiffre sera précisé dans les études ultérieures ;
- le renforcement de l'isolation de façade. Ce mode de protection consiste au changement des ouvrants (fenêtres et portes) par des ouvrants acoustiques. Il convient également de traiter acoustiquement les aérations donnant sur l'extérieur. À ce stade des études, le renforcement de l'isolation de façade est nécessaire pour des habitations réparties sur les communes de Verfeil, Teulat, Montcabrier, Vendine, Villeneuve-lès-Lavaur, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés, Soual, Cambounet-sur-le-Sor, Saïx et Castres. Le nombre d'habitations qui seront effectivement éligibles à des isolations de façade sera précisé dans les études ultérieures.

Les merlons paysagers, les écrans acoustiques ainsi que les glissières mises en place aux abords de la plateforme autoroutière permettront de minimiser des émissions lumineuses liées à la circulation des véhicules en soirée, notamment au niveau des zones d'échanges ainsi qu'aux zones de péages, lesquelles seront par ailleurs éclairées. Les éclairages seront orientés et canalisés, afin de réduire la dispersion des faisceaux lumineux. Les lumières blanches seront évitées autant que possible.

Les établissements sensibles (centre thérapeutique résidentiel d'En Boulou, crèche du Dicosa, château d'eau situé à la limite entre Algans et Cuq-Toulza et cimetière de Roucal), bénéficieront de mesures destinées à minimiser les effets visuels et acoustiques similaires à celles prévues pour limiter les nuisances sonores ainsi que celles en faveur du paysage.

◆ Mesures de compensation

Les propriétaires dont le bâti et/ou les biens fonciers se trouvent inclus dans les emprises définitives du projet seront indemnisés dans les conditions prévues par le code de l'expropriation. S'agissant des activités économiques, les exploitants pourront être indemnisés en fonction du manque à gagner ou de la cessation d'activité engendrés par la réalisation du projet.

Si les biens acquis sont occupés par des locataires, il leur sera proposé, par le concessionnaire, des solutions de relogement tenant compte de leurs besoins et des normes d'habitabilité en vigueur.

◆ Mesures de suivi

Une campagne de photos aériennes sera réalisée par le concessionnaire un an après la mise en service afin d'observer le développement de l'urbanisation aux abords du projet, puis une fois tous les trois ans pendant les neuf années suivantes.

Une campagne de terrain de mesures acoustiques sera effectuée un an puis cinq ans après la mise en service du projet.

Selon les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude air et santé, le projet n'aura pas d'effet significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude à l'horizon 2042. En outre, il n'induit pas de risque sanitaire supplémentaire.

Un suivi de la qualité de l'air sera mis en place, 1 an et 5 ans après la mise en service, afin de s'assurer de l'absence d'impact significatif le long de l'infrastructure autoroutière ainsi qu'au droit des établissements à caractère sanitaire et sensible les plus proches du nouveau tracé. Il s'agit en particulier des établissements suivants :

- du centre thérapeutique résidentiel à Bourg-Saint-Bernard ;
- de la crèche parentale de Nagasse (commune de Teulat) ;
- de la crèche Arc-en-Ciel à Saïx ;
- de l'ESAT de la Chartreuse à Castres.

b. Paysage

◆ Mesures d'évitement

L'étude des différentes variantes de tracés à chercher à minimiser l'impact sur les paysages. Cependant, il subsiste des co-visibilités avec l'infrastructure (le moulin de Nagasse, le château de Maurens-Scopont, le pigeonnier Colombier, les monuments inscrits du domaine de la Fédial et de la Chartreuse de Saïx). Les mesures d'intégration paysagère permettront de réduire les effets sur le paysage.

◆ Mesures de réduction

Le projet est conçu de manière à limiter l'atteinte aux contextes paysagers identifiés sur l'ensemble du linéaire. Celui-ci sera aménagé dans le respect des différentes identités paysagères, tout en évitant les sensations de monotonie.

Certaines zones à enjeux spécifiques, listées ci-après, ont fait l'objet d'une attention particulière :

- Verfeil et son échangeur ;
- Monument Historique du Moulin de Nagasse (communes de Verfeil et Teulat) ;
- Teulat ;
- Maurens-Scopont ;
- Aire de service de Cambon-lès-Lavaur ;
- Vallée / Lac de la Vernède (commune de Cuq-Toulza) ;
- Échangeur de Puylaurens ;
- Lotissement de Saint-Germain-des-Prés ;

- Échangeur de Soual ;
- Base de loisirs et crèche de Dicosa ;
- Monument historique de la Chartreuse de Saïx ;
- Échangeur de Castres / Saint-Palais.

Il s'agit de zones de regroupements d'habitats (bourgs, hameaux, lotissements), de bâtis dits sensibles (crèches, écoles), de sites et bâtiments à valeur patrimoniale ou de loisirs, pour lesquelles les mesures suivantes sont prévues :

- mesures de valorisation, de protection et de préservation du paysage établies en accord avec les mesures liées à la protection des milieux naturels ;
- recréation des trames coupées par l'infrastructure (reconstitution des lisières de boisement, recréation ou confortement de haies bocagères, reconstitution des ripisylves, redéfinition de certains axes routiers par implantation d'alignement d'arbres) ;
- adoucissement des arêtes et pieds des talus et modelés (ouvrage routier en remblais/déblais, matériaux excédentaires) ;
- mesures relatives à l'implantation des bassins techniques (calage parallèlement aux courbes de niveau du terrain naturel, adoucissement de la forme des bassins en point bas, proximité des chemins existants pour limiter les voies d'accès et espaces résiduels, limitation du chemin technique, recherche de l'équilibre des terres en remblais et en déblais) ;
- gestion des co-visibilités avec les bâtiments et éléments du paysage (implantation de haies, création de merlons, (re)création de boisements, laisser volontairement l'ouverture sur certains secteurs paysagers) ;
- démolition et revégétalisation des portions de routes désaffectées.

En outre, un traitement architectural et paysager de l'ouvrage de l'Agout sera réalisé.

Par ailleurs, la démarche « 1 % paysage et développement » sera mise en œuvre dans le cadre du projet de liaison autoroutière entre Verfeil et Toulouse. Elle consiste, à partir d'une réflexion stratégique sur les atouts du territoire traversé, d'en déceler les principaux enjeux et d'optimiser les effets induits par le projet, tout en maintenant le niveau de qualité des paysages perçus à ses abords.

Cette politique de valorisation paysagère et de développement économique concerne les espaces situés en dehors des emprises de l'autoroute. Elle est donc de nature différente et de portée plus large que l'intégration des ouvrages eux-mêmes dans les paysages.

◆ Mesures de compensation

Un alignement d'arbres (patrimoine végétal) en bordure de la RN126 dans la commune de Maurens-Scopont est recensé comme élément à protéger au titre du code de l'urbanisme. Il sera directement impacté par le passage de l'infrastructure en remblai. Un autre alignement d'arbres protégés est recensé plus en amont, le long de la route de Crozes. L'infrastructure passe perpendiculairement à la voie et impactera une fraction du linéaire de cet alignement.

L'aménagement proposé pour compenser cette perte partielle sera définie dans l'étude paysagère établie en phase d'études détaillées de projet.

◆ Mesures de suivi

Une campagne photographique sera réalisée au cours de la première année puis 5 ans après la mise en service du projet, afin de vérifier le développement des plantations.

c. Infrastructures, réseaux, équipements et servitudes

Afin de réduire les effets du projet sur les habitudes locales de déplacement, la mise en place de rétablissements routiers préservera l'unité existante sur le territoire communal et inter-communal.

Le statut des voiries concernées par le projet sera modifié : la RN126 actuelle sera reclassée dans le réseau routier des collectivités locales, et le projet sera classé en autoroute. Les rétablissements seront classés dans le réseau du gestionnaire concerné.

Ainsi, les voies principales seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (par-dessus ou par-dessous l'autoroute), soit par un itinéraire de rabattement, dans le respect des principes énoncés dans le dossier d'enquête publique. Les modalités précises de rétablissement seront fixées lors des étapes ultérieures de mise au point du projet et prendront en compte les spécificités propres à chaque voie.

La création d'un barreau routier (raccordant la RD84 à la RD126) est prévu pour permettre l'accès par les poids lourds (interdits à la circulation sur l'ouest du bourg de Puylaurens) à la RN126 depuis les RD du nord de la commune.

Par ailleurs, les aménagements paysagers contribueront à l'insertion paysagère du projet et à la mise en valeur de zones particulières, notamment à l'entrée de certaines zones industrielles (cas de Soual), où les plantations horticoles mettent en lumière l'effet de vitrine de ces espaces dédiées aux commerces, industries et services.

d. Les activités (agriculture, chasse)

i L'agriculture

- Mesures d'évitement

Les emprises de projet seront limitées au strict nécessaire pour l'exploitation de l'autoroute, afin de réduire les dommages aux bâtiments d'exploitation et aux zones agricoles et de limiter la création de délaissés difficilement exploitables.

Le tracé définitif issu des études détaillées à venir et la procédure d'aménagement foncier permettront de déterminer avec précision l'impact du projet sur les emprises agricoles, lequel est estimé à ce stade à 316 ha.

- Mesures de réduction

Le projet intègre le rétablissement des accès à chacune des parcelles agricoles ainsi que le rétablissement des réseaux de drainage et d'irrigation.

Les rétablissements agricoles permettront la circulation des engins agricoles, même les plus importants comme les moissonneuses batteuses, les chargements de balles de paille.

Outre les réseaux, cheminements agricoles, et ouvrages de transparence rétablis au droit de l'actuelle A680, les rétablissements nouveaux et aménagements spécifiques suivants sont prévus :

- 27 rétablissements routiers et agricoles ;
- 4 passages mixtes faune / chemin agricole carrossable ;
- 1 passage agricole spécifique ;
- 5 passages mixtes agricoles / Grande faune.

En complément, des voies latérales seront créées au nord ou au sud de l'autoroute pour les parcelles agricoles ou lieu-dit habités qui resteraient enclavés.

Dans l'hypothèse de la mise en œuvre de la procédure d'aménagement foncier, le nombre de rétablissements agricoles pourra être réduit, ce qui contribuera à limiter la consommation d'espaces agricoles.

Des mesures sont prévues pour réduire la perte de surfaces irrigables liée à la mise en œuvre du projet. Dans l'hypothèse où la taille du bassin versant permettant le remplissage d'une retenue d'eau serait réduite par le passage de l'infrastructure, des mesures seront mises en œuvre afin de garantir le volume d'eau initialement présent pour l'irrigation. Dans le cas où ces mesures ne permettraient pas d'atteindre l'objectif recherché, l'agriculteur sera indemnisé.

Les linéaires de haies détruits pourront également être reconstitués. Cela se fera en adéquation avec les aménagements paysagers, les mesures prises en faveur du milieu naturel et les contraintes de l'aménagement foncier. Les agriculteurs seront sensibilisés sur les rôles joués par les haies.

Les clôtures endommagées seront rétablies ou des parcelles clôturées seront restituées en cas d'aménagement foncier. De même les points d'eau endommagés seront rétablis (puits, points d'abreuvement).

La mise en place d'un aménagement foncier réduira l'impact du projet sur l'organisation et la structuration des exploitations agricoles. Il permettra d'améliorer les conditions d'exploitation des propriétés agricoles et forestières, d'assurer la mise en valeur des espaces naturels ruraux et de contribuer à l'aménagement du territoire communal ou intercommunal défini dans les documents d'urbanisme. Les conseils départementaux sont responsables de la mise en œuvre des opérations d'aménagement foncier, le financement étant assuré par le maître d'ouvrage. La constitution de réserves foncières, en collaboration avec la SAFER, permettra aussi de réduire le prélèvement foncier sur l'ensemble des exploitations agricoles.

Dans le cas où l'aménagement foncier ne serait pas retenu par les commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier, ou que les effets de sa mise en œuvre s'avéreraient insuffisants, la relocalisation d'exploitations agricoles pourra être proposée.

