



DEPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE

COMMUNE DE CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

# **P**LAN **L**OCAL D'**U**RBANISME

## **II. Modification n°2**

***Dossier d'approbation***



## **5-21 – PROJETS FERROVIAIRES AFNT ET GPSO**

**Commune de Castelnaud d'Estretefonds**

**Plan Local d'Urbanisme**



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

### PREFECTURE

Direction des relations  
avec les collectivités locales

Bureau de l'aménagement commercial  
et de l'utilité publique

### ARRETE

déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds

Programme : Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

Opération : Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse

Communes de : Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds ;

Maître d'ouvrage : SNCF Réseau

LE PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRENEES,  
PREFET DE LA HAUTE-GARONNE,  
OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR,  
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE,

**Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L.110-1 relatif aux modalités d'organisation des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement, L.121-1, L.121-2 et L.121-4 portant sur les conditions d'intervention de la déclaration d'utilité publique et L.122-5 afférent à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme par une déclaration d'utilité publique ;

**Vu** le code de l'environnement, notamment les articles L.122-1 à L.122-12 et R.122-1 à R.122-24 concernant les études d'impact des projets, L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27 concernant l'organisation des enquêtes publiques portant sur les opérations susceptibles d'affecter l'environnement et L.414-4 et R.414-19 à R.414-26 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000 ;

**Vu** le code de l'urbanisme, notamment les articles L.104-2 concernant l'évaluation environnementale des évolutions des documents d'urbanisme et L.153-54 relatif à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme par une déclaration d'utilité publique ;

**Vu** le code des transports et notamment les articles L. 1511-1 et suivants relatifs à l'évaluation des projets en phase d'élaboration et après mise en service ;

**Vu** le code forestier ;

**Vu** le code général de la propriété des personnes publiques ;

**Vu** le code rural et de la pêche maritime ;

**Vu** le code du patrimoine ;

**Vu** la loi n° 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

**Vu** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, notamment l'article L.2101-1 portant constitution, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, de SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités en groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national ;

**Vu** le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France ;

**Vu** le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application de la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau Ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

**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 schéma de cohérence territoriale de la grande agglomération toulousaine approuvé le 16 mars 2012 ;

**Vu** le plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine approuvé le 17 octobre 2012 ;

**Vu** le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne adopté pour la période 2010-2015 ;

**Vu** le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie approuvé le 29 juin 2012 ;

**Vu** le plan régional santé environnement approuvé le 18 novembre 2011 ;

**Vu** le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine adopté le 24 avril 2006 ;

**Vu** les plans de prévention des risques d'inondation Garonne, Garonne Aval et Garonne Nord opposables;

**Vu** le schéma départemental des carrières approuvé le 10 décembre 2009 ;

**Vu** le plan local d'urbanisme opposable de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- ;

**Vu** le plan local d'urbanisme opposable de Castelnau d'Estrétefonds ;

**Vu** les travaux d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse projetés par Réseau Ferré de France sur le territoire des communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds ;

**Vu** les bilans des débats publics publiés le 18 janvier 2006 sur la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse ;

**Vu** l'approbation ministérielle du 30 mars 2012 actant la consistance du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, retenant le tracé de référence sur l'essentiel du linéaire des lignes nouvelles et incluant au programme les aménagements des lignes ferroviaires existantes au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse ;

**Vu** les décisions de la commission nationale du débat public du 5 décembre 2012 estimant qu'il n'est pas nécessaire de procéder à de nouveaux débats ;

**Vu** la décision du 28 mars 2012 par laquelle Réseau Ferré de France a validé le bilan de la concertation conduite au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme sur les aménagements de la ligne Saint-Jory- Toulouse Matabiau ;

**Vu** le bilan de la concertation inter-administrative dressé le 21 février 2013 ;

**Vu** l'information de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles de la Haute-Garonne sur le programme du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest dont la ligne à grande vitesse Bordeaux -Toulouse et les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse organisée le 18 juillet 2013 ;

**Vu** la décision ministérielle, du 23 octobre 2013, arrêtant le tracé du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest, retenant un schéma de réalisation en deux phases du programme et définissant la suite des procédures préalables à l'enquête publique pour la première phase soit les projets de lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse ;

**Vu** la décision ministérielle du 13 juin 2014 décidant du lancement de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des trois opérations constituant la première phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, soit les projets de lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des établissements publics de coopération intercommunale et des communes concernés ;

**Vu** la lettre du directeur régional Midi-Pyrénées de Réseau Ferré de France, du 19 juin 2014, sollicitant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;

**Vu** le dossier d'enquête comprenant, conformément aux dispositions des articles R.123-7 et R.123-8 du code de l'environnement, les pièces et avis exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises, dont :

- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique composé conformément aux dispositions des articles R.123-8 du code de l'environnement et R.112-4 du code l'expropriation ;
- le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, établi en application de l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme ;

**Vu** l'étude d'impact du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest incluant une évaluation des incidences Natura 2000 jointe au dossier d'enquête ;

**Vu** les évaluations environnementales relatives à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds, jointes au dossier d'enquête;

**Vu** l'évaluation socio-économique du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest jointe au dossier d'enquête ;

**Vu** l'avis de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable, autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, rendu le 22 janvier 2014, joint au dossier d'enquête ;

**Vu** l'avis du commissaire général à l'investissement et le rapport de contre-expertise rendus le 29 avril 2014, joint au dossier d'enquête ;

**Vu** les mémoires en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable de l'autorité environnementale et à l'avis du commissaire général à l'investissement, joints au dossier d'enquête ;

**Vu** les avis rendus par le préfet de la région Midi-Pyrénées, autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds, joints au dossier d'enquête ;

**Vu** l'avis du ministre en charge de l'agriculture du 4 août 2014;

**Vu** l'avis de France Domaine du 21 décembre 2012, joint au dossier d'enquête;

**Vu** l'avis du parc naturel régional des Landes de Gascogne du 13 janvier 2014, joint au dossier d'enquête ;

**Vu** le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 26 juin 2014 en application des articles L.123-14-2 et L.121-4 du code de l'urbanisme et portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds, joint au dossier d'enquête ;

**Vu** l'arrêté préfectoral du 25 août 2014 portant ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;

**Vu** l'arrêté préfectoral du 25 novembre 2014 portant prorogation de l'enquête publique précitée ;

**Vu** les registres d'enquête déposés pendant toute la durée de la consultation à la préfecture de la Haute-Garonne et aux mairies de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds ;

**Vu** le rapport et les conclusions rendus le 26 février 2014 par la commission d'enquête sur l'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements au nord de Toulouse et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;

**Vu** le mémoire en réponse au rapport de la commission d'enquête établi le 17 juin 2015 par la direction territoriale Midi-Pyrénées de SNCF Réseau ;

**Vu** les courriers des présidents de la région Midi-Pyrénées, du conseil départemental de la Haute-Garonne et de Toulouse Métropole respectivement en date des 8, 4 et 26 juin 2015 ;

**Vu** la délibération du 17 décembre 2015 par laquelle le conseil de Toulouse Métropole a rendu un avis favorable assorti d'observations sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, -commune de Toulouse Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- ;

**Vu** l'avis tacitement favorable à compter du 19 décembre 2015 rendu par le conseil municipal de Castelnau d'Estrétefonds sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;

**Vu** le courrier du 9 décembre 2015 du directeur territorial Midi-Pyrénées de SNCF Réseau sollicitant la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements au nord de Toulouse valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;

**Considérant** que les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements au nord de Toulouse présentent un caractère d'utilité publique, tel que justifié par le document annexé au présent arrêté et requis conformément aux articles L.122-1 du code de l'expropriation et L. 122-1 du code de l'environnement ;

**Considérant** que l'opération requiert, dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité prévue aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, les évolutions du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds , telles que précisées en annexe au présent arrêté ;

**Considérant**, telles que synthétisées en annexe, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets du projet sur l'environnement dont il est prévu la mise en œuvre ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne ;

ARRETE

**Article 1** – Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux motifs et considérations exposés en annexe et tels que soumis à enquête, les travaux d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse projetés par SNCF Réseau sur le territoire des communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds.

**Article 2** – SNCF Réseau est autorisé à acquérir soit à l'amiable, soit s'il y a lieu, par voie d'expropriation, dans les formes prescrites par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les immeubles ou portions d'immeubles nécessaires à la réalisation du projet susvisé.

Les emprises expropriées des immeubles soumis au régime de la copropriété seront, conformément à l'article L.122- 6 du code précité, retirées de la propriété initiale.

**Article 3** – La présente déclaration d'utilité publique deviendra caduque à l'expiration d'un délai de 5 ans à compter de la publication du présent arrêté. Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées dans ce délai.

**Article 4** – La présente déclaration d'utilité publique emporte approbation des mises en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds , telles que soumises à enquête et modifiées comme précisé en annexe.

Les dossiers de mise en compatibilité sont consultables à la préfecture de la Haute-Garonne, à la direction départementale des territoires de la Haute-Garonne, au siège de Toulouse Métropole et aux mairies de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

**Article 5** – La présente déclaration d'utilité publique tient lieu, par ailleurs, de déclaration de projet en application de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

**Article 6** – Le maître d'ouvrage sera tenu de mettre en œuvre les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine synthétisées en annexe du présent arrêté.

**Article 7** – L'étude d'impact, comprenant notamment les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les incidences du projet ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement comme l'ensemble du dossier d'enquête resteront consultables à la préfecture de la Haute-Garonne et à la direction territoriale Midi-Pyrénées de SNCF Réseau aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

**Article 8** – Le présent arrêté sera affiché pendant le délai de deux mois à la préfecture de la Haute-Garonne, au siège de Toulouse Métropole et aux mairies Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds.

Mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département de la Haute-Garonne.

Le présent arrêté sera, en outre, inséré au recueil des actes administratifs des services de l'Etat de la Haute-Garonne et publié sur le site dédié à l'adresse suivante : [www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteAFNT](http://www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteAFNT).

**Article 9** – La présente décision peut faire l’objet d’un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Toulouse soit :

- directement, en l’absence de recours préalable, dans le délai de deux mois à compter de sa publication.
- à l’issue d’un recours préalable, dans les deux mois à compter de la date de notification de la réponse obtenue de l’administration, ou au terme d’un silence gardé par celle-ci pendant deux mois à compter de la réception de la demande.

**Article 10** - Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne, le directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne, le président de Toulouse Métropole, les maires de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d’Estrétefonds et le directeur territorial Midi-Pyrénées de SNCF Réseau sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent arrêté.

Toulouse, le - 4 JAN. 2016



Pascal MAILHOS



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

### ANNEXE

**Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse, l'approbation des mesures de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds, et prenant en compte l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et les résultats de la consultation du public**

La production du présent document est requise par l'article L. 122-1 du code de l'expropriation qui précise que « l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ».

Il répond, par ailleurs, aux prescriptions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

Ce document n'a pas pour objet de se substituer au dossier d'enquête, à l'étude d'impact et à l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement qui seuls justifient de manière exhaustive le caractère d'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme concernés ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement dont il est prévu la mise en oeuvre.

#### **I Présentation de l'opération soumise à déclaration d'utilité publique**

##### **I.1 Contexte : une opération intégrée au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest**

Les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse constituent avec les lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux les trois opérations de la première phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), lequel entend satisfaire les objectifs suivants :

- faciliter les échanges et rapprocher les territoires par l'amélioration des performances et des capacités du transport de voyageurs sur les liaisons à moyenne et longue distances, en situant, à titre d'exemple, Toulouse à 3h10 de Paris,
- renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, tant pour les liaisons nord-sud que pour les liaisons est-ouest entre les façades atlantique et méditerranéenne,
- apporter un saut qualitatif majeur aux prestations ferroviaires offertes dans le transport des voyageurs et des marchandises,
- favoriser le développement des régions desservies en renforçant leur accessibilité et leur attractivité,
- conforter l'équilibre des territoires en assurant la complémentarité des trains à grande vitesse (TGV) et des trains express régionaux (TER),
- améliorer les transports du quotidien au droit des métropoles bordelaise et toulousaine,
- contribuer à une mobilité durable en intégrant les enjeux environnementaux.

Bien qu'intégrés à un programme global, les aménagements au nord de Toulouse, comme au demeurant les aménagements au sud de Bordeaux, répondent à des objectifs et des fonctionnalités spécifiques.

## **I.2 Justification et objectifs des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse**

La section de ligne ferroviaire Castelnau d'Estrètefonds/Toulouse-Matabiau, située sur la ligne Bordeaux-Sète, permet de relier la métropole toulousaine à l'ouest et au nord de la France. Circulée par des TaGV, des trains inter-cités, des TER et des trains de marchandises représentant un trafic journalier moyen de 116 à plus de 150 trains, elle ne parvient plus à répondre à la croissance du trafic et à l'évolution de la demande de déplacement.

Les aménagements projetés visent en conséquence à :

- fluidifier le trafic ferroviaire au nord de Toulouse, en dédiant deux voies lentes au trafic péri-urbain et aux trains de fret desservant Saint-Jory Triage et deux voies rapides au trafic TGV, inter-cité, TER rapide et fret sans arrêt ;
- améliorer les services ferroviaires périurbains de proximité et régionaux par, notamment, le développement d'un cadencement au quart d'heure en heures de pointe entre Toulouse et Castelnau d'Estrètefonds,
- permettre l'arrivée des TaGV au cœur de la métropole,
- mettre deux sillons par heure et par sens à disposition des trains de fret.

## **I.3 Descriptif des principaux aménagements projetés**

Sont, notamment, prévus les travaux suivants :

### **➤ Les travaux de voie**

Le projet consiste essentiellement à insérer deux voies nouvelles, à l'ouest, entre la plate-forme existante et le canal latéral à la Garonne depuis la zone de raccordement de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse sise au nord de Saint-Jory jusqu'au nord de l'écluse de Lacourtenourt, puis à insérer, à l'est, une seule voie jusqu'au sud de l'ouvrage de franchissement de la Route de Launaguet.

### **➤ Le rétablissement des réseaux**

La ligne existante longe et/ou intercepte des réseaux connexes qu'il convient de rétablir :

#### **- Le réseau fluvial**

L'implantation des voies nouvelles pour la mise à 4 voies nécessite de reprendre la berge Est du canal latéral à la Garonne sur un linéaire discontinu entre les écluses d'Emballens et de Lacourtenourt.

#### **- Le réseau routier**

Outre les franchissements de la voie ferrée, des routes longeant le projet seront modifiées sur la commune de Toulouse dont la rue de Lalande à hauteur du pont-route de l'A620 et le chemin de l'Eglise de Lalande à l'est des voies ferrées.

#### **- Les réseaux souterrains ou aériens**

Seront, notamment, adaptés les réseaux suivants :

- la ligne électrique haute tension de 63 kV « Ginestous/Saint-Alban 1 »,
- la conduite de gaz haute pression située à l'ouest des voies actuelles entre la halte de Fenouillet et l'écluse de Lacourtenourt ,
- la fibre optique longeant la berge Est du canal.

### **➤ Les ouvrages d'art**

#### **- Les ouvrages d'art courants**

Six ponts-routes (« RD29-Route d'Ondes » à Castelnau d'Estrètefonds, « RD20-Route de Caprais » à Saint-Jory, « Rue du Moulin » à Lespinasse, « Avenue des Sports » et « CD-Route de Lacourtenourt » à Fenouillet, « Chemin du pont de Rupé et RD4- Avenue de Fronton » à Toulouse) et trois ponts-rails (Pont-rail sur l'Hers à la limite de Castelnau d'Estrètefonds et de Saint-Jory, Ruisseau de Maltemps à Fenouillet et Route de Launaguet à Toulouse) jalonnant le linéaire seront adaptés en vue de l'élargissement de la plate-forme ferroviaire.

#### **- Les ouvrages d'art non courants**

Est, notamment, projetée la réalisation des ouvrages de protection des deux sites SEVESO seuil haut, Total Marketing et Services à Lespinasse et FinaGaz à Fenouillet.

#### **➤ Les points d'arrêts**

L'opération intègre le réaménagement des points d'arrêts de Castelnau d'Estrètefonds, Saint-Jory, Fenouillet/Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande l'Église, Route de Launaguet ainsi que l'aménagement de la gare Toulouse-Matabiau.

La halte de Lacourtenourt sera déplacée vers le sud afin de favoriser son insertion et son usage dans le cadre plus large du développement urbain. La halte de la Route de Launaguet sera, quant à elle, déplacée vers le nord afin de faciliter l'accès à la station de la ligne B du métro « La Vache » et créer une véritable intermodalité fer/métro.

Les travaux envisagés porteront, en outre, sur le réaménagement des quais, la création d'ouvrages dénivelés permettant d'accéder en sécurité aux voies ainsi que l'aménagement de parvis multimodaux.

#### **➤ La signalisation et les installations de sécurité**

Les aménagements projetés nécessitent d'importantes modifications de la signalisation sur la section concernée. Ils consistent en la création/modification de postes d'aiguillages et l'adaptation de la signalisation latérale (feux, panneaux, balises,...) pour intégrer les nouvelles voies.

#### **➤ L'alimentation électrique**

L'augmentation du trafic nécessite un renforcement des installations d'alimentation électrique et l'implantation, sur l'ensemble des voies à créer, de caténaires.

#### **➤ Les protections acoustiques**

Seront, selon la contribution sonore de l'infrastructure et la configuration du site, implantés des écrans acoustiques ou, à défaut, réalisées des isolations de façades.

#### **➤ Les terrassements et l'assainissement**

Les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse prévoient, enfin, des travaux de terrassements afférents aux voies nouvelles et aux ouvrages d'art, le drainage des emprises du projet et la réalisation de bassins hydrauliques.

#### **I.4 Organisation opérationnelle**

Les travaux nécessaires à la réalisation de l'opération seront conduits sous maîtrise d'ouvrage de la direction territoriale Midi-Pyrénées de SNCF Réseau, dénommé Réseau Ferré de France avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

#### **I.5 Coût et financement de l'opération**

Le coût prévisionnel des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse s'élève, selon les valeurs en cours en août 2013, à 566 millions d'euros HT.

Les modalités de réalisation et de financement envisagées prévoient une participation du maître d'ouvrage, de l'Etat, des collectivités territoriales et de l'union européenne.

#### **I.6 Éléments calendaires**

La mise en service de l'opération est projetée à l'horizon 2024.

### **II Information et participation**

#### **II.1 La concertation**

##### **II.1.1 La concertation publique**

###### **➤Le débat public de la ligne Bordeaux-Toulouse**

Le projet de création d'une ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse, d'un linéaire de près de 220 km, entre le sud de Bordeaux et le nord de Toulouse incluant des aménagements de capacité à ses extrémités, dont la mise à 4 voies entre Toulouse et Saint-Jory, a été soumis en 2005 au débat public dont le bilan a été rendu public le 18 janvier 2006.

###### **➤La concertation publique**

La concertation conduite au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme par Réseau Ferré de France du 29 août au 29 septembre 2011 a permis de consulter les riverains, les propriétaires et les associations locales sur l'opportunité et les enjeux du projet dont les trois scénarios d'insertion des voies nouvelles et le positionnement et le réaménagement des points d'arrêt ferroviaires.

Le dispositif déployé sur l'ensemble des cinq communes concernées par l'opération prévoyait, notamment, la diffusion de plaquettes d'information géographique et thématique, l'installation de panneaux d'exposition, la tenue de sept réunions publiques et l'ouverture d'un site internet dédié à l'opération.

Le bilan de la concertation publique qui recense 213 observations et 420 participations aux réunions publiques a été validé par décision du maître d'ouvrage du 28 mars 2012.

##### **II.1.2 La concertation administrative**

Parallèlement à la concertation inter-administrative conduite au niveau central sur le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, s'est tenue du 23 novembre 2012 au 23 février 2013 une concertation inter-administrative locale spécifique aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

En outre, trois groupes de travail, associant notamment les collectivités concernées, ont été institués sur les thématiques de la desserte des territoires, des enjeux techniques et environnementaux et des points d'arrêt.

L'organisation de commissions consultatives, de comités techniques et de comités de pilotage rassemblant les partenaires et acteurs locaux ont, enfin, en structurant et partageant la gouvernance du projet, jalonné le processus de concertation.

## **II.2 L'enquête publique**

### **II.2.1 Le contexte réglementaire**

En ce que les lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse concourent à la réalisation d'un même programme de travaux faisant l'objet d'une étude d'impact et d'une évaluation socio-économique communes, le montage juridique retenu a prévu l'ouverture de trois enquêtes publiques conjointes portant sur, d'une part, l'utilité publique de chacune des trois opérations et, d'autre part, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaire à leur réalisation.

Pour ce qui relève de la présente décision, le dossier d'enquête publique comportait, conformément à l'article R.123-7 du code, les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises dont :

➤ Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse comprenant notamment et conformément aux articles R.123-8 du code de l'environnement et R.11-3 du code de l'expropriation :

- les informations juridiques et administratives précisant la mention des textes qui régissent l'enquête, l'indication de la manière dont celle-ci s'insère dans les procédures administratives relatives à l'opération considérée ainsi que les décisions susceptibles d'être adoptées à son issue,
- la notice explicative incluant les caractéristiques générales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire des dépenses,
- le plan de situation,
- le plan général des travaux
- l'étude d'impact incluant l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 assortie de l'étude paysagère ainsi qu'un résumé non technique facilitant l'accès au dossier principal,
- l'évaluation socio-économique assortie du dossier de cohérence intermodale et ferroviaire et de la synthèse des perspectives d'aménagement et de développement des territoires,
- le bilan de la concertation conduite en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme,
- les avis réglementaires dont l'avis de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable, autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

Le dossier d'enquête, complété au regard des prescriptions de l'autorité environnementale, a été amendé d'un sommaire détaillé et d'un guide de lecture.

➤Le dossier d'enquête préalable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds constitué en application des dispositions des articles L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme et comprenant, notamment, les avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 26 juin 2014.

### **II.2.2 Le déroulement de l'enquête**

La consultation publique, ouverte du 14 octobre au 8 décembre 2014, a été prorogée jusqu'au 7 janvier 2015 inclus.

L'avis d'ouverture et de prorogation d'enquête des 25 août et 25 novembre 2014 ont fait l'objet des mesures de publicité prévues à l'article R.123-11 du code de l'environnement et dont la régularité est attestée par les insertions parues dans Le Monde, Le Figaro, la Dépêche du Midi et la Gazette du Midi, par les certificats d'affichage produits par les autorités administratives concernées, les contrôles diligentés par le maître d'ouvrage et le rapport rendu par la commission d'enquête.

L'ouverture de la consultation publique relayée dans huit des communes limitrophes a, en outre, fait l'objet d'une large couverture médiatique et publicitaire locale et d'une information ciblée des riverains.

Le dossier d'enquête a été déposé, pendant toute la durée de l'enquête, à la préfecture de la Haute-Garonne et en mairies de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrètefonds. Il a pu, en outre, être consulté et téléchargé sur le site internet des services de l'Etat en Haute-Garonne et sur le site internet du maître d'ouvrage dédié au projet.

Le public a été en mesure de consigner ses observations sur les registres d'enquête déposés dans les administrations précitées, de rencontrer, lors des seize permanences et de la réunion publique qu'elle a tenues, la commission d'enquête désignée par le tribunal administratif de Toulouse et de lui adresser un courrier postal ou électronique.

Lors des permanences, les moyens logistiques déployés par le maître d'ouvrage ont permis à la commission de consulter informatiquement le dossier d'enquête par mots clés ; le public a, par ailleurs, pu visionner des projections en 3D des aménagements projetés.

Le bilan comptable de la consultation publique recense principalement:

- 374 observations écrites pour un total de 408 contributeurs,
- 120 participants à la réunion publique,
- 1 pétition de 1420 signatures en faveur de la création d'une halte ferroviaire à Lespinasse et 1 pétition de 236 signatures favorables au projet.

### **II.2.3 Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête**

Après avoir relaté le déroulement de l'enquête et pris connaissance des observations du public et du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, la commission d'enquête a rendu, telles que synthétisées ci-après, des conclusions défavorables à la déclaration d'utilité publique des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et favorables sous réserves à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds.

### **II.2.3.1 Sur l'utilité publique de l'opération projetée**

A titre préliminaire, la commission d'enquête rappelle que, selon elle, l'opération envisagée vise à créer ou développer quatre offres de service répondant à des besoins de transport distincts :

- une offre nationale voire européenne (les TaGV),
- une offre d'envergure régionale (les TER),
- une offre de fret dont l'importance n'est pas évaluée mais qu'elle estime faible,
- une offre métropolitaine (TER cadencés au quart d'heure aux heures de pointe entre Castelnau d'Estrètefonds et Toulouse).

Partant du constat dressé par le maître d'ouvrage selon lequel l'état actuel de l'infrastructure ferroviaire ne permet pas, de manière simultanée, la création ou le développement de l'ensemble des offres précitées, elle émet deux hypothèses ; la première qui attribuerait au seul cadencement péri-urbain la nécessité du projet, la seconde selon laquelle les offres qualifiées de « classiques » (TaGV, TER) suffiraient à saturer le réseau existant.

#### **➤Hypothèse 1**

La commission relève, qu'eu égard au temps consommé par les arrêts du train cadencé qui s'élèverait par jour et par sens à plus de huit heures, seule la desserte au quart d'heure en heure de pointe des six haltes ferroviaires de proche banlieue, de Castelnau d'Estrètefonds à Route de Launaguet, justifierait le doublement des voies.

Cette première hypothèse étant formulée, elle considère que le bilan coûts/avantages des aménagements projetés serait négatif pour les motifs suivants :

- la fréquentation des points d'arrêts de Fenouillet, Lacourtenourt, Lalande L'Eglise et Route de Launaguet est, à ce jour, nulle ;
- les lignes actuelles supporteraient sans doute, et éventuellement par une utilisation plus intensive de la voie banale existante, le trafic estimé qui n'excéderait pas 10 à 11 trains par heure et par sens aux heures de pointe ;
- les investissements spécifiques afférant au train cadencé (mise à quatre voies, aménagement des haltes, rames dédiées, infrastructures de rabattement du public), d'un montant évalué à 700 millions d'euros, sont prohibitifs au regard des 3500 personnes supplémentaires qu'il est prévu de transporter en 2024 ;
- la demande de transport entre Calstelnau d'Estrètefonds et Toulouse peut être satisfaite, au moins en partie, par des solutions moins onéreuses tel que l'aménagement de voies de d'évitement entre Castelnau d'Estrètefonds et Saint-Jory et d'infrastructures dédiées aux bus entre Lespinasse et Toulouse ;
- l'abandon du train cadencé n'obère pas l'arrivée des TaGV à Toulouse et le développement des TER.

#### **➤Hypothèse 2**

Dans cette hypothèse, la commission dresse le bilan coûts/avantages d'un parti d'aménagement où seul le développement des offres considérées comme classiques nécessite à lui seul le passage à

quatre voies, le train cadencé pouvant être regardé comme une opportunité de greffer une solution de transport public périurbain sur une infrastructure confortée pour d'autres raisons.

#### **Avantages :**

- le projet satisfait l'ensemble des ambitions de transport ferroviaire, notamment l'arrivée des TaGV à Toulouse, le développement des TER et la mise en place d'une offre de train cadencé entre Castelnau d'Estrètefonds et la gare Matabiau, lesquels sont largement partagés par le public et les élus ;
- il répond à l'insuffisance de transports publics performants dans le secteur nord de Toulouse en proposant une offre de train cadencé qui, bien que ne constituant pas la seule solution envisageable, permettra, d'une part, à ses habitants d'accéder très rapidement à la gare Matabiau et aux deux lignes de métro et contribuera, d'autre part, à structurer l'urbanisation de ce secteur de l'agglomération;
- la faisabilité d'infrastructures supplémentaires (halte de Lespinasse, stationnements, voiries, ponts..) telles que souhaitées par Toulouse Métropole, la mairie de Lespinasse et de nombreux contributeurs demeure préservée ;
- le report modal de la voiture vers le train induirait une légère réduction des gaz à effet de serre et de consommation d'énergie fossile à partir de la 9<sup>ème</sup> année d'exploitation ;
- l'opération permettrait une légère baisse de la circulation automobile, insuffisante cependant pour remédier à la saturation routière au nord de Toulouse;
- elle améliorerait, enfin, le confort des riverains, au moins dans un premier temps, par la mise en place de protections acoustiques et de traitements paysagers ainsi que la sécurité des personnes et des voyageurs au droit des deux sites SEVESO.

#### **Inconvénients :**

- les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse ont manifestement manqué d'une autorité organisatrice « supérieure » qui aurait permis d'envisager l'ensemble des infrastructures nécessaires au rabattement des déplacements sur l'offre ferroviaire développée par le projet mais également de dégager un consensus sur la création d'une halte ferroviaire à Lespinasse dont il a été souhaité l'aménagement dès la mise en service du projet ou sa substitution à la halte de Lalande l'Eglise ;
- ils ne constituent pas un véritable projet urbain ;
- aucune solution alternative de transport de nature à optimiser la dépense publique, telle l'amélioration de la circulation urbaine dans le secteur nord de l'agglomération, n'est, au regard des dispositions de l'article R1511-6 du code des transports, proposée ;
- le développement urbain projeté concernera principalement les communes proches d'Aucamville, de Saint-Alban et de Castelnau qui bénéficieront, à la mise en service du projet, d'une desserte routière par le Boulevard Urbain Nord, susceptible, en le concurrençant, de réduire la fréquentation du mode ferroviaire ;
- globalement, le train cadencé, rapporté à son coût estimé à 100 millions d'euros et jugé plus onéreux que des aménagements dédiés à la circulation des bus, générera une fréquentation supplémentaire modeste à sa mise en service (3500 voyageurs par jour) et à des horizons plus lointains (4500 en 2040) et participera à l'étalement urbain en facilitant les mouvements pendulaires sur des distances toujours plus éloignées de Toulouse ;
- la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, représentant 1/50000<sup>ème</sup> des émissions nationales est marginale au regard du coût prohibitif de l'opération estimé à 800 millions d'euros ;
- la faible diminution du trafic routier escomptée sera rapidement absorbée par la croissance démographique projetée et limitée par l'absence de stationnements supplémentaires autour des haltes ;
- le réaménagement des haltes de Lacourtenourt, Lalande l'Eglise, Fenouillet paraît inutile en raison d'une fréquentation trop faible à la mise en service comme à des horizons lointains, la fréquentation actuelle des mêmes haltes ainsi que du point d'arrêt de Route de Launaguet étant, au demeurant, nulle ;

- la halte de Route de Launaguet, qui n'a de justification que d'assurer la connexion fer/mé debate aux usagers du train, est inutile en ce que, d'une part, les habitants du quartier ont directement accès à la station de métro La Vache et que, d'autre part, les voyageurs peuvent se rendre sur la ligne B en passant par la gare Matabiau puis en empruntant la ligne A jusqu'à la station Jean Jaurès en des temps très voisins;
- le nombre de haltes pénalise la performance du projet et le choix de leur localisation n'a résulté que de la seule volonté de ranimer les haltes existantes ;
- est projetée la seule réfection de l'ensemble des ouvrages de franchissement des voies routières alors que plusieurs d'entre eux nécessiterait une reconstruction intégrale dont le coût peut être évalué à plusieurs dizaines de millions d'euros ;
- le projet ne sera pas accompagné, dès sa mise en service, des conditions de sa pleine réussite dont notamment l'adaptation des voiries (création du pont sur la Garonne dans l'axe de l'avenue Salvator Allende), l'organisation du rabattement en transport public cadencée au même rythme que le train et la réalisation de stationnements supplémentaires;
- le coût total des investissements nécessaires à sa réalisation, lequel pourrait s'élever à au moins 800 millions d'euros, n'est pas connu, pas plus que les modalités et la répartition de son financement ;
- le projet générera un déficit d'exploitation annuel de l'ordre de 20 millions d'euros supportés par le contribuable ;
- les travaux de réalisation de l'infrastructure seront, dans un contexte urbanisé, très longs et pénalisants pour les riverains mais aussi pour les usagers de la route et du train ;
- l'opération nécessitera quelques expropriations, la démolition de trois maisons éclusières d'intérêt historique et patrimonial et la création d'emplacements réservés qui, notamment affectés à l'extension des parkings, ne sont pas pris en compte ;
- elle requiert, en outre, la réalisation d'ouvrages de protection des voyageurs au droit des sites de Total Marketing et Services à Lespinasse et de FinaGaz à Fenouillet qui impactent le paysage et dont le coût apparaît, au regard du risque très faible encouru par les voyageurs, prohibitif.
- le caractère extrêmement volumineux du dossier d'enquête n'a, enfin, pas permis au public de se forger un jugement global sur le projet.

En conclusion de ce bilan, la commission considère, dans l'hypothèse 1, que le coût du projet est jugé prohibitif par rapport à ses avantages et que, même en retenant l'hypothèse 2, les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse présentent trop d'inconvénients pour que leur utilité publique soit affirmée.

Elle recommande, indépendamment de son avis, que soient révisés les plans de prévention des risques technologiques des deux sites précités.

### **II.2.3.2 Sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnaud d'Estrètefonds**

La commission d'enquête a assorti son avis favorable des deux réserves suivantes :

- 1 « *L'emplacement réservé n° 34 créé sur la commune de FENOUILLET sera réduit à 1 hectare pour exclure la partie de 4 hectares prévue pour la réalisation d'une frayère. »*
- 2 « *L'emplacement réservé N° 37 qui figure dans le document graphique du PLU de SAINT JORY doit être inscrit dans la liste des emplacements réservés. »*

### **II.3 Le mémoire en réponse de SNCF Réseau du 17 juin 2015**

Après avoir examiné, dans son mémoire en réponse, les résultats de la consultation du public dont le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a confirmé l'intérêt général des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

Il a, en outre, et décidé de faire droit aux deux réserves dont est assorti l'avis favorable rendu sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds.