- Mesures de compensation

L'aménagement foncier permettra également de compenser les conséquences de la réalisation de l'infrastructure.

Les propriétaires fonciers et exploitants agricoles impactés par le projet bénéficieront d'indemnités financières destinées à réparer intégralement les préjudices matériels, directs et avérés, subis par chacun d'eux. Des protocoles d'accord seront élaborés entre le maître d'ouvrage et les organisations professionnelles agricoles (chambres d'agriculture) sur les conditions de versement des indemnités destinées à réparer les préjudices économiques pouvant être causés aux propriétaires et exploitants agricoles par le projet.

Les indemnisations susceptibles d'être attribuées sont détaillées ci-après.

- Indemnités dues à l'exploitant (propriétaire ou non) :
  - Indemnité d'exploitation ;
  - Indemnité pour fumures et arrières fumures ;
  - Indemnité compensatrice pour allongement de parcours ;
  - Indemnité pour reconstitution d'aménagements spécifiques à la parcelle : clôture, point d'eau..., sous réserve que cette indemnité n'ait pas déjà été accordée au propriétaire ;
  - Indemnité pour déséquilibre d'exploitation ;
  - Indemnité pour réquisition d'emprise totale ;
  - Indemnité pour rupture d'unité d'exploitation ;
  - Autres préjudices (examinés au cas par cas).

- Indemnités dans le cas d'un aménagement foncier avec inclusion d'emprise : en cas de prise de possession anticipée par le maître d'ouvrage routier, l'indemnité de privation de jouissance est versée sur la période allant de la prise de possession des terrains jusqu'à la fin des opérations d'aménagement foncier.

- Indemnités dues aux propriétaires :
  - Prix d'acquisition des terrains (le barème indicatif de la valeur vénale moyenne des terres agricoles est fixé annuellement par un arrêté ministériel, pour chaque région agricole) ;
  - Indemnité de remploi (destinée à couvrir l'acquisition d'un bien de même nature) ;
  - Indemnité d'éviction et, le cas échéant, de perte de récolte pour l'exploitant ;
  - Indemnités accessoires lorsqu'elles sont justifiées (à titre d'exemple, coupure, dépréciation du surplus, allongement de parcours, installations particulières).

S'agissant des agriculteurs dont l'exploitation aurait disparue ou serait gravement déséquilibrée, et en l'absence d'aménagement foncier, le maître d'ouvrage doit participer financièrement à leur installation sur des exploitations nouvelles comparables ou à leur reconversion.

Lorsque la taille du bassin versant permettant le remplissage de retenues d'eau est réduite par le passage du projet, une indemnisation est prévue dans le cas où les mesures mises en place ne permettraient pas de garantir le volume d'eau présent initialement.

Une compensation financière sera prévue pour les pertes de surfaces agricoles certifiées en culture biologique en application des articles L.123-4 et D.123-8-2 du code rural et de la pêche maritime.

Une compensation pour la perte de surface épandable sera intégrée dans les protocoles d'accord.

ii La chasse

- Mesures de réduction

Les mesures de réduction en faveur de la faune cynégétique, présentées au chapitre sur les milieux naturels (en I.3)c) permettront le maintien des corridors écologiques existants de la biodiversité ordinaire cynégétique. On notera en particulier la réalisation d'ouvrages d'art de transparence écologique pour le grand et le petit gibier. En outre, les plantations réalisées dans le cadre de l'insertion paysagère du projet, et de la préservation de la faune et la flore, seront favorables à l'activité cynégétique.

e. Le patrimoine

Les mesures relatives à la réduction des effets sur les monuments protégés ont été intégrées dès les premières études du projet afin d'éviter ces bâtis.

Les sections du projet interceptant des périmètres de protection des monuments inscrits et classés identifiés ont fait l'objet d'une étude paysagère spécifique. Les aménagements paysagers seront réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiment de France (ABF). L'architecte conseil de la DREAL ou de la DDT pourra être associé.

Les mesures suivantes sont prévues afin de réduire les impacts du projet sur les monuments inscrits et classés :

- Moulin de Nagasse : plantation arbustive le long de la RD20 pour filtrer les vues depuis le Moulin, densification de la ripisylve du cours d'eau inclus dans le périmètre de protection du Moulin (La Balerme), plantation de haies et d'arbres isolés le long de la voie nouvelle ;
- Château de Maurens-Scopont (Le Pastelier) : plantation de boisements entre l'autoroute et la RN126, engazonnement de cet espace et plantation de haies le long de l'autoroute, plantation d'un alignement d'arbres le long de la RN126 ;
- Chartreuse de Saïx : plantation d'une haie en pied de talus de l'infrastructure, plantation d'un boisement entre l'infrastructure et la voie ferrée.

Les aménagements paysagers réalisés dans le cadre du projet contribueront également à préserver le patrimoine bâti non protégé.

3) Mesures relatives au milieu naturel

Les effets d'une infrastructure linéaire sur les milieux naturels sont principalement liés :

- aux emprises mêmes de l'infrastructure sur des habitats naturels, des espèces ou habitats d'espèces animales ou végétales, protégées ou non ;
- à la coupure des fonctionnalités écologiques (rupture des axes de déplacement et morcellement des habitats et des populations) ;
- aux risques de mortalité par collision.

Ils concernent aussi bien la phase de travaux que la phase d'exploitation (cf. II).

a. Site Natura 2000

Le seul site Natura 2000 directement impacté par le projet est le site « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou ».

◆ Mesures d'évitement

L'évaluation des incidences Natura 2000 portée à l'enquête publique indique que « Le projet de liaison autoroutière Castres Toulouse n'entraîne pas d'effets dommageables significatifs après application des mesures d'atténuation sur les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire et leurs habitats sur le site Natura 2000 FR7301631 « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou » ».
Le site Natura 2000 est franchi par un viaduc sur les communes de Saïx et de Castres, ce qui permet d'éviter de nombreux impacts. De surcroît, il sera procédé au balisage et à la mise en défens des secteurs écologiquement sensibles.

◆ Mesures de réduction

Les dispositions suivantes contribueront à réduire les impacts du projet sur le site Natura 2000 :

- le déplacement des chênes qui constituent l'habitat du Grand Capricorne ;
- la mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses ;
- la mise en place de dispositifs de collecte et de traitement des eaux de voiries ;
- le maintien et la restauration de la continuité hydraulique ;
- l'installation de clôtures ;
- l'aménagement de passage à faune.

◆ Mesures de suivi

Un suivi écologique du site Natura 2000 sera mis en place afin de s'assurer de l'absence d'incidences significatives du projet sur les habitats et les espèces.

Il portera sur :

- la mortalité routière éventuelle, à proximité du site Natura 2000. Elle sera suivie au niveau du viaduc au-dessus de l'Agoût, mais aussi au niveau des PK48-49 où le projet longe le site Natura 2000 sans l'intercepter. L'objectif est notamment de vérifier l'absence d'impact par mortalité routière sur les chauves-souris ayant justifié la désignation du site au titre de Natura 2000 ;
- la bonne reconstitution des milieux et des habitats d'espèces d'intérêt communautaire au niveau des zones impactées par le projet sur le site Natura 2000 ;
- la fréquentation de la faune du site Natura 2000 à hauteur du projet ;

- l'efficacité des mesures d'atténuation sur le site Natura 2000 ;
- la qualité hydroécologique des cours d'eau franchis sur le site Natura 2000.

Ces suivis débuteront dès la fin des travaux pour la reconstitution des milieux et des habitats d'espèces d'intérêt communautaire et dès la phase d'exploitation de l'autoroute pour la mortalité routière éventuelle.

b. Habitats naturels et flore

Les impacts sur les habitats et la flore sont essentiellement des effets directs liés aux emprises et des effets indirects liés au risque de modification des conditions hydromorphiques des sols, à la prolifération d'espèces invasives et à la gestion des dépendances vertes de l'infrastructure.

◆ Mesures d'évitement

Le projet fera l'objet d'adaptations aux sensibilités écologiques lors des études techniques détaillées à venir (lors du choix du tracé, par une optimisation et une réduction d'emprises).

◆ Mesures de réduction

Des ouvrages, mis en place dès le début des travaux, assureront le maintien et la restauration des continuités hydrauliques lors de la phase exploitation de l'ouvrage. Ils permettront de réduire l'impact du projet sur les espèces patrimoniales et protégées inféodées aux habitats aquatiques.

◆ Mesures de compensation

Afin de compenser la perte des habitats des espèces patrimoniales engendrée par le projet, des habitats occupés par ces espèces seront acquis et préservés grâce à la mise en place d'une gestion conservatoire.

Cette mesure vise à compenser la destruction d'habitats patrimoniaux (prairies humides, pelouses sèches, boisements, vieux chênes au Grand Capricorne...) et d'espèces patrimoniales. Les espèces concernées sont des espèces présentant un enjeu moyen ou supérieur, dont les habitats sur le projet ne sont pas des terrains cultivés.

Cette compensation pourra se faire de la manière suivante :

- restauration des milieux naturels et des habitats d'espèces patrimoniales ;
- plantation de haies ;
- création de mares à amphibiens (et autres espèces inféodées aux milieux aquatiques) ;
- conversion de cultures en friches ou prairies ;
- aménagements en faveur des chiroptères ;
- gestion écologique globale des milieux (fauche adaptée aux enjeux faunistiques et floristiques, absence d'utilisation de produits phytosanitaires).

Cette mesure permettra de maintenir, voire d'améliorer, la qualité environnementale des milieux naturels impactés. Il s'agit d'appliquer le principe fondamental d'absence de perte nette voire de gain net de biodiversité.

La recherche des parcelles de compensation sera réalisée au plus tôt, en parallèle à la réalisation des dossiers de demande de dérogation de destruction d'espèces protégées.

Par ailleurs, pour les espaces cultivés qui sont des habitats fréquentés par d'autres espèces patrimoniales, il sera procédé à un aménagement écologique d'espaces de cultures intensives, permettant d'améliorer la gestion écologique des espaces périphériques des cultures, et ainsi de restaurer les habitats de la faune locale ou de maximiser l'utilisation de ces espaces par cette faune.

◆ Mesures de suivi

Des suivis naturalistes seront réalisés sur une durée de 30 ans (suivi annuel les 5 premières années, puis tous les 5 ans). Ils porteront sur les habitats naturels et les populations d'espèces végétales et animales patrimoniales et l'évaluation de l'efficacité des pratiques de gestion conservatoire mises en œuvre.

Un état zéro des parcelles en compensation sera d'abord réalisé (état initial classique, habitats naturels, flore et faune – insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères terrestres et chiroptères), puis deux passages par habitat/espèce impacté·e la première année. Pour la flore, les espèces concernées sont la Jacinthe de Rome, la Renoncule à feuilles d'ophioglosse, la Mousse fleurie, le Trèfle écailleux et la Nigelle de France.

Les suivis porteront ensuite uniquement sur les espèces remarquables impactées par le projet et leurs habitats (espèces protégées impactées qui sont réactives à des modifications de leurs habitats et dont la capacité de recolonisation ou de maintien n'est pas certaine). Deux passages par an seront réalisés les 5 premières années, puis tous les 5 ans, soit 10 années de suivi sur 30 ans.

Ces suivis permettront de valider ou d'adapter les pratiques de gestion conservatoire mises en œuvre sur ces parcelles. Une réunion annuelle sera organisée entre les différents intervenants pour examiner les résultats et les suites à donner.

Un rapport annuel sera fourni à la DREAL pour rendre compte de l'état des populations et de leurs habitats et pour un retour d'expérience.

◆ Mesures d'accompagnement

Un ensemencement adapté des terrains détruits ou dégradés par les travaux sera réalisé afin d'éviter le risque d'introduction d'espèces invasives.

Les semences utilisées, après validation par le bureau d'études en charge de l'assistance environnementale et/ou le Conservatoire National des Pyrénées et de Midi-Pyrénées, seront acquises auprès de producteurs garantissant des semences originaires de la région. Cette mesure sera intégrée dans les dossiers de consultation des entreprises.