### III.1 Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts potentiels du projet sur l'environnement et le dispositif de suivi associé

Sont, sans préjudice de l'application des réglementations et polices particulières opposables à l'opération, synthétisés, ci-après, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences potentielles des travaux projetés sur l'environnement et le dispositif de suivi associé que le maître d'ouvrage sera tenu de mettre en œuvre.

<b>I Mesures générales</b>
<b>I.1 Les mesures d'évitement en phase de conception du projet</b>
<p>- <b>Evitement</b> par l'optimisation des emprises et leur adaptation aux sensibilités écologiques :</p> <p>Les efforts entrepris lors de la conception du projet dans les étapes précédentes pour éviter les principaux enjeux et réduire les impacts seront poursuivis dans le cadre des études de conception détaillée afin d'optimiser les surfaces nécessaires à la réalisation du projet et de manière à limiter les impacts, notamment, sur le milieu humain, les zones d'intérêt écologique et les zones inondables.</p> <p>Par ailleurs, la concertation menée depuis le début des études se poursuivra avec les acteurs du territoire et les services de l'Etat dans le cadre des procédures réglementaires ultérieures (autorisation au titre de la loi sur l'eau, dérogations au titre des espèces protégées, autorisation de défrichement....etc)</p>
<b>I.2 Le management environnemental en phase chantier</b>
<p>- <b>Réduction</b> par la désignation, au sein de la maîtrise d'œuvre, de « responsables environnement » chargés du contrôle de l'exécution des travaux dans le respect des prescriptions environnementales prévues par les différentes autorisations réglementaires et/ou rendues contractuelles avec les entreprises de travaux</p> <p>- <b>Réduction</b> par la sensibilisation du personnel de chantier au respect des prescriptions environnementales</p> <p>- <b>Réduction</b> par la désignation, au sein de chaque entreprise ou groupement d'entreprises, de « responsables environnement » chargés de l'élaboration d'un plan d'actions environnementales (PAE) et de l'application des procédures environnementales établies pour le chantier</p> <p>- <b>Réduction</b> par la mise en place d'un contrôle extérieur environnemental chargé de veiller au respect des PAE par les entreprises et de réaliser des visites de contrôle périodiques, inopinées ou régulières, pendant les périodes de travaux les plus sensibles. Seront notamment vérifiées, à cette occasion, la bonne mise en œuvre et l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction en phase chantier (balisage, assainissement provisoire, aires de stockage et de stationnement, clôtures provisoires, arrosage des pistes, conformité des engins de chantier...etc) comme des mesures de gestion et d'élimination des déchets et de mouvements de terre</p> <p>- <b>Réduction</b> par le recours à des hydrogéologues agréés et des experts écologues pour des missions d'expertises et de visites des chantiers</p> <p>- <b>Réduction</b> par l'élaboration d'un plan de secours en cas de pollutions accidentelles ou d'incidents précisant, selon la nature et la localisation de l'événement, la procédure d'intervention et les mesures de gestion de crise</p> <p>- <b>Réduction</b> par la réalisation d'exercices fictifs de prise en charge des pollutions accidentelles</p>

## II Gestion des matériaux et des terrassements

- **Evitement** des zones à fort enjeux environnementaux (Natura 2000, zones inondables...) pour le stockage temporaire des matériaux excavés
- **Evitement** par la réalisation des déviations ou des enfouissements de réseaux préalablement aux terrassements
- **Réduction** par la limitation des mouvements de matériaux et du recours aux apports extérieurs ; le maître d'ouvrage recherchera autant que possible l'équilibre des matériaux entre les volumes de terrains déblayés et ceux remblayés
- **Réduction** par la réutilisation, dans la mesure du possible et après traitement éventuel, des matériaux possédant de bonnes qualités mécaniques dans les terrassements
- **Réduction** par la mise en dépôt provisoire des matériaux jugés impropres et l'évacuation en décharge des matériaux inertes autorisés
- **Réduction**, en phase projet, par l'optimisation des principes définis sur la stratégie des matériaux en fonction des études géotechniques spécifiques (taux de réemploi de matériaux...).
- **Réduction** par la conduite d'une étude sur l'utilisation du canal pour l'acheminement des matériaux en phase chantier

## III Eaux superficielles et souterraines

### Mesures en phase travaux

- **Evitement** par l'aménagement, dans les zones à enjeux, d'un réseau provisoire d'assainissement pour maîtriser les eaux de ruissellement du chantier
- **Evitement** par la localisation des installations de chantier potentiellement polluantes à distance des zones identifiées comme hydrogéologiquement sensibles
- **Evitement** par le stationnement et l'entretien des engins de chantier et le stockage des produits polluants sur des aires étanches abritées de la pluie
- **Evitement** par l'interdiction des rejets et des stockages dans et à proximité immédiate des cours d'eau
- **Evitement** par l'installation de kits de dépollution placés dans les véhicules de chantier
- **Evitement** par la mise en place d'une signalétique de chantier précisant les interdictions en matière d'entretien et d'approvisionnement des engins en zone sensible
- **Evitement** par le maintien des écoulements de l'Hers Mort et des franchissements canalisés des ruisseaux du Bégou, de la Nauze et de Maltemps
- **Réduction** par l'utilisation de techniques de dépollution des sols et des nappes dans les zones à faible coefficient de perméabilité (piézomètres de contrôle, analyses d'eau...)
- **Réduction** par la mise en place de barrières hydrauliques en cas de pollution de la nappe
- **Réduction** par la dépollution des eaux de ruissellement par écrémage et filtrage avant rejet dans le milieu environnant
- **Réduction** par la réalisation, en priorité, des prélèvements en eau nécessaires au chantier dans les réseaux communaux et dans le canal latéral à la Garonne en accord avec les services gestionnaires concernés
- **Réduction** par l'adoption de précautions particulières, vis-à-vis notamment des souillures de béton, à forte teneur en pH, et des matières en suspension (MES) (remise en eau progressive pour éviter l'apport massif de MES et le colmatage du lit à l'aval)
- **Réduction** par le nettoyage immédiat du chantier en cas de dépôt de particules fines après orage
- **Suivi** quantitatif et qualitatif de la ressource en eau selon les prescriptions de l'arrêté préfectoral portant autorisation, au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, des travaux projetés

### Mesures en phase d'exploitation

- **Evitement** par la réalisation d'un drainage longitudinal collectant les écoulements vers des bassins de

confinement afin de se prémunir des conséquences d'une pollution accidentelle sur toute la longueur du canal latéral à la Garonne

- **Evitement** par le maintien des écoulements de l'Hers Mort et des franchissements canalisés des ruisseaux du Bégou, de la Nauze et de Maltemps (pompages en amont des ouvrages et rejets en aval)
- **Réduction** par l'aménagement de bassins hydrauliques et de noues enherbées dans les zones dont les propriétés physiques ne permettent pas de réguler le débit des eaux de ruissellement de la plate-forme ferroviaire
- **Réduction** par un dimensionnement des ouvrages hydrauliques adapté aux enjeux hydrauliques et écologiques
- **Réduction** par la programmation d'un entretien régulier du réseau de collecte et de traitement des eaux pluviales
- **Réduction** par un usage limité des produits de désherbage conformément à l'accord-cadre signé entre les ministères en charge de l'agriculture et de l'écologie et la SNCF
- **Réduction** par un usage restreint au maximum des produits phytosanitaires et la mise en place éventuelle de dispositifs inhibant la pousse de végétaux dans les zones sensibles (captage d'alimentation en eau potable, zones où le canal latéral à la Garonne sera à moins de 5 mètres de la voie ferrée).
- **Suivi** de l'efficacité des mesures retenues selon les prescriptions de l'arrêté préfectoral portant autorisation, au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, des travaux projetés

#### IV Milieux naturels (espèces, habitats, fonctionnalités écologiques)

##### Mesures en phase travaux

- **Evitement** par le balisage et la mise en défens d'habitats sensibles
- **Evitement** par la protection des milieux aquatiques contre les pollutions accidentelles
- **Evitement** par le maintien conservatoire des éléments de biodiversité (chêne à grand capricorne, mousse fleurie...)
- **Evitement** par la recherche de chiroptères dans les bâtiments voués à être détruits
- **Réduction** par le maintien d'un corridor écologique d'une largeur minimale d'1 mètre lors des réaménagements des berges du canal latéral à la Garonne
- **Réduction** par l'aménagement de gabions au droit de la zone de raccordement LGV-ligne existante, des ouvrages de protection SEVESO, du poste de signalisation 15 à Fenouillet ainsi qu'au droit des ponts-routes suivants : Route d'Ondes, RD20, Lespinasse, avenue des Sports à Fenouillet, Lacourtenourt
- **Réduction** par l'adaptation des périodes de début de travaux aux cycles biologiques des espèces (comblement des points d'eau en dehors des périodes de reproduction des amphibiens, coupes d'arbres et fauches en dehors des périodes favorables à l'avifaune, aux chiroptères et aux amphibiens...)
- **Réduction** par la mise en œuvre de mesures de nature à prévenir l'introduction et la prolifération des espèces invasives
- **Compensation** des destructions de zones humides dans le respect minimum des prescriptions du SDAGE (ratio de 150%) et du SAGE en vigueur et selon les prescriptions de l'autorisation, au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, des travaux projetés
- **Compensation** des destructions d'espèces ou d'habitats d'espèces protégés selon les prescriptions des autorisations délivrées au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement (déplacements de stations d'espèces protégées, reconstitution de milieux favorables à ces espèces, sécurisation foncière..)
- **Compensation** des mesures de défrichement selon les prescriptions de l'autorisation délivrée au titre de l'article L.341-3 du code forestier
- **Suivi** de l'efficacité des mesures projetées selon les prescriptions des autorisations précitées

##### Mesures en phase d'exploitation

- **Réduction** par l'application de modalités d'aménagement et de gestion écologique (plantation d'espèces locales adaptées au milieu naturel, limitation des amendements, herbicides et pesticides, périodes d'entretien visant à limiter les incidences sur la faune...)
- **Réduction** par l'interdiction d'utilisation de produits phytosanitaires lorsque la voie ferrée est à moins de 5 m du canal latéral à la Garonne
- **Réduction** par un recours aux éclairages automatiques strictement dicté par des contraintes de sécurité
- **Réduction** par l'obturation des éléments de structure creux pouvant présenter des intérêts non souhaités pour la faune
- **Suivi** naturaliste des espèces végétales d'intérêt patrimonial et de la recolonisation par les espèces invasives (1 visite par an durant les 5 premières années, puis tous les 2 ans jusque la dixième année après la mise en service)
- **Suivi** naturaliste des mammifères terrestres (3 visites par an à N+1, N+3, N+5 et N+10 après la mise en service)
- **Suivi** naturaliste des gîtes favorables aux chiroptères (plusieurs visites par an, selon le type de gîte, pendant 10 ans après la mise en service)
- **Suivi** naturaliste des mammifères semi-aquatiques (session d'investigation l'année de la mise en service puis tous les 2 ans pendant 10 ans)
- **Suivi** naturaliste des mesures favorables aux amphibiens (de 1 à 10 ans selon la mesure)
- **Suivi** naturaliste des mesures favorables aux reptiles (2 visites par an pendant 10 ans)
- **Suivi** naturaliste des mesures favorables aux invertébrés (1 visite par an pendant 10 ans)

**Mesures supplémentaires spécifiques au site Natura 2000  
ZPS FR731014 « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac »**

- **Evitement** par la proscription des traitements phytosanitaires au sein du périmètre du site
- **Evitement** par la mise en place d'un réseau étanche d'assainissement avec collecte des eaux de plate-forme et capacité de confinement en cas de pollution accidentelle sur le projet d'aménagement de la ligne existante
- **Evitement** par la mise en place de filets anti-intrusion pour éviter la fréquentation des zones de travaux par les amphibiens, les reptiles et les petits mammifères
- **Réduction** par la mise en défens des habitats de recherche alimentaire situés à proximité de l'emprise travaux
- **Réduction** par le déboisement manuel des ripisylves avec maintien des souches en place et dégagement des emprises hors période de nidification
- **Réduction** par la mise en place d'un protocole spécifique pour lutter contre les risques de dissémination de plantes envahissantes
- **Réduction** par un recours aux éclairages de chantier strictement dicté par des contraintes de sécurité

**V Prise en compte des risques naturels**

- **Evitement** par la réalisation des travaux dans les zones exposées au risque d'inondation en dehors des périodes de crues
- **Evitement** par le dimensionnement des pistes de chantier pour des débits supérieurs à la crue biennale de l'Hers Mort
- **Evitement** par la proscription des dépôts provisoires de matériaux au niveau des points bas du terrain naturel
- **Evitement** par l'évacuation régulière des produits de débroussaillage
- **Evitement** par la mise en œuvre de mesures de confinement adaptées au stockage des produits polluants et au stationnement des engins de chantier en zone inondable
- **Evitement** par le dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour des débits correspondant au moins à la plus grosse crue connue de l'Hers Mort ou la crue d'occurrence centennale si celle-ci est supérieure

- **Evitement** par l'adaptation des techniques de construction au risque retrait-gonflement des argiles
- **Compensation** des volumes de crues selon les prescriptions de l'autorisation, au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, des travaux projetés
- **Suivi** adapté de l'évolution du périmètre des zones inondables selon les prescriptions de l'autorisation précitée

#### VI Prise en compte des risques technologiques

- **Réduction** par la sensibilisation et la formation du personnel aux risques technologiques pour les travaux conduits à proximité des deux sites SEVESO
- **Réduction** par la réalisation d'ouvrages de protection des voies ferrées au droit des deux sites

#### VII Cadre de vie, qualité de l'air et santé humaine

##### Mesures en phase travaux

**R1) Réduction** par l'intégration, dans les contrats des entreprises intervenant durant les chantiers, d'un cahier des charges récapitulatif des prescriptions pour le respect de l'environnement et la réduction des nuisances, dont notamment :

- **la limitation des poussières, du bruit, de la pollution et nuisances lumineuses**: établissement d'un dossier « bruit de chantier », limitation au maximum des travaux programmés la nuit ou en fin de semaine, examen de la faisabilité de la mise en œuvre des isolations de façades au démarrage du chantier, limitation des nuisances lumineuses liées aux travaux de nuit, adaptation des horaires de chantier et de circulation des engins, bâchage des stockages de matériaux volatils, arrosage des zones de chantier
- **l'aspect et du chantier et le nettoyage des voies d'accès** : vérification de la propreté du chantier et des voies d'accès, installation des zones de chantier à distance des lieux publics, remise en état des occupations provisoires
- **la limitation de la perturbation du trafic** : mise en place d'un plan de circulation des engins de chantier, recherche de déviations routières les moins pénalisantes pour les utilisateurs des voies concernées par les fermetures, aménagement des plages horaires pour les déplacements éventuels des convois exceptionnels
- **la sécurité** : installation de clôtures autour des zones de chantier dont l'accès sera interdit au public
- **l'information des riverains et des usagers du train et de la route sur la programmation et les nuisances potentielles des travaux et le recueil des éventuelles observations** : installation de panneaux d'information lisibles depuis la voie publique, plate-forme de traitement des doléances, site internet dédié

##### Mesures en phase d'exploitation

- **Réduction** des effets vibratoires par la mise en œuvre de mesures spécifiques à la source (matériel de voie ferré ou structure d'assise)
- **Evitement** par la protection du bâti exposé à un dépassement des seuils réglementaires au moyen d'écrans acoustiques ou d'isolations de façades
- **Suivi** par la réalisation de campagnes acoustiques permettant de vérifier le respect des seuils réglementaires après la mise en service du projet afin de vérifier l'efficacité et l'exhaustivité des protections acoustiques à N+1, N+10 et N+20 ans après la mise en service

#### Paysage et patrimoine

##### Mesures en phase travaux

- **Réduction** par la remise en état des sites après travaux
- **Réduction** par la localisation des installations de chantier dans des zones éloignées des sites touristiques et

d'intérêt patrimonial

- **Réduction** par une gestion des aménagements paysagers adaptée à la diversité des espaces traversés (alternance des séquences artificielles et naturelles)
- **Réduction** par la conservation et la création d'espaces naturels en bord de la berge Est du canal latéral à la Garonne
- **Réduction** par le choix d'une palette végétale privilégiant les essences locales et proscrivant les espèces invasives
- **Réduction** par le traitement architectural et paysager des ouvrages d'art et des protections acoustiques
- **Réduction** par la valorisation de la mémoire des maisons éclusières
- **Suivi** paysager global du projet par la réalisation d'une campagne de photographies au sol et aériennes 1an, 5 ans et 10 ans après la mise en service

#### Utilisation rationnelle de l'énergie

- **Réduction** par l'aménagement de parcs de stationnement à vélos sécurisés et la réalisation de cheminements piétonniers au droit des pôles d'échanges multimodaux (PEM) afin de favoriser l'intermodalité des déplacements doux et des transports en commun
- **Réduction** par l'aménagement d'espaces dédiés au co-voiturage et de places équipées de bornes d'alimentation des véhicules électriques
- **Réduction** par l'optimisation de l'éclairage des PEM
- **Réduction** par l'examen de la possibilité d'équiper les parkings des PEM de candélabres solaires autonomes

Les bilans du suivi des effets du projet sur l'environnement seront transmis à l'autorité administrative et à l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement.

#### **IV La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds**

Conformément aux articles L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme, le conseil de Toulouse Métropole et le conseil municipal de Castelnau d'Estrètefonds ont été invités le 13 octobre 2015 à délibérer, dans le délai réglementaire de deux mois, sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, le dossier de mise en compatibilité soumis à enquête et le procès-verbal de la réunion conjointe tenue le 24 juin 2014.

Par délibération du 17 décembre 2015, le conseil métropolitain a rendu un avis favorable assorti d'observations à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- telle que modifiée pour faire droit aux deux réserves précitées de la commission d'enquête.

Le conseil municipal de Castelnau d'Estrètefonds a, quant à lui, rendu un avis tacitement favorable à compter du 19 décembre 2015 à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds.

Sont ainsi approuvées, au regard des délibérations sus-visées et dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité, les modifications suivantes :

**IV.1 Le plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, révisé le 27 juin 2013, mis à jour par arrêtés des 4 novembre 2013 et 26 janvier 2015 et mis en compatibilité par la déclaration d'utilité publique de la ZAC Toulouse Montaudran Aérospace du 13 octobre 2015**

<b>Règlement écrit</b>
- Modification des dispositions générales afin d'autoriser «Les constructions liées ou nécessaires aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et les installations classées y afférant, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits »
<b>Liste des emplacements réservés (ER)</b>
- Création, au bénéfice de SNCF Réseau, de l'ER n° 914 intitulé «Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et leurs aménagements connexes » - Réduction de l'ER n° 322 dédié, au bénéfice de la SNCF, à la voie ferrée dans la vallée de l'Hers - Mise à jour de la liste des ER
<b>Règlement graphique</b>
-Modification du règlement graphique conformément aux évolutions relatives aux ER précitées

**IV.2 Le plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, commune de Fenouillet, approuvé le 27 juin 2013 et mis à jour par arrêté du 13 décembre 2013**

<b>Règlement écrit</b>
- Modification de l'article 2 des dispositions générales, des articles 1 et 2 de la zone UE, de l'article 1 de la zone AUE0 et des articles 1 et 2 de la zone N afin d'autoriser « Les constructions, installations et ouvrages techniques nécessaires aux services publics et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires (transport en commun) ou d'intérêt collectif et les installations classées y affèrent, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits »
<b>Liste des emplacements réservés (ER)</b>
- Création, au bénéfice de SNCF Réseau, de l'ER n° 34 intitulé « Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et leurs aménagements connexes » dont la superficie initiale est réduite pour faire droit à la commission d'enquête - Mise à jour de la liste des ER
<b>Règlement graphique</b>
- Suppression de 8,4 ha d'espaces boisés classé sis sur la berge Est du canal latéral à la Garonne - Déclassement de la « Maison de l'éclusier, écluse de Fenouillet » identifiée comme élément bâti à protéger (EBP n°2) ; -Modification du règlement graphique conformément aux évolutions relatives à l'ER et à l'EBP précitées

**IV.3 Le plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, commune de Lespinasse approuvé le 9 octobre 2006 et modifié par délibérations des 12 mars 2007, 8 novembre 2010, 29 novembre 2012 et 10 novembre 2015**

<b>Règlement écrit</b>
- Modification des dispositions générales des zones UB, UF, A et N, de l'article 2 de la zone A et de l'article 2 de la zone N afin d'autoriser « Les constructions, installations et ouvrages techniques nécessaires aux

services publics et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires (transport en commun) ou d'intérêt collectif et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits ».

#### Liste des emplacements réservés (ER)

- Création, au bénéfice de SNCF Réseau, de l'ER n° 11 intitulé « Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et leurs aménagements connexes »
- Mise à jour de la liste des ER

#### Règlement graphique

- Modification du règlement graphique conformément aux évolutions relatives aux ER précitées

#### IV.4 Le plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, commune de Saint-Jory, approuvé le 19 décembre 2011, modifié par délibération du 19 décembre 2013, mis à jour par arrêté du 23 mai 2014

#### Règlement écrit

- Modification de l'article 2 des zones UA, UB, UF, 2AU et N afin d'autoriser « Les constructions liées ou nécessaires aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits, sont autorisées ».

#### Liste des emplacements réservés (ER)

- Création, au bénéfice de SNCF Réseau, de l'ER n° 73 intitulé « Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et leurs aménagements connexes »
- Adaptation de l'emplacement réservé n° 52 inscrit au bénéfice de l'Etat pour la création d'une troisième voie SNCF
- Rectification de la liste des ER afin de retirer les modifications apportées, par erreur, à la superficie de l'ER n° 31 dédié à l'aménagement d'une raquette de retournement, chemin de Bougeng et de l'ER n°10 dédié à l'aménagement d'une intersection rue Pichounelle et chemin de la Plaine
- Mise à jour de la liste des ER

#### Règlement graphique

- Modification du règlement graphique conformément aux évolutions relatives aux ER précitées

#### Orientations d'aménagement et de programmation

- Adaptation de l'orientation particulière d'aménagement programmé concernant l'aménagement d'une halte nautique sur la berge Est du canal des deux mers en la positionnant au sud du pont-route de la RD20, en lien direct avec la halte ferroviaire

#### IV.5 La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds approuvé le 20 mars 2014

#### Règlement écrit

- Modification du règlement des zones UF, 2AUF et A pour autoriser les constructions, installations et aménagements et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussement de sol induits nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire

- Modification du règlement des zones UF et A pour permettre au maître d'ouvrage de déroger à l'obligation de conservation, dans la mesure du possible, des arbres de haute tige existants ou remplacés par des plantations équivalentes

#### Liste des emplacements réservés (ER)

- Création, au bénéfice de SNCF Réseau, de l'ER n° 24 intitulé « Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et leurs aménagements connexes »  
- Mise à jour de la liste des ER

#### Règlement graphique

-Modification du règlement graphique conformément aux évolutions relatives aux ER précitées

### **V Les considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération et la mise en compatibilité la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds**

- **Au regard de sa justification et sa finalité**

Considérant que l'opération envisagée est intégrée au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest qui a pour ambition de développer des services ferroviaires performants au niveau européen, national et régional, de favoriser une mobilité durable des personnes et des marchandises et de contribuer à l'équilibre et l'essor des territoires ;

Considérant que le développement du réseau de lignes nouvelles à grande vitesse entre Tours et Bordeaux mais également Bordeaux et Toulouse ainsi que les enjeux liés à la desserte régionale et au transport de marchandises requièrent des aménagements des lignes existantes entre Toulouse et Castelnau d'Estrètefonds afin de garantir un service ferroviaire de qualité ;

Considérant que les fonctionnalités des aménagements projetés permettront, à cette fin, de fluidifier le trafic ferroviaire au nord de Toulouse en augmentant la capacité actuelle de l'infrastructure ferroviaire et en améliorant la robustesse d'exploitation de l'axe par une réduction des impacts engendrés par les différents aléas d'exploitation ;

Considérant que la création de créneaux supplémentaires de circulation permettra d'absorber le nouveau trafic TaGV, de développer les services TER et d'offrir des sillons de qualité aux trains de fret ;

Considérant que l'amélioration des connexions entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs permettra de conjuguer l'accès aux liaisons ferroviaires à grande vitesse et le développement des dessertes régionale et périurbaine ;

Considérant que la desserte au quart d'heure de l'ensemble des points d'arrêts, l'aménagement d'infrastructures permettant le rabattement vers les haltes et la création, Route de Launaguet, d'une véritable connexion fer/métro, encouragera le report modal de la voiture vers les transports collectifs et améliorera l'accès des habitants en provenance du nord de l'agglomération aux différents quartiers de Toulouse ;

Considérant, en outre, que sont intégrés, dans une perspective de développement durable, les enjeux liés au développement économique, à la satisfaction des besoins sociétaux en matière de déplacements, à l'anticipation des perspectives de mutations urbaines du nord de l'agglomération et à la prise en compte des préoccupations environnementales ;

Considérant, en effet, que la grande vitesse ferroviaire, en inscrivant la capitale régionale dans une trajectoire de niveau européen, dynamisera le tissu économique et scientifique métropolitain et confortera le rayonnement des pôles d'excellence de l'aéronautique et de l'espace, de l'agroalimentaire, des industries de la santé et des technologies de l'information et de la communication ;

Considérant que l'augmentation des capacités de l'infrastructure et l'amélioration des prestations ferroviaires envisagées anticipent, d'une part, les scénarios tendanciels de l'INSEE qui, à l'horizon 2024, prévoient une croissance démographique de 340 000 habitants à l'échelle métropolitaine, 70 000 à l'échelle des villes moyennes et 600 000 à l'échelle de la région et, d'autre part, l'évolution de la demande de transports estimée, en 2025 et sur l'agglomération, à 500 000 déplacements par jour ;

Considérant qu'autour de l'infrastructure ferroviaire, les documents d'urbanisme et de planification prévoient de créer de nouvelles polarités qui contribueront à assurer la proximité d'habitat, d'emplois et de services ;

Considérant que l'opération s'inscrit en cohérence avec le projet structurant Toulouse Euro Sud-Ouest qui, porté par les collectivités, l'Etat et le maître d'ouvrage, prévoit l'aménagement, au droit de la gare Matabiau, d'un pôle d'échange multimodal et, plus largement, la réalisation d'un vaste programme de rénovation urbaine d'un quartier situé au cœur de ville ;

Considérant que les reports modaux escomptés répondent, en visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre, aux priorités des politiques publiques de préservation de la santé et de réduction de la facture et de la dépendance énergétiques ;

Considérant que l'adaptation du carnet architectural et paysager à la diversité et aux particularités des espaces traversés, dont la berge Est du canal latéral à la Garonne, le déploiement d'un tissu végétal préservant la biodiversité et les fonctionnalités écologiques et la valorisation du patrimoine fluvial sont constitutifs d'une démarche visant à intégrer les enjeux de durabilité dès la conception de l'opération ;

Considérant que les mesures de réduction de la contribution sonore de l'infrastructure préserveront le cadre de vie des riverains ;

Considérant la gestion raisonnée des terrassements et des matériaux de chantier qu'il est prévu d'adopter ;

Considérant que le projet n'affecte aucune surface dédiée à la production de vins d'appellation ni la structure d'aucune exploitation agricole pas plus qu'il ne prévoit la réduction d'espaces forestiers ;

Considérant, pour de qui relève de l'archéologie préventive, que le maître d'ouvrage sera tenu de se conformer aux prescriptions des articles R.523-1 et suivants du code du patrimoine ;

Considérant que le parti d'aménagement intègre les impératifs qui s'attachent, au regard notamment du risque technologique, à la sécurité des voyageurs ;

Considérant, enfin, que sont pris en compte les impératifs liés à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;

- **Au regard de sa conformité aux documents de planification stratégique et environnementale**

Considérant que, conforme aux préconisations du schéma de cohérence territoriale opposable, le projet répond à la volonté d'accompagner la densification et l'expansion socio-économique du secteur nord de l'agglomération toulousaine autour d'infrastructures de transport en commun performantes ;

Considérant que l'opération satisfait aux objectifs assignés par le plan de déplacements urbains en faveur d'une stratégie globale de la mobilité qui a pour ambition de favoriser les modes de circulation alternatifs à l'automobile, comme aux cibles du plan climat énergie territorial et du plan local de protection de l'atmosphère ;

Considérant que le plan guide de développement du territoire nord, outil d'aménagement adossé aux évolutions en cours du plan de déplacements urbains et du schéma de cohérence territoriale de la grande agglomération toulousaine, porte une stratégie ambitieuse de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux, dont les haltes ferroviaires de proche banlieue, autour desquels sera structurée l'urbanisation ;

Considérant que les travaux projetés sont compatibles avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne adopté pour la période 2010/2015 et des plans de prévention des risques naturels d'inondation et de mouvement de terrains opposables ;

- **Au regard des évaluations environnementales**

Considérant les compléments apportés par le maître d'ouvrage à l'étude d'impact pour faire droit aux recommandations de l'autorité environnementale formulées, notamment, sur l'évaluation des incidences du programme GPSO sur les milieux aquatiques, le réseau Natura 2000, la biodiversité, l'ambiance sonore et la gestion des terrassements et des matériaux de chantier ;

Considérant que les études spécifiques menées sur plusieurs années ou cycles biologiques ont permis d'identifier, de caractériser et de hiérarchiser les enjeux traversés par le projet (études spécifiques milieux naturels, trames verte et bleue, paysagères, acoustiques, vibratoires ...) et d'évaluer ses incidences sur les composantes de l'environnement ;

Considérant les objectifs d'évitement qui ont présidé à l'évaluation environnementale retenue par le maître d'ouvrage en lien avec les acteurs de la concertation administrative ;

Considérant que les mesures retenues pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement, le cadre de vie et la santé humaine, ainsi que celles relatives aux modalités de suivi associées répondent de manière satisfaisante aux critères de recevabilité appréciés dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement ;

Considérant que les avis du préfet de région Midi-Pyrénées, autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement, sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local

d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds sont réputés sans observation ;

- **Au regard de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds**

Considérant la régularité de l'examen conjoint des personnes associées prévu aux articles L.123-14-2 et L.121-4 du code de l'urbanisme ;

Considérant qu'il est fait droit aux remarques formulées par Toulouse Métropole, par courrier du 21 juillet 2014 annexé au procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, sur la nécessité d'adapter l'orientation particulière d'aménagement prévoyant la réalisation d'une halte nautique à Saint-Jory ;

Considérant que le maître d'ouvrage a levé les deux réserves dont la commission d'enquête a assorti ses conclusions favorables ;

Considérant qu'à l'exception de la création d'une halte ferroviaire supplémentaire à Lespinasse, ont été prises en compte les observations dont le conseil de Toulouse Métropole a assorti l'avis favorable rendu le 17 décembre 2015 sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- ;

Considérant l'avis tacitement favorable, à compter du 19 décembre 2015, rendu par le conseil municipal de Castelnau d'Estrètefonds sur la mise du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds ;

Considérant que les mesures de mise en compatibilité précédemment synthétisées n'affectent pas l'économie générale des projets d'aménagement et de développement durable des plans locaux d'urbanisme sus-visés;

Considérant qu'elles sont nécessaires à la réalisation du projet ;

- **Au regard des résultats de la consultation publique et administrative**

Considérant que le débat public de la ligne Bordeaux Toulouse et la concertation conduite par le maître d'ouvrage, au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, ont permis d'associer le public aux différentes étapes de l'élaboration de l'opération ;

Considérant que la consultation des services de l'Etat, des collectivités, des partenaires institutionnels et des gestionnaires de voiries et de réseaux, dès les études préliminaires, ont permis d'amender et de partager le parti d'aménagement et le contenu du rapport environnemental ;

Considérant que les modalités de l'enquête, par une adaptation des moyens déployés à la nature et à la consistance du projet, ont assuré l'information et la participation du public ;

Considérant qu'en ayant relaté le déroulement de l'enquête, examiné les observations recueillies, pris en compte le mémoire en réponse du maître d'ouvrage et énuméré les motifs et considérations qui motivent le sens de ses conclusions, la commission d'enquête s'est conformée aux prescriptions de l'article R123-19 du code de l'environnement ;

Considérant que le maître d'ouvrage a confirmé l'intérêt général de l'opération après avoir examiné les résultats de l'enquête publique ;

Considérant, à titre principal, qu'en adoptant une approche dissociée des usages de l'infrastructure ferroviaire et en leur affectant des coûts et des bénéfices distincts, la commission d'enquête n'a pas mesuré leurs complémentarités et leurs interactions ;

Considérant, en outre, que n'ont pas été appréhendées les considérations techniques liées à l'hétérogénéité des vitesses de circulation qui, autant que l'augmentation de l'ensemble des trafics, justifient le doublement et la spécialisation des voies ; de même que n'ont pas été pris en compte les capacités maximales de l'infrastructure dimensionnées pour répondre à l'évolution à très long terme de la demande de déplacements ;

Considérant, en effet, que le seul développement des dessertes de long parcours, porté par le projet de ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse, requiert, au regard de la capacité résiduelle de l'infrastructure, des aménagements des extrémités de la ligne afin de préserver la qualité des autres dessertes ;

Considérant que les contraintes d'exploitation liées au développement concomitant de la grande vitesse, de la desserte péri-urbaine mais également des dessertes régionales et inter-cités imposent que soient créés de nouveaux sillons ferroviaires ; que, par ailleurs, l'amélioration de la qualité, de la régularité et de l'accessibilité des prestations rendues aux usagers du train et la modernisation de l'infrastructure comptent parmi les missions de service public qu'il appartient au maître d'ouvrage de remplir ;

Considérant, plus généralement, que la démarche de la commission visant à apprécier l'utilité publique du projet en rapportant le nombre annuel de voyageurs escomptés aux coûts afférents à sa mise œuvre, apparaît éloignée de l'analyse socio-économique des grandes infrastructures de transport définie par instruction ministérielle du 24 mars 2004 au terme d'un travail collaboratif du conseil général des ponts et chaussées et du commissariat général au plan ; que ce référentiel réglementaire prévoit de sommer l'ensemble des avantages et des coûts monétaires ou monétarisés en intégrant les notions financières, socio-économiques et environnementales mais également d'évaluer les effets non quantifiables d'un projet sur, notamment, l'aménagement des territoires et le développement économique local ;