Par ailleurs, les accotements de l'infrastructure seront aménagés et gérés de façon à favoriser la faune et la flore et à éviter les pollutions du milieu aquatique :

- par une fauche ou un broyage des accotements enherbés sur 5 m maximum (le haut des accotements et les pieds de talus devront rester dans la mesure du possible sans gestion pour servir de refuge à la faune) ;
- par des entretiens réalisés en période adaptée : deux interventions maximales par an (sauf nécessité de sécurité), de préférence en juillet-août et octobre-novembre ;
- par un emploi strictement interdit de produits phytosanitaires au niveau des passages des cours d'eau et sur tout le projet, sauf exception dûment justifiée.

c. Faune

Selon les espèces faunistiques impactées, les mesures à mettre en place dès la phase travaux, afin qu'elles soient effectives lors de la mise en service de l'autoroute, sont énoncées ci-après.

◆ Mesures d'évitement

Le projet fera l'objet d'adaptations afin de tenir compte des sensibilités écologiques, lors des études techniques détaillées à venir (lors du choix du tracé, par une optimisation et une réduction d'emprises).

Il sera procédé au balisage et à la mise en défens des secteurs écologiquement sensibles. En particulier, une protection des chênes à Grand Capricorne et autres coléoptères saproxyliques sera opérée.

◆ Mesures de réduction

Les mesures de réduction suivantes seront mises en œuvre :

- le déplacement des chênes à Grand Capricorne qui ne peuvent être évités par le projet ;
- l'installation de clôtures pour limiter les collisions de la faune terrestre (amphibiens, reptiles, mammifères) avec les véhicules ;
- la mise en place, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, d'échappatoires dans le réseau d'assainissement pour la petite faune (principalement les amphibiens, reptiles, micro-mammifères) pour limiter le risque de piégeage. Ces échappatoires seront entretenues durant toute l'exploitation ;
- pour la faune inféodée aux milieux aquatiques et pour pallier tout risque de pollution, la mise en place de dispositifs de collecte et traitement des eaux de voirie afin de maintenir la qualité des eaux des milieux aquatiques et des zones humides ;
- pour toutes les espèces de faune terrestre, la transparence écologique sera assurée par la mise en place de 7 passages grande faune, 33 passages secondaires, 30 ouvrages non spécifiquement dédiés au passage de la faune (rétablissements routiers) mais qui permettront leur passage, environ 145 buses sèches. Ces passages seront mis en place dès le début des travaux ;

- pour les chiroptères, le maintien ou la reconstitution des continuités écologiques avec mise en place de structures ligneuses et de passages protégés (passages inférieurs préférentiellement adaptés en termes de dimensionnement aux espèces ciblées) ; des rampes de franchissement seront mises en place le long des rambardes des ouvrages afin d'inciter les chauves-souris à s'élever au-dessus du trafic ou à utiliser les passages inférieurs. Elles seront mises en place durant les travaux ;
- l'illumination de la voirie sera limitée afin de réduire la gêne pour les chauves-souris ;
- la prospection des gîtes bâtis occupés par des chiroptères devant être détruits.
- Spécifiquement, pour la faune aquatique :
  - le rétablissement des cours d'eau par des ouvrages hydrauliques adaptés aux caractéristiques des écoulements et des enjeux :
    - ouvrages de type pont ou viaduc permettant de préserver les berges et le lit (franchissement de l'Agout, prolongement des franchissements existants du Sor et du Bernazobre sans réduire leurs capacités hydrauliques et leur transparence écologique) ;
    - ouvrages de type cadre avec reconstitution du lit mineur et aménagements qui limitent l'accélération des vitesses de courant, conservent les écoulements variés, soignent les entonnements facilitant les zones de transition en matière de luminosité, évitent les chutes à l'aval de l'ouvrage (résultant soit d'un mauvais calage du fil d'eau soit d'un abaissement ultérieur du profil par affouillement), maintiennent une hauteur d'eau suffisant sous l'ouvrage, calent la tête de l'ouvrage amont évitant la création d'embâcles peu franchissables.
  - le rétablissement des petits cours d'eau intégrant :
    - la libre circulation des poissons (respect de la pente naturelle initiale et implantation du radier permettant la reconstitution du lit naturel) ;
    - une longueur d'ouvrage optimisée pour limiter la zone d'ombre ;
    - le calage de l'ouvrage au plus proche du lit mineur existant afin de maintenir une pente de l'ouvrage équivalente à la pente du cours d'eau et d'éviter une dérivation trop importante ;
    - le maintien des caractéristiques hydrauliques des cours d'eau (pente, section...) ;
    - des dispositifs dissipateurs d'énergie permettant d'étaler les lames d'eau et donc de diminuer les vitesses d'écoulement.
  - la mise en place de bassins de traitement des eaux avant rejet vers le milieu physique.

◆ Mesures de compensation

La compensation de la perte d'habitats et d'espèces patrimoniales engendrée par le projet sera assurée par l'acquisition et la gestion des parcelles favorables à ces habitats et espèces. Les espèces concernées présentent un enjeu moyen ou supérieur et leurs habitats, impactés par le projet, ne sont pas des terrains cultivés. Il s'agit, à titre d'exemple, du Gobemouche gris, du Pigeon colombin, du Choucas des tours et du Faucon hobereau.

Les aménagements mis en place pourront se traduire notamment par les actions suivantes :

- la plantation de haies ;
- le maintien de bandes enherbées de 5 m de largeur minimum pour les fossés et de 10 m de large pour les cours d'eau ;
- le maintien de lisières et d'ourlets de 5 m le long des haies et des boisements ;
- la limitation des rejets dans les milieux naturels et surtout les milieux aquatiques ;
- l'installation de nichoirs artificiels (par exemple pour la Chevêche d'Athéna et l'Effraie des clochers).

Des mares seront créées et gérées afin de compenser la destruction d'habitats favorables aux amphibiens et d'améliorer la dynamique des populations locales et d'enrichir la biodiversité. Leur emplacement et leurs modalités de réalisation et d'entretien seront définies dans le plan de gestion des parcelles compensatoires. Elles seront réalisées pendant les travaux.

S'agissant des autres espèces qui se reproduisent ou vivent essentiellement dans des milieux ouverts, ou des milieux ouverts à semi-ouverts dotés d'éléments broussailleux et arborés (à titre d'exemple, Bruant proyer, Bergeronnette printanière, Linotte mélodieuse), un aménagement écologique des espaces de culture intensive sera réalisé dès le commencement des travaux. Une gestion écologique des espaces périphériques des cultures sera mise en place pour restaurer les habitats de la faune locale ou maximiser leur utilisation. Les espèces concernées par cette mesure sont celles présentant un enjeu faible à supérieur, dont les habitats sont constitués de terrains cultivés ou de leurs abords.

Cette mesure sera mise en œuvre par le concessionnaire, avec l'appui d'un bureau d'études spécialisé en écologie et gestion des espaces naturels, en concertation avec les chambres d'agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne et les agriculteurs locaux.

- Mesures de suivi

S'agissant du suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation, un expert entomologiste sera chargé, pour le compte du concessionnaire, du suivi des zones où seront stockés **les chênes à Grand Capricorne**. Il effectuera deux passages annuels pendant 2 ans sur chaque secteur.

Le suivi des stations des espèces protégées impactées, réactives à des modifications de leurs habitats et dont la capacité de recolonisation ou de maintien n'est pas certaine, sera réalisé pendant 5 ans après les travaux à raison de deux passages annuels.

Pour **les oiseaux**, le suivi des stations d'espèces protégées impactées par le projet, qui sont réactives à des modifications de leurs habitats et dont la capacité de recolonisation ou de maintien n'est pas certaine concernera le Gobemouche gris et le Pigeon colombin. Pour **les insectes**, les passages concerneront l'Agrion de Mercure et l'Azuré du serpolet. Un compte-rendu annuel sera réalisé portant sur l'état des populations et de leurs habitats. Le suivi sera réalisé pendant 5 ans après les travaux à raison de deux passages annuels.

Concernant les **mammifères (hors chiroptères)**, le suivi fera sur 5 ans minimum dès la mise en place des ouvrages, incluant au moins 3 années de mise en service de la route. Il consistera en la pose de pièges photo au printemps (avril-mai-juin) sur deux sessions durant 7 jours consécutifs avec analyse des résultats.

S'agissant des **chiroptères**, le suivi s'effectuera sur 5 ans minimum dès la mise en place des ouvrages. Il devra inclure au moins 3 années de mise en service de la route. Un état initial sera réalisé avant travaux. Le suivi aura lieu chaque année entre le 15 mai et le 15 septembre. Des enregistreurs d'ultrasons équipés de micros seront posés pour vérifier l'utilisation des passages réalisés par les chiroptères.

Un expert batrachologue sera en charge du suivi de la colonisation des mares à **amphibiens**. Le suivi s'effectuera à raison de deux passages par an, pendant 5 ans minimum et devra inclure 3 années au moins de mise en service de l'autoroute. Le suivi se fera durant la période de reproduction des amphibiens (de février à mai). Il s'agira de vérifier la présence ou l'absence de différentes espèces et de reproduction dans les mares. L'expert mettra également en évidence une évolution dans le peuplement batrachologique.

Un suivi de la qualité hydroécologique des cours d'eau franchis, présentant les plus forts enjeux, sera réalisé par un ingénieur hydrobiologiste durant les travaux et sur une période de 2 ans après la mise en service. Des relevés seront réalisés en amont et en aval de ces cours d'eau, afin de déterminer l'impact du projet sur leurs qualités intrinsèques (physico-chimie, hydrobiologie et morphologie).
Le suivi de la franchissabilité des ouvrages par la faune aquatique et semi-aquatique sera réalisé dans les 5 ans après la mise en service, sur un minimum de deux campagnes. Les modalités de ce suivi au niveau des ouvrages soumis à un effet « barrière » seront précisés dans le cadre du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau qui sera établi préalablement au démarrage des travaux.

Le suivi de la mesure de compensation prévue pour toutes les espèces impactées par le projet débutera dès l'acquisition des parcelles compensatoires ou le conventionnement. Il consistera à suivre les habitats naturels ainsi que les populations d'espèces animales patrimoniales et d'évaluer l'efficacité des pratiques de gestion conservatoire mises en œuvre sur ces parcelles. Un état zéro des parcelles en compensation sera réalisé ; deux passages seront réalisés par habitat/espèce impacté·e, la première année. Les suivis concerneront ensuite uniquement les espèces remarquables impactées par le projet ainsi que leurs habitats : deux passages par an les 5 premières années puis un tous les 5 ans. Une réunion annuelle sera organisée entre les différents intervenants pour examiner les résultats et les suites à donner. Un rapport annuel sera fourni à la DREAL.

d. Continuités écologiques

- Mesures d'évitement

Les mesures d'évitement précitées seront mises en œuvre : adaptation du projet aux sensibilités écologiques, balisage et mise en défens des secteurs écologiquement sensibles.

◆ Mesures de réduction

Les mesures de réduction présentées précédemment participent à la réduction des impacts sur les continuités écologiques. En particulier, le rétablissement des continuités écologiques devra être assurée par la mise en place d'ouvrages de transparence écologique. L'Agout sera franchi par un viaduc pour assurer une transparence maximale de l'ouvrage. Le traitement écologique des abords des ouvrages (à titre d'exemple, plantations, aménagement de caches) permettra de recréer des milieux attractifs pour la faune et participera au maintien d'une bonne fonctionnalité des ouvrages.

◆ Mesures de compensation

La création de haies permettra de maintenir les connexions écologiques, un report des espèces vers les zones moins dangereuses et une restauration des habitats de repos et de reproduction de la petite faune. Le maintien dans le contexte agricole, d'un linéaire de haies suffisant permet d'assurer la fonction d'habitats et de corridors nécessaires aux espèces exploitant les haies.

Il s'agira notamment de :

- restaurer les haies impactées par le projet et redynamiser le paysage actuel ;
- reconnecter les espaces boisés via ces haies ;
- diversifier les paysages et augmenter les écotones (effets de lisières) ;
- restaurer les corridors de déplacement de la faune (oiseaux, mammifères, chiroptères).