Considérant, en conséquence, qu'il convient d'écarter les hypothèses de la commission d'enquête qui attribueraient au seul cadencement péri-urbain ou encore au seul développement des offres ferroviaires qualifiées de classiques la nécessité de l'opération ; que, par suite, il n'y a pas lieu d'accueillir les considérations de la commission visant à établir que le coût du train cadencé s'élèverait respectivement, dans chacune des deux hypothèses, à 700 et 100 millions d'euros ;

Considérant, en second lieu, que la gouvernance du projet a été partagée et structurée avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux, dont les autorités en charge des transports et de l'urbanisme, au sein d'un dispositif de concertation administrative qui, tel que décrit précédemment, a permis de valider collégialement ses orientations stratégiques et ses fonctionnalités ; que, par ailleurs, les présidents des conseils régional et départemental et de Toulouse métropole, consultés sur les résultats de l'enquête publique, ont réaffirmé leur soutien plein et entier à l'opération ;

Considérant que les observations formulées par les collectivités sur la création d'une halte supplémentaire à Lespinasse, dès la mise en service du projet, n'affectent pas le consensus dégagé, depuis quinze ans, sur les politiques de déplacements ferroviaires élaborées aux échelles régionale et métropolitaine ; qu'en outre, sa faisabilité à plus long terme est préservée ;

Considérant que les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse n'ont pas pour vocation de constituer un projet urbain ; mais que néanmoins les documents de planification sus-mentionnés intègrent l'infrastructure ferroviaire comme l'axe structurant d'une urbanisation maîtrisée et destinée à accueillir une croissance démographique soutenue ; qu'à cette fin est recherché une complémentarité de l'ensemble des modes transports en commun, un cadencement dense aux heures de pointe de tous les points d'arrêts de la ligne ferroviaire, un rabattement sur les haltes des autobus urbain ainsi qu'une interconnexion performante du train avec la ligne B du métro ;

Considérant qu'il est respectivement attendu, à l'horizon 2024, une fréquentation annuelle des haltes de Route de Launaguet, Lalande l'Eglise, Lacourtenout, Fenouillet, Saint-Jory et Castelnau d'Estrètefonds de 970 000, 230 000, 80 000, 530 000, 320 000 et 600 000 voyageurs ;

Considérant que le déplacement de la halte de la Route de Launaguet permettra, d'une part à près de 60% des usagers du train en provenance du nord l'agglomération d'accéder directement à la ligne B du métro et, d'autre part, d'alléger les flux en Gare Matabiau et sur la section Marengo-Jean-Jaurès de la ligne A du métro ;

Considérant ainsi, et au regard du principe de cohérence urbanisme-transport qui préside à l'action publique locale, qu'il ne saurait être fait grief à l'opération de favoriser l'étalement urbain, pas plus qu'il ne saurait être reproché au nombre de halte ou à leur positionnement d'affecter la performance du mode ferroviaire ;

Considérant qu'il ne peut être déduit des dispositions de l'article R.1511-6 du code des transports que le maître d'ouvrage aurait été tenu d'examiner une solution alternative de transport routier parallèle à l'infrastructure ferroviaire, laquelle, au demeurant, n'a été aucunement envisagée par les autorités organisatrices de transport lors de la concertation ou de l'enquête ; que, subsidiairement, il n'est pas établi que l'aménagement de voies de desserte ferroviaire à Castelnau d'Estrètefonds et à Saint-Jory associé à la réalisation, de Lespinasse à Toulouse, d'une infrastructure dédiée aux transports en commun en mode routier aurait été moins onéreux ;

Considérant que le boulevard urbain nord, qui projette de traverser les communes de Toulouse, l'Union, Launaguet, Castelginest, Gratentour, Bruguières et Pechbonnieu, ne partage pas les mêmes bassins de chalandise que l'opération et ne saurait, en tout état de cause, être envisagé comme une alternative à l'infrastructure ferroviaire ;

Considérant que la programmation des infrastructures que la commission d'enquête estime nécessaires à la pleine réussite du projet, dès sa mise en service, ne relève pas de la compétence de SNCF Réseau ; que, néanmoins, les options d'aménagement, l'offre de service et les dispositions conservatoires retenues ménagent les possibilités d'évolution d'une desserte plus ambitieuse des zones urbanisées ou à urbaniser comme une amélioration des connexions de l'ensemble des modes de transport ;

Considérant que le dimensionnement des ouvrages de franchissement des voiries ou des emprises ferroviaires pour lesquels est prévue une mise aux normes intègre des adaptations raisonnables de leurs fonctionnalités et notamment celles issues des besoins en rabattement vers les points d'arrêt ;

Considérant, pour ce qui relève du coût du projet, que le budget d'investissement, de 566 M€ intègre les dépenses liées aux acquisitions foncières à la mise à 4 voies de l'infrastructure, aux ouvrages de protection des deux sites SEVESO, aux protections acoustiques ainsi qu'aux réaménagements des points d'arrêt et des parvis multimodaux ; que les dépenses relatives au matériel roulant et des installations maintenance et de remisage et à leur renouvellement figurent dans l'évaluation socio-économique du programme GPSO ;

Considérant, en revanche, que le maître d'ouvrage n'était pas tenu, au regard de la définition du programme ferroviaire, d'intégrer à son estimation l'ensemble des dépenses afférentes à la réalisation des infrastructures jugées, par la commission, nécessaires à l'optimisation de l'opération et évaluées sommairement à plusieurs dizaines de millions d'euros ; qu'ainsi le coût du projet soumis à enquête n'a pas été sous-évalué ;

Considérant que la valeur actualisée nette des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse doit être appréciée au regard du bilan socio-économique de la première phase du programme GPSO dont les résultats dégagent un surplus, en valeur actualisée nette, de 4,2 milliards d'euros hors coût d'opportunité des fonds publics (COFP) et de 0,6 milliards avec prise en compte des COFP ;

Considérant, enfin, que la circonstance que les modalités et la répartition des financements ne soient pas définitivement arrêtées au moment de l'enquête n'est pas de nature à entacher d'insuffisance l'évaluation socio-économique des grandes infrastructures de transport ;

Considérant les mesures d'évitement et de réduction des impacts précédemment arrêtées pour préserver la tranquillité et le cadre de vie des riverains en phase chantier et en phase d'exploitation ainsi que les dispositifs de prévention et de réparation des éventuels dommages dont il est prévu la mise en œuvre ;

Considérant les ouvrages de valorisation de la mémoire de la navigation fluviale qu'il est projeté de réaliser sur les sections de la berge Ouest du canal latéral à la Garonne affectées par le projet ;

Considérant que la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> attendue est issue du bilan Carbone réalisé conformément à la méthode d'inventaire des émissions développé par l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, laquelle intègre les paramètres liés à l'évolution des technologies appliquée notamment aux voitures propres ; que les bénéfices afférents aux reports modaux escomptés ne sauraient être regardés comme marginaux au regard du coût du projet comme des enjeux qui s'attachent à la lutte contre le réchauffement climatique et à la préservation de la santé publique ;

Considérant, plus généralement, que l'étude d'impact du programme GPSO est suffisamment développée pour permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier la qualité des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse au regard de l'environnement du site d'implantation.

Considérant que l'examen des dispositions adoptées du plan de prévention des risques technologiques de Total Marketing et Services à Lespinasse et des dispositions étudiées sur le périmètre de FinaGaz à Fenouillet ne figurait pas parmi les objets de l'enquête publique ;

Considérant que le volume du dossier d'enquête résulte des exigences réglementaires relatives à sa composition mais également à la prise en compte, par l'étude d'impact et l'évaluation socio-économique, de l'ensemble du programme GPSO ; qu'en outre le maître d'ouvrage s'est conformé à

l'ensemble des préconisations formulées par l'autorité environnementale sur sa compréhension et son accessibilité ;

Considérant, pour l'ensemble de ces motifs, que l'avis de la commission d'enquête n'est pas de nature à remettre en cause l'utilité du projet ;

**•Au regard du bilan de l'opération et de sa nécessité**

Considérant, de ce qui précède, que les atteintes à la propriété ou aux intérêts généraux d'ordre environnemental, social ou économique ne sont pas excessives eu égard à l'intérêt collectif et majeur que présente l'opération ;

Considérant que le maître d'ouvrage ne dispose pas d'une maîtrise foncière de l'ensemble de l'emprise du projet et qu'il n'existe pas d'autre possibilité rendant inutile une éventuelle expropriation ;

**le caractère d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse est justifié.**

**Vu pour être annexé à l'arrêté du** - 4 JAN. 2018

  
Pascal MAILHOS

PIÈCE I

MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME  
DE LA COMMUNE DE CASTELNAU-D'ESTRÉTEFONDS (31)





# Sommaire

<b>1. Les généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme</b> .....	<b>3</b>
1.1. La mise en compatibilité .....	4
1.1.1. La définition .....	4
1.1.2. Le champ d'application .....	4
1.2. La mise en compatibilité d'un PLU .....	4
1.3. L'objet du présent dossier .....	4
1.4. Le déroulement de la procédure et textes réglementaires .....	5
1.4.1. Une procédure en cinq étapes .....	5
1.4.2. Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité .....	5
<b>2. La présentation du projet</b> .....	<b>7</b>
2.1. Le contexte et les objectifs du programme du GPSO .....	8
2.2. Les caractéristiques générales des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse .....	10
2.3. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Castelnau d'Estrétefonds .....	11
2.3.1. Le territoire communal .....	11
2.3.2. Le projet sur le territoire communal .....	11
<b>3. L'analyse de la compatibilité du PLU de Castelnau d'Estrétefonds</b> .....	<b>15</b>
3.1. Les principes généraux .....	16
3.2. Incidences du projet sur le rapport de présentation .....	16
3.3. Incidences du projet sur le projet d'Aménagement et de Développement Durable .....	16
3.4. Les orientations d'aménagement et de programmation .....	16
3.5. Les dispositions applicables aux différentes zones .....	17
3.6. Les emplacements réservés .....	17
3.7. Les Espaces Boisés Classés .....	17
3.8. Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 du code de l'urbanisme .....	17
3.9. Les règlements de lotissements (article L.442-13 du Code de l'urbanisme) .....	17
3.10. Les plans d'aménagement de ZAC (article L.311-7 du Code de l'urbanisme) .....	17
<b>4. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000</b> .....	<b>19</b>
4.1. Le réseau Natura 2000 .....	20
4.2. Le site de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » .....	20
4.3. Le site « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » .....	21
4.4. Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sur les sites Natura 2000 .....	21
<b>5. Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du Plu de Castelnau d'Estrétefonds</b> .....	<b>23</b>
5.1. Le plan de zonage .....	24
5.2. Les extraits du règlement d'urbanisme .....	28
5.3. La liste des emplacements réservés .....	34
<b>6. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité</b> .....	<b>35</b>
6.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale .....	36
6.2. Contenu de l'évaluation environnementale et avis de l'Autorité environnementale .....	36
6.2.1. Contenu de l'évaluation environnementale .....	36
6.2.2. Avis de l'Autorité environnementale .....	37
6.3. Analyse de l'état initial de l'environnement .....	38
6.3.1. L'environnement humain .....	38
6.3.2. Les activités agricoles et sylvicoles .....	40
6.3.3. L'environnement physique .....	41
6.3.4. L'environnement naturel et biologique .....	42
6.3.5. Le patrimoine, tourisme et loisirs .....	43
6.3.6. Le paysage .....	44
6.3.7. Synthèse des enjeux .....	45
6.4. Raisons du choix du projet retenu .....	48
6.4.1. Les étapes d'études et de concertation .....	48
6.4.2. Les décisions ministérielles du 30 mars 2012 et du 23 octobre 2013 .....	49
6.4.3. Les variantes étudiées .....	49
6.4.4. La solution retenue .....	49

6.5.	Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées.....	51
6.5.1.	L'environnement humain .....	52
6.5.2.	Les activités agricoles et sylvicoles .....	53
6.5.3.	L'environnement physique.....	53
6.5.4.	L'environnement naturel et biologique.....	54
6.5.5.	Patrimoine tourisme et loisirs.....	55
6.5.6.	Paysage .....	55
6.5.7.	Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Castelnau d'Estrétefonds .....	56
6.6.	Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement .....	56
6.7.	Méthodologie, difficultés et limites.....	56
6.8.	Cartographie de synthèse des effets et mesures à l'échelle de la commune de Castelnau d'Estrétefonds .....	56
6.9.	Résumé non technique.....	62
<b>7.</b>	<b>Annexe : Avis de l'autorité environnementale .....</b>	<b>67</b>
<b>8.</b>	<b>Annexe : PV Examen conjoint .....</b>	<b>69</b>



## 1. LES GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

## 1.1. La mise en compatibilité

### 1.1.1. La définition

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

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

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

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

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

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

### 1.1.2. Le champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

La commune de Castelnau d'Estrétefonds est intégrée au périmètre du SCoT Nord toulousain, document piloté par le Syndicat mixte du Nord Toulousain et approuvé le 4 juillet 2012.

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

La commune de Castelnau d'Estrétefonds se situe à l'interface de deux opérations du programme du GPSO :

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

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

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

En fonction du déroulement de l'instruction des demandes de déclaration d'utilité publique respectives, l'une ou l'autre des deux déclarations d'utilité publique pourra intervenir en premier, emportant alors une première mise en compatibilité du Plu. La seconde DUP emportera alors une seconde mise en compatibilité, venant s'ajouter à la première (en pratique, il est probable, si les conditions sont réunies, que la DUP relative aux aménagements ferroviaires de la ligne existante au nord de Toulouse intervienne la première, le délai d'instruction par les services de l'Etat étant de 12 mois après la clôture de l'enquête publique, alors qu'il est de 18 mois pour les lignes nouvelles).

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

Un POS est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique à un territoire communal. Parmi ses principales fonctions, il :

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

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

## 1.3. L'objet du présent dossier

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

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

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

<sup>1</sup> Jurisprudence du Conseil d'Etat de 1998 concernant la commune de Balma (10 juin 1998, SA Leroy-Merlin)

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

### 1.4.1. Une procédure en cinq étapes

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

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

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

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

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

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

#### 3 - L'enquête publique

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

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

#### 4 - L'avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des organismes agricoles et sylvicoles

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

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

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

#### 5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

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

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

#### Article L.123-14

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

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

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

#### Article L.123-14-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article R.123-23-1

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

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

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

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

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

\*\*\*\*\*

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



## 2. LA PRESENTATION DU PROJET

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il a pour ambitions :

- **d'apporter, pour les déplacements dans le Sud-Ouest, une réponse aux attentes de mobilité croissante de la société, tout en favorisant une mobilité durable ;**
- **de renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, tant pour les liaisons Nord-Sud qu'entre les façades atlantique et méditerranéenne :**

Il s'articule au Nord avec la LGV Tours-Bordeaux actuellement en construction dans le prolongement de la LGV atlantique en service depuis 1989 entre Paris et Tours. Il s'articule ensuite :

- avec le réseau ferroviaire de l'arc méditerranéen ;
  - avec le futur réseau ferré espagnol au Sud – et plus particulièrement avec le projet de ligne nouvelle Irun/Bilbao/Vitoria, dit « Y basque », en construction. Constituant un axe ferroviaire performant entre la France et l'Espagne, c'est ainsi un **projet prioritaire au niveau européen**, inscrit de longue date dans la politique européenne de transport (axe prioritaire n°3 du RTE-T).
- **d'apporter un saut qualitatif majeur pour l'offre de services ferroviaires, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises :**

Sur les principales relations voyageurs, tant nationales qu'internationales ou régionales, la mise en service du programme GPSO s'accompagnera d'une amélioration très importante des performances de transport avec des gains de près d'une heure dans la plupart des cas, et d'une augmentation des dessertes.

Pour le transport de marchandises, le GPSO apportera la capacité nécessaire au développement des trafics transpyrénéens par le mode ferroviaire.

Le programme comporte enfin une forte composante d'amélioration des transports du quotidien avec les améliorations de la ligne existante au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.

- **de favoriser le développement des territoires :**

L'amélioration des services ferroviaires rendue possible par le GPSO renforcera **l'accessibilité et donc l'attractivité des territoires (activités économiques, tourisme...)** au bénéfice de leurs habitants, avec des effets attendus, directs et indirects, à différentes échelles :

- l'Europe, la France et l'Espagne: c'est l'échelle du grand territoire et de la zone d'influence du projet ;
- les régions, départements, intercommunalités et communes : c'est l'échelle des bassins de vie des populations et des espaces irrigués (sans oublier l'Euro-Région Aquitaine- Euskadi compte tenu de la dimension transfrontalière) ;
- les quartiers : c'est l'échelle des gares et de la mobilité quotidienne des populations.

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

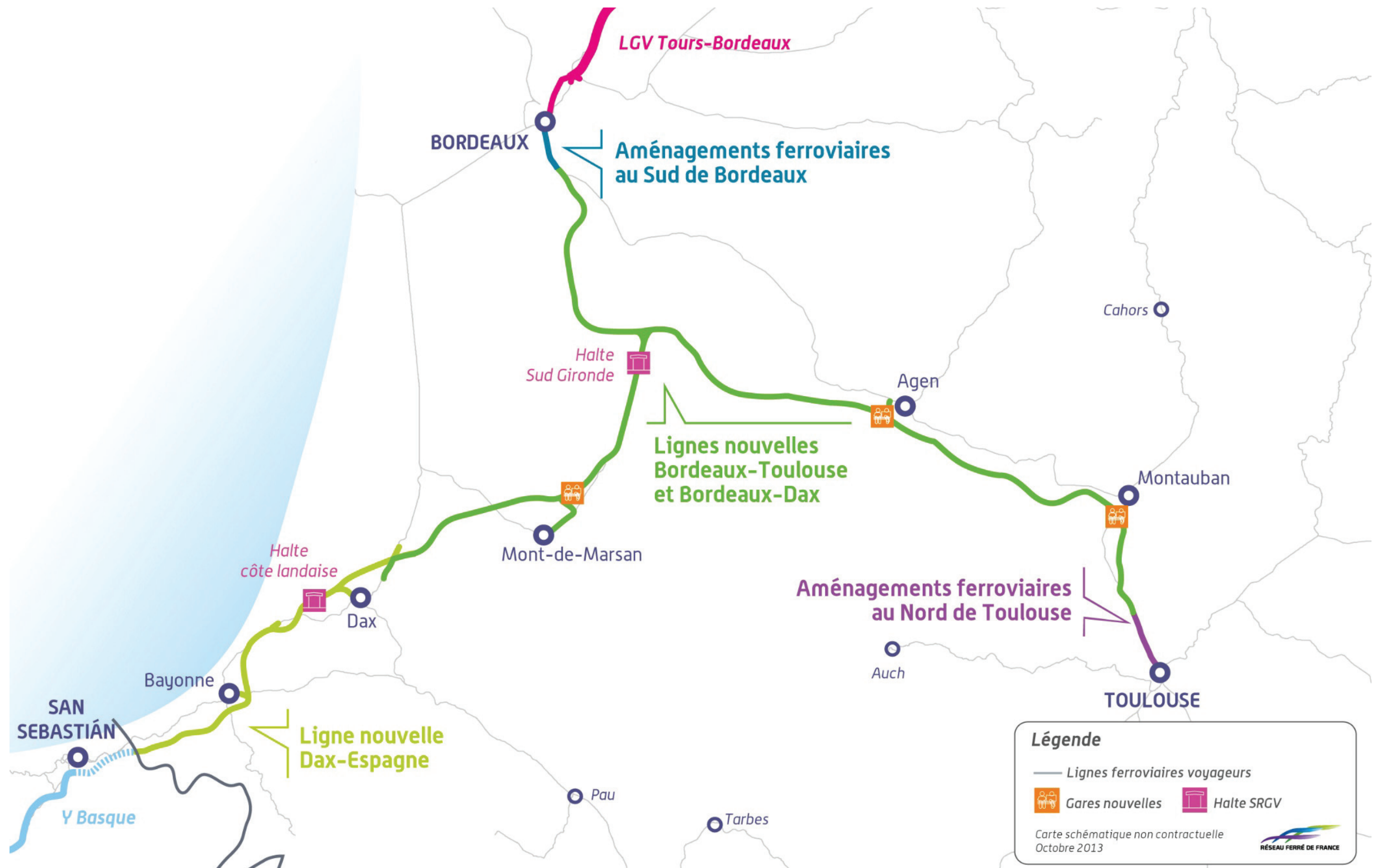
- **de contribuer à l'équilibre entre territoires et à la cohésion régionale**

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

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

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

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



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

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

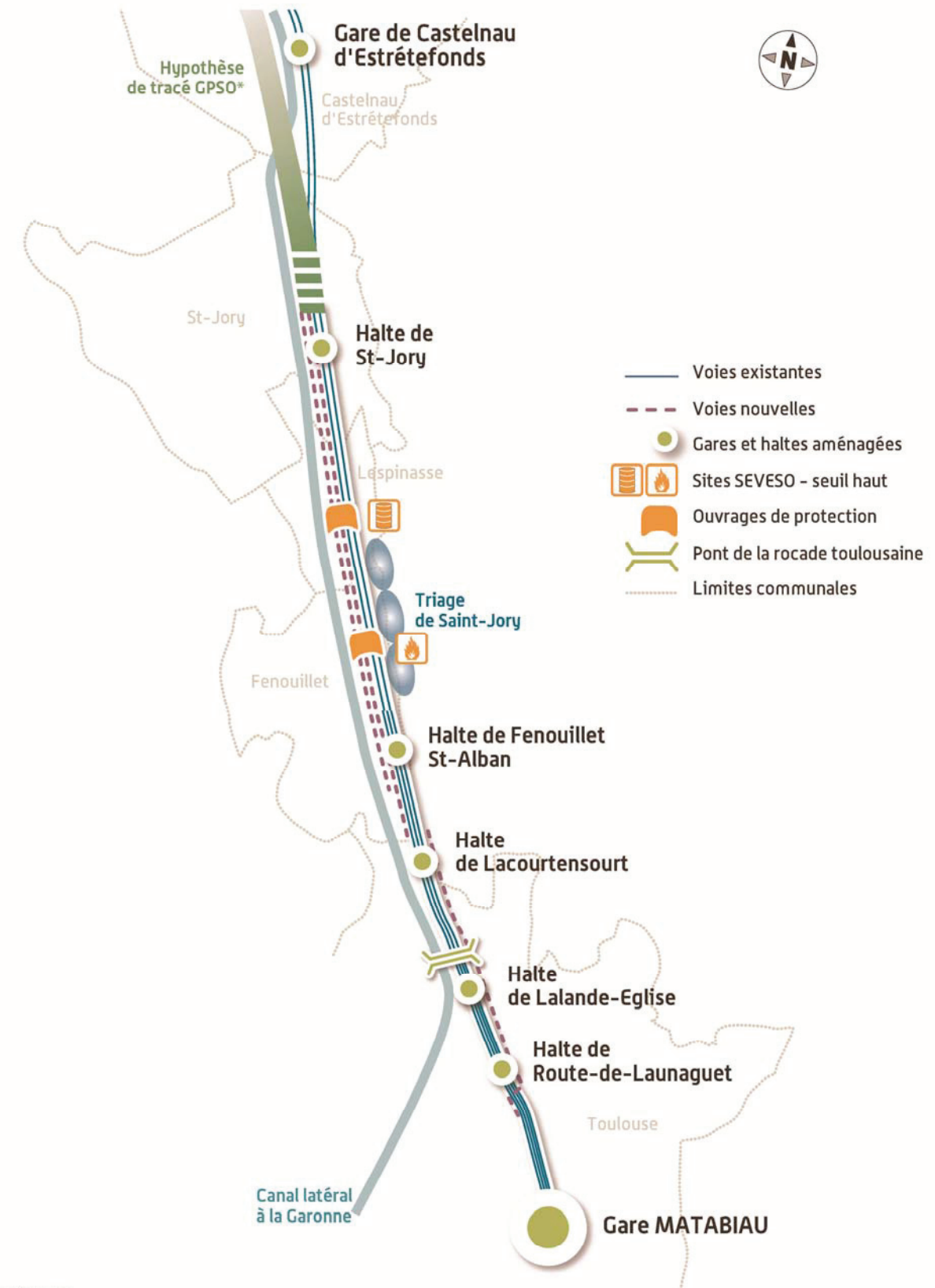
Le tracé de la ligne nouvelle se raccordera au Nord de la commune de Saint-Jory, au PK 239+800.

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

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

Ces aménagements de l'infrastructure actuelle nécessitent :

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



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

## 2.3. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Castelnau d'Estrétefonds

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

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

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

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

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

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

### 2.3.1. Le territoire communal

Située à 22 kilomètres de Toulouse, la commune de Castelnau d'Estrétefonds fait partie du canton de Fronton qui regroupe 16 communes. L'accès à la commune est facilité par la proximité de la RD 820 qui traverse le centre du territoire communal ainsi que par le canal latéral à la Garonne et la voie de chemin de fer (ligne Bordeaux – Sète).

D'une superficie d'environ 2 800 hectares, la commune compte près de 5 400 habitants en 2009 (INSEE).

Elle se développe sur deux ensembles naturels. D'une part, la plaine de la Garonne très plane et, d'autre part, les coteaux parallèles au fleuve culminant à 221 mètres d'altitude. Castelnau d'Estrétefonds est traversée par l'Hers en limite Sud de commune, affluent direct de la Garonne et le Canal latéral à la Garonne ainsi que par des voies de communication importantes : la RD 820, la voie de chemin de fer (ligne Bordeaux – Sète) et l'A 61 qui relie Toulouse à Bordeaux.

### 2.3.2. Le projet sur le territoire communal

Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse concernent le secteur Ouest de la commune de Castelnau d'Estrétefonds suivant un axe Nord-Sud.

#### ► L'infrastructure ferroviaire

Les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse traversent le territoire communal sur près de 3 500 mètres.

La gare existante sera réaménagée en terminus des dessertes de proche banlieue. Une voie en impasse sera créée au niveau de la gare, permettant aux trains en provenance de Toulouse de stationner avant de repartir dans l'autre sens. La gare sera également réaménagée au niveau des quais et des accès. Son parvis multimodal accueillera bus, vélos et véhicules particuliers.

Au Sud de la commune, des travaux seront réalisés pour permettre le raccordement de la mise en œuvre de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse. Ces aménagements font l'objet de la procédure de mise en compatibilité spécifique à l'opération de ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et Bordeaux- Espagne.

#### ► Les rétablissements de voirie

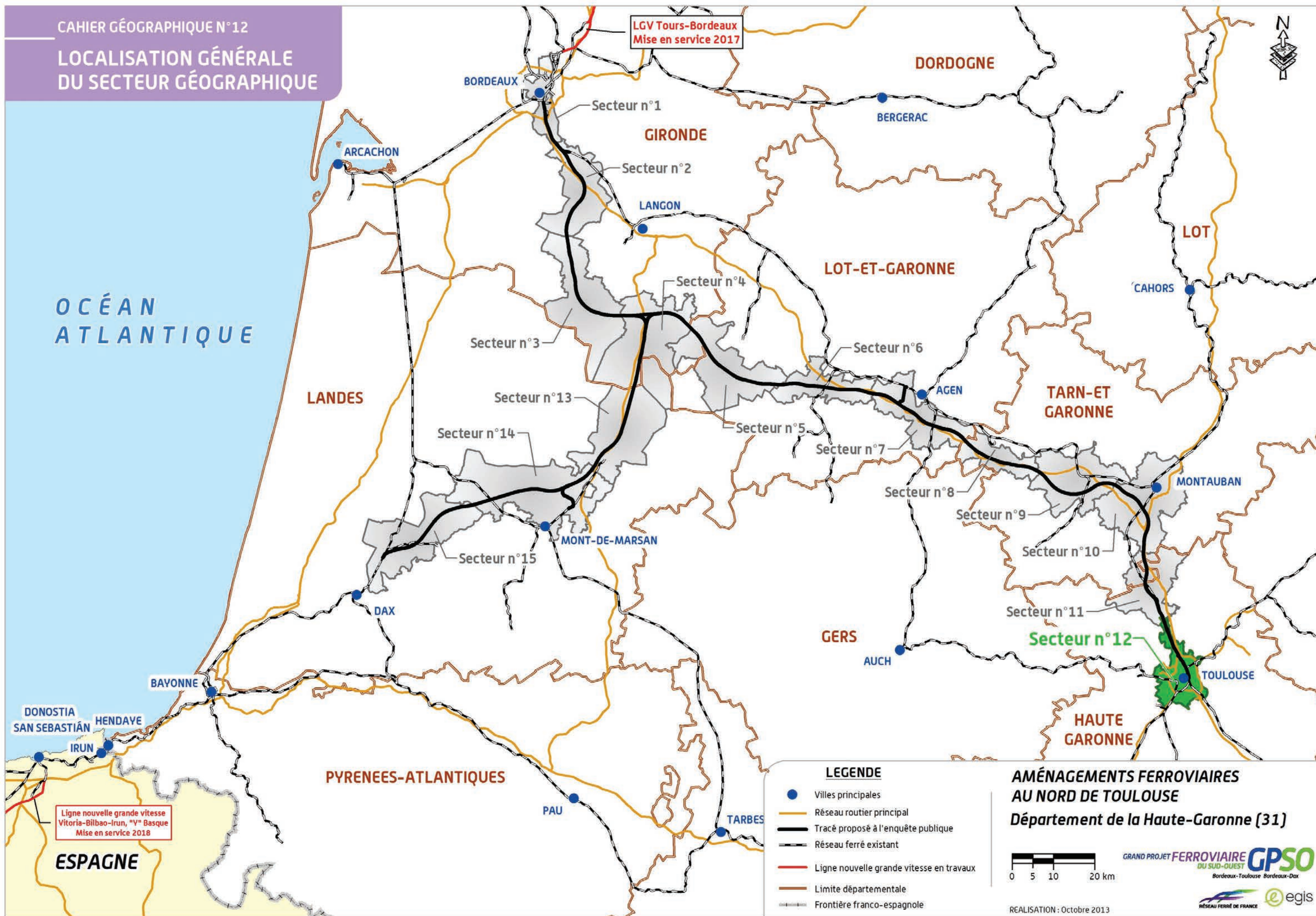
Hormis des adaptations sur le pont-route de la route d'Ondes, aucun rétablissement de voirie n'est prévu sur le territoire de Castelnau d'Estrétefonds.

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

#### ► Les installations connexes (bases travaux, sous-stations-électriques, postes de sectionnement,...)

Aucune installation de ce type n'est prévue sur la commune.

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



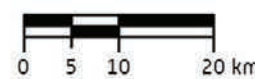
LGV Tours-Bordeaux  
Mise en service 2017

Océan  
Atlantique

LEGENDE

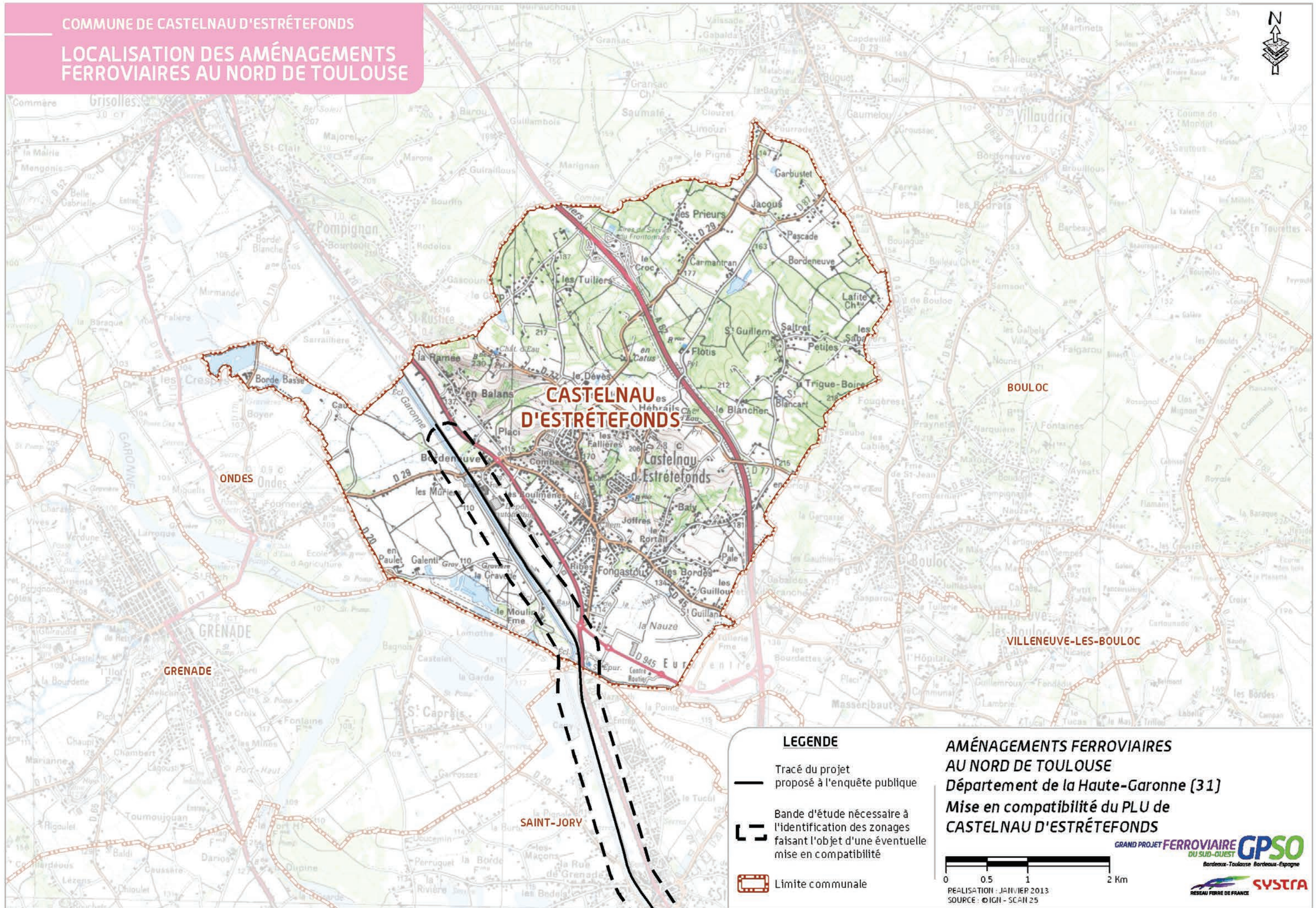
- Villes principales
- Réseau routier principal
- Tracé proposé à l'enquête publique
- Réseau ferré existant
- Ligne nouvelle grande vitesse en travaux
- Limite départementale
- Frontière franco-espagnole

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES  
AU NORD DE TOULOUSE  
Département de la Haute-Garonne (31)



Ligne nouvelle grande vitesse  
Vitoria-Bilbao-Irun, "V" Basque  
Mise en service 2018

ESPAGNE



**LEGENDE**

- Tracé du projet proposé à l'enquête publique
- Bande d'étude nécessaire à l'identification des zonages faisant l'objet d'une éventuelle mise en compatibilité
- Limite communale

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



REALISATION : JANVIER 2013  
SOURCE : IGN - SCAN 25







### 3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

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

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

PLU de Castelnau d'Estrétefonds		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
	12/09/2013	20/03/2014

### 3.1. Les principes généraux

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

Elle se traduira principalement par :

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

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

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

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

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

La commune de Castelnau d'Estrétefonds est concernée par deux des trois opérations qui constituent la première phase du programme du GPSO :

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

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

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

Le rapport de présentation sert de base à la définition des choix retenus pour établir le 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.

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

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

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

Le PADD de Castelnau d'Estrétefonds s'articule de la façon suivante :

- ▶ **Orientations générales des politiques communales en matière d'aménagement, équipement, urbanisme, espaces naturels, agricoles et des espaces à enjeux environnementaux,**
- ▶ **Choix et priorités de la commune en matière d'habitat, transports et déplacements, équipements divers et réseaux, ainsi qu'en matière de développement,**
- ▶ **Objectifs en matière de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.**

Le renforcement du cadencement ferroviaire et l'arrêt des trains en gare de Castelnau d'Estrétefonds est inscrit au PADD et la commune projette la mise en place d'un réseau de cheminement doux, notamment entre le centre-ville et la gare, afin d'optimiser ce renforcement. Ce maillage de cheminements doux favorisant les liaisons inter-quartiers sera intégré dans toutes les nouvelles opérations d'aménagement d'ensemble.

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

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

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

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

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

Les orientations particulières d'aménagement du PLU de Castelnau d'Estrétefonds mettent en exergue une dizaine de zones du territoire communal où des opérations sont programmées.

L'une d'entre elles est localisée à proximité immédiate de la voie ferrée, il s'agit du secteur de Bordeneuve, localisé au nord-est du pont-route de la route d'Ondes.

Une opération d'ensemble sur 4,54 hectares y est envisagée, avec l'aménagement d'un espace collectif intégrant un équipement favorisant les rencontres, une placette, des espaces verts, des aires de stationnement, une liaison douce ainsi que des logements de type habitat pavillonnaire, groupé et collectif. Cette opération se situe en zone 1AU.

Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ne remettent pas en cause cette orientation d'aménagement très localisée. Comme le précisent les dispositions communes à chaque zone, les dispositions prévues restent des principes, elles doivent donc être interprétées avec une certaine souplesse pour parfaire les différents projets situés dans ces espaces à enjeux.

### 3.5. Les dispositions applicables aux différentes zones

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

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

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

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières : toute ambiguïté est levée en autorisant expressément les « constructions, installations et aménagements nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire, ainsi que les affouillements et exhaussements » ;
- implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ;
- hauteur des constructions, pour exclure les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire ;

- raccordements aux réseaux électriques, qu'il est souvent imposé d'enterrer ;
- l'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

Les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse concernent 3 zonages définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal :

#### ▸ Zone UF :

La zone UF est une zone équipée correspondant aux zones d'activités de la commune, hors Eurocentre.

#### ▸ Zone 2AUF :

Il s'agit d'une zone non équipée fermée à l'urbanisation. Elle peut être ouverte à l'urbanisation par modification du PLU. Elle est destinée à terme à recevoir des activités économiques.

#### ▸ Zone A :

La zone A correspond à un espace agricole à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricoles sont seules autorisées.

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

### 3.6. Les emplacements réservés

Aucun emplacement réservé inscrit au PLU de Castelnau d'Estrétefonds n'est concerné par l'emplacement réservé pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

### 3.7. Les Espaces Boisés Classés

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

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

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

A noter toutefois la proximité d'une parcelle répondant à ces critères, à proximité immédiate des emprises de l'opération d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse : il s'agit de la même parcelle qui pourrait faire l'objet d'une opération d'aménagement et de programmation sur le secteur de Bordeneuve (se reporter au § 3.4.).

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

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

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

Une Zone d'Aménagement Concerté est concernée par la bande d'étude de 500 m axée sur le tracé des voies existantes. Il s'agit de la ZAC EUROCENTRE (zone UZ).

En revanche les aménagements prévus dans cette zone sont rattachés à l'opération de ligne nouvelle et son raccordement au réseau existant. La compatibilité de cette opération avec le règlement de la ZAC est traitée dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité spécifique à l'opération de ligne nouvelle de la première phase du programme GPSO.





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

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

*Le territoire de la commune de Castelnau d'Estrétefonds est concerné par deux sites Natura 2000, qui font donc l'objet de dossiers d'incidence au titre du projet de lignes nouvelles :*

- ▶ « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac », concernée par la bande des 500 mètres à la marge en rive gauche du canal latéral à la Garonne à hauteur du franchissement de l'Hers ;
- ▶ « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste », non concerné par la bande des 500 mètres du projet des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

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

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

## 4.1. Le réseau Natura 2000

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

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

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

La structuration de ce réseau comprend :

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

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

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

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

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

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

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

La commune de Castelnau d'Estrétefonds est concernée par deux sites Natura 2000 :

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

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

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

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

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

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

Le site de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » n'est pas directement concerné par les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, allant de Castelnau d'Estrétefonds à Toulouse. La limite de la ZSC sur le territoire de la commune est en effet représentée par le Canal latéral à la Garonne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ce site Natura 2000 comprend l'ensemble du réseau hydrographique de la Garonne, depuis les sources des principaux cours d'eau (Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste) jusqu'à la limite entre les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine, à l'aval. La superficie du site Natura 2000 est de 9 602 ha.

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

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

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

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

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

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

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

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





## 5. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

*La commune de Castelnau d'Estrétefonds se trouve à l'interface de deux opérations du programme du GPSO :*

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

*Cette situation particulière a amené à prendre les dispositions suivantes :*

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

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

## 5.1. Le plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

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

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

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont indiquées :

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

La mise en compatibilité du document graphique porte sur :

- le tracé d'un remplacement réservé n°24 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.





## LEGENDE - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

### Légende

#### ZONAGE PLU

-  Zone UA, correspond au centre ville ancien
-  Zone UB, correspond aux espaces bâtis situés en périphérie du centre ville
-  Secteur UBa, correspond aux espaces bâtis pavillonnaires soumis à une contrainte de desserte routière
-  Zone UC, correspond aux espaces bâtis situés en périphérie avec une dominante d'habitat pavillonnaire
-  Secteur UCa, Espace urbain périphérique pouvant faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble soumise à Orientation d'Aménagement et de Programmation
-  Secteur UCgv, correspond au secteur réservés à l'aire d'accueil des gens du voyage
-  Zone UF, zone d'activités économiques
-  Secteur UFa, zone d'activités économiques avec des prescriptions particulières
-  Zone 1AU, zone de développement de l'urbanisation à vocation d'habitat, comprenant 2 secteurs avec des densités urbaines différents 1AUa et 1AUb
-  Secteur 1AUe, zone de développement de l'urbanisation à vocation d'équipements publics
-  Zone 2AU, zone à urbaniser fermée destinée ultérieurement à l'accueil d'habitat
-  Zone 2AUf, zone à urbaniser fermée à vocation économique ou à équipements publics
-  Zone N, correspond à des zones naturelles à préserver
-  Secteur Nau, secteur naturel lié à l'aire d'autoroute de Frontonnais
-  Secteur NDb, secteur naturel autorisant l'extraction de matériaux
-  Secteur NDi, secteur naturel d'enjeux majeurs
-  Secteur Nes, secteur naturel lié à la présence d'une base nautique
-  Secteur Nh, correspond à des zones habitées à l'intérieur de la zone naturelle
-  UZ/S1 Zone urbaine à usage économique, les secteurs
-  UZ/S3 S1, S3 et S5 sont liés à l'application du règlement de la ZAC
-  UZ/S5
-  Zone A, correspond aux zones agricoles
-  Secteur Ah, correspond à des zones habitées (sans caractère agricole), à l'intérieur des grands espaces agricoles
-  Secteur Ai, Secteur agricole inconstructible
-  Secteur AP, ce sont des secteurs agricoles dans lesquels certaines constructions sont autorisées

#### Autres informations

-  Espaces présentant un intérêt écologique et/ou paysager à préserver en l'état selon les dispositions de l'article L123-1-5-7 du code de l'urbanisme
-  Emplacements réservés
-  Espaces boisés classés soumis aux dispositions des articles L130-1 et s. du code de l'urbanisme
-  Espaces soumis aux orientation d'aménagement et de programmation (l'indice correspond au numéro de l'orientation d'aménagement)






## LEGENDE - APRES MISE EN COMPATIBILITE

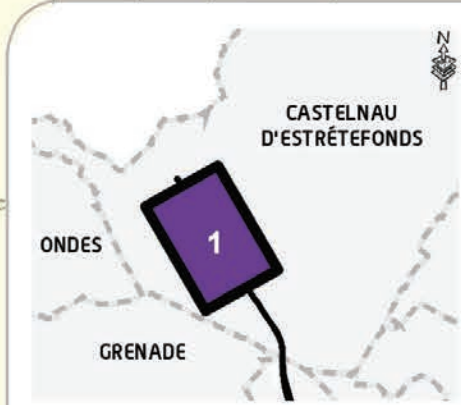
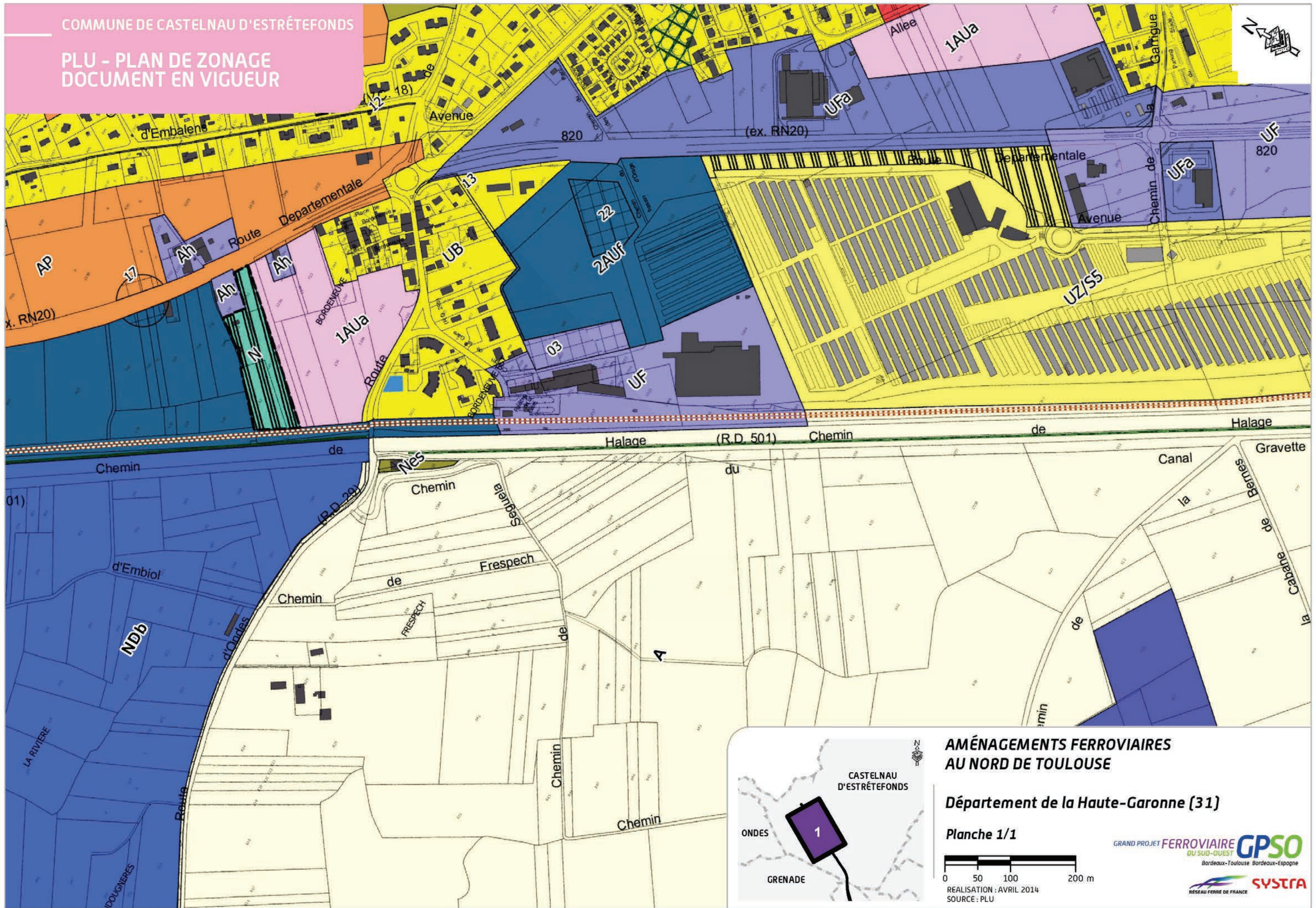
### Légende

#### ZONAGE PLU

-  Zone UA, correspond au centre ville ancien
-  Zone UB, correspond aux espaces bâtis situés en périphérie du centre ville
-  Secteur UBa, correspond aux espaces bâtis pavillonnaires soumis à une contrainte de desserte routière
-  Zone UC, correspond aux espaces bâtis situés en périphérie avec une dominante d'habitat pavillonnaire
-  Secteur UCa, Espace urbain périphérique pouvant faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble soumise à Orientation d'Aménagement et de Programmation
-  Secteur UCgv, correspond au secteur réservés à l'aire d'accueil des gens du voyage
-  Zone UF, zone d'activités économiques
-  Secteur UFa, zone d'activités économiques avec des prescriptions particulières
-  Zone 1AU, zone de développement de l'urbanisation à vocation d'habitat, comprenant 2 secteurs avec des densités urbaines différents 1AUa et 1AUb
-  Secteur 1AUe, zone de développement de l'urbanisation à vocation d'équipements publics
-  Zone 2AU, zone à urbaniser fermée destinée ultérieurement à l'accueil d'habitat
-  Zone 2AUf, zone à urbaniser fermée à vocation économique ou à équipements publics
-  Zone N, correspond à des zones naturelles à préserver
-  Secteur Nau, secteur naturel lié à l'aire d'autoroute de Frontonnais
-  Secteur NDb, secteur naturel autorisant l'extraction de matériaux
-  Secteur NDi, secteur naturel d'enjeux majeurs
-  Secteur Nes, secteur naturel lié à la présence d'une base nautique
-  Secteur Nh, correspond à des zones habitées à l'intérieur de la zone naturelle
-  UZ/S1 Zone urbaine à usage économique, les secteurs
-  UZ/S3 S1, S3 et S5 sont liés à l'application du règlement de la ZAC
-  UZ/S5
-  Zone A, correspond aux zones agricoles
-  Secteur Ah, correspond à des zones habitées (sans caractère agricole), à l'intérieur des grands espaces agricoles
-  Secteur Ai, Secteur agricole inconstructible
-  Secteur AP, ce sont des secteurs agricoles dans lesquels certaines constructions sont autorisées

#### Autres informations

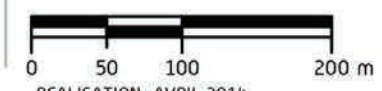
-  Espaces présentant un intérêt écologique et/ou paysager à préserver en l'état selon les dispositions de l'article L123-1-5-7 du code de l'urbanisme
-  Emplacements réservés
-  Espaces boisés classés soumis aux dispositions des articles L130-1 et s. du code de l'urbanisme
-  Espaces soumis aux orientation d'aménagement et de programmation (l'indice correspond au numéro de l'orientation d'aménagement)
-  Emplacement Réservé aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse



**AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES  
AU NORD DE TOULOUSE**

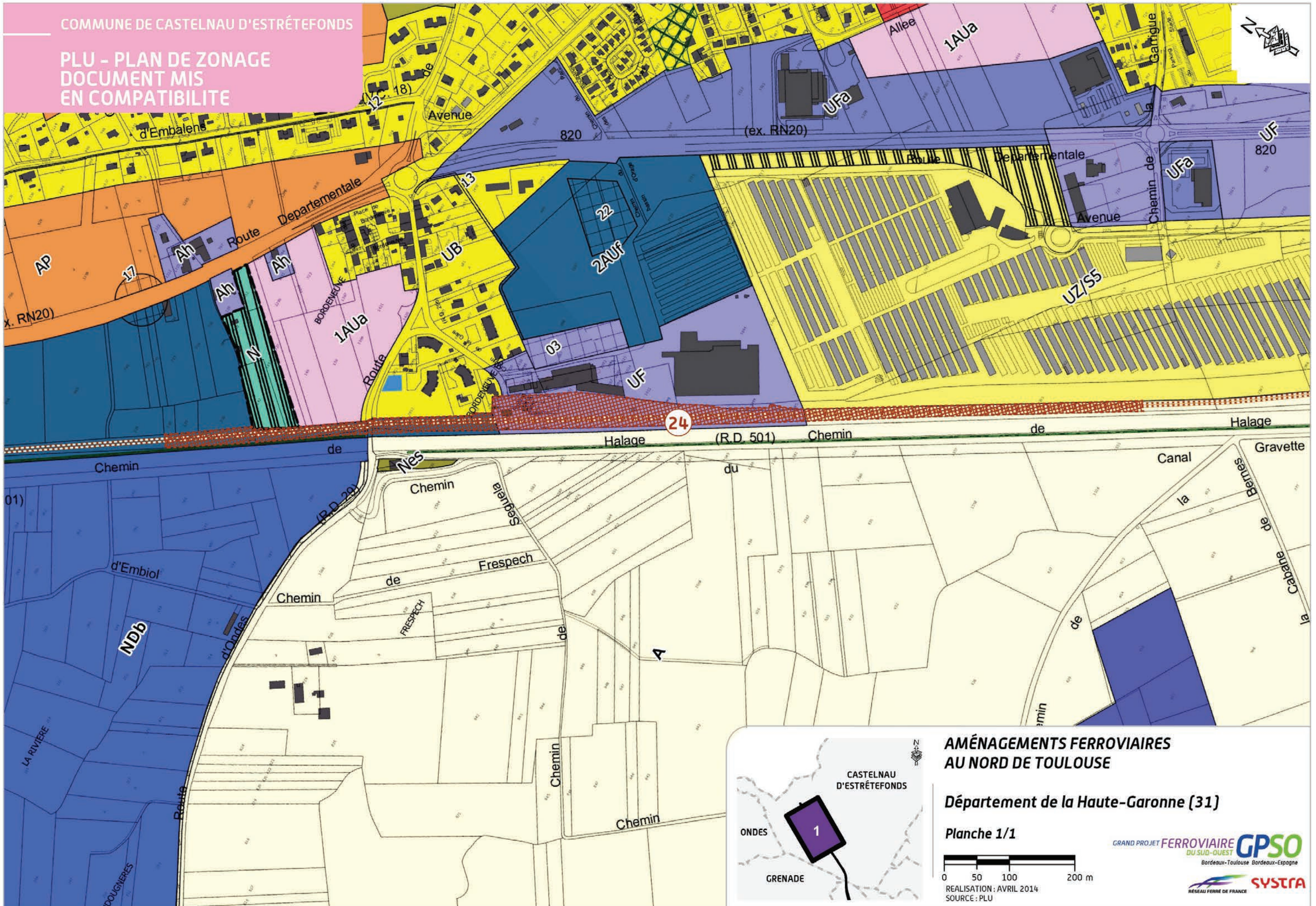
**Département de la Haute-Garonne (31)**

**Planche 1/1**



REALISATION : AVRIL 2014  
SOURCE : PLU

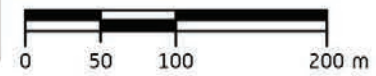




**AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES  
AU NORD DE TOULOUSE**

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

**Planche 1/1**



REALISATION : AVRIL 2014  
SOURCE : PLU

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



## 5.2. Les extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zones UF, 2AUf et A sont concernés par la mise en compatibilité.

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

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

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

Dans les secteurs à risques, les occupations et utilisations du sol sont soumises aux prescriptions des plans de prévention des risques naturels. 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 sécurité ou à la salubrité publique.

Tous les modes d'occupation et d'utilisation du sol doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation lorsqu'elles existent.

Les locaux de plus de 1 000m<sup>2</sup> de surface de vente, sous réserve d'être implantés uniquement dans le secteur UFa.

Les affouillements et exhaussements de sols sous réserve :

- d'être nécessaire pour la réalisation des constructions et travaux autorisés
- de faire l'objet d'une intégration paysagère.

Les constructions à usage d'habitat sont autorisées à condition :

- soient strictement nécessaires à la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements industriels, artisanaux, de service, commerciaux
- qu'elle ne concerne qu'un seul logement
- que le logement soit inclus dans le volume du bâtiment
- que sa superficie ne dépasse pas 20% de la superficie destinée aux activités
- que sa surface de plancher ne soit pas supérieure à 100m<sup>2</sup>

La reconstruction à l'identique sans changement d'affectation des constructions.

La réalisation ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire.

L'article UF-2 fait référence aux ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire mais n'évoque pas les constructions, installations et aménagements nécessaires pour la mise en œuvre des mesures environnementales. L'article mérite d'être complété sur ce point.

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

Dans les secteurs à risques, les occupations et utilisations du sol sont soumises aux prescriptions des plans de prévention des risques naturels. 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 sécurité ou à la salubrité publique.

Tous les modes d'occupation et d'utilisation du sol doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation lorsqu'elles existent.

Les locaux de plus de 1 000m<sup>2</sup> de surface de vente, sous réserve d'être implantés uniquement dans le secteur UFa.

Les affouillements et exhaussements de sols sous réserve :

- d'être nécessaire pour la réalisation des constructions et travaux autorisés
- de faire l'objet d'une intégration paysagère.

Les constructions à usage d'habitat sont autorisées à condition :

- soient strictement nécessaires à la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements industriels, artisanaux, de service, commerciaux
- qu'elle ne concerne qu'un seul logement
- que le logement soit inclus dans le volume du bâtiment
- que sa superficie ne dépasse pas 20% de la superficie destinée aux activités
- que sa surface de plancher ne soit pas supérieure à 100m<sup>2</sup>

La reconstruction à l'identique sans changement d'affectation des constructions.

La reconstruction à l'identique sans changement d'affectation des constructions

**Les constructions, installations et aménagements et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussement de sol induits nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire sont autorisés.**

**ARTICLE UF-13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les arbres de haute tige et de haute futaie existants devront être conservés ou remplacés par des plantations équivalentes et de section minimale 16/18 cm de circonférence.

Le choix des plantations et essences arbustives utilisées pour les espaces verts et les clôtures devra être puisé prioritairement dans la flore régionale, et être proportionné à la taille des terrains qui les supportent lorsqu'ils auront atteint leur plein développement.

Les plantations de thuyas (haies), conifères, lauriers palme, d'usage courant dans l'habitat traditionnel, sont à modérer ou éviter au profit d'essences locales.

Les espaces réservés au stationnement collectif des voitures particulières doivent faire l'objet de plantations sous forme d'alignement ou d'autres dispositions plus libres, destinés à la création d'ombrages. A ce titre, ils peuvent comporter des abris, pergolas... ou des haies servant également à diminuer l'impact visuel du stationnement dans le paysage. Il est imposé un minimum d'un arbre pour 4 places de stationnement.

Toutes les opérations d'ensemble doivent prendre en compte les principes d'aménagement en matière d'espaces libres et plantations, comme définis dans les orientations d'aménagement et de programmation lorsqu'elles existent. Sur chaque unité foncière privative, 20% au moins de la surface doivent être traités en jardin planté et gazonné.

L'article UF-13 impose la conservation ou le remplacement des arbres de haute tige et de haute futaie par des plantations équivalentes.

Il sera nécessaire de lever cette règle pour les travaux en gare de Castelnau d'Estrétefonds et au niveau du pont-route de la route d'Ondes étant donné que le projet implique un déboisement important de la berge Est du canal latéral à la Garonne au droit des aménagements susceptible de concerner ce type d'arbres. Le projet ne prévoit pas de plantation équivalente, néanmoins un réaménagement paysager sur la totalité du linéaire de berge longeant la voie ferrée, avec notamment de nombreuses plantations.

**ARTICLE UF-13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les arbres de haute tige et de haute futaie existants devront être conservés ou remplacés par des plantations équivalentes et de section minimale 16/18 cm de circonférence. Cette disposition ne s'applique par pour les constructions ou aménagements réalisés dans le cadre des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, qui prévoit néanmoins un réaménagement paysager sur la totalité du linéaire de berge longeant la voie ferrée, avec notamment de nombreuses plantations.

Le choix des plantations et essences arbustives utilisées pour les espaces verts et les clôtures devra être puisé prioritairement dans la flore régionale, et être proportionné à la taille des terrains qui les supportent lorsqu'ils auront atteint leur plein développement.

Les plantations de thuyas (haies), conifères, lauriers palme, d'usage courant dans l'habitat traditionnel, sont à modérer ou éviter au profit d'essences locales.

Les espaces réservés au stationnement collectif des voitures particulières doivent faire l'objet de plantations sous forme d'alignement ou d'autres dispositions plus libres, destinés à la création d'ombrages. A ce titre, ils peuvent comporter des abris, pergolas... ou des haies servant également à diminuer l'impact visuel du stationnement dans le paysage. Il est imposé un minimum d'un arbre pour 4 places de stationnement.

Toutes les opérations d'ensemble doivent prendre en compte les principes d'aménagement en matière d'espaces libres et plantations, comme définis dans les orientations d'aménagement et de programmation lorsqu'elles existent. Sur chaque unité foncière privative, 20% au moins de la surface doivent être traités en jardin planté et gazonné.

## ZONE 2AUF - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

### **ARTICLE 2AUF-2 : OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

- L'extension des constructions est limitée à 20% d'emprise au sol supplémentaire par rapport à l'emprise au sol des constructions existantes à la date d'approbation du présent PLU.
- La réalisation d'ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire.

L'article 2AUF-2 fait référence aux ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire mais n'évoque pas les constructions, installations et aménagements nécessaires pour la mise en œuvre des mesures environnementales. L'article mérite d'être complété sur ce point.

## ZONE 2AUF - APRES MISE EN COMPATIBILITE

### **ARTICLE 2AUF-2 : OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

- L'extension des constructions est limitée à 20% d'emprise au sol supplémentaire par rapport à l'emprise au sol des constructions existantes à la date d'approbation du présent PLU.
- **Les constructions, installations et aménagements et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussement de sol induits** nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire **sont autorisés**.

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

- Dans les secteurs à risques, les occupations et utilisations du sol sont soumises aux prescriptions des plans de prévention des risques naturels. 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 sécurité ou à la salubrité publique.
- Les constructions et extensions à usage d'habitation nécessaires à l'activité agricole à conditions qu'elles soient implantées à moins de 100m du siège d'exploitation.
- Les affouillements et exhaussements du sol lorsqu'ils sont nécessités par les constructions et ouvrages autorisés, à la condition de faire l'objet d'une intégration paysagère et de ne pas être en secteur Ap
- Les dépôts de véhicules agricoles nécessaires à l'activité agricole et de ne pas être en secteur Ap.
- Les bâtiments agricoles présentant un intérêt patrimonial et identifiés sur le document graphique de zonage, au titre de l'article L.123-3-1 du code de l'urbanisme peuvent faire l'objet d'un changement de destination sous les conditions suivantes :
  - o devenir une habitation, un gîte rural ou d'étape, un restaurant, des bureaux.
  - o ne pas compromettre l'exploitation agricole.
  - o disposer d'une condition de dessertes suffisantes.
- L'édification des constructions annexes (garage, piscine,...) est autorisée en Ah uniquement et à condition :
  - o qu'elles n'excèdent pas 30m2 par unité foncière.
- L'aménagement, la restauration et l'extension des constructions existantes, à condition que la surface créée ne dépassent pas 20% de l'existant, et dans la limite de 200 M2 de surface de plancher totale et qu'elles soient dans le secteur Ah
- La réalisation ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire.

L'article A-2 fait référence aux ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire mais n'évoque pas les constructions, installations et aménagements nécessaires pour la mise en œuvre des mesures environnementales. L'article mérite d'être complété sur ce point.

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

- Dans les secteurs à risques, les occupations et utilisations du sol sont soumises aux prescriptions des plans de prévention des risques naturels. 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 sécurité ou à la salubrité publique.
- Les constructions et extensions à usage d'habitation nécessaires à l'activité agricole à conditions qu'elles soient implantées à moins de 100m du siège d'exploitation.
- Les affouillements et exhaussements du sol lorsqu'ils sont nécessités par les constructions et ouvrages autorisés, à la condition de faire l'objet d'une intégration paysagère et de ne pas être en secteur Ap
- Les dépôts de véhicules agricoles nécessaires à l'activité agricole et de ne pas être en secteur Ap.
- Les bâtiments agricoles présentant un intérêt patrimonial et identifiés sur le document graphique de zonage, au titre de l'article L.123-3-1 du code de l'urbanisme peuvent faire l'objet d'un changement de destination sous les conditions suivantes :
  - o devenir une habitation, un gîte rural ou d'étape, un restaurant, des bureaux.
  - o ne pas compromettre l'exploitation agricole.
  - o disposer d'une condition de dessertes suffisantes.
- L'édification des constructions annexes (garage, piscine,...) est autorisée en Ah uniquement et à condition :
  - o qu'elles n'excèdent pas 30m2 par unité foncière.
- L'aménagement, la restauration et l'extension des constructions existantes, à condition que la surface créée ne dépassent pas 20% de l'existant, et dans la limite de 200 M2 de surface de plancher totale et qu'elles soient dans le secteur Ah
- **Les constructions, installations et aménagements et les installations classées y afférent, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussement de sol induits nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire sont autorisés.**

**ARTICLE A-13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les éléments présentant un intérêt paysager et identifiés sur le document graphique de zonage sont à préserver en l'état ou remplacés par des plantations équivalentes

Les arbres de haute tige existants devront être conservés dans la mesure du possible ou remplacés par des plantations équivalentes.

Le choix des plantations et essences arbustives utilisées pour les espaces verts et les clôtures devra être puisé prioritairement dans la flore régionale, et être proportionné à la taille des terrains qui les supportent lorsqu'ils auront atteint leur plein développement.

Les plantations de thuyas (haies), conifères, sapinettes, lauriers palme, d'usage courant dans l'habitat traditionnel, sont à modérer ou éviter au profit d'essences locales.

L'article A-13 impose la conservation ou le remplacement des arbres de haute tige et de haute futaie par des plantations équivalentes.

Il sera nécessaire de lever cette règle pour les travaux en gare de Castelnau d'Estrétefonds et au niveau du pont-route de la route d'Ondes étant donné que le projet implique un déboisement important de la berge Est du canal latéral à la Garonne au droit des aménagements susceptible de concerner ce type d'arbres. Le projet ne prévoit pas de plantation équivalente, néanmoins un réaménagement paysager sur la totalité du linéaire de berge longeant la voie ferrée, avec notamment de nombreuses plantations.

**ARTICLE A-13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les éléments présentant un intérêt paysager et identifiés sur le document graphique de zonage sont à préserver en l'état ou remplacés par des plantations équivalentes

Les arbres de haute tige existants devront être conservés dans la mesure du possible ou remplacés par des plantations équivalentes. Cette disposition ne s'applique par pour les constructions ou aménagements réalisés dans le cadre des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, qui prévoit néanmoins un réaménagement paysager sur la totalité du linéaire de berge longeant la voie ferrée, avec notamment de nombreuses plantations.

Le choix des plantations et essences arbustives utilisées pour les espaces verts et les clôtures devra être puisé prioritairement dans la flore régionale, et être proportionné à la taille des terrains qui les supportent lorsqu'ils auront atteint leur plein développement.

Les plantations de thuyas (haies), conifères, sapinettes, lauriers palme, d'usage courant dans l'habitat traditionnel, sont à modérer ou éviter au profit d'essences locales.