L'emplacement des haies sera défini dès le début des travaux. La plantation débutera après les travaux.

Des plantations spécifiques seront réalisées pour guider les animaux vers les ouvrages de franchissements adaptés pour compenser les deux corridors ne pouvant être rétablis entre Soual et l'Agout.

◆ Mesures d'accompagnement

Un aménagement et une gestion écologique des accotements et des dépendances végétalisées favorables à la faune et à la flore sera effectué. Ces mesures participeront également à éviter les pollutions du milieu aquatiques. Cette gestion écologique est assurée :

- par une fauche ou un broyage des accotements enherbés sur 5 m maximum (le haut des accotements et les pieds de talus devront rester dans la mesure du possible sans gestion pour servir de refuge à la faune) ;
- par des entretiens réalisés aux périodes adaptées : deux interventions maximales par an (sauf nécessité de sécurité), de préférence en juillet-août et octobre-novembre ;
- par une interdiction stricte de l'utilisation de produits phytosanitaires au niveau des passages des cours d'eau et sur tout le projet, sauf exception dûment justifiée.

◆ Mesures de suivi

Un suivi de l'efficacité des mesures de réduction/d'atténuation sera réalisé pour toutes les espèces ou groupes faunistiques ou floristiques ayant fait l'objet de mesures :

- S'agissant du **suivi des passages à faune**, seuls les principaux passages (passages mixtes ou corridors importants), déterminés par l'assistance environnementale, feront l'objet d'un suivi ;
- **Le suivi des chauves-souris** s'effectuera sur 5 ans minimum, incluant au moins trois années de mise en service de la route, et ce, dès la mise en place des ouvrages. Un état initial sera réalisé avant travaux. Le suivi aura lieu chaque année entre le 15 mai et le 15 septembre (pose d'enregistreurs d'ultrasons équipés de micros pour vérifier l'utilisation des passages) ;
- **Le suivi de la faune terrestre** (amphibiens, reptiles et mammifères terrestres) s'effectuera sur 5 ans minimum, incluant au moins trois années de mise en service de la route, et ce, dès la mise en place des ouvrages. Il consistera à la pose des pièges photo au printemps (avril-mai-juin), sur deux sessions, durant 7 jours consécutifs, avec analyse des résultats de cette période d'étude.

Un rapport annuel de chaque suivi sera fourni à la DREAL pour retour d'expérience.

4) Mesures relatives au milieu physique

a. Relief, sols et sous-sols

L'ensemble du territoire du projet est considéré comme zone à risque de mouvements de terrains (compression, glissement, éboulement). Des zones d'aléas retrait-gonflement des argiles sont également recensées.

Un des effets potentiels du projet est l'aggravation de ce type de risques naturels. À ce stade d'étude, l'impact du tracé sur la zone d'instabilité des terrains est évalué à environ 60 ha pour le risque « glissement de terrain », et à près de 170 ha pour le risque « compression ».

La réalisation de l'infrastructure en déblais ou en remblais, ainsi que l'implantation de protections acoustiques et de zones de dépôts définitifs de matériaux, vont entraîner une modification du relief.

◆ Mesures de réduction

Des études géologiques et géotechniques complémentaires seront réalisées au stade des études ultérieures. Ces études tiendront compte des éventuels risques d'instabilité des emprises du projet et de leurs abords immédiats. Elles permettront de rechercher le profil en long le mieux adapté. Les mesures de réduction qui seront alors envisagées devront décliner le confortement des terrains au droit des zones à risques. Sur les secteurs sensibles à l'aléa retrait-gonflement des argiles, la structure de chaussée et les modalités de remblais et déblais pourront également faire l'objet d'adaptations, afin d'assurer la meilleure stabilité possible.

Dès connaissance des emprises définitives du projet, les besoins de matériaux seront déterminés, en privilégiant le recyclage des déblais. Les matériaux issus des déblais pourront notamment être réutilisés pour la réalisation des couches de forme, des remblais et la confection des modelés paysagés.

Les effets visuels des modifications du relief seront atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief environnant.

Les aménagements paysagers prendront en compte le risque de tassement en surface, qui subsistera quelque temps après la phase de terrassement, avant la mise en place définitive des revêtements de surface.

b. Eaux superficielles

Le projet intercepte plusieurs bassins versants, 27 cours d'eau et de nombreux écoulements pluviaux. Il pourra ainsi avoir des impacts sur l'écoulement des crues, créer des phénomènes d'érosion au droit des ouvrages d'art et modifier le lit des cours d'eau traversés.

◆ Mesures de réduction

Tous les écoulements seront rétablis. Les ouvrages hydrauliques mis en place sur la section courante, les bretelles d'accès et les rétablissements des voies latérales seront dimensionnés pour une crue centennale afin d'assurer la transparence hydraulique du projet et de préserver les caractéristiques hydrauliques et écologiques des cours d'eau, voire de les améliorer (cas de cours d'eau canalisés dans les secteurs agricoles).

Les ouvrages mis en place seront adaptés aux caractéristiques des écoulements.

Trois types d'ouvrages sont proposés :

- Les ouvrages de type pont ou viaduc : ils permettent de préserver les berges et le lit mineur. C'est le rétablissement le plus transparent possible. Dans la zone d'étude, le franchissement de l'Agout par un viaduc de grande ouverture a été retenu pour limiter les impacts sur ce cours d'eau classé Natura 2000. Le Sor, le Bernazobre (secteur 4) et le Girou (secteur 1) sont traversés par des ouvrages sur lesquels se raccordera le projet. Ils feront l'objet d'adaptations en préservant l'ouverture existante, et en prolongeant les ouvrages sans réduire leurs capacités hydrauliques ni leur transparence écologique.
- Les ouvrages de type cadre avec ou sans banquette, avec reconstruction du lit : ils modifient les berges et le lit tout en garantissant la transparence hydraulique et le franchissement de l'ouvrage par la faune semi-aquatique ;
- Les ouvrages de type buse ou dalot : ils permettent le rétablissement hydraulique mais ne sont pas aménagés pour le passage de la faune semi-aquatique. Ils sont préconisés pour les petits écoulements temporaires et les fossés ne présentant pas d'enjeu écologique.

Les ouvrages hydrauliques doivent permettre la circulation des espèces piscicoles.

La localisation et la forme de chaque ouvrage seront adaptées si nécessaire en phase d'études de niveau projet en fonction des contraintes topographiques des zones sensibles et d'intégration paysagères.

La mise en place de ces ouvrages en phase travaux requière des précautions pour éviter des effets sur les écoulements (aggravation des crues, augmentation des débits...), le lit des cours d'eau (érosion) et la qualité des milieux aquatiques. L'érosion du lit et/ou des berges susceptible de conduire à terme à la nécessité de mettre en place de nouvelles protections de berges ou de créer des seuils de stabilisation du profil sera prise en compte. Dans le cas de l'implantation des piles de soutènement des ouvrages d'art en zone inondable, une étude hydraulique sera réalisée afin de définir la localisation des piles et la mise en place d'ouvrages adaptés limitant l'accroissement des phénomènes d'érosion.

Les mesures seront précisées dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques, porté par le futur concessionnaire, qui fera l'objet d'une procédure d'enquête publique spécifique.

L'imperméabilisation des surfaces (chaussée de l'autoroute) va augmenter les débits d'écoulement lors des événements pluvieux. Les eaux de ruissellement de la nouvelle plateforme autoroutière seront collectées puis dirigées vers des bassins d'écrêtement. Ces bassins permettront de stocker un volume d'eau important et de le libérer progressivement dans le milieu naturel. Des points de rejet seront mis en place de manière à limiter l'érosion des berges.

Ces bassins assureront également une fonction de traitement des pollutions. En phase d'exploitation, les risques de pollution des eaux sont liés à :

- la pollution chronique, par lessivage des résidus issus de la combustion des carburants (hydrocarbures, plomb...), de l'usure des pneumatiques, des huiles et graisses minérales ;
- la pollution saisonnière, qui correspond principalement à l'utilisation de sel pour la viabilité des chaussées, en vue d'assurer la circulation par temps de neige et de verglas ou de produits phytosanitaires ;
- la pollution accidentelle, liée au risque d'accident de la circulation mettant en cause des poids-lourds transportant des matières dangereuses.

Afin de gérer ces risques de pollution, il est prévu de collecter et de traiter les eaux issues des surfaces imperméabilisées du projet. Les eaux seront donc traitées par des bassins multifonctions (traitements qualitatifs et quantitatifs), avant rejet dans le milieu naturel. Les bassins de traitement seront dimensionnés a minima pour une pluie d'occurrence décennale de 30 min, assurant un débit < 3 l/s/ha de surface imperméabilisée collectée. Si la perméabilité des sols et le niveau d'enjeu le permettent, une partie du débit de fuite pourra être dirigée vers la nappe souterraine. Les ouvrages de traitement des eaux comporteront des dispositifs d'obturation permettant le piégeage d'une pollution accidentelle par déversement sur la chaussée. Des dispositifs de retenue des véhicules au niveau des traversées de cours d'eau et de talwegs ou à proximité d'étendues d'eau seront mis en place pour éviter que les véhicules accidentés et leur chargement ne sortent de la plate-forme autoroutière.

Le nombre de bassins à mettre en place le long du tracé neuf entre Verfeil et Castres, leurs localisations et leurs volumes, seront définis par le futur concessionnaire de l'autoroute.

Les bassins seront constitués :

- d'un volume mort permettant de limiter la vitesse de propagation d'un polluant et d'assurer ainsi un temps d'intervention suffisant pour les opérations de confinement de la pollution, de piéger les polluants non miscibles et plus denses que l'eau, de favoriser l'abattement des pollutions chroniques liées aux matières en suspension et la dilution de la pollution saisonnière (sels de déverglaçage) ;
- d'un voile siphoïde pour assurer la fonction de déshuilage ;
- d'un orifice calibré permettant de réguler le débit de fuite ;
- d'un déversoir pour les pluies d'occurrence supérieure à la période de dimensionnement du bassin.

Les bassins de collectes des eaux de ruissellement de la nouvelle plate-forme autoroutière seront construits dans les zones dont les propriétés physiques ne permettent pas leur résorption, afin de les diriger vers les bassins d'écrêtement.

En cohérence avec les actions mises en place au niveau national (Ecophyto 2 : diminution de 50 % de l'usage des produits phytosanitaire) et les préconisations du SDAGE du bassin Adour – Garonne 2016-2021 (mesure B16 : Adopter des démarches d'utilisation raisonnée des produits phytosanitaires en zone non agricole et préparer la transition vers l'interdiction d'utilisation de ces produits dans les espaces publics), l'utilisation de produits phytosanitaires sera réduite sur les dépendances vertes autoroutières.

Les merlons de protection acoustique en zone inondable seront mis en place uniquement s'ils ne constituent pas un obstacle à l'écoulement des eaux.

◆ Mesures de compensation

La compensation des emprises sur les zones inondables remblayées sera définie dans le cadre des dossiers de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

◆ Mesures de suivi

Un protocole de suivi de la qualité des eaux à l'aval du projet sera mis en place pour les cours d'eau situés à proximité de bassins de traitement et recevant les eaux rejetées en sortie de ces bassins. Ce suivi sera effectué par prélèvements ou mesures in situ en amont et en aval des points de rejet des bassins de traitement et concernera les principaux cours d'eau et talwegs recoupés par le projet, notamment le Girou, le Sor et l'Agout.

Ce suivi sera réalisé sur une durée de 5 ans à partir de la mise en service, à raison de deux campagnes annuelles de mesures, au printemps et à l'automne lors d'épisodes pluvieux amenant les bassins à rejeter des eaux pluviales dans le milieu. Les résultats de ces analyses seront communiqués aux services départementaux concernés en charge de la Police de l'Eau. L'arrêté portant autorisation au titre de la loi sur l'eau s'imposera à l'exploitant qui devra surveiller ses rejets, prélèvements et activités pour s'y conformer.

c. Eaux souterraines

Les effets quantitatifs des travaux sur les points d'eau et les nappes souterraines seront principalement les mêmes que ceux observables en phase exploitation.