### 5.3. La liste des emplacements réservés

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

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

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

#### LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES – AVANT MISE EN COMPATIBILITE

##### LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

Tableau des Emplacements réservés			
N°	Description	Bénéficiaire	Surface en m²
1	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	0
2	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	80
3	Parking pour la Gare	Communauté de communes	7100
4	Aménagement de carrefour	Communauté de communes	300
5	Aménagement arrêt de bus	Commune	200
6	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	0
7	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	41200
8	Élargissement de voie	Communauté de communes	280
9	Aménagement de carrefour	Communauté de communes	350
10	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	250
11	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	430
12	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	0
13	Aménagement d'un cheminement doux	Communauté de communes	1400
14	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	6500
15	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	5300
16	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	0
17	Création et aménagement de carrefour	Communauté de communes	2900
18	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	50
19	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	300
20	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	0
21	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	0
22	Bassin de rétention	Commune	8000
23	Création d'une aire d'accueil des gens du voyage	Commune	10100

#### LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES – APRES MISE EN COMPATIBILITE

##### LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

Tableau des Emplacements réservés			
N°	Description	Bénéficiaire	Surface en m²
1	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	0
2	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	80
3	Parking pour la Gare	Communauté de communes	7100
4	Aménagement de carrefour	Communauté de communes	300
5	Aménagement arrêt de bus	Commune	200
6	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	0
7	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	41200
8	Élargissement de voie	Communauté de communes	280
9	Aménagement de carrefour	Communauté de communes	350
10	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	250
11	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	430
12	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	0
13	Aménagement d'un cheminement doux	Communauté de communes	1400
14	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	6500
15	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	5300
16	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	0
17	Création et aménagement de carrefour	Communauté de communes	2900
18	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	50
19	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	300
20	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	0
21	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	0
22	Bassin de rétention	Commune	8000
23	Création d'une aire d'accueil des gens du voyage	Commune	10100
<b>24</b>	<b>Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et leurs aménagements connexes</b>	<b>Réseau Ferré de France</b>	<b>37 400</b>

Nota : Un autre emplacement réservé sera prévu au bénéfice de Réseau Ferré de France pour le projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax, dans le cadre de la mise en compatibilité menée au titre de cette opération (emplacement réservé n°25).



## 6. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

## 6.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

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

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

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

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

### 6.2.1. Contenu de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

3° Une analyse exposant :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 6.2.2. Avis de l'Autorité environnementale

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

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du présent document d'urbanisme a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 29 juillet 2014.

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

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

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

- du rapport de présentation du PLU qui date de 2014;
- de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du programme du GPSO et plus particulièrement le volume 4 pour le cahier géographique 12, figurant au dossier d'enquête publique.

Cet état initial est donc réalisé à deux niveaux :

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

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

### Avertissement

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que les éléments de contexte identifiés dans le PLU de 2014 sont similaires à ceux figurant dans l'étude d'impact de la première phase du programme du GPSO (dernières données actualisées en février 2013) car réalisés approximativement en même temps. Le présent dossier ayant été initié en même temps que l'étude d'impact, la plupart des données provient de cette étude d'impact.

Les données plus récentes figurant dans le PLU de 2014 ont été intégrées autant que possible.

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

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

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

Compte tenu de son positionnement, la zone d'études couvre 5,9% du territoire communal.

## 6.3.1. L'environnement humain

### 6.3.1.1. Contexte socio-économique et urbanisation

#### Le contexte socio-économique

La commune de Castelnau d'Estrétefonds est située sur l'axe Toulouse - Montauban, à 22 kilomètres de Toulouse et 30 kilomètres de Montauban.

Castelnau d'Estrétefonds appartient à la communauté de communes du Frontonnais.

Le recensement de 2009 montre la poursuite de la croissance de la population de la commune. Le gain de population est dû dans un premier temps à l'étalement de l'habitat sur la deuxième couronne de l'agglomération toulousaine, et plus récemment au fort développement des zones d'activités créatrices d'emploi sur la commune.

La population de la commune a augmenté de 92,1 % entre 1999 et 2009, soit environ 7 fois plus que le taux régional sur cette même période (12,2%) et environ 5 fois plus que le taux enregistré en Haute-Garonne (17,6%).

#### Contexte démographique de la communes de Castelnau d'Estrétefonds en 2009 (Source : INSEE, 2012)

Commune	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Population en 2009 (nombre d'habitants)	Évolution de la population (entre 1999 et 2009) en %	Part de moins de 30 ans	Part de plus de 60 ans.
Castelnau d'Estrétefonds	190,6	5 397	+92,1%	42,5%	12,8%

#### L'urbanisation et l'habitat

L'organisation du tissu urbain de la commune de Castelnau d'Estrétefonds est marquée par :

- la ville ancienne structurée autour de deux axes à forte densité ;
- une urbanisation contemporaine constituée de projets de lotissements et d'ensembles d'habitations en prolongement de l'urbanisation à l'Est et au Nord Est de la commune. Ces secteurs résidentiels implantés en périphérie du centre ancien constituent essentiellement une nappe pavillonnaire ;
- des quartiers anciens dans un environnement naturel ou rural. La plupart résultent d'anciens groupes d'habitat issus d'une occupation liée à l'activité agricole.

La commune de Castelnau d'Estrétefonds recense principalement des résidences principales comme on peut le voir dans le tableau suivant :

#### Principaux indicateurs en 2009 (Source : INSEE, 2012)

Commune	Nombre de logements	Résidences principales		Part de résidences secondaires	Part de logements individuels	Évolution des logements entre 1999 et 2009
		Part des résidences principales	Dont occupées par leur(s) propriétaire(s)			
Castelnau d'Estrétefonds	2 350	91,6%	56,3%	1,0%	70,1%	+107%

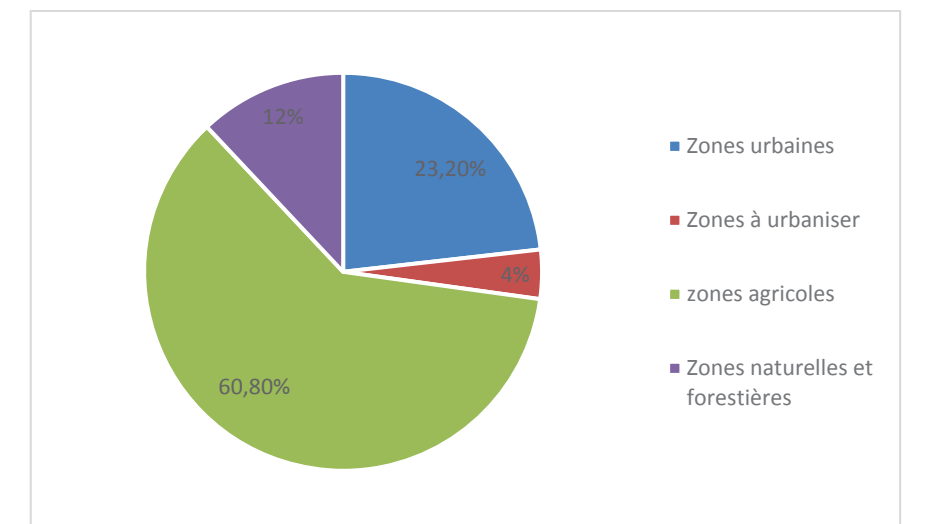
Nota : le cumul des parts des résidences principales et secondaires n'est pas égal à 100 %. Cela correspond à la part de logements vacants

La commune projette une poursuite maîtrisée de l'augmentation de la population au fur et à mesure des besoins par une ouverture à l'urbanisation de certaines zones.

#### La répartition des zonages sur la commune

Les principales occupations du sol rencontrées sur le territoire de Castelnau d'Estrétefonds sont les activités agricoles comme en témoigne la répartition des zonages du PLU au sein de la commune présenté ci-après :

#### Répartition des zonages au sein de la commune de Castelnau d'Estrétefonds – en % - (source : rapport de présentation du PLU, 2014)



## Emploi et activités économiques

La commune de Castelnaud d'Estrétefonds joue un rôle essentiel dans l'équilibre emploi habitat et services dans le Nord Toulousain.

Elle bénéficie d'une activité commerciale dynamique. Toutefois, c'est le secteur tertiaire qui domine l'activité économique.

L'activité artisanale (entreprises du bâtiment, petits commerces artisanaux...) reste basée sur des petites structures familiales.

Concernant le chômage, le taux communal est inférieur à la moyenne nationale qui était de 11,2% en 2009.

### Part des actifs et taux de chômage en 2009 (Source : INSEE 2012)

Commune	Population de 15 à 64 ans	Part d'actifs au sein des 15 – 64 ans	Nombre d'actif ayant un emploi	Nombre d'emplois	Taux de chômage
Castelnaud d'Estrétefonds	3 595	83,2%	2 718	2 734	9%

Sur la commune au sein de la zone d'études, la zone d'activité Eurocentre est présente.

Le pôle Eurocentre, à cheval sur les communes de Castelnaud d'Estrétefonds et Villeneuve-les Bouloc, concentre plus de 130 activités et près de 3500 emplois. Plus d'une centaine d'entreprises y sont présentes sur le territoire de Castelnaud d'Estrétefonds (avec des entreprises de taille très variée). Le site est géré par un établissement public. La plate-forme économique fait une surface de 300 hectares.

Les zones d'activités existantes comprises dans la zone d'études représentent une superficie totale de 26,9 ha sur la commune de Castelnaud d'Estrétefonds.

### 6.3.1.2. Les réseaux, servitudes et équipements

#### Les infrastructures de transport

La commune est traversée par un grand nombre d'axe de transport :

- ▶ Canal Latéral à la Garonne,
- ▶ Voie ferrée (Bordeaux/Sète ; Paris/Toulouse),
- ▶ Autoroute A62 (axe Bordeaux/Toulouse),
- ▶ RD 820 (Axe Cahors/Toulouse).

L'Autoroute A62 et la RD 820 sont les deux axes routiers les plus importants du territoire communal.

Ces deux voies ont leur tracé quasiment parallèle, ils ont pour objectifs de desservir Toulouse au sud et Bordeaux et Montauban au Nord.

Ces deux axes routiers sont des voies de transit. Ils sont très empruntés pour les déplacements journaliers domicile-travail.

Le village est traversé par plusieurs routes départementales le long desquelles s'est développée l'urbanisation au fil des années.

Il existe également un réseau viaire permettant la desserte locale, celui-ci est composé essentiellement par les voies communales.

La gare SNCF de Castelnaud d'Estrétefonds permet la desserte de tout le bassin d'emploi, elle est reliée aux communes limitrophes par un maillage de lignes d'autobus. Elle est desservie par le service des voyageurs régionaux.

#### Les équipements publics

Les équipements publics sont principalement localisés en centre-ville et permettent aujourd'hui de répondre aux besoins de la population actuelle.

La commune de Castelnaud d'Estrétefonds est dotée des principaux équipements suivants :

- ▶ des immeubles à usage de service public : mairie, maison de la culture, ateliers ;
- ▶ des bâtiments scolaires : 2 écoles maternelles, 2 écoles primaires, un centre aéré, un pôle petite enfance ;
- ▶ une dizaine d'équipements de sports et dédiés aux beaux-arts ;
- ▶ des bâtiments techniques : une station d'épuration, etc.

#### Les autres réseaux et servitudes associées

Au-delà des servitudes relatives aux chemins de fer (T1), deux lignes électriques Très Haute Tension (400 kV) sur support commun, deux lignes Haute Tension (63kV), deux canalisations de gaz ainsi qu'un faisceau hertzien traversent la zone d'études au niveau de la commune de Castelnaud d'Estrétefonds.

Toute la commune est également concernée par la servitude relative au plan de prévention des risques naturels prévisibles sécheresse de mouvements différentiels de terrains consécutifs au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux.

Des servitudes sont associées à ces réseaux.

Commune	Servitudes(s)
Castelnaud d'Estrétefonds	<p><b>13</b> : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz.</p> <p><u>Limitation d'utiliser le sol :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Obligations passives : Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents de l'entreprise exploitante, pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations. Ce droit de passage ne doit être exercé qu'en cas de nécessité et à des heures normales et après en avoir prévenu les intéressés, dans la mesure du possible.</li> <li>▶ Droits résiduels du propriétaire : Les propriétaires dont les terrains traversés par la canalisation sont frappés de la servitude de passage conservent le droit de les clore et d'y élever des immeubles à condition toutefois d'en avvertir l'exploitant par lettre recommandée un mois au moins à l'avance.</li> </ul> <p><b>14</b> : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques</p> <p><u>Limitation d'utiliser le sol :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Obligations passives : Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents de l'entreprise exploitante pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations. Ce droit de passage ne doit être exercé qu'en cas de nécessité et à des heures normales et après en avoir prévenu les intéressés, dans la mesure du possible.</li> <li>▶ Droits résiduels du propriétaire : [...] Dans un souci de sécurité des personnes, il est demandé que tout projet de construction à proximité des lignes électriques figurant sur le plan des servitudes d'utilité publique soit transmis au préalable au responsable de la servitude.</li> </ul> <p><b>PT2</b> : Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat</p>

Commune	Servitudes(s)
	<p><u>Limitation d'utiliser le sol :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p><b>Obligations passives :</b></p> <p>Interdiction, dans la zone primaire, de créer des excavations artificielles, de créer tout ouvrage métallique fixe ou mobile, des étendues d'eau ou de liquide de toute nature ayant pour résultat de perturber le fonctionnement du centre.</p> <p>Limitation, dans les zones primaires et secondaires et dans les secteurs de dégagement, de la hauteur des obstacles. En général, le décret propre à chaque centre renvoie aux cotes fixées par le plan qui lui est annexé.</p> <p>Interdiction, dans la zone spéciale de dégagement, de créer des constructions ou des obstacles au-dessus d'une ligne droite située à 10 mètres au-dessous de celle joignant les aériens d'émission ou de réception sans, cependant, que la limitation de hauteur imposée puisse être inférieure à 25 mètres.</p> </li> <li> <p><b>Droits résiduels du propriétaire :</b></p> <p>Droit pour les propriétaires de créer, dans toutes les zones de servitudes et dans les secteurs de dégagement, des obstacles fixes ou mobiles dépassant la cote fixée par le décret des servitudes, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du ministre qui exploite ou contrôle le centre.</p> <p>Droit pour les propriétaires dont les immeubles soumis à l'obligation de modification des installations préexistantes ont été expropriés à défaut d'accord amiable de faire état d'un droit de préemption, si l'administration procède à la revente de ces immeubles aménagés.</p> </li> </ul>

## 6.3.2. Les activités agricoles et sylvicoles

### 6.3.2.1. L'agriculture

L'agriculture est principalement localisée sur le plateau au Nord et Nord-Est de la commune de part et d'autre de l'autoroute des deux mers, et bien que le nombre d'exploitants diminue, l'agriculture garde une place importante dans la commune.

Pour l'année 2011, la Surface Agricole Utile (SAU) est d'environ 1282 ha (surfaces cultivées sur la commune quelque-soit la localisation du siège d'exploitation), soit 45 % de la surface communale. Sur ces près de 1300 ha, environ 200 ha représentent des friches ou parcelles dites de « subsistances », exploitées par des agriculteurs à la retraite.

Les agriculteurs ayant leur siège à Castelnau d'Estrétefonds cultivent 580 ha dans la commune, soit 44.6% de la SAU communale.

La commune de Castelnau d'Estrétefonds dispose du foncier agricole nécessaire à la pérennisation des exploitations actuelles. Cependant l'observation du développement urbain au cours des 20 dernières années, fait ressortir un accroissement de l'urbanisation en « timbre-poste » à partir de nombreux hameaux. Cette forme d'urbanisation non organisée et fortement consommatrice d'espace, accentue le morcellement du foncier agricole et impacte le fonctionnement des exploitations.

Les exploitations de la commune ont la particularité d'être spécialisées dans des productions : maraîchage, céréales en sec ou irriguées, viticulture ou élevage de chevaux.

En 2011, l'activité agricole représente environ 40 emplois directs à plein temps dans les exploitations de la commune.

Les principales filières de commercialisation sont les coopératives et le négoce pour les exploitants céréaliers, 3 exploitations viticoles pratiquent la vente directe, le négoce ou ont un réseau sur les GMS (grandes et moyennes surfaces) et l'export. Quant aux centres équestres, ils reçoivent du public.

La superficie agricole concernée dans le périmètre d'étude des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse est de 91,84 ha.

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

Commune	Nombre d'exploitations	Nombre de sièges d'exploitation
Castelnau d'Estrétefonds	2	2

## Les productions agricoles

Dans la zone d'études, les quelques parcelles agricoles regroupent plutôt des cultures de blé dur, de tournesol et de chanvre.

Trois points de pompage sont présents dans le périmètre d'études à Castelnau d'Estrétefonds implantés en limite de parcelles le long de la voie ferrées existante.

### 6.3.2.2. La sylviculture

#### Des forêts peu développées

La zone d'études comprend sur la commune :

- une parcelle correspondant à une petite forêt privée de production de futaie de résineux à l'Ouest du Canal latéral à la Garonne et à proximité de l'Hers mort ;
- quelques petites parcelles correspondant à la ripisylve de l'Hers mort à cheval sur les communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Saint-Jory.

#### Un usage de protection

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

#### Les aménagements sylvicoles particuliers et risques incendies

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

### 6.3.3. L'environnement physique

#### 6.3.3.1. Relief et géologie

La commune de Castelnau d'Estrétefonds se développe sur deux ensembles naturels. D'une part, la plaine de la Garonne très plane (altitude comprise entre 104 et 114 mètres d'altitude) et, d'autre part, les coteaux parallèles au fleuve qui culminent à 221 mètres d'altitude.

La commune de Castelnau d'Estrétefonds repose pour l'essentiel sur les alluvions épandues par les cours d'eau de l'Hers mort, du Girou, du Tarn et de la Garonne au cours du Quaternaire, et qui recouvrent en partie le substrat molassique plus ancien, contemporain du Tertiaire.

#### 6.3.3.2. Eaux souterraines

##### Les aquifères

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

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

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

##### La qualité des eaux souterraines

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

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

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

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

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

Cette aquifère est particulièrement exposé aux pressions liées à l'agriculture dont les pratiques et les prélèvements le rende vulnérable aux risques de pollution et de diminution du volume de la nappe.

##### Les usages

Aucun captage d'eau souterraine destiné à l'alimentation en eau potable n'est recensé sur la zone d'études de Castelnau d'Estrétefonds.

#### 6.3.3.3. Les eaux superficielles

##### Les cours d'eau

La zone d'études est marqué par quatre cours d'eau (dont un artificiel) :

- le ruisseau du Bégou ;
- le ruisseau de la Nauze ;
- l'Hers mort ;
- le Canal latéral à la Garonne.

Il est à noter que la plaine alluviale de la Garonne se caractérise par une nappe affleurante dont les résurgences laissent apparaître de nombreux fossés temporaires venant entailler ponctuellement le territoire communal de Castelnau d'Estrétefonds.

##### Classements spécifiques

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

#### Les plans d'eau

Aucun plan d'eau n'est présent dans la zone d'études.

#### La qualité des eaux superficielles

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

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

Nom du cours d'eau (Commune)	État de la masse d'eau (Évaluation SDAGE 2010 sur la base de données 2006-2007)		Objectif de bon état		Objectif de bon état global
	Écologique	Chimique	Écologique	Chimique	
L'Hers mort	Mauvais	Mauvais	Bon potentiel en 2021	Bon état en 2015	2021
Le Canal latéral à la Garonne	Pas de suivi actuellement		Bon potentiel en 2021	Bon état en 2021	2021

##### Les usages

La zone d'études ne possède aucune prise d'eau pour l'alimentation en eau potable.

#### 6.3.3.4. Les zones humides

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

#### 6.3.3.5. Les risques naturels

Le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) du Bassin de Risque Hers mort-Girou – Garonne Nord de la commune de Castelnau d'Estrétefonds a été approuvé par arrêté préfectoral du 20 décembre 2007.

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

Dans la zone d'étude, le risque inondation est présent à l'Ouest du Canal latéral à la Garonne et à l'Est de celui-ci au niveau de la ZAC Eurocentre.

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

Toute la commune est également concernée par le risque lié à la sécheresse de mouvements différentiels de terrains consécutifs au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux.

### 6.3.4. L'environnement naturel et biologique

#### 6.3.4.1. Les grandes fonctionnalités écologiques

Le milieu naturel de la plaine a laissé une très grande place à l'urbanisation. Les terrasses et les coteaux sont occupés par l'activité agricole, bois de chênes.

#### Trame verte

Des trames vertes associées aux ripisylves de l'Hers mort et du Canal latéral à la Garonne sont présentes sur la zone d'études.

Les inventaires faune réalisés ont par ailleurs permis de préciser les grands axes de déplacement de la faune dans la zone d'études. Deux axes de déplacement de la grande faune, chacun empruntés par le Sanglier et le Chevreuil, ont été identifiés. Ils correspondent aux abords des principaux cours d'eau de la zone d'études :

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

Commune	Localisation
Castelnau d'Estrétefonds	Ripisylves Hers mort et Canal latéral à la Garonne

#### Trame bleue

Au sein de la zone d'études, le Canal latéral à la Garonne constitue l'axe de déplacement Nord – Sud pour la faune aquatique et l'Hers mort l'axe Est – Ouest.

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

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

La commune de Castelnau d'Estrétefonds est concernée par deux sites Natura 2000 :

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

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

- « Gravières de Crespys », de type I ;
- « Gravières de Saint-Caprais et de la Gravette », de type I ;
- « Garonne et milieux riverains, en aval de Montréjeau », de type II.

En limite Sud – Ouest de la commune de Castelnau d'Estrétefonds, les gravières sont également concernées par un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope : Protection du Biotope de la saulaie de Saint-Caprais à Grenade du 08/10/2004.

#### 6.3.4.3. Les sites à enjeux écologiques

##### Le Canal latéral à la Garonne

Le Canal latéral à la Garonne est un habitat pour de nombreux insectes déterminants comme le Gomphe de Graslin (Odonate).

En bordure du Canal, des vieux chênes attaqués et/ou favorables au Grand Capricorne présentent des enjeux importants étant donné le statut de protection de cette espèce de coléoptère. La Glycérie aquatique (Graminée) est également retrouvée.

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

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



#### La ripisylve de l'Hers mort

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

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

#### Les friches et fourrés

Les terrains en friche correspondent à d'anciennes parcelles cultivées ou de prairies abandonnées. Le chemin de halage bordant le côté Est du Canal latéral à la Garonne a également été considéré comme habitat de friches. Ces formations présentent une richesse floristique pouvant être assez élevée, notamment sur les berges du Canal latéral à la Garonne où des passages humains et un entretien régulier permettent une diversification de la flore. En outre, de nombreuses plantes patrimoniales peuvent être relevées au sein de ce milieu comme par exemple la Mousse fleurie (*Crassula tilliaea*), protégée en région Midi-Pyrénées, mais aussi le Bec de cigogne (*Erodium ciconium*), la Petite Amourette (*Briza minor*), la Parentucellie visqueuse (*Parentucellia viscosa*), ... Elles présentent ainsi un intérêt écologique pouvant être qualifié de moyen.

On y retrouve des espèces d'oiseaux comme la Fauvette grisette et le Bruant proyer qui viennent nicher à ces endroits.

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



#### Les gravières

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

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

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



### 6.3.5. Le patrimoine, tourisme et loisirs

#### 6.3.5.1. Le patrimoine

Plusieurs sites archéologiques sont recensés sur le territoire communal :

- ▶ les occupations paléolithiques des Bordes, de Lestuiliers, du Devès, de la Casse, de la Bigarrade et de Peyronel,
- ▶ les sites néolithiques des Bordes, du Devès, de Peyronel, de la Nauze-Fontréal, de l'Ourmède et de la Nauze-Fondada,
- ▶ la nécropole protohistorique de l'Ourmède,
- ▶ le site gaulois de La Nauze-Fontréal,
- ▶ les sites gallo-romains des Camps Blancs, de Saint-Martin/La Coque, de l'Ourmède, de Falhères/Péchabe, de l'Avenue de l'Europe et de Fondada,
- ▶ le château médiéval et les sites d'habitat de la même époque du Chemin du Moulin, de l'Ourmède et de l'Avenue de l'Europe.

Dans la zone d'études, aucun site classé ou inscrit ni aucun monument historique n'est présent.

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

#### Écluse du canal latéral à la Garonne sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Groupement Inexia – SNC Lavallin - Arcadis)



#### 6.3.5.2. Éléments bâtis et naturels présentant un intérêt patrimonial et pouvant faire l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme

La définition du patrimoine reprend les éléments marquants de l'identité du territoire : monuments, bâti traditionnel, « petit » patrimoine.

Ces éléments peuvent être protégés au titre de l'article L.123-1-5-7 du code de l'urbanisme afin d'être soumis à déclaration préalable où seuls les travaux d'entretien et de restauration à l'identique sont autorisés.

Aussi, la commune compte plusieurs édifices et éléments bâtis (briqueterie, fontaines, pigeonniers, pont, calvaires...) ainsi que des ensembles bâtis (hameaux ou fermes entrevu(e)s précédemment) ou encore des éléments remarquables (cimetière, arbres isolés, alignements d'arbres, jardins...) présentant un intérêt patrimonial.

Deux éléments bâtis et naturels sont situés à proximité immédiate des aménagements envisagés dans le cadre des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds :

- ▶ la gare ferroviaire,
- ▶ le pont Bow-String sur le canal latéral à la Garonne, dans la continuité du pont-route de la route d'Ondes.

#### Pont Bow-String à Bordeneuve (Source : PLU de Castelnau d'Estrétefonds, 2014)



La parcelle à l'extrémité Nord-Est de l'emplacement réservé pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, appartenant au zonage N du PLU, est également identifiée comme un espace présentant un intérêt écologique et/ou paysager à préserver en l'état selon les dispositions de l'article L.123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme.

### 6.3.5.3. Le tourisme et les loisirs

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

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

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

Au sein de la zone d'études sur la commune, un complexe sportif municipal (terrains de football, de pétanque et court de tennis), un site d'activités nautiques, de loisirs et de protection de la biodiversité (en cours de réalisation) ainsi qu'un club d'aviron sont présents.

### 6.3.6. Le paysage

Une unité paysagère a été mise en évidence : la côtière de Pompignan (Terrasse de Fronton) et la vallée de la Garonne.

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

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

Dans cette unité paysagère, une zone d'enjeux a été mise en exergue :

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

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

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



Au niveau de la zone d'études, la commune de Castelnau d'Estrétefonds s'inscrit dans une séquence paysagère assez hétérogène avec une forte dissymétrie entre l'Ouest où se trouvent des espaces cultivés et les gravières et l'Est marqué par la ZAC Eurocentre, la RD 820 et le relief de la ville de Castelnau d'Estrétefonds.

### 6.3.7. Synthèse des enjeux

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

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

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

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

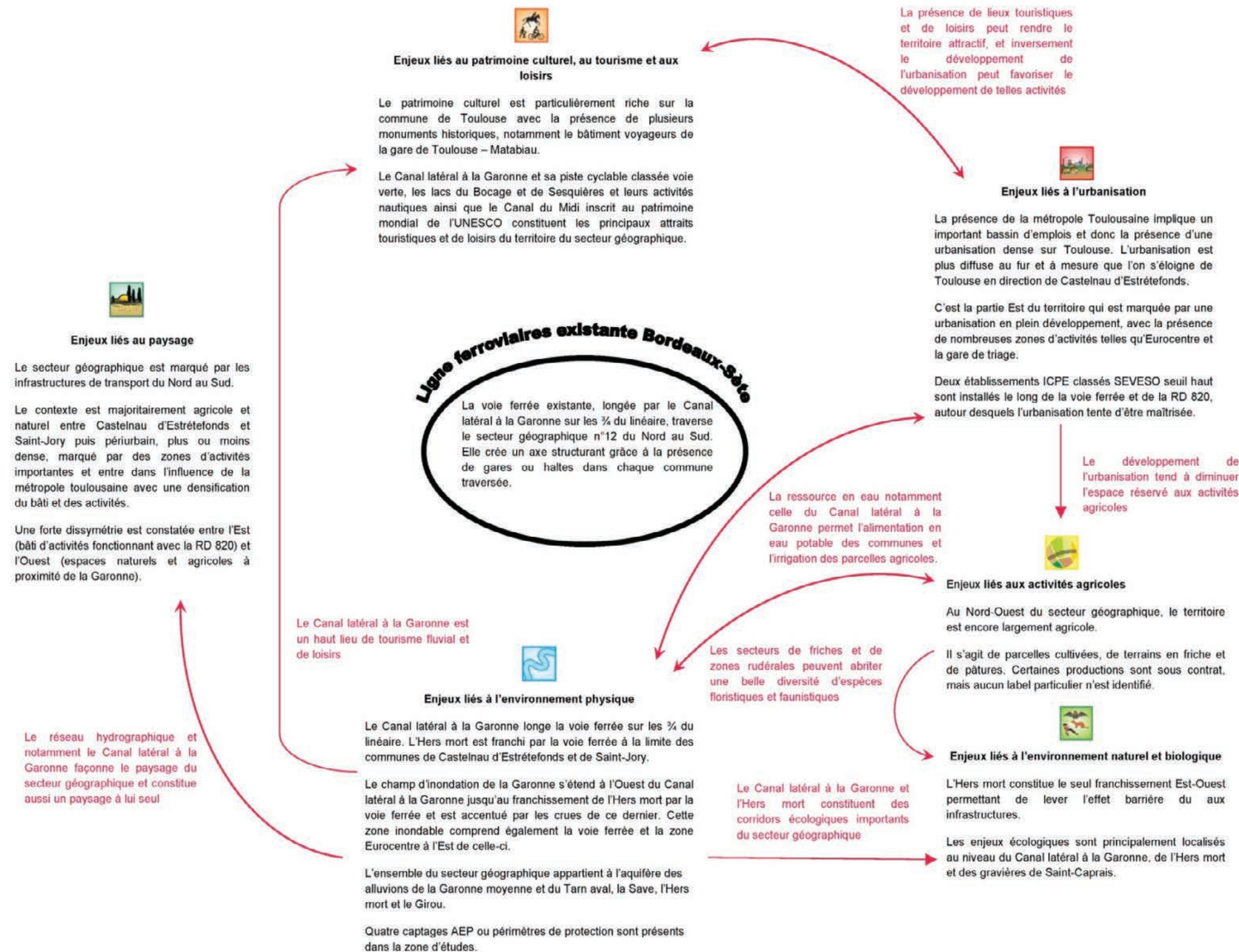
A l'Est, les espaces sont plus artificiels et représentés par les activités le long de la RD 820 qui continuent à s'y développer. Le territoire est marqué par de nombreuses zones d'activités, notamment l'Eurocentre sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds ou encore la gare de triage située sur la commune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

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

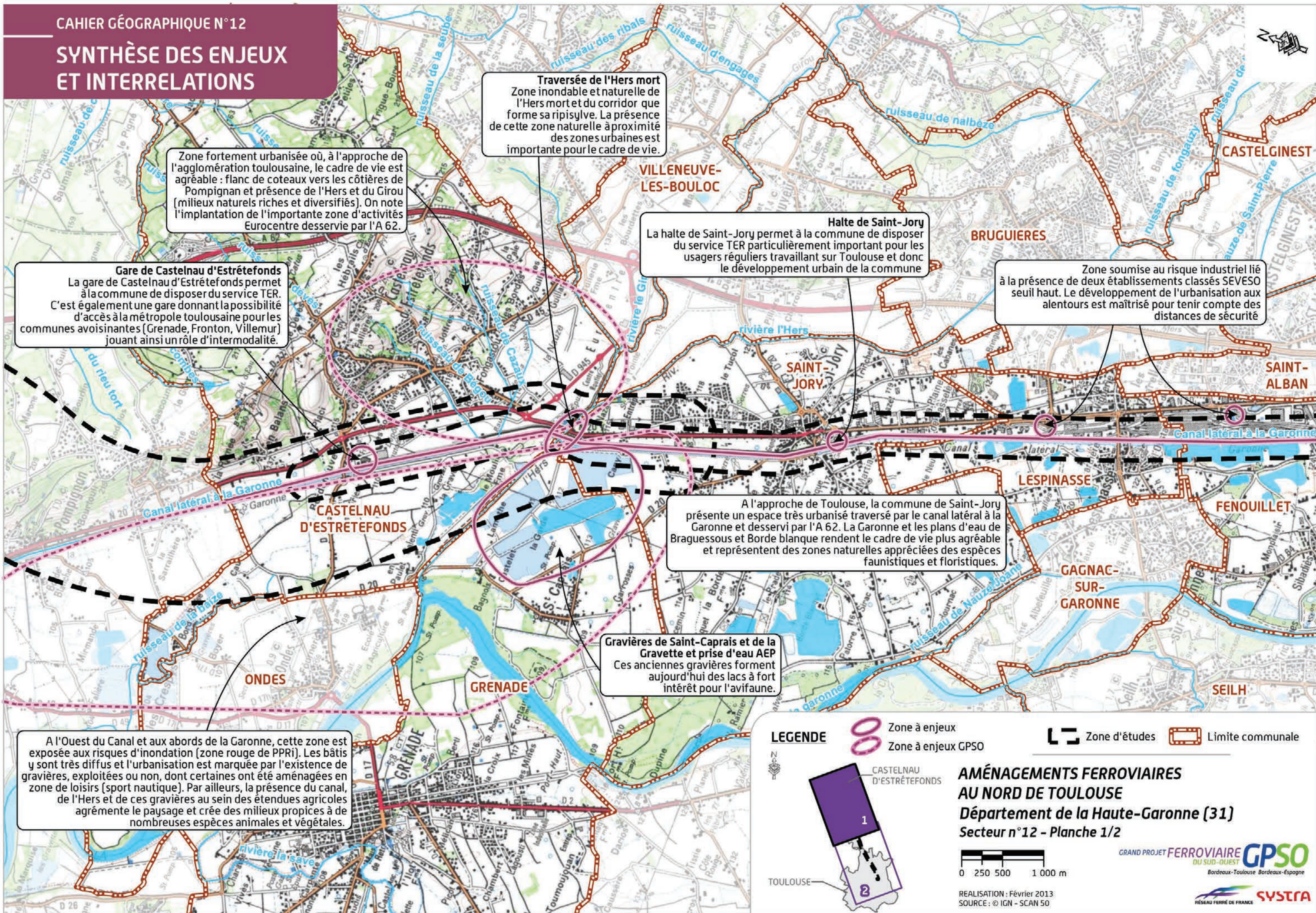
Les enjeux écologiques sont principalement localisés au niveau du Canal latéral à la Garonne et de l'Hers mort constituant deux corridors écologiques, et des gravières de Saint-Caprais.