Dans l'aire d'étude, les masses d'eau souterraines sont majoritairement proches de la surface surtout au niveau des secteurs 2 et 3. Les passages en déblais risquent d'entraîner un rabattement des niveaux phréatiques. Le risque de rabattement pourra être rencontré dans les zones de déblais et potentiellement de tranchée selon le mode de construction choisi.

Ce phénomène peut avoir pour conséquence :

- la baisse du débit de source, voire un assèchement complet ;
- la baisse du niveau d'eau des puits et forages voire leur assèchement ;
- de rendre inutilisables les forages agricoles présents aux abords du projet.

Au niveau du projet autoroutier, seul l'aquifère Garonne rive droite présente des échanges avérés avec les eaux de surface, notamment au niveau de la zone d'affleurement. Ces échanges semblent plus rares au niveau de l'aquifère albigeois – toulousain.

L'analyse des effets sur les usages de l'eau sera affinée lors des études ultérieures (recensement exhaustif des points d'eau et analyse hydrogéologique).

◆ Mesures de réduction

Des dispositifs de drainage (tels que masques drainants et tranchées drainantes) seront mises en place au niveau des talus de déblai (masque et/ou éperons drainants) où des circulations d'eau auront été mises en évidence et si nécessaire au niveau des couches de forme et chaussées (drains longitudinaux).

Les mesures définies pour réduire les risques de pollution sur les eaux superficielles sont également applicables pour les eaux souterraines. Les effets du projet restent limités compte tenu de la perméabilité limitée des sols et sous sols, à forte composante argileuse.

◆ Mesures de suivi

L'arrêté portant autorisation au titre de la loi sur l'eau s'imposera à l'exploitant et aux entreprises qui devront surveiller leurs rejets, prélèvements et activités pour s'y conformer.

d. Zones humides

Lorsque le tracé sera arrêté par le concessionnaire, à la suite des études de projet réalisées après la déclaration d'utilité publique, les inventaires sur les zones humides seront affinés. Après une étude ortho-photographique qui viendra compléter les identifications préalables, les périmètres de chacune des zones humides repérées seront précisées in situ par des sondages pour une caractérisation et une délimitation selon le critère pédologique.

La demande d'autorisation environnementale unique intégrera ces inventaires. À ce stade du projet, les emprises du projet seront définitivement connues et le concessionnaire sera en capacité de définir précisément l'impact surfacique sur les zones humides et de proposer la restauration de zones humides selon les ratios définis lors de l'étude d'impact. Il proposera également des emplacements précis pour les zones de compensation et mettra en place un plan de gestion spécifique.

Ce travail sera mené en étroite collaboration avec les services de l'État, en charge de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale unique, et les conseils départementaux, maîtres d'ouvrage des aménagements fonciers, afin de déterminer les parcelles pouvant accueillir les zones de compensation et veiller au respect des engagements du futur concessionnaire.

◆ Mesures de compensation

Différents types d'impacts peuvent être anticipés sur les zones humides :

- substitution de milieux humides fréquentés par des espèces faunistiques et floristiques ;
- perturbation de la circulation des eaux remettant en cause le caractère humide de la zone par la modification des écoulements superficiels ou souterrains peu profonds (purge préalable des terrains, passage en remblai ou en déblai) ;
- risque de pollution accidentelle.

Les zones humides suivantes sont susceptibles d'être impactées directement ou indirectement par le projet, et devront bénéficier d'une attention particulière par le futur concessionnaire en raison du niveau d'enjeu qu'elles représentent (enjeux forts à majeurs) :

- zone de Preusse Bas (Gragnague) – impact indirect
- zone entre Prat Contrat (Moncabrier) et Sainte-Germaine (Bourg-St-Bernard) – impact indirect
- zone de la Grave (Cambon-lès-Lavaur) – impact direct
- zone de Forge (Saint-Germain-des-Prés) – impact indirect
- zone de Longuegineste et du Dicosa (Saïx) – impact indirect
- zone de Fraysse (Saïx) – impact indirect
- abords de l'Agout (Saïx et Castres) – impacts indirects.

S'agissant de la section Verfeil – Castres, le concessionnaire élaborera un dossier d'autorisation loi sur l'eau qui comprendra un volet spécifique sur les zones humides. Dans ce cadre, il mettra en œuvre la démarche éviter, réduire, compenser.

Pour toutes les zones humides, quel que soit leur intérêt écologique, des mesures de compensation des surfaces impactées par le projet seront mises en œuvre. Elles seront précisées dans les études ultérieures, dans le cadre de la procédure Police de l'Eau, notamment. La surface de compensation recherchée correspond à celle déterminée dans le SDAGE Adour Garonne 2016-2021, à savoir 150 % de la surface substituée pour les zones humides identifiées comme présentant un enjeu moyen à majeur.

L'étude d'impact précise les mesures suivantes :

- la compensation de la destruction de zones humides devra apporter une plus-value écologique sur des zones dégradées par exemple à proximité géographique du projet conformément au SDAGE. Une pérennité dans le temps de la mesure sera recherchée (30 ans) ;
- la compensation des zones humides impactées sera fonction des enjeux :150 %, 200 % (enjeu fort à assez fort), 500 % (enjeu majeur) ;
- pour les zones humides à enjeux forts à très forts, leur mise en défens devra être maximale, et induisant, si nécessaire des techniques de travaux spécifiques afin de limiter les emprises du chantier.

Conformément au SDAGE, la restauration de la zone humide aujourd'hui dégradée sera privilégiée.

À noter que la fonctionnalité des zones humides étant essentiellement écologique, la compensation sera mutualisée avec celles relatives aux milieux naturels qui accueillent des habitats d'espèces protégées.

◆ Mesures de suivi

Un suivi naturaliste approprié des parcelles définies pour la compensation des zones humides sera réalisé sur une durée de 30 ans. Elles feront l'objet d'un plan de gestion, spécifique, dans l'objectif de réhabiliter des milieux dégradés afin de recréer un milieu favorable à la faune et à la flore sauvage et de réhabiliter un système naturel d'épuration des eaux superficielles et souterraines dont la vocation était devenue incertaine.

II. Phase travaux

1) Mesures générales en phase travaux

Le suivi des mesures environnementales et de leurs effets est initié dès la phase de construction, et poursuivi après la mise en service. Il s'agit notamment de s'assurer que les travaux se déroulent conformément aux prescriptions environnementales et n'entravent pas la réalisation des mesures prévues.

Pour cela, plusieurs outils seront mis en place :

- un **système de management environnemental (SME)** des travaux, démarche de qualité, qui devra être appliqué par toutes les entreprises intervenant dans le cadre du chantier. Les objectifs du SME seront notamment de garantir le respect des engagements pris par le concessionnaire en matière de préservation de l'environnement et de mettre concrètement en application les mesures environnementales lors des travaux et contrôler leur bonne mise en œuvre.

  Ce système de management de l'environnement devra désigner un responsable environnement de chantier. Il définira les responsabilités des différents acteurs du projet dans ce cadre des objectifs et des indicateurs permettant de suivre l'atteinte des objectifs, le type et la périodicité de réunions d'information/sensibilisation du personnel, de suivi de l'efficacité du SME ;

- un **Plan de Respect de l'Environnement** (PRE) qui sera établi par l'entreprise en charge des travaux. Il s'agit d'un véritable engagement vis-à-vis du concessionnaire, détaillant toutes les précautions relatives à la préservation de l'environnement pendant les travaux. Il comprendra à minima :
  - le système de management environnemental ;
  - les entreprises intervenant sur le chantier ou fournissant des éléments de chantier ;
  - l'organigramme au sein de ces entreprises, précisant le positionnement du personnel en charge de l'environnement dans la hiérarchie du chantier, ainsi que ses attributions et responsabilités ;
  - la description du travail à effectuer pour chaque entreprise et moyens matériels mis en jeu, l'analyse des nuisances et des risques potentiels vis-à-vis de l'environnement ;
  - le croisement avec les contraintes et les impacts environnementaux et la définition de procédures d'exécution visant à les rendre compatibles avec les mesures de suppression, de réduction ou de compensation des impacts.

Les entreprises détailleront les procédures environnementales qu'elles mettent en œuvre, par exemple pour l'installation de pistes, des bases de vie, d'aires de stockage de matériaux ou encore pour la réalisation de travaux dans ou près de zones écologiques sensibles.

Le respect des procédures est assuré par le responsable environnement de l'entreprise. Un contrôle peut être effectué par le maître d'ouvrage ou ses délégataires.

Ce PRE devra également intégrer un plan de gestion des déchets issus de la démolition des ouvrages existants et/ou produits par les installations du chantier. Sont également visés les déchets issus de la mise en œuvre des aménagements neufs du chantier.

- un **suivi environnemental de chantier** qui intégrera :
  - la présence, pendant toute sa durée, d'un coordinateur environnement au sein de la maîtrise d'œuvre ;
  - un responsable environnement au sein des entreprises ou groupement d'entreprises. Il aura en charge l'application :
    - de la démarche de management environnemental ;
    - du PRE ; il le fera évoluer autant que cela le nécessite, en fonction des aléas du chantier ;
    - du suivi quotidien de l'application des mesures environnementales de chantier ;
    - des mesures environnementales liées aux arrêtés d'autorisations environnementales ;
  - la réalisation de mesures de suivi : notamment, suivis de la qualité de l'eau (physico-chimiques et turbidité), suivis écologiques ;
  - le suivi des plaintes des riverains.

2) Mesures relatives au milieu humain

a. Population, habitats, cadre de vie et santé humaine

Les travaux seront sources de nuisance pour les habitations à proximité immédiate des zones de travaux et les activités économiques.

Ils affecteront :

- l'organisation des déplacements du fait de l'accessibilité réduite de la zone et des conditions de circulation routière et cyclable et cheminement des piétons dégradées ;
- l'ambiance sonore ;
- la qualité de l'air qui pourra être localement dégradée notamment du fait des poussières de chantier.

Les travaux de la liaison autoroutière entre Castres et Verfeil sont à proximité des sites suivants :

- centre thérapeutique résidentiel d'En Boulou (Bourg-Saint-Bernard) et école de Teulat ;
- château d'eau situé à la limite communale entre Algans et Cuq-Toulza ;
- cimetière de Roucal (Puylaurens) et école de Saint-Germain-des-Prés ;
- crèche du Dicosa (Cambounet-sur-le-Sor) et centre de réinsertion sociale pour adultes handicapés de Castres (ESAT La chartreuse).

◆ Mesures de réduction

Pour limiter ces impacts, qui restent limités à la durée des travaux, et pour l'essentiel concentrés en journée, les mesures énoncées ci-après seront mises en œuvre.

L'implantation des bases chantier s'effectuera de manière à limiter la gêne pour les riverains. Les parcelles seront remises en état et restituées aux propriétaires/exploitants.

Les dépôts provisoires seront localisés en prenant en compte les secteurs à fort enjeu (patrimoine culturel, milieu naturel, risque d'inondation...).

Une information préalable des riverains sera assurée en concertation avec les communes concernées. Des panneaux d'information seront mis en place sur la durée des travaux. Les cheminements piétons seront déviés.

Un dossier « bruit de chantier » sera établi préalablement au démarrage des travaux pour évaluer les nuisances sonores et déterminer les mesures visant à limiter les désagréments causés aux riverains.

Les circulations de nuit seront proscrites, sauf dérogation sur une phase de travaux le justifiant et après information des riverains concernés. L'éclairage de nuit se fera uniquement au niveau des bases travaux avec une intensité lumineuse conforme à la réglementation en vigueur. L'orientation et la canalisation des éclairages fixes devront être assurées vers les zones nécessaires. Une information du personnel sera faite afin de limiter l'usage du plein-phare.

Des mesures spécifiques aux vibrations lors des tirs de dynamitage seront intégrées dans le dossier bruit.