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

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



# SYNTHÈSE DES ENJEUX ET INTERRELATIONS



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

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

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

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

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

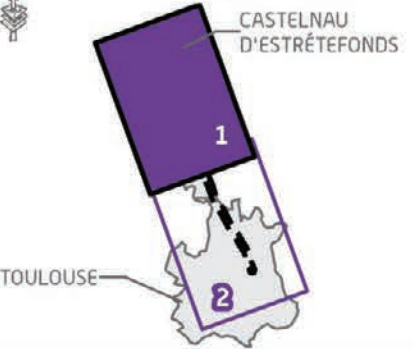
A l'approche de Toulouse, la commune de Saint-Jory présente un espace très urbanisé traversé par le canal latéral à la Garonne et desservi par l'A 62. La Garonne et les plans d'eau de Braguessous et Borde blanche rendent le cadre de vie plus agréable et représentent des zones naturelles appréciées des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

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

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

**LEGENDE**

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

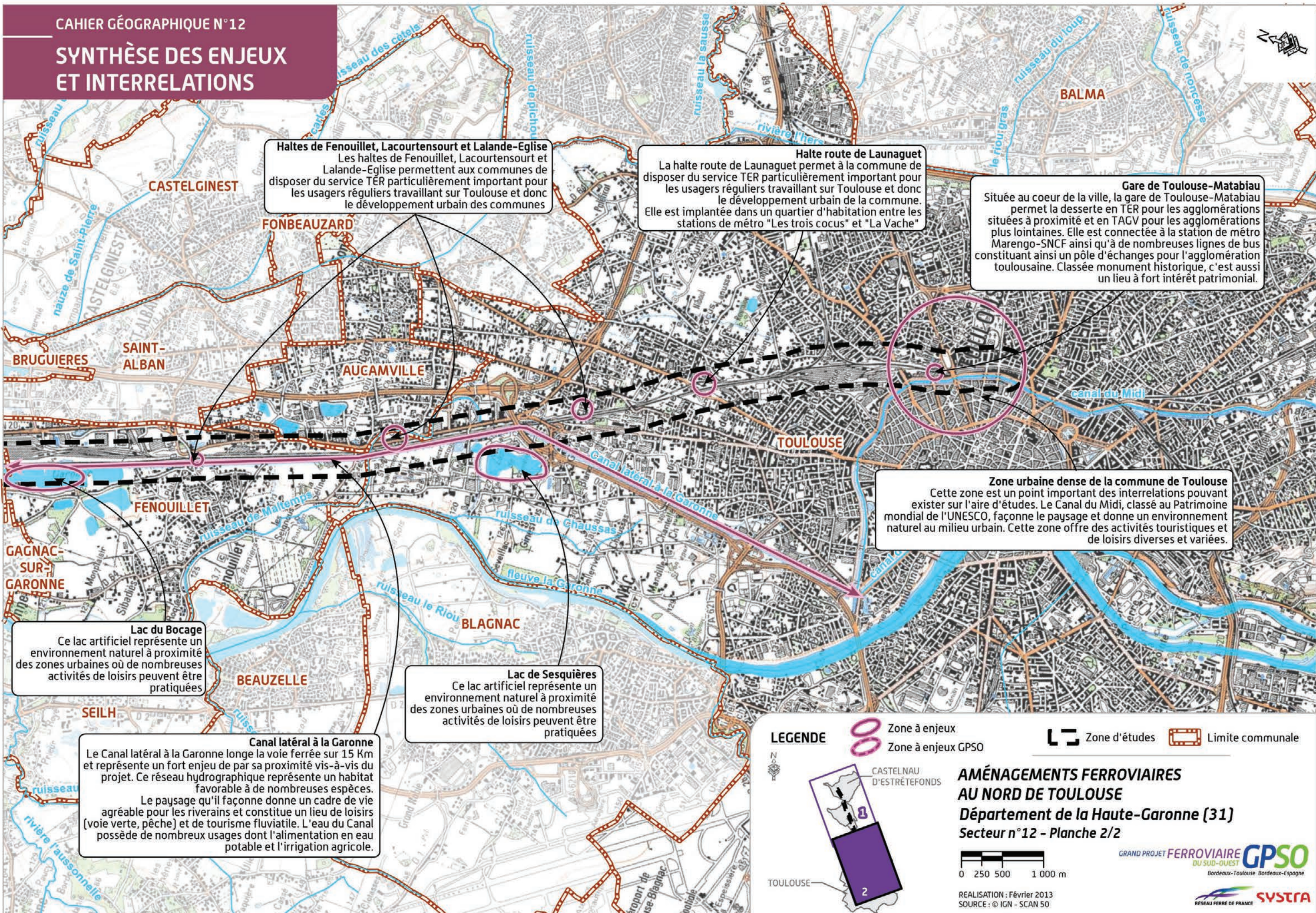


**AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE**  
Département de la Haute-Garonne (31)  
Secteur n°12 - Planche 1/2



REALISATION : Février 2013  
SOURCE : © IGN - SCAN 50

# SYNTHÈSE DES ENJEUX ET INTERRELATIONS



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

**Halte route de Launaguet**  
 La halte route de Launaguet permet à la commune de disposer du service T&ER particulièrement important pour les usagers réguliers travaillant sur Toulouse et donc le développement urbain de la commune. Elle est implantée dans un quartier d'habitation entre les stations de métro "Les trois cocus" et "La Vache"

**Gare de Toulouse-Matabiau**  
 Située au coeur de la ville, la gare de Toulouse-Matabiau permet la desserte en T&ER pour les agglomérations situées à proximité et en TAGV pour les agglomérations plus lointaines. Elle est connectée à la station de métro Marengo-SNCF ainsi qu'à de nombreuses lignes de bus constituant ainsi un pôle d'échanges pour l'agglomération toulousaine. Classée monument historique, c'est aussi un lieu à fort intérêt patrimonial.

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

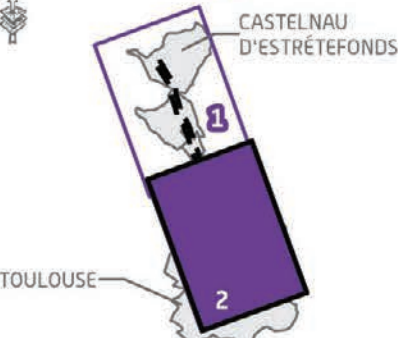
**Lac du Bocage**  
 Ce lac artificiel représente un environnement naturel à proximité des zones urbaines où de nombreuses activités de loisirs peuvent être pratiquées

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

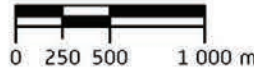
**Canal latéral à la Garonne**  
 Le Canal latéral à la Garonne longe la voie ferrée sur 15 Km et représente un fort enjeu de par sa proximité vis-à-vis du projet. Ce réseau hydrographique représente un habitat favorable à de nombreuses espèces. Le paysage qu'il façonne donne un cadre de vie agréable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

**LEGENDE**

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



**AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE**  
 Département de la Haute-Garonne (31)  
 Secteur n°12 - Planche 2/2



REALISATION : Février 2013  
 SOURCE : © IGN - SCAN 50

## 6.4. Raisons du choix du projet retenu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ces études ont été menées en cohérence avec celles portant sur l'amélioration des dessertes TER et des capacités de la ligne existante pour l'ensemble des besoins (TaGV, TER, Fret) au Nord de Toulouse. Les études préliminaires des aménagements de la ligne existante au Nord de Toulouse ont fait l'objet d'une convention signée le 7 octobre

2009 dans le cadre du Contrat de Projets Etat Région (CPER) 2007-2013 fixant une gouvernance, un financement et une organisation spécifiques.

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

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

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

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

#### Contenu des études

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

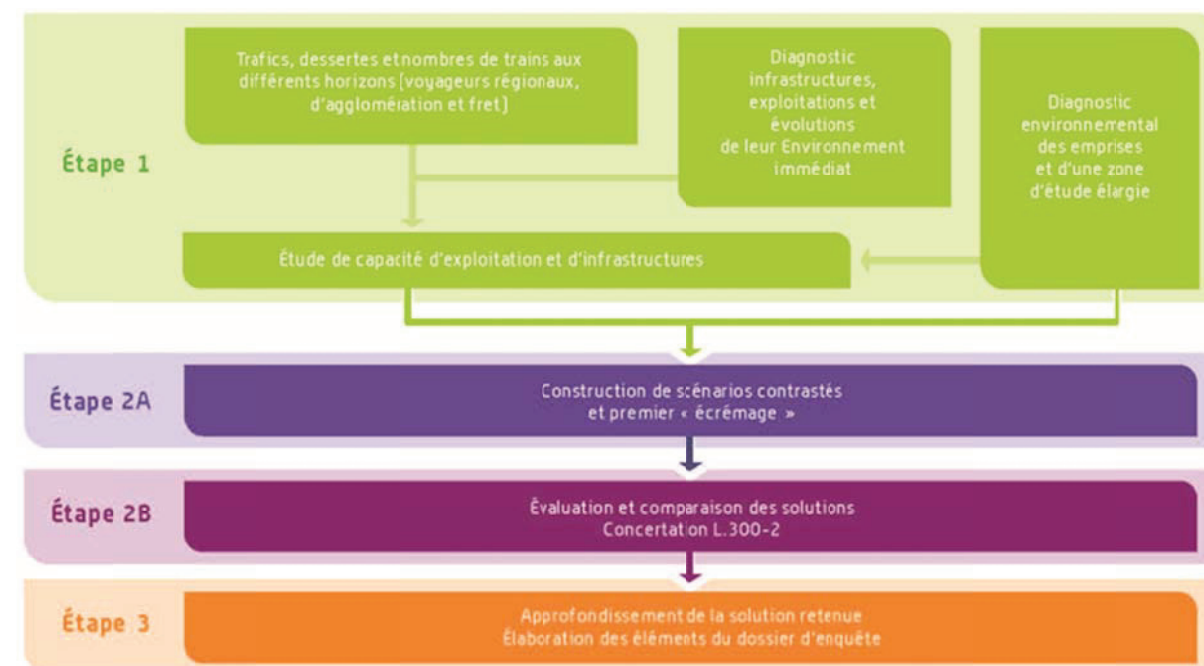
Le programme d'études comprenait :

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

#### Démarche méthodologique et ordonnancement et des études

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

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



## Démarche générale

Les études ont été confiées à plusieurs prestataires :

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

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

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

### 6.4.1.4. La concertation volontaire sur le projet

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

Trois groupes de travail ont été mis en place :

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

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

### 6.4.1.5. La concertation règlementaire L300-2

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

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

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

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

### 6.4.2.1. La décision ministérielle du 30 mars 2012

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

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

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

### 6.4.3. Les variantes étudiées

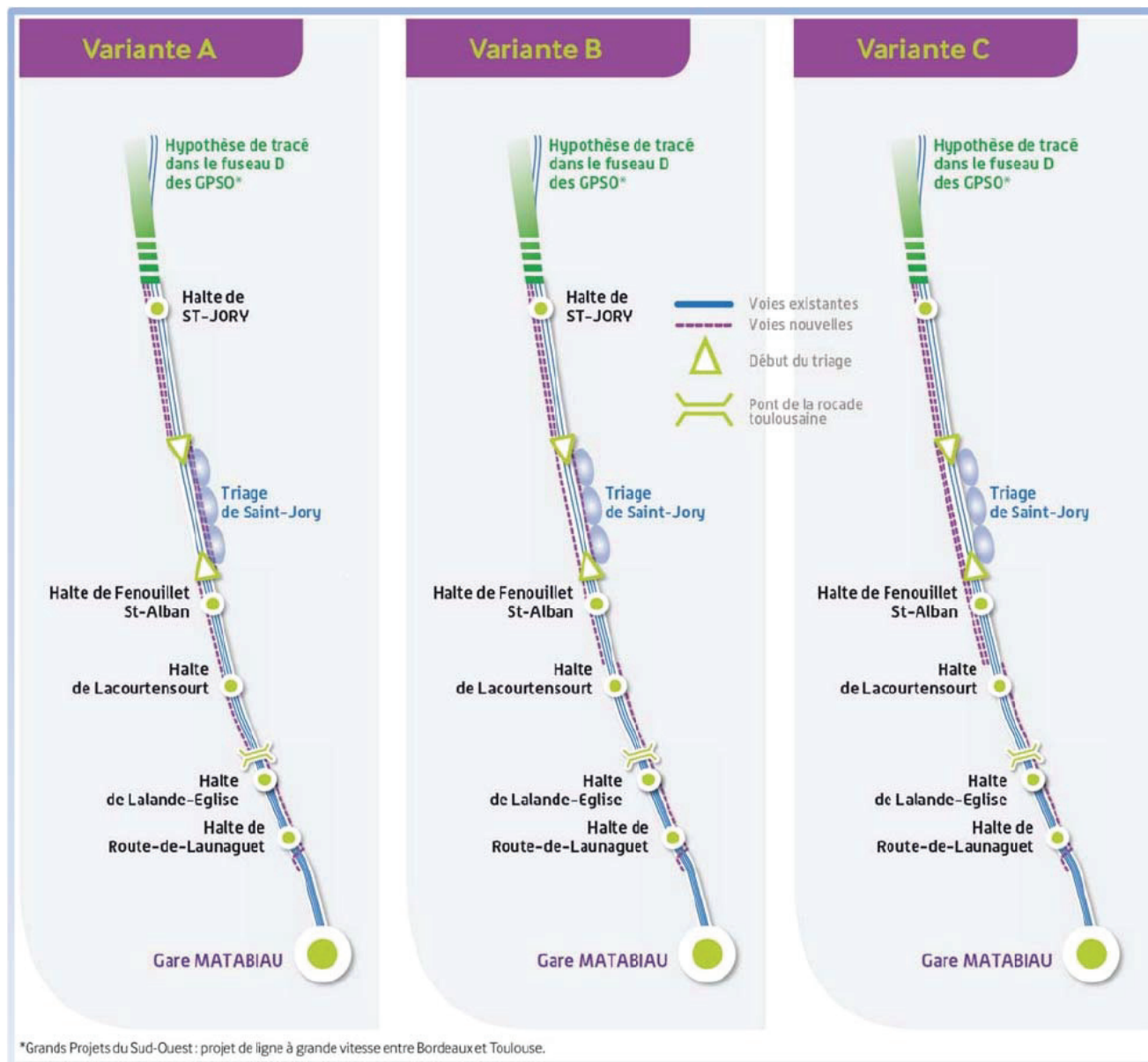
L'analyse multicritère menée sur l'ensemble des scénarios d'insertions construits a permis de dégager 3 variantes, qui ont été portées lors de la concertation publique L300-2.

La solution d'insertion dite « C » (voir pièce D du dossier de DUP) a été retenue par le Comité de pilotage du 21 octobre 2011.

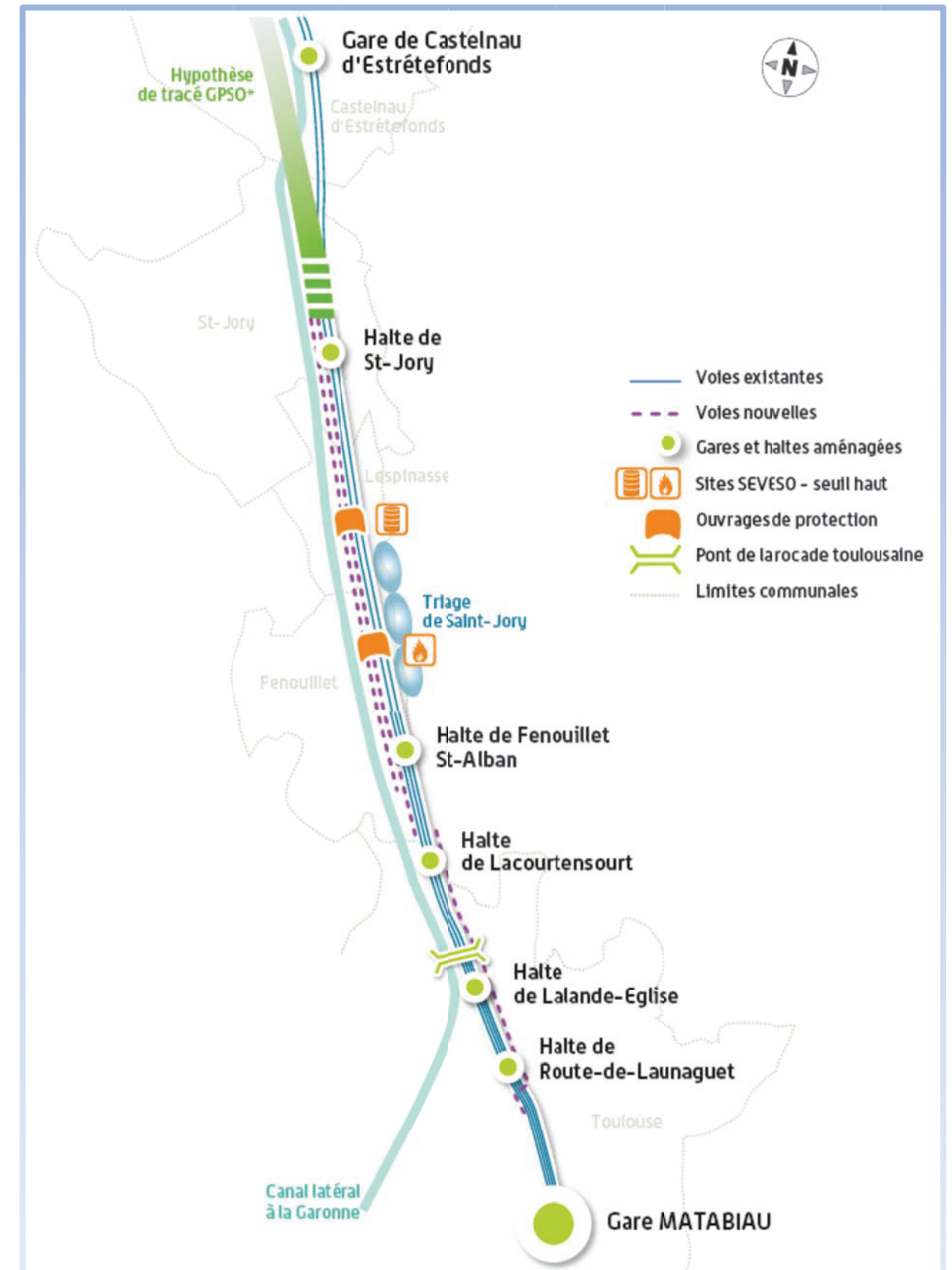
### 6.4.4. La solution retenue

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

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



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



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

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

La commune de Castelnau d'Estrétefonds est concernée par les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse mais également par la ligne nouvelle qui traverse la commune et vient se raccorder plus au Sud, sur la commune de Saint-Jory.

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

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

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

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

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

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

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

Comme il est indiqué au chapitre 3.5, la mise en compatibilité porte sur :

- la zone UF (zone équipée correspondant aux zones d'activités de la commune, hors Eurocentre) ;
- la zone 2AUF (zone non équipée fermée à l'urbanisation) ;
- la zone A (espace agricole à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres).

Si l'on se réfère à l'emprise prévisionnelle complémentaire nécessaire à la réalisation du projet (extension de l'emprise ferroviaire), le chiffre est de 0,09 ha, le tableau ci-après récapitulant la répartition en ha et en pourcentage :

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

Zone UF			
	ha	% de la zone au sein de...	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	1,79	... l'emprise ferroviaire actuelle	0,06%
		49,04%	
Emprise prévisionnelle complémentaire	0,04	...l'emprise prévisionnelle complémentaire	0%
		44,44%	
Emplacement réservé	1,83	...l'emplacement réservé	0,06%
		48,93%	

Zone 2AUF			
	ha	% de la zone au sein de...	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	1,02	... l'emprise ferroviaire actuelle	0,04%
		27,95%	
Emprise prévisionnelle complémentaire	0,05	...l'emprise prévisionnelle complémentaire	0%
		55,56%	
Emplacement réservé	1,07	...l'emplacement réservé	0,04%
		28,61%	

Zone A			
	ha	% de la zone au sein de...	% par rapport à la surface communale totale
Emprise ferroviaire actuelle	0,84	... l'emprise ferroviaire actuelle	0,03%
		23,01%	
Emprise prévisionnelle complémentaire	0,00	...l'emprise prévisionnelle complémentaire	0%
		0%	
Emplacement réservé	0,84	...l'emplacement réservé	0,03%
		22,46%	

### 6.5.1. L'environnement humain

#### Les effets de la mise en compatibilité

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

- ▶ UF ;
- ▶ 2AUF ;
- ▶ A.

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

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

Leurs effets sur l'environnement humain sont :

#### Un effet d'emprise

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

L'emplacement réservé sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds concerne :

- ▶ des zones équipées correspondant aux zones d'activités, hors Eurocentre,
- ▶ des zones non équipées fermées à l'urbanisation, pouvant être ouvertes par modification du PLU,
- ▶ des zones agricoles.

Au stade actuel de l'étude d'impact, aucune acquisition de bâti n'est envisagée sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

Seuls les terrains correspondant à la berge Est du Canal latéral à la Garonne (propriété VNF) feront l'objet d'une acquisition pour la pose des aménagements nécessaires à la création d'un terminus périrubain en gare de Castelnau d'Estrétefonds, entre les Pk 234+4 et 235+650 (se reporter aux cartes des effets et mesures en fin de chapitre). Ces terrains appartiennent, du Nord au Sud, aux zonages 2AUF, UF et A.

#### Mesures

Seule la surface nécessaire aux aménagements sera acquise.

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

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

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

Les aménagements prévus dans le cadre des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sur Castelnau d'Estrétefonds ne nécessitent pas la mise en œuvre de protection acoustique. Le cahier géographique n°12 détaille les mesures prévues dans le cadre des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sur les autres communes (Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse). Il détaille également les protections acoustiques prévues sur Castelnau d'Estrétefonds dans le cadre de la ligne nouvelle et dans le cadre des effets acoustiques indirects de la première phase du GPSO.

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

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

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

Commune	Nom de la voirie	PK	Type de voirie	Type de franchissement
Castelnau d'Estrétefonds	RD 29 – Route d'Ondes	234+8	Route départementale	pont-route

#### Mesures

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

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

Le volume 3 chapitre 5 présente également :

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

## 6.5.2. Les activités agricoles et sylvicoles

### 6.5.2.1. Les activités agricoles

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

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

En zone A, correspondant au zonage agricole, l'emplacement réservé concerne 0,84 ha. Ce zonage se situe en bordure de voie ferrée et du Canal latéral à la Garonne. Les parcelles appartiennent au domaine public et n'appartiennent à aucune exploitation agricole.

Les effets sur l'agriculture à l'échelle de l'opération sont nuls sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

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

#### **Mesures**

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

### 6.5.2.2. Les activités sylvicoles

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

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

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

Seuls quelques boisements de la berge Est du Canal latéral à la Garonne (situés en zonage 2AUF, UF et A) vont être supprimés pour l'implantation des aménagements nécessaires à la création d'un terminus périurbain en gare de Castelnau d'Estrétefonds.

#### **Mesures**

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

*De façon plus générale, en matière de boisements, les emprises seront limitées au strict nécessaire. Pour les boisements affectés (berge du Canal latéral à la Garonne), des compensations seront mises en œuvre en fonction des préconisations des services de l'État. Des plantations sont prévues dans le cadre des aménagements paysagers de la berge Est du Canal latéral à la Garonne (se reporter au § 6.5.6).*

## 6.5.3. L'environnement physique

### 6.5.3.1. Relief, sols et sous-sol

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

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

- ▶ UF ;
- ▶ 2AUF ;
- ▶ A.

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

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

#### **Mesures**

*Sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds, des zones de dépôts très localisées seront nécessaires aux abords de la gare et du pont-route de la RD 29 – Route d'Ondes.*

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

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

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

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

### 6.5.3.2. Eaux souterraines et superficielles

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

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

- ▶ UF ;
- ▶ 2AUF ;
- ▶ A.

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

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

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

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

#### **Les effets sur les eaux superficielles**

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

Sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds, l'opération n'intercepte aucun cours d'eau (les ruisseaux de la Nauze et de Bégou sont plus au Sud des aménagements projetés).

L'opération longe le canal latéral à la Garonne sur toute la traversée de la commune.

#### **Mesures**

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

*Afin de réguler les débits d'eau rejetés dans le milieu naturel, des bassins d'écrêtement sont envisagés mais aucun sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds.*

*La gare de Castelnau d'Estrétefonds est équipée de systèmes de collecte des eaux de ruissellement de la plateforme ferroviaire et des parkings et voiries associés.*

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

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

#### Mesures

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

Cette configuration n'est néanmoins pas retrouvée sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

### Les effets sur les eaux souterraines

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

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

#### Mesures

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

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

### 6.5.3.3. Les zones inondables

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

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

Enfin, l'implantation de la nouvelle plateforme ferroviaire entraînera des modifications de l'écoulement des eaux de ruissellement au niveau des bassins versants interceptés (imperméabilisation de la plate-forme, concentration localisée des eaux). En cas d'événements pluvieux

importants, les eaux risquent de s'accumuler dans les déblais et d'entraîner une inondation localisée de la plate-forme.

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

#### Mesures

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

Dans les zones dont les propriétés physiques ne permettent pas la résorption des eaux de ruissellement de la nouvelle plateforme ferroviaire, une collecte des eaux sera effectuée afin de les diriger vers des bassins d'écroulement. Ces bassins permettront de stocker un grand volume d'eau (généralement consécutif aux épisodes pluviaux intenses) et de le libérer progressivement dans le milieu naturel. Aucun de ces bassins n'est prévu sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds. Ces derniers sont en effet localisés sur les communes de Saint-Jory et Fenouillet.

### 6.5.4. L'environnement naturel et biologique

#### Les effets de la mise en compatibilité

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

- ▶ UF ;
- ▶ 2AUF ;
- ▶ A.

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

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

L'emplacement réservé ne concerne aucun zonage naturel.

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

Le territoire de la commune de Castelnau d'Estrétefonds est concerné par deux sites Natura 2000, qui font donc l'objet de dossiers d'incidence au titre du projet de lignes nouvelles :

- ▶ « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac », concernée par la bande des 500 mètres à la marge en rive gauche du canal latéral à la Garonne à hauteur du franchissement de l'Hers ;  
Et
- ▶ « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste », non concerné par la bande des 500 mètres.

L'opération n'intercepte aucun de ces sites Natura 2000.

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

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

Les autres sites protégés et inventoriés sur la commune sont rattachés aux gravières de Saint-Caprais, de la Gravette et de Crespys et à la Garonne (ZNIEFF, APPB), en dehors des emprises de l'opération.

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

Les principaux enjeux relatifs aux milieux naturels dans les emprises sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds sont :

- ▶ Un risque de perturbation du cycle biologique d'espèces d'odonates patrimoniales (notamment le Gomphe de Gaslin) et de la Decticelle côtière (Pk 234 à 236+5) ;
- ▶ un risque d'altération d'habitats d'espèces faunistiques de zones humides (berges du canal latéral à la Garonne) (Pk 235 à 235+2) ;
- ▶ un risque d'accroissement de l'isolement des populations de Coronelle girondine et autres espèces de reptiles de part et d'autres des voies ferrées, du fait de la création de la ou des nouvelles voies.

## Mesures

Vis-à-vis des odonates, il est prévu la reconstitution de friches favorables au bon fonctionnement du cycle écologique des espèces concernées.

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

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

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

Sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds, cet aménagement de gabions est envisagé sur un linéaire de 100 mètres au Nord du pont-route de la route d'Ondes.

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

### 6.5.4.3. Effets sur les fonctionnalités écologiques

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

- ▶ UF ;
- ▶ 2AUF ;
- ▶ A,

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

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

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

## Mesures

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

## 6.5.5. Patrimoine tourisme et loisirs

### Les effets de la mise en compatibilité

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

- ▶ UF ;
- ▶ 2AUF ;
- ▶ A.

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

## Mesures

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

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

## 6.5.6. Paysage

### Les effets de la mise en compatibilité

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

- ▶ UF ;
- ▶ 2AUF ;
- ▶ A.

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

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

## Mesures

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

Les grands principes sont les suivants :

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

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

### 6.5.7. Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Castelnau d'Estrétefonds

#### Effets sur le plan de zonage

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

Il apparaît que ces effets de l'emplacement réservé se limitent à 3 types de zones : les zones d'activités (UF), les zones non équipées et fermées à l'urbanisation (2AUF) et des zones agricoles (A).

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

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

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

	Surface concernée...			
	Total (ha)	Zone UF (ha)	Zone 2AUF (ha)	Zone A (ha)
...par l'emprise ferroviaire actuelle	3,65	1,79	1,02	0,84
...par l'emprise prévisionnelle complémentaire	0,09	0,04	0,05	0
...par l'emplacement réservé	3,74	1,83	1,07	0,84

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

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

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

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

Exemple de tableau de suivi

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

### 6.7. Méthodologie, difficultés et limites

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

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

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

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

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

### 6.8. Cartographie de synthèse des effets et mesures à l'échelle de la commune de Castelnau d'Estrétefonds

#### Avertissement

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



Les cartes et tableaux présentent les effets et mesures liés au projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, mais également aux effets et mesures liés à la ligne nouvelle dont le raccordement concerne les communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Saint-Jory.

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




# LEGENDE

## CARTE DE SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES



### ACOUSTIQUE

-  Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit
-  Bâti nécessitant une protection complémentaire


### CONTEXTE URBAIN ET HABITAT

-  Mesure relative à la compensation ou à la réduction des effets du projet sur les réseaux et servitudes techniques
-  Mesure relative à la compensation ou à la réduction des effets du projet sur les activités, équipements existants ou projetés
-  Mesure d'acquisition de bâti





### CONTEXTE AGRICOLE ET SYLVICOLE

-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les exploitations agricoles
-  Mesure de rétablissement des chemins d'exploitations agricoles



### CONTEXTE GÉOLOGIQUE ET GÉOTECHNIQUE

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








### CONTEXTE HYDROGÉOLOGIQUE ET HYDROLOGIQUE

-  Mesure de protection de la ressource en eau dans la traversée de zone de captage d'alimentation en eau potable
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les zones inondables
-  Mesure de franchissement des écoulements superficiels et/ou mesure relative aux zones humides
-  Mesure de protection de la ressource en eau dans la traversée de zone de forage agricole ou industriel






### ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX

-  Réseau hydrographique
-  Limite communale









### MILIEU NATUREL

-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les espèces végétales protégées
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les habitats naturels, les habitats d'espèces animales et végétales (y compris zones humides)
-  Mesure de rétablissement des corridors de déplacement de la grande faune
-  Mesure de rétablissement des corridors de déplacement de la faune semi-aquatique
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur la faune piscicole
-  Mesure de rétablissement des corridors de déplacement des chiroptères
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les berges des cours d'eau ou Canaux

### PAYSAGE, PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS

-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur le paysage et le patrimoine
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les activités ou les hébergements touristiques
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les équipements de chasse
-  Mesure relative au traitement architectural complémentaire des ouvrages d'art
-  Mesure de rétablissement des itinéraires de randonnée

### LE PROJET PROPOSÉ

-  Talus déblai/remblai remarquable
-  Voie ferrée nouvelle ou déplacée
-  Voie ferrée existante déposée
-  Ligne nouvelle
-  Voie de service
-  Pk: 245+5 Point Kilométrique (Pk) de la ligne existante
-  Pk: 231.0 Point Kilométrique (Pk) de la ligne nouvelle
-  Voie ferrée conservée en place

### Ouvrage spécifique

-  Ouvrage d'art
-  Ouvrage de protection des sites SEVESO

### Equipements ferroviaires

-  Gare réaménagée
-  Halte TER réaménagée ou déplacée
-  Base travaux
-  Sous-station électrique
-  Point de changement de voie
-  Poste d'aiguillage nouveau
-  Poste d'aiguillage déposé
-  Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal

### Hydraulique - Assainissement

-  Bassin d'écrêtement et de confinement

### Rétablissement des voies de communication

-  Pont Rail (PRA)
-  Pont Route (PRO)
-  Aménagement routier

### AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Date de prise en compte des données : Juillet 2013

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


REALISATION : Juillet 2013

RESEAU FERRE DE FRANCE **SYSTRA**




**Tableau effets et mesures – planche 1 (projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse) – les Pk sont ceux de la ligne existante**

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
<b>Contexte urbain et habitat</b>			
	234+1	<b>Ligne électrique 63 kV Dieupentale-Ondes Beaumont (SNCF)</b> <u>Travaux</u> : risque d'interruption de service en cas de coupure de ligne électrique par le chantier <u>Exploitation</u> : risque d'interférences avec le tracé	<u>Travaux</u> : consultation des gestionnaires et respect de leurs exigences en matière de protection et de dévoiement <u>Exploitation</u> : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception du projet
	235+0	<u>Travaux</u> : risque de perturbation des accès et fonctionnalités d'une coopérative fruitière	<u>Travaux</u> : des prescriptions spécifiques seront données par le concessionnaire pour s'assurer du maintien des accès aux bâtiments d'activités. Une information continue des entreprises sera réalisée pendant toute la durée des travaux
	235+3- 237+4	<u>Travaux</u> : risque de perturbation des accès et fonctionnalités de la ZAC Eurocentre	<u>Travaux</u> : des prescriptions spécifiques seront données par le concessionnaire pour s'assurer du maintien des accès aux bâtiments d'activités. Une information continue des entreprises sera réalisée pendant toute la durée des travaux
<b>Milieu naturel</b>			
	235-235+2	<u>Exploitation</u> : modifications de la berge Est du Canal pour l'implantation des nouvelles voies et risque d'altération d'habitats d'espèces faunistiques de zones humides (Campagnol amphibie, Musaraigne aquatique, Gomphe de Graslin) Risque de pollution chronique lors de l'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies ferrées	<u>Exploitation</u> : plusieurs solutions de traitement des berges seront mises en œuvre selon la hauteur d'eau impactée par le projet : Pour un impact sur une hauteur d'eau inférieure à 30 cm, une protection de la partie médiane de la berge, par un boudin d'hélophytes (roseaux, joncs) sera mise en œuvre Interdiction d'utilisation de produits phytosanitaires lorsque la voie ferrée est à moins de 5 m du canal latéral à la Garonne
	234+5- 234+6	<u>Exploitation</u> : risque d'accroissement de l'isolement des populations de Coronelle girondine et autres espèces de reptiles de part et d'autres des voies ferrées, du fait de la création de la ou des nouvelles voies.	<u>Exploitation</u> : aménagement de gabions au Nord de PRO de la route d'Ondes
	234-236+5	<u>Exploitation</u> : risque de perturbation du cycle écologique d'espèces d'odonates patrimoniales (habitat de chasse et de maturation du Gomphe de Graslin, de l'Anax napolitain et de la Libellule fauve) et de la Decticelle côtière.	<u>Exploitation</u> : reconstitution de friches favorables au bon fonctionnement du cycle écologique des espèces d'odonates patrimoniales
<b>Contexte géologique et géotechnique</b>			
	234+775	<u>Travaux</u> : risque d'instabilité des aménagements (aléa faible retrait gonflement des argiles)	<u>Travaux</u> : adaptation des techniques de construction
<b>Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs</b>			
	234-251+3	<u>Travaux</u> : risque de perturbation des activités touristiques liées à la piste cyclable du Canal latéral à la Garonne	<u>Travaux</u> : mesures visant à limiter les effets sur la fréquentation de la piste cyclable : évitement des travaux en fin de semaine, information, limitation des dispersions de poussières
	234+9- 237+5	<u>Exploitation</u> : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne	<u>Exploitation</u> : aménagement paysager visant à maintenir l'image agricole avec végétation basse et mixte (renforcement de l'image de friche) (Séquence 1a de l'étude d'insertion paysagère)
<b>Équipements ferroviaires</b>			
	234+8	<u>Travaux</u> : risque de dérangement du service Ter	<u>Travaux</u> : phasage des travaux sur l'ensemble du secteur pour maintenir un service Ter minimum et mise en place de solutions de substitution pour la période d'inutilisation de la gare (bus).

**Tableau effets et mesures – planche 1 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) – les Pk sont ceux de la ligne nouvelle**

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
<b>Contexte urbain</b>			
	230,2	<u>Travaux</u> : risque d'interruption du transport en cas de coupure de la ligne haute tension par le chantier <u>Exploitation</u> : risque d'interférences avec le tracé	<u>Travaux</u> : réalisation des déviations des réseaux en préalable au démarrage des travaux de terrassement, permettant d'assurer la continuité du transport et de prévenir toute coupure accidentelle <u>Exploitation</u> : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception de la ligne nouvelle
<b>Contexte agricole et sylvicole</b>			
	228,0 à 232,5	<i>Parcelles céréalières et légumes plein champs, partiellement irriguées, sous contrat</i> <u>Travaux</u> : risque de perte de jouissance temporaire de parcelles proches du chantier, pertes d'exploitation liées à l'émission de poussières <u>Exploitation</u> : effet d'emprise sur les parcelles agricoles	<u>Travaux</u> : sensibilisation du personnel, mise en place d'un arrosage régulier des pistes de chantier <u>Exploitation</u> : une indemnisation sera proposée aux exploitants et propriétaires subissant un effet d'emprise. Dans le cadre d'une déstructuration des exploitations pouvant remettre en cause leur viabilité, des mesures spécifiques seront mises en place : un aménagement foncier agricole et forestier pourra être mis en place par une commission locale sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général ; des surfaces agricoles et viticoles compensatoires pourront être mises en réserve par la SAFER.
	230,4 231,7	<u>Travaux</u> : risque d'accessibilité réduite aux parcelles situées de part et d'autre du chantier, pour des raisons de sécurité <u>Exploitation</u> : coupure des cheminements agricoles entre parcelles de part et d'autre de la ligne nouvelle	<u>Travaux</u> : maintien des cheminements existants ou mise en place de cheminements alternatifs dès lors que la sécurité peut être assurée <u>Exploitation</u> : rétablissement de la rue des lacs, du chemin d'En Caulet et de la RD 29 par un pont-rail (passage au-dessous de la ligne nouvelle) ainsi que du chemin de la Gravette par un pont-route, ceci en concertation avec la profession agricole.
<b>Contexte hydrogéologique et hydrologique</b>			
	230,0 230,8 231,4	<u>Travaux</u> : emprise sur 8 forages agricoles : pollution des eaux souterraines par infiltration d'effluents de chantier (hydrocarbures, matières en suspension,...), prélèvements pour l'alimentation en eau du chantier <u>Exploitation</u> : risque limité d'atteinte à la qualité des eaux souterraines par ruissellement puis infiltration des eaux de plate-forme ; risque résiduel lié à l'usure des matériels et aux traitements phytosanitaires ; risque de perturbation des écoulements par effet de barrière / effet de drainage	<u>Travaux</u> : indemnisation des forages concernés ; canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins sur zones étanches, limitation des prélèvements <u>Exploitation</u> : mise en place d'un assainissement de la plate-forme: collecte et traitement quantitatif des eaux par bassins avant restitution au milieu naturel ; traitements phytosanitaires raisonnés
	228,0 à 230,9	<i>PPRI du bassin de la Garonne Nord – Zone jaune</i> <u>Exploitation</u> : modification du champ d'expansion des crues du fait de la traversée en remblai de la vallée de la Garonne, avec un risque d'exhaussement des eaux aggravant le risque d'inondation	<u>Exploitation</u> : mise en place de 3 ouvrages (viaducs) de décharge entre les PK 228,9 et 231,9 assurant le maintien du champ d'expansion des crues
	231,1	<u>Travaux et exploitation</u> : risque de pollution (surtout en phase travaux) et de perturbation, voire d'obstruction de l'écoulement	<u>Travaux</u> : mise en œuvre d'ouvrage de franchissement temporaire des écoulements superficiels, lorsque l'ouvrage définitif ne peut être réalisé immédiatement. Canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins à l'écart des cours d'eau. <u>Exploitation</u> : rétablissement des écoulements superficiels par un multicadre de 240 m, traitements phytosanitaires raisonnés
<b>Milieu naturel</b>			
	228 à 233,3	Emprise sur des habitats d'espèces du cortège agro-pastoral (Busard Saint-Martin, Bergeronnette printanière, Cochevis huppé, Huppe fasciée...). Emprise sur des habitats d'Empuse et de Dectique à front blanc et risque de destruction de nichées	<u>Travaux</u> : <i>mesures de réduction</i> : limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire <u>Exploitation</u> : <i>mesures compensatoires</i> : sécurisation foncière (acquisition, conventionnement) de friches, cultures, prairies ; rétrocession (organisme compétent) et financement pour gestion (mesures agro-environnementales : restauration/conversion en prairies, bandes enherbées)

**Tableau effets et mesures – planche 1 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) – les Pk sont ceux de la ligne nouvelle (suite)**

Pictogramme	PK	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Paysage, Patrimoine culturel, tourisme et loisirs			
	229 à 231,6	<u>Travaux et exploitation</u> : coupure visuelle dans la vallée générée par l'important remblai. Covisibilités du remblai avec les riverains et le monument historique de l'Eglise de Saint-Rustice..	<u>Travaux et exploitation</u> : pas de plantation systématique de haies hautes pour ne pas surligner la ligne nouvelle. Plantation ponctuelle de haies hautes limitée au niveau des riverains: Caulet, les Mûriers, les Camps Blancs, Gravette.
	231,6	<u>Travaux</u> : coupure des trames paysagères <u>Exploitation</u> : coupure visuelle dans la vallée générée par l'important remblai. Covisibilité du remblai avec les riverains	<u>Travaux et exploitation</u> : pas de plantation systématique de haies hautes pour ne pas surligner la ligne nouvelle. Plantation ponctuelle de haies hautes limitée au niveau des riverains de la Gravette
	231,8 à 233,3	<u>Travaux</u> : effet d'emprise sur une réserve de chasse (perte d'attractivité pour la faune due aux nuisances sonores et à la présence humaine, coupure des circulations et sécurité des personnels) <u>Exploitation</u> : perte d'attractivité des abords de l'infrastructure pour la faune chassée, coupure des axes de circulation de la faune et des chasseurs	<u>Travaux</u> : réglementation de l'activité de chasse aux abords du chantier <u>Exploitation</u> : indemnisation des installations de chasse qui se trouvent sous les emprises du projet. Un travail complémentaire avec les fédérations de chasseurs consistera à définir les installations aux abords du projet qui pourraient être perturbées.



vers Montauban

vers Toulouse

Gare de Castelnau d'Estrétefonds  
Aménagement de la gare existante  
et création d'un terminus périurbain

Pk 234+0

Pk 234+5

Pk 235+0

Pk 235+5

CANAL LATÉRAL À LA GARONNE

Route d'Ondes

PK: 232.0

RD 29 - Route  
d'Ondes  
Création d'un  
pont-route sur  
la voie nouvelle

CASTELNAU  
D'ESTRÉTEFONDS

PK: 231.0

PK: 230.0

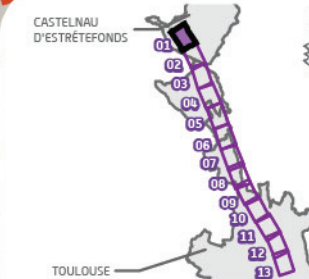
Ligne Nouvelle  
PCV

CASTELNAU  
D'ESTRÉTEFONDS

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

Planche 1/13

0 25 50 100 150 m



REALISATION: Juillet 2013 - SOURCE: © ORTHO

## 6.9. Résumé non technique

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

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

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

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

Le projet de mise en compatibilité est donc à apprécier au niveau de l'emprise ferroviaire actuelle, à hauteur de 3,65 ha, de l'emprise prévisionnelle complémentaire nécessaire à la réalisation du projet (extension de l'emprise ferroviaire), à hauteur de 0,09 ha, et de l'emplacement réservé en résultant, représentant 3,74 ha.

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

	Surface concernée...			
	Total (ha)	Zone UF (ha)	Zone 2AUF (ha)	Zone A (ha)
...par l'emprise ferroviaire actuelle	3,65	1,79	1,02	0,84
...par l'emprise prévisionnelle complémentaire	0,09	0,04	0,05	0
...par l'emplacement réservé	3,74	1,83	1,07	0,84

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

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

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

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

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

### Analyse de l'état initial

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

- ▶ du rapport de présentation du PLU qui date de 2014 ;
- ▶ de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact et plus particulièrement le volume 4 cahier géographique n°12, figurant au dossier d'enquête publique.

Cet état initial est donc réalisé à deux niveaux :

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

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

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

Compte tenu de son positionnement, la zone d'études couvre 5,9 % du territoire communal.

### Raisons du choix du projet retenu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le volume 3 chapitre 5 présente également :

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

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

Il apparaît que ces effets de l'emplacement réservé se limitent à 3 types de zones : les zones d'activités (UF), les zones non équipées et fermées à l'urbanisation (2AUF) et des zones agricoles (A).

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

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

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

	Surface concernée...			
	Total (ha)	Zone UF (ha)	Zone 2AUF (ha)	Zone A (ha)
...par l'emprise ferroviaire actuelle	3,65	1,79	1,02	0,84
...par l'emprise prévisionnelle complémentaire	0,09	0,04	0,05	0
...par l'emplacement réservé	3,74	1,83	1,07	0,84

La mise en compatibilité du PLU de Castelnau d'Estrétefonds a des incidences limitées sur le plan de zonage.

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
<b>Relief</b>	Topographie marquée (plaine de la Garonne et coteaux)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Zonage UF (zone équipée correspondant aux zones d'activités de la commune, hors Eurocentre)</li> <li>▶ Zonage 2AUF (zone non équipée fermée à l'urbanisation. Elle peut être ouverte à l'urbanisation par modification du PLU. Elle est destinée à terme à recevoir des activités économiques)</li> <li>▶ Zonage A (espace agricole à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricoles sont seules autorisées)</li> </ul>	<p>Modification notamment de l'article 2 des règlements des zones concernées</p> <p>Mise en place d'un emplacement réservé</p>	<p>Des sites potentiels de dépôts ont été définis à proximité du projet</p> <p>Recherche de l'équilibre du mouvement des terres</p>
<b>Eaux souterraines et superficielles</b>	<p>1 aquifère vulnérable de par sa proximité avec la surface</p> <p>3 cours d'eau : rivière de l'Hers mort, ruisseau de Girou, ruisseau de la Nauze</p> <p>Le canal latéral à la Garonne (non considéré comme un cours d'eau)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Zonage UF (zone équipée correspondant aux zones d'activités de la commune, hors Eurocentre)</li> <li>▶ Zonage 2AUF (zone non équipée fermée à l'urbanisation. Elle peut être ouverte à l'urbanisation par modification du PLU. Elle est destinée à terme à recevoir des activités économiques)</li> <li>▶ Zonage A (espace agricole à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricoles sont seules autorisées)</li> </ul>	<p>Modification notamment de l'article 2 des règlements des zones concernées</p> <p>Mise en place d'un emplacement réservé</p>	<p>Calage du profil en déblai rasant sur la majeure partie du territoire concerné</p> <p>Mise en place de mesures de drainage</p> <p>Collecte des eaux de ruissellement</p> <p>Utilisation proscrite des produits phytosanitaires sur les secteurs sensibles</p>
<b>Contexte socio-économique et urbanisation</b>	<p>Une urbanisation principalement dans la partie centre (ville ancienne), à l'Est et au Nord de la commune</p> <p>Zonage communal principalement en zone agricole (A)</p> <p>Présence de la voie ferrée (Bordeaux/Sète ; Paris/Toulouse), l'A62, la RD 820</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Zonage UF (zone équipée correspondant aux zones d'activités de la commune, hors Eurocentre)</li> <li>▶ Zonage 2AUF (zone non équipée fermée à l'urbanisation. Elle peut être ouverte à l'urbanisation par modification du PLU. Elle est destinée à terme à recevoir des activités économiques)</li> <li>▶ Zonage A (espace agricole à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricoles sont seules autorisées)</li> </ul>	<p>Modification notamment de l'article 2 des règlements des zones concernées</p> <p>Mise en place d'un emplacement réservé</p>	<p>Aucune acquisition de bâti</p>

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
<b>Activités agricoles et sylvicoles</b>	<p>Une agriculture dominée par le maraîchage, les céréales en sec ou irriguées, la viticulture et l'élevage de chevaux</p> <p>Une petite forêt privée à l'Ouest du Canal latéral à la Garonne et ripisylve de l'Hers mort sur la zone d'études (aucun document de gestion)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Zonage UF (zone équipée correspondant aux zones d'activités de la commune, hors Eurocentre)</li> <li>▶ Zonage 2AUF (zone non équipée fermée à l'urbanisation. Elle peut être ouverte à l'urbanisation par modification du PLU. Elle est destinée à terme à recevoir des activités économiques)</li> <li>▶ Zonage A (espace agricole à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricoles sont seules autorisées)</li> </ul>	<p>Modification notamment de l'article 2 des règlements des zones concernées</p> <p>Mise en place d'un emplacement réservé</p>	<p>Aucune exploitation agricole concernée</p> <p>Aucun effet de coupure (déstructuration des exploitations, coupure de cheminements agricoles) n'est attendu à l'échelle de l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.</p> <p>Compensation en cas d'emprises sur des boisements (berge Est du canal latéral à la Garonne) : plantations prévues dans le cadre des aménagements paysagers spécifiques</p>
<b>Environnement naturel et biologique</b>	<p>Sur la commune, présence de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 2 sites Natura 2000 ;</li> <li>▶ 3 ZNIEFF ;</li> <li>▶ 1 APPB</li> <li>▶ 2 corridors et réservoirs de biodiversité appartenant à la trame verte et bleue : le Canal latéral à la Garonne et ses berges et l'Hers mort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Zonage UF (zone équipée correspondant aux zones d'activités de la commune, hors Eurocentre)</li> <li>▶ Zonage 2AUF (zone non équipée fermée à l'urbanisation. Elle peut être ouverte à l'urbanisation par modification du PLU. Elle est destinée à terme à recevoir des activités économiques)</li> <li>▶ Zonage A (espace agricole à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricoles sont seules autorisées)</li> </ul>	<p>Modification notamment des articles 2 et 13 des règlements des zones concernées</p> <p>Mise en place d'un emplacement réservé</p>	<p>Mise en place de mesures de réduction et/ou de suppression et/ou de mesures compensatoires définies à l'échelle du projet (notamment reconstitution de friches favorables aux odonates)</p>
<b>Patrimoine, tourisme et loisirs</b>	<p>6 sites à potentiel archéologique</p> <p>1 site d'intérêt local : le canal latéral à la Garonne</p> <p>1 sentier de randonnée : la voie verte du canal latéral</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Zonage UF (zone équipée correspondant aux zones d'activités de la commune, hors Eurocentre)</li> <li>▶ Zonage 2AUF (zone non équipée fermée à l'urbanisation. Elle peut être ouverte à l'urbanisation par modification du PLU. Elle est destinée à terme à recevoir des activités économiques)</li> <li>▶ Zonage A (espace agricole à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricoles sont seules autorisées)</li> </ul>	<p>Modification notamment de l'article 2 des règlements des zones concernées</p> <p>Mise en place d'un emplacement réservé</p>	<p>Archéologie préventive (diagnostic, fouilles, etc...) dans le cadre du projet d'Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse</p>

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
Paysage	Forte dissymétrie entre l'Ouest où se trouvent des espaces cultivés et les gravières et l'Est marqué par la ZAC Eurocentre, la RD 820 et le relief de la ville de Castelnau d'Estrétefonds.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Zonage UF (zone équipée correspondant aux zones d'activités de la commune, hors Eurocentre)</li> <li>▶ Zonage 2AUF (zone non équipée fermée à l'urbanisation. Elle peut être ouverte à l'urbanisation par modification du PLU. Elle est destinée à terme à recevoir des activités économiques)</li> <li>▶ Zonage A (espace agricole à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricoles sont seules autorisées)</li> </ul>	<p>Modification notamment des articles 2 et 13 des règlements des zones concernées</p> <p>Mise en place d'un emplacement réservé</p>	<p>Mise en place d'un parti d'aménagement paysager en application du schéma directeur : réaménagement de la berge Est du canal latéral à la Garonne</p>



## 7. ANNEXE : AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE



PRÉFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES

Le 29 juillet 2014

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

Garance : 1284

Réf : HP-AME-521-Ecj-AE2\_MEC DU mai-CastelnauEstrétefonds

**Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme  
de la commune de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS**

Par courrier reçu le 28 avril 2014, Réseau Ferré de France a sollicité, au titre de l'article R 121-16 du Code de l'Urbanisme, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement relatif la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme avec l'aménagement de la ligne ferroviaire existante dans le cadre du GPSO.

Conformément à l'article R 121-15-IV, l'avis de l'Autorité Environnementale n'ayant pas été émis dans les trois mois à compter de la date de réception, soit le 28 juillet 2014, il est réputé sans observation.



## 8. ANNEXE : PV EXAMEN CONJOINT



PREFET DE LA HAUTE GARONNE

Direction Départementale des Territoires

Service Prospective et Stratégie

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

jeudi 26 juin 2014 à 10h30

**Procès- verbal**

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

**Etaient présents :**

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

Le président ouvre la séance au cours de laquelle ont été successivement examinés les points suivants :

- exposé du contexte réglementaire,
- présentation du projet et des mesures envisagées pour mettre en compatibilité les plans locaux d'urbanisme de Toulouse-Métropole -communes de Saint Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse- et de la commune de Castelnau d'Estrétefonds.
- observations des participants.

## CONTEXTE REGLEMENTAIRE

### 1 Ouverture de la séance :

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

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

La ligne nouvelle Dax-Espagne fera l'objet d'une enquête publique ultérieure.

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

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

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

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

### 2 La procédure de mise en compatibilité :

En application de l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'à la double condition suivante :

- l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- l'acte déclaratif d'utilité publique est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet des personnes associées visées à l'article L.121-4 du même code.

Au cas présent, le montage juridique retenu prévoit l'ouverture d'une consultation portant sur :

- l'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse ;
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulouse-Métropole -communes de Saint Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse- et de la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

### 3 La réunion d'examen conjoint :

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

Ont été conviés à cette séance les services et organismes prévus à l'article L.124-1 du même code et les services associés en application du principe général d'association et de concertation:

- les maires des communes concernées : Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint Jory, et Castelnau d'Estrétefonds ;
- les présidents des conseils régional et général,
- le président du syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine,
- le président du syndicat mixte en charge du SCOT de la grande agglomération toulousaine,
- le président du syndicat mixte en charge du SCOT Nord Toulousain,
- les présidents des trois chambres consulaires,
- le président de la communauté urbaine Toulouse Métropole
- le pétitionnaire : Réseau Ferré de France,
- les services de l'État concernés : la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, la direction départementale des territoires.

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

### 4 Les suites de la procédure :

Une fois l'enquête publique achevée, l'assemblée délibérante des collectivités disposera d'un délai de deux mois pour émettre son avis sur :

- le dossier de mise en compatibilité, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête,
- le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur,
- le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.

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

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

## PRESENTATION DU PROJET ET DES MESURES DE MISE EN COMPATIBILITE

## 1 Présentation du projet :

Jean Michel Aubeleau (RFF) rappelle le programme des opérations du GPSO qui seront mis prochainement à l'enquête publique : les lignes nouvelles Bordeaux/Dax et Bordeaux/Toulouse, les aménagements ferroviaires de la ligne existante au sud de Bordeaux et les aménagements ferroviaires de la ligne existante au nord de Toulouse.

En deuxième phase, une quatrième opération, la ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole fera l'objet d'une enquête d'utilité publique ultérieure.

Il s'agit d'un programme d'ensemble qui a pour objectif :

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

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

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

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

Il rappelle le déroulement de la procédure :

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

Il revient, sur les principes généraux de la mise en compatibilité, en précisant que :

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

Il cite les documents d'urbanisme mis en compatibilité :

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

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

## 2 Documents de séance :

## SYNTHESE DES OBSERVATIONS DES PARTICIPANTS

### Commune de Toulouse

M. Atsarias demande à partir de quand court le délai pour effectuer des remarques (il a compris qu'il y avait un délai de 2 mois).

M. Kahn rappelle que, formellement, toutes les remarques auraient dû être formulées lors de cette réunion pour être prises en compte dans le procès-verbal qui sera joint au dossier d'enquête publique. Qu'ensuite, à l'occasion de l'enquête des remarques pourront être faites auprès de la commission et qu'à l'issue de l'enquête publique, un délai de 2 mois est prévu pour la délibération de la collectivité.

Toutefois, les remarques transmises sous **quinze jours** à partir de la date d'aujourd'hui, pourront être indexées aux éléments d'examen conjoint consignés dans le procès verbal.

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

### Communauté urbaine de Toulouse Métropole

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

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

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

#### Remarques relatives aux dossiers :

Il demande des précisions sur les éléments réglementaires qui ont été analysés dans la bande de 500 mètres. Ces éléments n'apparaissent pas très clairement à la lecture des dossiers ainsi que ceux qui sont impactés ou non.

Ce court chapitre est à préciser. Par exemple la ZAC « Ladoux-Vigné », sur la commune de Saint-Jory tangente le projet. Dans ce cas il convient de mesurer s'il y a impact ou non. De même, sur la commune de Toulouse, plusieurs Orientations d'Aménagements de Programmation (OAP) quartiers « Lapujade » et « Izards-Trois Cocus » et les deux ZAC de « La Vache » et « Borderouge » sont dans le périmètre des 500 mètres sans que l'on puisse mesurer quels sont les impacts du projet sur ces dernières.

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

#### Commune de Fenouillet :

La notice comporte une erreur entre le plan de zonage avant mise en compatibilité et après mise en compatibilité. L'espace boisé classé (EBC) n'apparaît pas dans la cartographie du plan de zonage actuel.

Un élément bâti du patrimoine qui est préservé dans le PLU est impacté directement par l'emplacement réservé créé par RFF. L'ER n'est pas compatible avec cet élément de bâti à protéger.

#### Commune de Saint Jory :

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

#### Commune de Toulouse :

Le règlement graphique du PLU est composé de deux éléments : un plan de zonage général et un cahier de planches au 1/2500<sup>ème</sup> appelé pièce « 4B2 ». Ce cahier décrit des éléments qui n'apparaissent pas dans le règlement graphique. L'analyse qui n'a porté que sur le règlement graphique général est insuffisante. Des éléments, notamment les OAP, apparaissent dans la pièce « 4B2 » (échelle plus fine) et il convient de conduire l'analyse à ce niveau d'échelle.

RFF propose des modifications du règlement écrit dans les dispositions générales notamment pour introduire des dérogations possibles pour toutes les constructions d'installation, ouvrages nécessaires aux aménagements ferroviaires. Ces dispositions sont introduites dans le chapitre qui permet déjà des dérogations possibles pour les transports en commun en sites propres. L'introduction de ces nouvelles dispositions risque de fragiliser le règlement de Toulouse Métropole. Il convient d'analyser plus finement l'introduction de ces dérogations.

Ces remarques seront consignées par un courrier.

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

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

M. Aubeleau (RFF) propose que RFF précise certains éléments des objets présents dans la bande de 500 mètres qui ne paraissent pas être suffisants. Il insiste sur la nécessaire production des remarques de Toulouse Métropole dans les meilleurs délais et est preneur d'un échange assez rapide pour prendre en compte au mieux les remarques de Toulouse Métropole. L'erreur sur l'EBC de Fenouillet sera bien évidemment corrigée.

A propos du cahier de la pièce « 4B2 » et de la demande de M. GOSSET, il indique que le nécessaire sera fait pour essayer de l'intégrer au mieux.

#### **Commune de Castelnau d'Estrétefonds**

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

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

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

#### **Commune de Saint Jory**

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

M. Aubeleau (RFF) rappelle que RFF a produit dans le dossier une image, à titre d'illustration, d'un schéma fonctionnel des aménagements prévus autour des haltes, sans pour autant les traduire en

matière d'emplacements réservés. Ces aménagements pourront faire l'objet d'adaptations dans le cadre d'un dialogue continu avec les acteurs concernés dans les mois qui arrivent. Il rappelle que la phase d'avant-projet est en cours sur les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et qu'il y a des réunions spécifiques sur les aménagements aux abords des haltes qui ont déjà démarré. Les communes, avec la communauté urbaine, doivent rester vigilantes sur ces espaces autour des haltes qui ne font pas l'objet d'emplacements réservés et qui sont néanmoins nécessaires pour construire les aménagements souhaités.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M. Radoubé (RFF) rappelle qu'il est prévu la construction d'une base de travaux sur le nord de la commune de Saint-Jory dans le délaissé entre le canal et la RD820.

Les échanges avec les organismes concernés ont arrêté des mesures de déplacement provisoire du point de pompage en amont pour se préserver de tous les incidents possibles en lien avec la base travaux située à cet endroit.

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

#### **Commune de Lespinasse**

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

### Conclusion de la réunion

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

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

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

  
p/ Le directeur départemental  
des Territoires  
Philippe KAHN

PJ : - courrier de la CUTM

**Annette LAIGNEAU**  
Vice-Présidente

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

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

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

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

Monsieur le Préfet,

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

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

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

A leur sujet, la Communauté urbaine Toulouse Métropole souhaite rappeler sa position.

Elle considère que les études préliminaires menées par RFF pour définir les caractéristiques de ces aménagements sont en l'état insuffisantes pour permettre de délimiter les emplacements réservés nécessaires. A ce titre, les esquisses d'aménagement figurant au dossier des Aménagements Ferroviaires Nord Toulousain constituent des illustrations d'un schéma de principe fonctionnel urbain et de mobilité.

Les études d'Avant Projet à venir seront plus à même de définir précisément les caractéristiques et les périmètres de ces aménagements et donc leurs assiettes foncières.

**5° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération AFNT**

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ont été analysées. Il est conclu que la mise en compatibilité du PLU pour les AFNT va dans le même sens que les orientations particulières d'aménagement du PLU. Si tel est le cas, il est nécessaire d'approfondir cette analyse car il apparaît certains points de conflit. Par exemple, il est prévu dans les orientations particulières d'aménagement une halte nautique au bord du canal latéral de la Garonne qui est localisée dans le nouvel ER 73 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

L'absence d'impact de l'ER n°73 créé à proximité immédiate de la ZAC Le Vigné – Ladoux est à démontrer.

La remarque concernant la superposition des ER n°73 et 74 effectuée précédemment est aussi valable pour le dossier de MEC du PLU de Saint-Jory avec le projet AFNT.

**6° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de TOULOUSE, avec l'opération « AFNT »**

L'analyse de la pièce 4B2 du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, n'a pas été réalisée. Il s'agit du document graphique « Cahier au 21/2500ème » comportant des dispositions graphiques complémentaires à celles de la pièce 4B1.

Ce cahier fait apparaître notamment les périmètres d'OAP ainsi que les périmètres de projet « L.123-2-a » et éléments de paysage identifiés au titre du L 123-1-5 III 2°.

Il est donc indispensable que cette pièce du document graphique soit analysée et mise en compatibilité le cas échéant, au même titre que la pièce 4B1.

Par ailleurs, si l'étude porte sur une bande de 500 m, l'incidence du projet n'est pas établie sur l'ensemble des documents car seraient également impactés :

- deux OAP : OAP Lapujade et OAP des Izards Trois Cocus ;
- d'autres ER et SEP ;
- d'autres secteurs du zonage, autres que ceux mentionnés ;
- des EBC ;
- des Éléments de Paysage identifiés ;
- deux ZAC : ZAC de La Vache et ZAC de Borderouge ;
- des périmètres L.111-10 et L.123-2-a ;
- des périmètres de lotissement.

Le chapitre 3 du dossier de MEC devrait donc présenter l'incidence du projet dans une bande de 500m au regard de l'ensemble des éléments exposés ou bien exprimer l'absence d'incidence de l'ER°914 sur ces éléments.

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

**2° Observations générales sur l'ensemble des dossiers de MEC**

La rédaction de la partie « 3.1 » de tous les dossiers mérite d'être clarifiée et mise en cohérence entre les opérations AFNT et GPSO. En effet, il est nécessaire de savoir précisément quels sont les éléments du PLU qui ont été analysés dans la bande des 500 m de part et d'autre du tracé car de nombreux outils réglementaires semblent impactés, notamment dans le PLU de Toulouse et de Saint-Jory (voir points 5° et 6° ci-après).

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

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

**3° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de FENOUILLET, avec l'opération AFNT**

Au chapitre 5 de la notice, les extraits du document graphique du PLU en vigueur sont erronés. En effet, ils ne font pas apparaître les espaces boisés classés (EBC) inscrits le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne.

L'élément bâti patrimonial n°2 identifié au règlement graphique est impacté par l'ER n°34 créé pour le projet d'aménagements ferroviaires.

En l'état, l'intérêt de préservation de cet élément de patrimoine bâti n'est pas compatible avec la vocation de l'ER créé.

**4° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération «Lignes nouvelles »**

En page 46, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Hers, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donné qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.

Vous trouverez en annexe une note technique plus détaillée reprennant l'ensemble des observations émises par mes services.

Enfin, je vous informe que les PLU concernés devraient faire l'objet d'évolutions entre l'enquête publique du projet GPSO prévue à l'automne et les DUP qui suivront.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations les meilleures.

La Vice-Présidente,  
Urbanisme et Projets Urbains  
Archéologie Préventive

Annette LAIGNEAU

**PJ :** Avis technique de Toulouse Métropole concernant les dossiers de MEC des PLU

**Copie :** Pascal Courcier, Jean Capdeville, Jacques Rosen, Christian Dumez

Immeuble Marengo Boulevard  
6 rue René Leduc  
BP 35821  
31 505 TOULOUSE Cedex 5

Toulouse, le 17 juin 2014

DIRECTION GÉNÉRALE DU  
DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DURABLE

Direction de la Planification Urbaine  
Service Réglementation Urbaine

**Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest  
Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse  
Lignes nouvelles  
Mise en compatibilité des PLU de Toulouse Métropole,  
Communes de Fenouillet, Lespinasse, Toulouse et Saint-Jory**

Avis technique de Toulouse Métropole

Réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques  
Associées du 26 juin 2014

Affaire suivie par : Eric GOSSET  
T. : 05 81 91 72 34

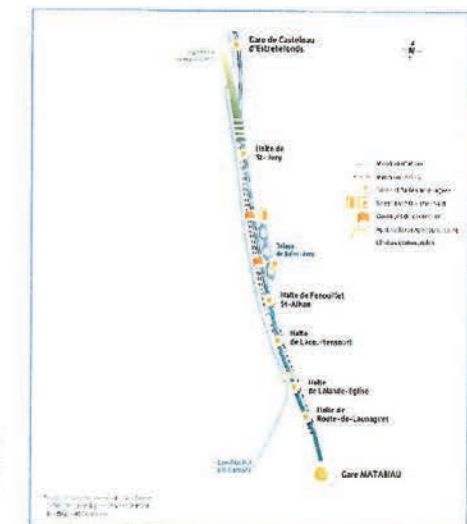
#### Présentation de la procédure

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

- de meilleures performances pour les voyageurs, par l'apport de la grande vitesse (lignes nouvelles) relayée ensuite par la complémentarité trains à grande vitesse/TER ;
- le renforcement des transports du quotidien au droit des deux métropoles (ligne existante au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse).

Le programme GPSO comprend trois opérations faisant chacune l'objet d'une enquête préalable aux Déclarations d'Utilité Publique (DUP) :

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



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

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

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

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

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

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

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

#### Avis technique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Observations de Toulouse Métropole

##### **Concernant la notice explicative :**

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

##### **Concernant le règlement graphique :**

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

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

En l'état, l'intérêt de préservation de cet élément de patrimoine bâti n'est pas compatible avec la vocation de l'ER créé.