La vitesse de circulation des engins sera limitée. Un arrosage des pistes de chantier sera assuré en période de vents forts. Les engins feront l'objet d'un entretien permettant d'assurer leur bon fonctionnement et de ne pas aggraver les émissions de gaz polluant.

Une optimisation des transports de matériaux devra être garantie ainsi que la limitation des opérations de chargement/déchargement par vent fort.

Les déviations provisoires seront créées dans l'emprise de l'opération, à l'écart des zones principales de travaux.

Dans la mesure du possible le matériel bruyant sera implanté en dehors des zones sensibles.

Les emprises de travaux seront limitées afin de préserver les équipements et structures limitrophes.

Les accès seront maintenus et nettoyés durant toute la phase de travaux et, en fin de chantier, les terrains seront remis en état.

b. Paysage

En phase travaux, les effets relatifs aux paysages seront en grande partie temporaires du fait du caractère provisoire de la plupart des aménagements concernés : notamment, pistes de chantiers, zones étanches, équipements industriels, base de vie, sites de dépôts.

◆ Mesures de réduction

En fin de chantier, les aménagements temporaires seront démontés et les sites seront remis en état en concertation avec les acteurs concernés (notamment, commune, exploitant agricole).

Concernant les dépôts provisoires, leur localisation sera établie avec prise en compte des secteurs à enjeux environnementaux forts (tels que le patrimoine culturel, le paysage, le milieu naturel, le risque d'inondation).

Les aménagements paysagers prévus au projet seront, dans la mesure du possible, anticipés pendant la phase travaux.

c. Infrastructures, réseaux, équipements et servitudes

Le projet croise des réseaux de transport d'énergie et de télécommunication. Ses effets sont liés au risque d'interruption de ces réseaux. La continuité de service et la limitation des risques est une priorité.

Une servitude électromagnétique PT2 est concernée par le projet au niveau de la commune de Teulat (Secteur 2). Les servitudes radioélectriques liées à l'aérodrome de Bourg-Saint-Bernard (secteur 2) sont également concernées par le projet.

Les effets sur les voies de communication en phase travaux seront temporaires et de trois ordres :

- des perturbations plus ou moins longues des circulations pourraient intervenir sur les axes interceptés (fermeture de l'axe, déviation provisoire, déviation définitive). Une gêne à la circulation (circulation d'engins, salissures, endommagements...) spécifique à la proximité des bases travaux et des aires de stationnement des engins pourrait apparaître ;
- une modification du volume de trafic circulant sur les axes routiers est possible, particulièrement à proximité des bases travaux ;
- ces effets temporaires persisteront tout au long de la durée de vie d'une base travaux, soit 4 ans environ ;
- une augmentation du risque d'accidents est possible.

◆ Mesures de réduction

Un recensement exhaustif de l'ensemble des réseaux sera réalisé postérieurement à la déclaration d'utilité publique, au stade de l'avant-projet détaillé. Les effets sur ces réseaux seront temporaires. Ils seront rétablis à court terme et aucun effet à long terme n'est prévu. Les modalités de rétablissement avant, pendant et après les travaux seront définies en concertation avec les gestionnaires des réseaux afin qu'il n'y ait aucune conséquence dommageable liée aux besoins des usagers. Une convention entre le maître d'ouvrage et les gestionnaires des réseaux concernés sera conclue pour définir les responsabilités des intervenants, les modalités techniques, administratives et financières des déplacements des réseaux.

Les servitudes restreignent la hauteur des constructions. Compte tenu de la nature du projet et du profil de l'autoroute sur les zones concernées, aucune étude détaillée n'est nécessaire. Toutefois les entreprises en charge des travaux s'assureront du respect des servitudes sus-citées.

Des déviations seront mises en place si la circulation ne peut être maintenue pendant les travaux. Les déviations les plus courtes et les moins accidentogènes seront recherchées et associées à une signalétique adaptée. Des rétablissements provisoires seront mis en œuvre si aucun contournement satisfaisant n'est possible. Le détail de ces déviations sera étudié, après Déclaration d'Utilité Publique ultérieurement, lors de l'Avant-Projet Détaillé.

Pendant les travaux, les voies seront régulièrement nettoyées et remises en état si des dégradations apparaissent.

d. Les activités (agriculture, entreprises, chasse, loisirs)

◆ Mesures d'évitement

Les emprises de chantier seront limitées au strict nécessaire pour la réalisation des travaux afin de réduire les dommages aux bâtiments d'exploitation et aux zones agricoles.

◆ Mesures de réduction

Les travaux auront pour effet de prélever de façon temporaire des surfaces agricoles. Les terrains concernés seront remis en état et restitués à l'issue des travaux.

Pour les entreprises dont les accès pourraient être modifiés, les mesures relatives aux rétablissements des infrastructures seront mises en place. Des panneaux signalétiques temporaires seront mis en place afin d'indiquer la présence et la localisation de ces entreprises.

Pour les activités de loisirs et de tourisme, les travaux pourront induire des gênes temporaires aux équipements, hébergements et restaurants. Une dégradation temporaire du cadre d'implantation de ces structures et des équipements d'accueil est possible, en particulier sur la zone de loisirs du Dicosa et le complexe sportif du Lévésou (communes de Cambounet-sur-le-Sor et Saïx du secteur 5). Des coupures temporaires des chemins de randonnée pourraient intervenir. Des incidences sur la pratique de la chasse liées aux perturbations du gibier et à la réduction des périmètres de chasse pourraient apparaître.

Les accès aux hébergements seront maintenus. Les itinéraires de randonnée interceptés seront rétablis dès le démarrage du chantier sur la zone concernée. Des déviations seront mises en place, en concertation avec les services gestionnaires. Des écrans paysagers temporaires pourront éventuellement être mis en place. Dans le cas où le chemin de randonnée ne peut être rétabli pendant le chantier, un signalement sera fait auprès des offices de tourisme et au début de l'itinéraire de randonnée.

S'agissant de la chasse, les mesures de réduction en faveur de la faune cynégétique, présentées au chapitre sur les milieux naturels (partie II.3)d) permettront de réduire les impacts du projet en phase chantier.

◆ Mesures de compensation

Des indemnités seront versées aux exploitants agricoles pour compenser l'occupation temporaire. Les parcelles occupées par le chantier seront remises en état avant restitution.

e. Le patrimoine

◆ Mesures d'évitement

Les installations de chantier seront implantées en dehors des périmètres de protection et à l'écart des habitations. La minimisation des emprises de travaux et la mise en défens des bâtiments seront appliquées.

Les travaux se feront à proximité immédiate de deux éléments non protégés du patrimoine :

- une croix au niveau à 200 m environ du tracé (Cambon-lès-Lavaur) ;
- un pigeonnier rond à moins de 100 m du tracé (Saïx).

Le pigeonnier est situé au sein de l'emprise chantier. Si sa distance à l'autoroute ne permet pas de le conserver, il pourra être déplacé (déplacement d'un tenant ou par déconstruction / reconstruction). Concernant la croix, du fait de sa distance au tracé, aucun déplacement ne devrait être induit. Les terrains seront remis en état à la fin des travaux.

◆ Mesures de réduction

Le projet intercepte plusieurs périmètres de protection de monuments historiques.

En phase travaux, les installations de chantier (installation de concassage, zone de confinement, stockage d'engins ou d'autres matériels) ne seront pas implantées au sein des périmètres de protection et seront à l'écart des habitations, afin de ne pas dénaturer le paysage associé à ces éléments du patrimoine. Les emprises seront minimisées autant que possible et les bâtiments à proximité immédiate mis en défens. Les terrains seront remis en état après travaux.

Le dossier de saisine relatif à l'archéologie préventive sera déposé auprès des services de l'État qui ordonnera ou non des fouilles archéologiques. En cas de découvertes fortuites de vestiges lors des phases de travaux, les services concernés seront saisis afin d'évaluer leur intérêt et éventuellement de mener des fouilles plus approfondies. Leur autorisation sera nécessaire à la reprise du chantier.

3) Mesures relatives au milieu naturel

Les effets d'une infrastructure linéaire sur les milieux naturels sont principalement liés :

- aux emprises mêmes de l'infrastructure sur des habitats naturels, des espèces ou habitats d'espèces animales ou végétales, protégées ou non ;
- à la coupure des fonctionnalités écologiques (rupture des axes de déplacement et morcellement des habitats et des populations) ;
- aux risques de mortalité par collision.

Ils concernent aussi bien la phase de travaux que la phase d'exploitation.

a. Mesures d'accompagnement

Un plan d'identification des zones écologiquement sensibles sera réalisé avant le démarrage des travaux de débroussaillage, de déboisement et de terrassement. Il sera mis à disposition des entreprises pour éviter tout impact sur les zones sensibles. Cette information vise à éviter l'ajout par les entreprises d'impacts sur les zones sensibles de travaux, de cheminement ou de zones techniques. Ces impacts supplémentaires pourraient diminuer voire annuler les effets des mesures d'atténuation et de compensation engagées.

Une assistance environnementale en phase chantier par un ingénieur écologue sera mise en place. Elle a pour objet de suivre la bonne mise en œuvre des mesures d'atténuation des impacts. Elle adaptera ses mesures aux contraintes apparaissant au cours du chantier pour en assurer l'efficacité.

b. Natura 2000

◆ Mesures d'évitement

Il sera procédé au balisage et à la mise en défens des secteurs écologiquement sensibles du site Natura 2000 (mise en défens pérenne des zones avant débroussaillage, déboisement et terrassement, pour toute la durée du chantier). Ces mises en défens devront être pérennes. Les emprises de chantier seront limitées au strict nécessaire et le personnel de chantier sera informé des zones les plus sensibles à préserver. Les emprises des zones de chantier seront optimisées et réduites afin de minimiser les dégâts sur les habitats et la flore.

◆ Mesures de réduction

Les dispositions suivantes seront mises en œuvre pour réduire les impacts du projet en phase travaux sur la zone Natura 2000 :

- le maintien et la restauration des continuités hydrauliques ;
- la mise en place de dispositifs de collecte et de traitement des eaux ;
- l'installation de clôtures provisoires ;
- l'aménagement de passages à faune ;
- l'adaptation du calendrier des travaux aux sensibilités faunistiques ;
- la programmation non simultanée des travaux sur les ouvrages hydrauliques ;
- l'évitement des travaux nocturnes.

c. Habitats naturels et flore

◆ Mesures d'évitement

Il sera procédé au balisage et à la mise en défens des secteurs écologiquement sensibles (mise en défens pérenne des zones avant débroussaillage, déboisement et terrassement, pour toute la durée du chantier). Ces mises en défens devront être pérennes. Les emprises de chantier seront limitées au strict nécessaire et le personnel de chantier sera informé des zones les plus sensibles à préserver. Les emprises des zones de chantier seront optimisées et réduites afin de minimiser les dégâts sur les habitats et la flore.

◆ Mesures de réduction

Concernant les habitats naturels et la flore, les espèces végétales protégées seront transplantées durant l'année précédant le début des opérations sur des parcelles favorables ou en renforcement de populations locales.

En fonction de la biologie des plantes, deux modalités sont envisagées :

- la transplantation de pieds (plantes vivaces, Vulpin vulbeux...) ;
- ou la transplantation de banques de graines (plantes annuelles, Nigelle de France...).

Ces opérations auront lieu en trois étapes :

- une visite préparatoire (marquage des pieds, délimitation des stations) ;

- le prélèvement et la transplantation sur les sites d'accueil ;
- le suivi des parcelles d'accueil sur 5 ans.

Les sites receveurs ou sites d'accueil seront choisis sur la base de plusieurs critères : habitats similaires aux sites sources, présence d'individus des mêmes espèces, maîtrise foncière ou d'usage assurant la pérennité des stations.

En complément, une quantité de semences inférieure à 20 % du stock récolté pourra être prélevée à la fin de la fructification et réservée pour conservation ex-situ par le Conservatoire Botanique National des Pyrénées et de Midi-Pyrénées.

Des mesures de maintien et de restauration des continuités écologiques hydrauliques seront mises en place en phase chantier comme en phase exploitation. Il s'agit de préserver l'intégrité des milieux aquatiques, des habitats d'espèces et leur fonctionnalité écologique.

◆ Mesures d'accompagnement

L'ensemencement sera adapté pour éviter les pollutions génétiques et les risques d'introduction d'espèces invasives.

◆ Mesures de suivi

Un suivi de chaque station d'espèces végétales transplantées sera réalisé par un expert botaniste. Pendant 5 ans, l'expert botaniste observera la reprise de chaque espèce transplantée, l'évolution de chaque station et veillera à leur conservation. Un passage par an par station d'espèce transplantée sera réalisé.

d. Faune

◆ Mesures d'évitement

Les emprises des zones de chantier seront optimisées et réduites afin de minimiser les dégâts sur les habitats et la faune patrimoniale.

Un balisage et une mise en défens des secteurs écologiquement sensibles seront réalisés afin de préserver l'intégrité des habitats et espèces se trouvant à proximité de l'emprise du projet ou de toute installation liée au chantier provoquant une altération directe ou indirecte de l'environnement (pistes de circulation, zones de dépôts, aires techniques...). Cette mesure devra être mise en place avant le démarrage des travaux de débroussaillage, de déboisement et de terrassement. Ces mises en défens devront être pérennes. Cette mesure devra être mise en place avant le démarrage des travaux de débroussaillage, de déboisement et de terrassement. Le personnel de chantier sera informé des zones les plus sensibles à préserver.

Concernant la préservation du Grand Capricorne et des autres coléoptères saproxyliques, les chênes, constituant un habitat pour ces insectes, situés en bordure de l'emprise du chantier, seront mis en défens avant le démarrage des travaux de déboisement. Le balisage devra rester en place tout au long des travaux et le personnel de chantier informé.

◆ Mesures de réduction

Les mesures suivantes seront mises en œuvre afin de réduire les impacts sur la faune :

- Les zones de stockage de matériaux et la base de vie du chantier devront être implantées sur des aires spécifiques, confinées, éloignées des milieux sensibles afin d'éviter les apports de poussières ou d'eaux de ruissellement susceptibles d'avoir un impact fort sur les espaces périphériques. Elles seront disposées à proximité à la fois du tracé, des voiries et des réseaux existants ;
- Le stockage des huiles et carburants se fera uniquement sur des emplacements réservés, loin de toute zone écologiquement sensible, en particulier de milieux aquatiques. Ces aires de stockage devront être étanches, ceinturées d'un fossé collecteur aboutissant à un bassin de réception pour pouvoir recueillir toute pollution accidentelle et tout ruissellement des plates-formes ;
- Les vidanges, ravitaillements et nettoyages des engins et du matériel se feront dans une zone spécialement définie et aménagée (zone imperméabilisée...) ;
- Un panel de produits absorbants spécifiques (hydrocarbures, bases ou acides, hydrophobes...) et des kits antipollution devront être mis à disposition au niveau de toutes les aires pouvant engendrer des pollutions accidentelles. Les matériels et produits devront être confinés dans des bacs de confinement et récipients étanches ;
- L'accès au chantier et aux zones de stockage sera interdit au public ;

- Les eaux usées seront traitées avant leur relâche dans le milieu naturel (y compris l'eau des sanitaires et lieux de vie le cas échéant) ;
- Les produits de déboisements, défrichements, dessouchages ne devront pas être brûlés sur place. Ils devront être exportés rapidement (pas de stockage sur place). Dans la mesure du possible, on tentera de valoriser ces produits naturels ;
- Les substances non naturelles ne seront pas rejetées sans autorisation (laitance de béton à proscrire par exemple) et seront retraitées par des filières appropriées ;
- Les inertes et autres substances ne seront pas rejetées dans le milieu naturel ;
- Une collecte des déchets, avec poubelles et conteneurs, sera mise en place sur les bases vies du chantier ;
- Les eaux de ruissellement issues du chantier seront canalisées à l'aide de fossés provisoires et dirigées vers des bassins d'assainissement provisoires ;
- Des clôtures seront installées pour limiter les collisions. Elles seront adaptées aux enjeux locaux.

Pour ce qui concerne les oiseaux, amphibiens, reptiles, chiroptères et mammifères, le calendrier des travaux sera adapté aux sensibilités faunistiques afin de supprimer ou limiter le risque de destruction d'individus ou la perturbation d'espèces durant les phases déterminantes de leur cycle de vie.

Ainsi, les travaux de déboisement, débroussaillage, destruction de bâtiments ne pourront être réalisés qu'en septembre et octobre, en dehors des périodes de reproduction ou d'hibernation. Il sera procédé à une priorisation des zones écologiquement sensibles et une adaptation de la période et des techniques en fonction des enjeux écologiques (identification préalable des gîtes arboricoles, marquage des arbres et contrôle des cavités). Les comblements des points d'eau seront effectués de novembre à janvier.

S'agissant des espèces inféodées aux habitats aquatiques :

- Les continuités hydrauliques des cours d'eau et fossés seront maintenues et restaurées par des ouvrages hydrauliques adaptés dès le début des travaux. Pour les mammifères semi-aquatiques comme la Loutre d'Europe, le Campagnol amphibie et le Putois d'Europe, il sera nécessaire de maintenir la végétation présente dans le lit mineur et au niveau des berges. Les aménagements, qui conservent les éléments structurants du lit et/ou de la berge, permettent d'assurer la continuité physique du corridor pour ces espèces, que ce soit en phase chantier ou après travaux. La continuité est maintenue même si la végétation sous l'ouvrage dépérit par défaut d'éclairement ;
- Le lit mineur des cours d'eau sera reconstitué après les travaux ;
- Les travaux sur les ouvrages hydrauliques devront être programmés pour ne pas avoir lieu en simultané ;
- Des échappatoires seront mis en place dans les réseaux d'assainissement ;
- Des dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses seront mis en place durant le chantier afin de maintenir la qualité des eaux ;
- Pour la faune aquatique et avant tous travaux dans les cours ou plan d'eau, des pêches de sauvegardes seront réalisées.

Concernant les chiroptères, les travaux nocturnes seront, dans la mesure du possible, évités pour réduire le dérangement des chauves-souris. S'ils ne pouvaient être évités, l'éclairage devra être dirigé sur le chantier de façon très localisée et des écrans seront installés dans les secteurs proches des gîtes identifiés. De même, les infrastructures provisoires de chantier seront réalisées à l'écart de ces gîtes.

e. Continuités écologiques

◆ Mesures d'évitement

Les emprises des zones de chantier seront optimisées et réduites afin de minimiser les dégâts sur les habitats, la flore et la faune patrimoniale (la détermination des emprises s'effectuera durant les études techniques). Les emprises de chantier seront limitées au strict nécessaire et le personnel de chantier sera informé des zones les plus sensibles à préserver à l'aide de cartes.

Un balisage et une mise en défens des secteurs écologiquement sensibles seront réalisés afin de préserver l'intégrité des habitats et espèces se trouvant à proximité de l'emprise du projet ou de toute installation liée au chantier provoquant une altération directe ou indirecte de l'environnement (pistes de circulation, zones de dépôts, aires techniques…). Ces mises en défens devront être pérennes. Cette mesure devra être mise en place avant le démarrage des travaux de débroussaillage, de déboisement et de terrassement.

4) Mesures relatives au milieu physique

a. Le climat

- Mesures de réduction

Les effets des travaux sur le climat sont principalement imputables à la circulation d'engins de terrassement et de camions (notamment, apport de matériel, déblais/remblais), qui généreront des gaz d'échappement contribuant à l'accentuation de l'effet de serre.

La vitesse sur les zones de chantier sera limitée, réduisant les gaz d'échappement.

Les déplacements de matériaux et d'équipements sont généralement optimisés, ce qui induit indirectement une optimisation des émissions.

b. Relief, sols et sous-sols

Les travaux de terrassements (remblais, déblais) induiront d'importants mouvements de terre, dont le bilan global se traduit par un déficit d'environ 1,3 million de mètres cubes.

Les travaux pourront perturber la qualité des sols et leurs fonctions. Ils pourront entraîner des érosions localisées temporaires dues à la mise à nu des terrains. L'instabilité naturelle des sols au niveau des secteurs 3 et 4 doit également être prise en compte. Les travaux pourront également induire une pollution des sols par fuite accidentelle des engins et véhicules, des stockages de matériaux potentiellement polluants, lors du chaulage ou de l'utilisation de liant hydraulique. Les terrassements réalisés pour le projet sont susceptibles d'avoir des effets d'emprise importants sur les sols, modifiant alors localement la pédologie.

- Mesures de réduction

La réutilisation des matériaux en déblais sera privilégiée pour les couches de forme, les remblais et les modelés paysagés. Le profil en long le mieux adapté sera recherché pour appliquer cette mesure.

Les éventuels matériaux excédentaires d'un secteur seront acheminés vers les secteurs en déficit, sauf distance trop grande.

Les matériaux déblayés seront immédiatement transportés vers les zones de réemploi ou de dépôt définitif les plus proches possibles des lieux d'extraction par les pistes de chantier et exceptionnellement par la voirie si les conditions de chantier le nécessitent.

La recherche de matériaux extérieurs visera les mêmes objectifs de proximité avec les carrières et de suivi des possibilités d'approvisionnement.

Au vu de l'instabilité des terrains situés au niveau des secteurs 3 et 4, les mesures envisagées sont :

- Le renforcement des terrains et tout particulièrement des formations fragiles susceptibles de subir des déformations. Ces mesures (drainage des terrains / filtre drainants / mur de soutènement / plantation d'espèces spécifiques retenant les sols superficiels) seront définies ultérieurement lors des études géotechniques et géologiques plus approfondies au stade Avant-Projet ;
- La limitation du temps entre lequel vont être effectués les opérations de défrichement des unités boisées et les premiers aménagements de la future autoroute, de sorte à limiter les impacts érosifs, et la prolifération d'espèces invasives.

Un décapage soigné des terres végétales sera effectué pour une réutilisation en couverture des dépôts définitifs ou de la restitution agricole. La recolonisation des zones défrichées et non aménagées, par des herbacées et certains ligneux permettra la restitution d'une protection efficace des sols. L'érosion des sols sera également maîtrisée par la végétalisation des terrassements, le défrichement en saison sèche et la protection des berges des cours d'eau proximaux.

Afin de prévenir les risques de pollution des sols, des dispositions particulières seront mises en œuvre :

- L'établissement des installations nécessaires à la réalisation des travaux (parc de stockage et d'entretien du matériel, dépôts de matériaux...) se fera sur des sites aménagés à cet effet dans des zones « non sensibles », pour éviter tout risque de pollution des sols (imperméabilisation des aires de chantiers avec recueil des eaux) ;
- Un chantier vert sera mis en place dans lequel les déchets du chantier seront triés et acheminés vers les filières adéquates ;
- Il sera assuré un entretien régulier des véhicules utilisés sur le chantier pour limiter les fuites d'hydrocarbures ou d'autres polluants. L'entretien s'effectuera dans un périmètre défini au préalable et aménagé de manière à limiter les risques ;
- La réparation des véhicules immobilisés sera effectuée après mise en place de protections adaptées (bac étanche mobile, récupération des pièces et huiles usagées par les intervenants) ;
- Des prescriptions météorologiques et de dosage pour le chaulage des matériaux seront faites.

Toutes ces dispositions seront consignées dans les cahiers des charges qui seront remis aux différentes entreprises travaillant sur le site.

S'agissant de la pédologie, les emprises de chantier seront limitées au strict minimum et l'ouverture de zones de dépôts sera évitée dans les zones de bonne qualité agronomique. Les aires ayant servi au chantier seront remises en état et les sols, éventuellement tassés par le passage répété des engins seront restructurés.

c. Eaux superficielles

Les travaux au niveau des cours d'eau ou des plans d'eau pourront entraîner :

- un effondrement des berges causé par les engins de chantier, créant des embâcles dans le lit du cours d'eau ou comblant les plans d'eau ;
- une modification du lit ordinaire pouvant parfois déstabiliser l'équilibre de la rivière ;
- des effets par concentration d'un écoulement (les terrassements peuvent détourner le ruissellement superficiel d'un bassin versant vers un autre bassin versant ou concentrer des écoulements diffus vers un seul ouvrage hydraulique).

Les mesures proposées ci-après seront précisées dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

◆ Mesures d'évitement

En dehors des secteurs de franchissement, les abords des cours d'eau à enjeux seront balisés pour empêcher la circulation des engins sur les berges. Les dérivations de cours d'eau seront évitées autant que possible, surtout sur les cours d'eau présentant un intérêt écologique.

◆ Mesures de réduction

S'agissant des cours d'eau sans enjeu écologique, des ouvrages de type buses seront mis en place.

Concernant les cours d'eau présentant des enjeux très forts (axe de migration comme le Girou, cours d'eau Natura 2000 tel que l'Agout...), la réalisation d'ouvrages provisoires de franchissement sera évitée, dans la mesure du possible, et des mises en défens et interdictions d'accès seront appliquées.

Toutefois, en l'absence de solution alternative, des ouvrages de franchissement pourront être mis en place, pour des raisons techniques de chantier, avec des mesures spécifiques :

- Le lit et les berges seront préservés de toute intervention par la mise en place, lorsque cela est possible, d'un pont provisoire, avec éventuellement des appuis en lit majeur et batardeaux provisoires si nécessaires. Il sera positionné au plus près de l'ouvrage définitif et sera adapté aux débits des écoulements ;
- Les périodes d'étiages seront privilégiées pour la réalisation des travaux ;
- Certains cours d'eau nécessiteront la mise en place d'une dérivation provisoire. Pendant cette opération, les principes suivants seront appliqués :
  - limiter au minimum la longueur de cours d'eau à dériver ;

- garantir des modalités d'écoulement au moins équivalentes à l'état initial pour des débits de référence de récurrence 2 ans ou de durée équivalente à la durée des travaux sur la zone de travaux considérée,
- maintenir un niveau d'étiage suffisant ;
- garantir la libre circulation des poissons ;
- protéger les berges au niveau des raccordements avec le lit existant ;
- procéder si nécessaire à des pêches électriques de sauvetage, en collaboration avec l'Agence Française de la Biodiversité, préalablement à la dérivation puis à la mise en eau de la dérivation ;
- rétablissement progressif de l'écoulement par l'ouverture provisoire des batardeaux.

Pour les écoulements présentant des enjeux pour la faune aquatique, les ouvrages cadre seront enterrés de 30 cm afin de permettre la reconstitution du lit mineur.

Dans le cas particulier des dérivations provisoires, en cas d'implantation d'un ouvrage de type cadre, destinée à assurer le franchissement d'un cours d'eau par le projet, la phase de travaux nécessitera une dérivation provisoire du cours d'eau. Elle assurera ainsi la mise en place de l'ouvrage à sec dans le lit existant.

Des précautions seront prises pour éviter l'entraînement de particules fines lors du basculement de l'ancien lit vers le nouveau lit ; la mise en eau s'effectuera en effet progressivement, en ouvrant en dernier, lentement le batardeau amont.

Les portions de cours d'eau non touchées et situées dans les emprises en aval du secteur dérivé seront nettoyées et débarrassées des obstacles dans le lit mineur lors des travaux, afin de favoriser l'écoulement. On empêchera ainsi une sédimentation massive dans les zones encombrées.

En phase travaux, les mesures suivantes seront appliquées dans les zones inondables :

- Les installations de chantier, le stockage de produits polluants, le stationnement des engins et véhicules et le stockage temporaire seront interdits dans les zones inondables (zone rouge du PPRi) ;
- Le phasage des travaux tiendra compte des risques d'inondation de manière à privilégier la réalisation des travaux pendant les périodes d'étiage de l'Agout, le Sor, le Bernazobre et le Girou (entre juin et septembre) et que l'aléa est beaucoup plus faible (pour la piste d'accès au chantier du viaduc) ;
- Les pistes provisoires seront réalisées afin de préserver le libre écoulement des crues en zone inondable. Les caractéristiques des clôtures ainsi que toutes les activités du chantier respecteront les prescriptions du PPRi ;
- Aucun stockage définitif de matériaux ne sera réalisé dans les zones inondables, hormis pour les remblais nécessaires à l'assise du projet.

Les zones inondables concernées sont les zones rouges du PPRi et les zones inondables fréquentes et très fréquentes de la Cartographie Informative des Zones Inondables (cartographie des zones inondables en Midi-Pyrénées réalisée dans le cadre du XI^{ème} Contrat de plan entre l'État et la Région).

La modification des écoulements des eaux de ruissellement des bassins versant interceptés par les travaux pourra être réduite par la mise en place d'un système de collecte des eaux de ruissellement qui seront dirigées vers des bassins permettant de stocker un volume important et de libérer progressivement les eaux dans le milieu naturel.

Les travaux pourraient également engendrer une pollution des eaux (libération de matière en suspension, utilisation de chaux ou de liants hydrauliques, déversement accidentel de produit polluant). Les mesures suivantes seront mises en place :

- Les installations de chantier et des zones de dépôts seront implantées en dehors des zones sensibles (proximité des cours d'eau, zones humides...) ;
- Les emprises seront respectées et limitées au strict nécessaire ;
- Les travaux de terrassement seront réalisés en dehors des épisodes pluvieux, en fonction du planning ;
- Les opérations de défrichement et de terrassement seront limitées aux surfaces strictement nécessaires ;
- Il sera procédé à la mise en végétation des talus par engazonnement dès que possible ;
- Lorsque les ouvrages de traitement définitifs ne peuvent être réalisés dès le début des terrassements, il sera procédé, dès le démarrage des travaux, à la mise en œuvre des réseaux et bassins imperméabilisés de décantation provisoires de collecte des eaux de ruissellement des plates-formes de chantier, des pistes d'accès et des aires d'installation.
- Un réseau de fossés de collecte sera mis en place de façon à récupérer les eaux de ruissellement du chantier et les acheminer vers les dispositifs de traitement adaptés (bassins ou fossés de stockage de décantation) ;

- Un dispositif de filtration sera placé en aval des bassins (filtre à paille...) dans les zones les plus sensibles et au niveau des cours d'eau interceptés par le projet ;
- Les bassins provisoires seront entretenus régulièrement par curage des boues déposées, enlèvement des embâcles, nettoyage des dispositifs de filtration ;
- Le liant choisi sera à faible émission de poussières ;
- L'épandage et le malaxage seront interdits par vent fort ou temps de pluie ;
- La circulation sera interdite sur une surface venant d'être recouverte de chaux avant la mise en place de la couche supérieure d'imperméabilisation ;
- La vitesse des engins tractant les charrues lors des passes de malaxages sera limitée ;
- Les engins seront équipés de jupes pour limiter l'envol des poussières ;
- L'intervalle de temps entre l'épandage et le malaxage sera réduit au minimum en limitant les longueurs des zones traitées ;
- Du filet géotextile en protection de l'envol de poussières et de chaux sera mis en place sur les zones de dépotage et aux abords des secteurs sensibles ;
- Les zones sensibles (cours d'eau, zones humides...) seront mises en défens ;
- Le stockage de matériels, des engins, des produits et installations de chantier s'effectuera au moins à 50 m des zones sensibles ;
- Des aires spécifiques imperméabilisées seront créées pour :
  - l'entretien des engins ;
  - le stockage des produits polluants sur des bacs étanches abrités de la pluie ;
  - la récupération, le stockage et l'élimination dans des filières agréées des huiles et liquides de vidange des engins ;
- Des dispositifs de traitement des eaux de ruissellement issues des zones de chantiers seront mis en place ;
- Le nettoyage des aires et la remise à l'état initial devront être assurés en fin de chantier ;
- Les mesures seront consignées dans le Plan de Respect de l'Environnement et présentées aux entreprises de travaux.

◆ Mesures de suivi

Les dispositions suivantes seront mises en œuvre afin de vérifier l'effectivité des mesures précitées :

- Un suivi de la qualité des eaux des cours d'eau permanents recoupés par le projet en aval immédiat et en amont du chantier sera réalisé. Des prélèvements et analyses seront effectuées conformément aux prescriptions (fréquence, durée, localisations, paramètres suivis...) de l'arrêté pris au titre de la Loi sur l'eau. La fréquence pourra être augmentée si les phases de chantier engagées en amont présentent un risque avéré de forte pollution. Elle sera diminuée après la phase de terrassement ;
- Un suivi des hydrocarbures des eaux issues des rejets des installations de chantier sera mis en place. Les points de prélèvement seront définis en collaboration avec les services de Police de l'Eau concernés par les aménagements (Haute-Garonne et Tarn) et un état des lieux contradictoire sera réalisé avant le début des travaux ;
- Un suivi qualitatif et quantitatif potentiel des puits d'irrigation agricole, des puits à usage domestique ou agricole susceptibles d'être impactés par les travaux sera assuré ;
- Les mesures de prévention et d'intervention seront décrites dans le Plan de Respect de l'environnement.

d. Eaux souterraines

Dans les zones où le niveau des nappes d'eau souterraine est élevé (notamment secteurs 2 et 3), les travaux nécessiteront la mise en place d'un rabattement de nappe.

◆ Mesures de réduction

Des éléments drainants de types tapis, drains, tranchées seront mis en place.

Les mesures mises en place pour les eaux superficielles et décrites précédemment seront également mises en œuvre pour la protection des eaux souterraines.

◆ Mesures de suivi

Au même titre que pour les eaux superficielles, des mesures de suivi seront mises en place s'agissant des risques de pollution des eaux souterraines.

Les mesures de prévention et d'intervention seront décrites dans le Plan de Respect de l'environnement, le Système de management environnemental et le suivi environnemental de chantier.

e. Zones humides

Les travaux pourront avoir des impacts sur les caractéristiques hydriques et écologiques des zones humides.

◆ Mesures d'évitement

Il sera procédé à la limitation au strict minimum de l'emprise des chantiers dans les milieux humides.

Un balisage strict des zones de chantier sera effectué par pose de clôtures provisoires interdisant l'accès aux secteurs les plus remarquables. Ces clôtures seront posées avant tous travaux de terrassement sur ces zones (à l'exception des travaux de réalisation des pistes d'accès à ces secteurs et lorsque la nature des terrains ne permettra pas un accès direct des engins de fonçage des piquets de clôture).

◆ Mesures de réduction

Afin de réduire les effets directs ou indirects sur les milieux humides en phase travaux, un ensemble de consignes strictes sera donné aux entreprises, dans le cadre des Plans de Respect de l'Environnement. Seront notamment imposés :

- Les pistes de chantier seront placées hors des milieux humides d'intérêt écologique (elles seront localisées dans les emprises du projet ou sur les chemins existants). Des matériaux inertes et perméables seront utilisés pour la constitution des pistes provisoires dans les zones dépressionnaires ;
- Les dépôts seront interdits même de façon provisoire dans les milieux humides ;
- Le stationnement d'engins à moins de 50 m des zones sensibles sera limité au strict minimum ;
- L'approvisionnement des engins en hydrocarbures sera interdit à moins de 50 m des zones sensibles, des zones humides, cours d'eau ou plans d'eau. De même, le stationnement des engins sera interdit dans et à proximité des zones sensibles ;
- Le déboisage et des décapages seront limités au minimum ;
- Les envols de poussière seront réduits en période sèche par un arrosage régulier ;
- Les talus de remblai de l'autoroute seront végétalisés dès que possible ;
- Les dispositifs d'assainissement provisoire seront mis en place dès que possible, au démarrage du chantier ;
- Le maintien et la restauration des continuités hydrauliques seront assurés en phase chantier, afin de préserver l'alimentation des zones humides.

Ces mesures seront reprises et complétées dans le cadre du dossier Police de l'Eau qui sera déposé pour autorisation avant travaux par le concessionnaire désigné suite à l'appel d'offre de concession.