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

##### **Concernant le règlement écrit :**

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

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

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

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

#### Observations de Toulouse Métropole

##### **Concernant la notice explicative :**

Dans le tableau de la page 16, supprimer « par décret » dans la mention « 1ère modification simplifiée approuvée par décret en conseil communautaire du 19/12/13 ».

En page 17, la description du sous-secteur UFa, impacté par le projet ferroviaire, est erronée. La rédaction doit être remplacée par « Le secteur UFa correspond à la majeure partie de la zone d'activité existante. Elle englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire ».

##### **Concernant le règlement écrit :**

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

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

#### 4° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération « AFNT »

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

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique par la création d'un ER n°73 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes » et la modification du périmètre de l'ER n°52 au bénéfice de l'Etat intitulé « Création d'une troisième voie SNCF » ;
- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire dans les articles 2 et 6 des zones UA, UB, UF, N et 2AU ;
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°73 et la modification de la surface de l'ER n°52.

#### Observations de Toulouse Métropole

##### Concernant la notice explicative :

Dans le tableau de la page 16, supprimer « par décret » dans la mention « Modification n°1 : approuvée par Décret en conseil communautaire du 19/12/13 ».

Pages 16 et 17, les Orientations d'aménagement et de programmation ont été analysées. Il est conclu que la mise en compatibilité du PLU pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse va dans le même sens que les orientations particulières d'aménagement du PLU. Si tel est le cas, il est nécessaire d'approfondir cette analyse car il apparaît certains points de conflit. Par exemple, il est prévu dans les orientations particulières d'aménagement une halte nautique au bord du canal latéral de la Garonne qui est localisée dans le nouvel ER 73 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

L'absence d'impact de l'ER n°73 créé à proximité immédiate de la ZAC Le Vigné – Ladoux est à démontrer.

Page 17 dans la partie 3.7 « Les Emplacements réservés », il est nécessaire de remplacer « suppression » par « modification » dans la dernière phrase du paragraphe relative à l'ER n°52.

##### Concernant le règlement graphique :

Page 24 dans l'introduction de la partie, il est nécessaire de rappeler les éléments modifiés : la création de l'ER n°73 et la modification de l'ER n°52, à l'image du résumé de la partie 5.2.

##### Concernant le règlement écrit :

Pour l'ensemble des articles modifiés des zones UA, UB, UF, 2AU et N, il est impératif de reprendre l'ensemble des articles du PLU opposable et non une version tronquée.

Il est préférable de reprendre pour l'article 2.6 de la zone UA et l'article 2.4 de la zone UB (pages 33 et 35) la même rédaction que celle de l'article 2 des zones UF, 2AU et N (page 37, 39 et 41) par souci de cohérence.

##### Concernant la liste des Emplacements réservés :

Page 43, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Hers, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donnée qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.

#### 5° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération « Lignes nouvelles »

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

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique par la création de l'ER n°74 au bénéfice de RFF intitulé « Projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax et ses aménagements connexes », la modification du périmètre de l'ER n°52 au bénéfice de l'Etat intitulé « Création d'une troisième voie SNCF » et la modification du périmètre de l'ER n°37 au bénéfice de Toulouse Métropole intitulé « Création de contre allées à la RD820, de voies de désenclavement, et de raquette de retournement » ;
- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire dans les articles 2 et 11 de la zone 2AU, dans les articles 2, 6, 7, 10, 11 et 13 de la zone N (secteurs Na, Nc, Ne et Nh) et dans les articles 2, 6, 7, 9, 10 et 13 de la zone UF ;
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°74 et la modification de la surface des ER n°52 et n°37.

#### Observations de Toulouse Métropole

##### Concernant la notice explicative :

Pour rappel, la notice de MEC pour l'opération lignes nouvelles devra porter d'une part sur le PLU opposable et d'autre part, sur le PLU mis en compatibilité avec l'opération AFNT.

Dans le tableau de la page 16, remplacer « Modification M1 le 9 décembre 2013 » par « Modification n°1 approuvée par délibération du conseil communautaire du 19/12/13 ».

##### Concernant le règlement graphique :

Comme spécifié dans la partie 3.8 « les Espaces boisés Classés » page 17, il n'y a pas d'EBC déclassé, il ne faut donc pas évoquer l'ajustement éventuel d'EBC dans l'introduction de la partie.

L'étiquette de l'ER 74 sur le plan de zonage (pages 27 et 29) doit être représentée graphiquement de la même façon que les étiquettes des autres ER.

Suite à la suppression partielle des ER n°37 et n°52, il reste 2 étiquettes de ces ER sur les parties supprimées qu'il convient d'enlever.

##### Concernant la liste des Emplacements réservés :

Page 46 dans l'introduction de la partie, pour parler de l'ER réservé aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, il est fait référence à l'ER n°74, or il s'agit de l'ER n°73. L'ensemble du texte fait également l'amalgame entre ces 2 ER.

Dans ce même texte, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Hers, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donnée qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.

Dans le tableau de la liste des ER pages 49 et 50, la modification des surfaces des ER n°37 et n°52 n'a pas été faite. Il manque également dans ce tableau la destination, le bénéficiaire et la superficie de l'ER n°73. A ce titre, il aurait été préférable de rajouter dans la notice la mise en compatibilité du PLU pour les lignes nouvelles sur la base du PLU déjà mis en compatibilité avec les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse pour le règlement graphique et écrit et la liste des ER, cela d'autant plus que la cette mise en compatibilité risque d'intervenir après celle relative aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

#### 6° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de TOULOUSE, avec l'opération « AFNT »

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

- le rapport de présentation : pièce n°1 (pièces 1A à 1F), par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le document graphique du règlement : pièces n°4B1 « plan de zonage au 1/5000ème » et 4B2 « Cahier au 1/2500ème »
  - par la création d'un ER n°914 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes » et par la modification d'un ER n°322
- le règlement écrit : pièce n°4A, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire :
  - dans les dispositions générales aux articles 2, 3, 4, 6, 9 et 10,
  - dans les dispositions spécifiques des zones UI, UM, UL, UE et N (articles 2 et 6 de chacune des zones).
- la liste des ER et des Servitudes pour Équipements Publics (SEP) : pièce n°4C, par l'ajout de l'ER n°914 cité ci-dessus et la réduction de la superficie de l'ER n°322.

#### Observations de Toulouse Métropole

L'analyse de la pièce 4B2 du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, n'a pas été réalisée. Il s'agit du document graphique « Cahier au 1/2500ème » comportant des dispositions graphiques complémentaires à celles de la pièce 4B1. Ce cahier fait apparaître notamment les périmètres d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ainsi que les périmètres de projet « L.123-2-a » et éléments de paysage identifiés au titre du L 123-1-5 III 2°. Il est donc indispensable que cette pièce du document graphique soit analysée au même titre que la pièce 4B1.

## Concernant la notice explicative :

### Remarques relatives aux chapitres 2 et 3 de la notice de mise en compatibilité

Comme spécifié dans le titre 1°, si l'étude porte sur une bande de 500 m, l'incidence du projet n'est pas établie sur l'ensemble des documents (p.17 de la notice de MEC) car seraient également impactés :

- deux OAP : OAP Lapujade et OAP des Izards Trois Cocus ;
- d'autres ER et SEP ;
- d'autres secteurs du zonage, autres que ceux mentionnés ;
- des EBC ;
- des Éléments de Paysage identifiés. Pour rappel, la Loi ALUR a changé la dénomination de l'article L.123-1-5-7° par L.123-1-5 III 2°. A priori, aucun Espace Vert Protégé (EVP) ne serait concerné mais un Élément Bâti Patrimonial (EBP), sur le secteur des Izards, serait recensé dans la bande des 500 m.
- deux ZAC : ZAC de La Vache et ZAC de Borderouge ;
- des périmètres L.111-10 et L.123-2-a ;
- des périmètres de lotissement : bien que la loi ALUR ait supprimé les règlements de lotissements, les droits de ceux approuvés depuis moins de 10 ans continuent de perdurer. Or, la pièce 5E1 ne fait apparaître que les périmètres dont les règlements ont été maintenus. Des règlements de lotissement toujours en vigueur pourraient être inclus dans la bande des 500 m.

La pièce 4B2 du document graphique fait apparaître l'ensemble de ces dispositions. La pièce 5C « Graphiques d'information » comporte les périmètres de ZAC, de PAE, de DPU, DPUR, de DPC et les périmètres de sursis à statuer.

Il est donc nécessaire que le chapitre 3 du dossier de mise en compatibilité présente l'incidence du projet dans une bande de 500 m au regard de l'ensemble des éléments exposés ou bien exprime l'absence d'incidence de l'ER°914 sur ces éléments.

### Remarques relatives au chapitre 4 : analyse des incidences de la compatibilité sur Natura 2000

Au chapitre intitulé « Site de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » (p 20), il est précisé que la commune de Toulouse et les aménagements prévus ne sont pas situés en Natura 2000. Or, si les aménagements ne sont pas situés en zone Natura 2000, la commune de Toulouse en comporte, comme indiqué au chapitre 6 « évaluation environnementale de la mise en compatibilité ».

### Remarques relatives au chapitre 5 : « les dispositions proposées pour assurer la MEC du PLU de Toulouse »

Au chapitre 5.1, voici les remarques à prendre en compte :

Légende (p. 23 de la notice) :

- il serait préférable d'insérer la zone UP en zone mixte plutôt qu'en zone spécifique
- Périmètres L.123-2-a : le périmètre du pôle multimodal TGV secteur Michel-Ange est tombé en décembre 2013 et a été remplacé par un L.111-10 (le Document Graphique du Règlement du PLU et les annexes du PLU vont être modifiés en ce sens dans la cadre d'une prochaine procédure d'évolution). Ce périmètre sera à supprimer du document graphique 4B2.

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

Chapitre 5.2 : les extraits du règlement d'urbanisme

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Résumé non technique (p. 92)

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

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





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



[www.saintjory-toulouse.fr](http://www.saintjory-toulouse.fr)

Réseau Ferré de France

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



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

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax entre Saint-Médard-d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent-de-Paul (Landes), et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Arbanats, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Bernos-Beaulac, Captieux, Castres-Gironde, Cazalis, Escaudes, Giscos, Goualade, Landiras, Lerm-et-Musset, Lucmau, Marions, Portets, Préchac, Saint-Médard-d'Eyrans, Saint-Selve et Virelade dans le département de la Gironde, des communes de Brax, Bruch, Caudecoste, Estillac, Fargues-sur-Ourbise, Moirax, Montesquieu, Pompogne, Roquefort, Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Saint-Nicolas-de-la-Balermie, Sérignac-sur-Garonne, Vianne ainsi que de la communauté d'agglomération d'Agen (communes de Colayrac-Saint-Cirq, Layrac, Le Passage) dans le département de Lot-et-Garonne, des communes d'Auvillar, Bressols, Campsas, Castelmayran, Castelsarrasin, Cordes-Tolosannes, Donzac, Escatalens, Grisolles, Labastide-Saint-Pierre, Lacourt-Saint-Pierre, Montauban, Montbartier, Montbeton, Saint-Nicolas-de-la-Grave et Saint-Porquier dans le département de Tarn-et-Garonne, des communes de Castelnau-d'Estrétefonds, Fronton, Grenade, Saint-Rustice ainsi que de Toulouse Métropole (commune de Saint-Jory) dans le département de la Haute-Garonne, et des communes d'Arue, Bégaar, Canenx-et-Réaut, Cère, Ousse-Suzan, Pontonx-sur-l'Adour, Saint-Avit, Uchacq-et-Parentis ainsi que du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan (communes de Roquefort et de Sarbazan) dans le département des Landes

NOR : DEVT1603468D

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1 à L. 122-3, L. 123-1 à L. 123-19, L. 214-1 à L. 214-11, L. 341-1, L. 411-2, L. 414-4, L. 571-9 et L. 571-10, R. 122-1 à R. 122-15, R. 123-1 à R. 123-33, R. 414-19 à R. 414-25 et R. 571-44 à R. 571-52-1 ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L. 110-1, L. 121-1, L. 121-2, L. 121-4, L. 122-1, L. 122-3, L. 122-5, R. 111-1, R. 112-4, R. 121-2 et R. 122-3 ;

Vu le code forestier, notamment ses articles L. 214-13 à L. 214-14 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. 112-1-1, L. 121-2, L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38, R. 352-1 à R. 352-14 et R. 643-1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1511-1 à L. 1511-7, L. 1512-1 et L. 1512-2, L. 2111-1 à L. 2111-3, L. 2111-9 à L. 2111-25, R. 1511-1 et R. 1511-3 à R. 1511-10 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 104-2, L. 104-3, L. 104-6, L. 143-4, L. 153-54 à L. 153-59, L. 174-1, L. 174-3, L. 600-12, R. 104-2, R. 104-21 à R. 104-25, R. 121-16, R. 153-13, R. 153-14 et R. 153-21 ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application des articles 1<sup>er</sup>, 1<sup>er</sup>-1 et 1<sup>er</sup>-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

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 l'article 12 du décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre I<sup>er</sup> du code de l'urbanisme ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes d'Arbanats, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Bernos-Beaulac, Captieux, Castres-Gironde, Cazalis, Escaudes, Giscos, Goulade, Lerm-et-Musset, Lucmau, Marions, Portets, Préchac, Saint-Médard-d'Eyrans, Saint-Selve et Virelade dans le département de la Gironde ;

Vu le plan d'occupation des sols de Landiras dans le département de la Gironde ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes de Brax, Bruch, Caudecoste, Estillac, Fargues-sur-Ourbise, Moirax, Montesquieu, Pompogne, Roquefort, Saint-Nicolas-de-la-Balmerme et de la communauté d'agglomération d'Agen (communes de Colayrac-Saint-Cirq, Layrac et Le Passage) dans le département de Lot-et-Garonne ;

Vu la décision du tribunal administratif de Bordeaux du 10 février 2015 portant annulation de la délibération du 28 juin 2012 du conseil municipal de Sainte-Colombe-en-Bruilhois approuvant le plan local d'urbanisme de la commune ;

Vu les plans d'occupation des sols des communes de Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Sérignac-sur-Garonne et Vianne dans le département de Lot-et-Garonne ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes d'Auvillar, Bressols, Campsas, Castelmayran, Cordes-Tolosannes, Donzac, Escatalens, Labastide-Saint-Pierre, Lacourt-Saint-Pierre, Montauban, Montbartier, Montbeton, Saint-Nicolas-de-la-Grave et Saint-Porquier dans le département de Tarn-et-Garonne ;

Vu les plans d'occupation des sols des communes de Castelsarrasin et Grisolles dans le département de Tarn-et-Garonne ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes de Castelnau-d'Estrétefonds, Fronton, Grenade et Saint-Rustice dans le département de la Haute-Garonne ;

Vu le plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole (commune de Saint-Jory) ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes d'Arue, Bégaar, Canenx-et-Réaut, Cère, Ousse-Suzan, Pontonx-sur-l'Adour, Saint-Avit et du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan dans le département des Landes ;

Vu le plan d'occupation des sols de la commune d'Uchacq-et-Parentis dans le département des Landes ;

Vu les bilans des débats publics publiés le 18 janvier 2006 pour le projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et le 31 janvier 2007 pour le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ;

Vu la décision ministérielle du 30 mars 2012 actant la consistance du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et retenant le tracé de référence du linéaire des lignes nouvelles ;

Vu les décisions de la Commission nationale du débat public du 5 décembre 2012 estimant qu'il n'est pas nécessaire de procéder à de nouveaux débats ;

Vu la décision ministérielle du 23 octobre 2013, arrêtant le tracé du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest sur les secteurs laissés en suspens par la décision ministérielle du 30 mars 2012, retenant un schéma de réalisation en deux phases pour le programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, et définissant la suite des procédures préalables à l'enquête d'utilité publique pour la première phase comprenant les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse ;

Vu les avis des commissions départementales d'aménagement foncier de la Gironde, rendu le 21 novembre 2013, de Tarn-et-Garonne, rendu le 17 février 2015, de la Haute-Garonne, rendu le 3 mars 2015, et des Landes, rendu le 28 janvier 2013, relatifs à la constitution des commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier ;

Vu l'avis du syndicat mixte du parc naturel des Landes de Gascogne du 13 janvier 2014, joint au dossier d'enquête publique ;

Vu l'avis n° 2013-121 du 22 janvier 2014 de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable, joint au dossier d'enquête publique, sur l'étude d'impact relative au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ;

Vu l'avis du Commissariat général à l'investissement et le rapport de contre-expertise du 29 avril 2014, joints au dossier d'enquête publique ;

Vu l'arrêté interpréfectoral du 19 mai 2014 portant désignation du préfet de la Gironde comme préfet coordonnateur de l'enquête publique concernant la réalisation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ;

Vu la décision ministérielle du 13 juin 2014 décidant du lancement de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des trois opérations constituant la première phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, soit les lignes Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, ainsi qu'à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des établissements publics de coopération intercommunale et des communes concernés ;

Vu les avis de la direction régionale des finances publiques d'Aquitaine et du département de la Gironde du 3 juin 2014, de la direction départementale des finances publiques de Lot-et-Garonne du 27 février 2013, de la direction départementale des finances publiques de Tarn-et-Garonne du 18 janvier 2013, de la direction régionale des finances publiques de Midi-Pyrénées et du département de la Haute-Garonne du 5 décembre 2012 et de la direction régionale des finances publiques d'Aquitaine et du département des Landes du 15 octobre 2013 ;

Vu les décisions du 30 juin et du 23 octobre 2014 du président du tribunal administratif de Bordeaux portant désignation des membres et de suppléants de la commission d'enquête des lignes ferroviaires nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ;

Vu l'arrêté interpréfectoral du 25 août 2014 du préfet de la région Aquitaine et de la Gironde, du préfet de la région Midi-Pyrénées et de la Haute-Garonne, du préfet des Landes, du préfet de Lot-et-Garonne et du préfet

de Tarn-et-Garonne portant ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées par ces ouvrages ;

Vu la lettre du 27 mai 2014 adressée par le préfet de Lot-et-Garonne aux maires des communes de Saint-Nicolas-de-la-Balermie, Vianne, Moirax, Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Roquefort, Pompogne, Montesquieu, Estillac, Caudecoste, Le Passage, Bruch, Layrac, Brax, Colayrac-Saint-Cirq, Sérignac-sur-Garonne, au président de la communauté d'agglomération d'Agen, au président de la communauté de communes du canton de Prayssas, aux présidents des syndicats mixtes du Pays de l'Agenais et de l'Albret, aux présidents des chambres de commerce et d'industrie, des métiers et de l'artisanat et d'agriculture de Lot-et-Garonne, au président du conseil régional d'Aquitaine, au président du conseil général de Lot-et-Garonne et au directeur départemental des territoires de Lot-et-Garonne les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-14-2 et R. 123-23-1 du code de l'urbanisme ;

Vu la lettre du 2 juin 2014 adressée par le préfet des Landes aux maires des communes d'Arue, Bégaar, Canenx-et-Réaut, Cère, Ousse-Suzan, Pontonx-sur-l'Adour, Roquefort, Saint-Avit, Sarbazan, Uchacq-et-Parentis, aux présidents des communautés d'agglomération du Grand Dax et du Marsan Agglomération, aux présidents des communautés de communes des Landes d'Armagnac, du Pays d'Albret, du pays Morcenais et du pays Tarusate, au président du syndicat intercommunal des communes d'Arue, Bourriot-Bergonce, Cachen, Lencouacq, Maillas et Vielle-Soubiran, au président du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan, aux présidents des syndicats mixtes de la Haute Lande et Adour-Chalosse-Tursan, au président du parc naturel régional des Landes de Gascogne, aux présidents de chambres de commerce et d'industrie, des métiers et de l'artisanat et d'agriculture des Landes, au président du conseil régional d'Aquitaine et au président du conseil général des Landes les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-14-2 et R. 123-23-1 du code de l'urbanisme ;

Vu la lettre du 2 juin 2014 adressée par le préfet de Tarn-et-Garonne aux maires des communes d'Auvillar, Bressols, Campsas, Castelmayran, Castelsarrasin, Cordes-Tolosannes, Donzac, Escatalens, Grisolles, La Ville-Dieu-du-Temple, Labastide-Saint-Pierre, Lacourt-Saint-Pierre, Montauban, Montbartier, Montbeton, Pompignan, Saint-Nicolas-de-la-Grave, Saint-Porquier, à la présidente de la communauté de communes du Terroir de Grisolles et Villebrumier, à la présidente de la communauté d'agglomération du Grand Montauban, aux présidents des syndicats mixtes du SCOT de l'agglomération de Montauban, du SCOT du Nord Toulousain et du SCOT des Trois Provinces, aux présidents des syndicats mixtes des Deux Rives et du Pays de l'Agenais, aux présidents des chambres de commerce et d'industrie, des métiers et de l'artisanat et d'agriculture de Tarn-et-Garonne, au président du conseil régional de Midi-Pyrénées et au président du conseil général de Tarn-et-Garonne les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-14-2 et R. 123-23-1 du code de l'urbanisme ;

Vu la lettre du 4 juin 2014 adressée par le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, aux maires des communes d'Arbanats, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Bernos-Beaulac, Captieux, Castres-Gironde, Cazalis, Escaudes, Giscos, Goulade, Landiras, Lerm-et-Musset, Lucmau, Marions, Portets, Préchac, Saint-Médard-d'Eyrans, Saint-Selve et Virelade, aux présidents des communautés de communes de Montesquieu, du Bazadais et du Sud-Gironde, aux présidents des chambres de commerce et d'industrie, des métiers et de l'artisanat et d'agriculture de Gironde, au président du conseil régional d'Aquitaine et au président du conseil général de Gironde les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-14-2 et R. 123-23-1 du code de l'urbanisme ;

Vu la lettre du 5 juin 2014 adressée par le préfet de la région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne, aux maires des communes de Castelnau-d'Estrétefonds, Fronton, Grenade, Saint-Jory et Saint-Rustice, au président de la communauté urbaine de Toulouse Métropole, aux présidents du syndicat mixte du SCOT du Nord Toulousain, aux présidents des chambres de commerce et d'industrie, des métiers et de l'artisanat et d'agriculture de la Haute-Garonne, au président du conseil régional de Midi-Pyrénées et au président du conseil général de la Haute-Garonne les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-14-2 et R. 123-23-1 du code de l'urbanisme ;

Vu le procès-verbal des réunions d'examen conjoint tenues le 30 juin 2014 pour les communes du département de la Gironde, le 24 juin 2014 pour les communes du département de Lot-et-Garonne, les 25 et 26 juin 2014 pour les communes de Tarn-et-Garonne, le 26 juin 2014 pour les communes du département de la Haute-Garonne, le 27 juin 2014 pour les communes du département des Landes, et portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête et comprenant une évaluation des incidences Natura 2000 ;

Vu les avis du ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt du 4 août 2014 et du 25 septembre 2014, joints au dossier d'enquête publique ;

Vu les évaluations environnementales relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, jointes au dossier d'enquête ;

Vu les avis de l'autorité environnementale émis sur ces évaluations par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement et joints au dossier d'enquête ;

Vu le dossier d'enquête publique ouvert sur le projet, le rapport, les conclusions motivées et l'avis de la commission d'enquête du 27 mars 2015 ;

Vu les lettres du préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, du 14 octobre 2015 invitant les communes de Saint-Médard-d'Eyrans, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Castres-Gironde, Saint-Selve, Portets, Arbanats, Virelade et Landiras, les communautés de communes du Sud-Gironde et du Bazadais dans le département de la Gironde, les communes de Vianne, Bruch et Montesquieu, la communauté d'agglomération d'Agen, la

communauté de communes des Coteaux et Landes de Gascogne dans le département de Lot-et-Garonne, les communes de Donzac, Auvillar, Saint-Nicolas-de-la-Grave, Castelmayran, Cordes-Tolosannes, La Ville-Dieu-du-Temple, Saint-Porquier, Montbeton, Montauban, Bressols, Escatalens, Montbartier et Lacourt-Saint-Pierre, les communautés de communes de Terres de Confluences et du Terroir de Grisolles et Villebrumier dans le département de Tarn-et-Garonne, les communes de Fronton, Saint-Rustice, Castelnaud-d'Estrétefonds et Grenade, la communauté urbaine de Toulouse Métropole dans le département de la Haute-Garonne, les communes d'Arue, Canenx-et-Réaut, Cère et Ousse-Suzan, la communauté d'agglomération du Marsan, le syndicat intercommunal de Roquefort-Sarbazan et la communauté de communes du Pays Tarusate dans le département des Landes à délibérer sur la mise en compatibilité de leur document d'urbanisme ;

Vu l'arrêté préfectoral du 19 novembre 2015 du préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, transférant les compétences d'urbanisme des communes d'Arbanats, Landiras, Portets et Virelade à la communauté de communes de Podensac ;

Vu la lettre du préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, du 24 novembre 2015 invitant la communauté de communes de Podensac à délibérer sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Arbanats, Portets et Virelade ;

Vu le courrier du 4 décembre 2015 adressé par le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche au président du conseil départemental des Landes ;

Vu les délibérations du conseil municipal d'Ayguemorte-les-Graves du 3 décembre 2015, de la communauté de communes du Bazadais du 16 décembre 2015, du conseil municipal de Beautiran du 10 novembre 2015, du conseil municipal de Castres-Gironde du 23 novembre 2015, du conseil municipal de Landiras du 20 octobre 2015, de la communauté de communes de Podensac du 16 décembre 2015, du conseil municipal de Saint-Médard-d'Eyrans du 8 décembre 2015 et de la communauté de communes du Sud-Gironde du 14 décembre 2015 dans le département de la Gironde, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu la délibération de la communauté d'agglomération d'Agen du 17 décembre 2015, dans le département de Lot-et-Garonne, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu les délibérations du conseil municipal de Bressols du 14 décembre 2015, du conseil municipal de Castelmayran du 1<sup>er</sup> décembre 2015, du conseil municipal d'Escatalens du 28 novembre 2015, du conseil municipal de Lacourt-Saint-Pierre du 11 décembre 2015, du conseil municipal de Montauban du 16 décembre 2015, du conseil municipal de Montbeton du 7 décembre 2015, du conseil municipal de Saint-Nicolas-de-la-Grave du 3 décembre 2015, de la communauté de communes du Terroir de Grisolles et Villebrumier du 17 décembre 2015 et de la communauté de communes Terres de Confluences du 17 décembre 2015, dans le département de Tarn-et-Garonne, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu les délibérations du conseil municipal de Grenade-sur-Garonne du 24 novembre 2015 et du conseil de Toulouse Métropole du 17 décembre 2015, dans le département de la Haute-Garonne, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu les délibérations de la communauté d'agglomération du Marsan Agglomération du 1<sup>er</sup> décembre 2015 et du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan du 4 décembre 2015 dans le département des Landes ;

Vu l'avis du ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt du 27 avril 2016 ;

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

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Sont déclarés d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse nouvelles Bordeaux–Toulouse et Bordeaux–Dax entre Saint-Médard-d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent-de-Paul (Landes), conformément aux plans présentés en annexe 1 au présent décret (1).

Conformément aux dispositions 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 (1) expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

**Art. 2.** – Les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de quinze ans à compter de la publication du présent décret.

**Art. 3.** – Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles 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. 4.** – Conformément aux dispositions du I de l'article R. 122-14 du code de l'environnement, l'annexe 3 au présent décret (1) 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 de suivi associées. 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, celles relatives au patrimoine ainsi que celles relatives au défrichement pourront être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées par des arrêtés ultérieurs pris en application respectivement des articles L. 214-1 et suivants, de l'article L. 411-2, des articles L. 341-1 et suivants du code de l'environnement et des articles L. 214-13 et L. 341-1 et suivants du code forestier.

**Art. 5.** – Le présent décret emporte mise en compatibilité des documents d’urbanisme, conformément aux plans et aux documents annexés au présent décret (1) :

- des communes d’Arbanats, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Bernos-Beaulac, Captieux, Castres-Gironde, Cazalis, Escaudes, Giscos, Goulade, Landiras, Lerm-et-Musset, Lucmau, Marions, Portets, Préchac, Saint-Médard-d’Eyrans, Saint-Selve et Virelade dans le département de la Gironde ;
- des communes de Brax, Bruch, Caudecoste, Estillac, Fargues-sur-Ourbise, Moirax, Montesquieu, Pompage, Roquefort, Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Saint-Nicolas-de-la-Balermie, Sérignac-sur-Garonne, Vianne ainsi que de la communauté d’agglomération d’Agen (communes de Colayrac-Saint-Cirq, Layrac, Le Passage) dans le département de Lot-et-Garonne ;
- des communes d’Auvillar, Bressols, Campsas, Castelmayran, Castelsarrasin, Cordes-Tolosannes, Donzac, Escatalens, Grisolles, Labastide-Saint-Pierre, Lacourt-Saint-Pierre, Montauban, Montbartier, Montbeton, Saint-Nicolas-de-la-Grave, Saint-Porquier dans le département de Tarn-et-Garonne ;
- des communes de Castelnau-d’Estrétefonds, Fronton, Grenade, Saint-Rustice ainsi que de Toulouse Métropole (commune de Saint-Jory) dans le département de la Haute-Garonne ;
- des communes d’Arue, Bégaar, Canenx-et-Réaut, Cère, Ousse-Suzan, Pontonx-sur-l’Adour, Saint-Avit, Uchacq-et-Parentis ainsi que du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan (communes de Roquefort et de Sarbazan) dans le département des Landes.

Les maires de ces communes et présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents procéderont aux mesures de publicité prévues au premier alinéa de l’article R. 153-21 du code de l’urbanisme.

**Art. 6.** – La ministre de l’environnement, de l’énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, et le secrétaire d’Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche 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 2 juin 2016.

MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

*La ministre de l’environnement,  
de l’énergie et de la mer,  
chargée des relations internationales  
sur le climat,*  
SÉGOLÈNE ROYAL

*Le secrétaire d’Etat  
chargé des transports,  
de la mer et de la pêche,*  
ALAIN VIDALIES

---

(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 de suivi associées auprès du ministère de l’environnement, de l’énergie et de la mer (direction des infrastructures de transport, sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables, tour Séquoia, 1, place Carpeaux, 92055 Paris-La Défense Cedex) ainsi qu’auprès des préfetures de la Gironde (2, esplanade Charles-de-Gaulle, 33077 Bordeaux), de Lot-et-Garonne (place de Verdun, 47920 Agen Cedex 9), de Tarn-et-Garonne (2, allée de l’Empereur, BP 779, 82013 Montauban Cedex), de la Haute-Garonne (1, place Saint-Etienne, 31038 Toulouse) et des Landes (24-26, rue Victor-Hugo, 40021 Mont-de-Marsan Cedex).



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

PIÈCE I

MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME  
DE LA COMMUNE DE CASTELNAU-D'ESTRÉTEFONDS (31)



ENQUÊTE PRÉALABLE  
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

ÉDITION AOÛT 2014

Modifié septembre 2015

# PREAMBULE

*Le présent document constitue une mise à jour du dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme présenté à l'enquête publique du 14 octobre au 8 décembre 2014, portant sur le projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax. En application de l'article R123-23-1 du Code de l'Urbanisme, les communes ou EPCI sont consultés par le Préfet sur le dossier MECDU modifié pour tenir compte des observations du public et des résultats de l'enquête.*

*Dans le cadre de cette enquête publique, la commission d'enquête a émis un avis favorable avec réserves en ce qui concerne la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.*

*Les réserves sont ainsi rédigées :*

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

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

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

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

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

En effet, il apparaît après examen que :

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

# Sommaire

<b>1. Les généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme</b>	<b>3</b>
1.1. La mise en compatibilité	4
1.1.1. La définition	4
1.1.2. Le champ d'application	4
1.2. La mise en compatibilité d'un PLU	4
1.3. L'objet du présent dossier	4
1.4. Le déroulement de la procédure et textes réglementaires	5
1.4.1. Une procédure en cinq étapes	5
1.4.2. Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité	5
<b>2. La présentation du projet</b>	<b>7</b>
2.1. Le contexte et objectifs du programme du GPSO	8
2.2. Les caractéristiques générales des lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax	10
2.3. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Castelnau d'Estrétefonds	11
2.3.1. Le territoire communal	11
2.3.2. Le projet sur le territoire communal	11
<b>3. L'analyse de la compatibilité du PLU de Castelnau d'Estrétefonds</b>	<b>15</b>
3.1. Les principes généraux	16
3.2. Incidences du projet sur le rapport de présentation	16
3.3. Incidences du projet sur le projet d'Aménagement et de Développement Durable	16
<b>3.4. Les orientations d'aménagement et de programmation</b>	<b>17</b>
3.5. Les dispositions générales du règlement	17
3.6. Les dispositions applicables aux différentes zones	17
3.7. Les emplacements réservés	17
3.8. Les Espaces Boisés Classés	17
3.9. Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 du code de l'urbanisme	17
3.10. Les plans d'aménagement de ZAC (article L.311-7 du code de l'urbanisme)	17
<b>4. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000</b>	<b>19</b>
4.1. Le réseau Natura 2000	20

4.2. Le site « Vallée de Garonne de Muret à Moissac »	20
4.2.1. La présentation du site	20
4.2.2. Les effets du projet sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces du site	20
4.3. Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sur le site Natura 2000 de « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac »	20
<b>5. Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Castelnau d'Estrétefonds</b>	<b>21</b>
<b>5.0. Le rapport de présentation</b>	<b>22</b>
5.1. Le plan de zonage	23
5.2. Les extraits du règlement d'urbanisme	30
5.3. La liste des emplacements réservés	43
<b>6. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité</b>	<b>45</b>
6.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale	46
6.2. Contenu de l'évaluation environnementale et avis de l'Autorité environnementale	46
6.2.1. Contenu de l'évaluation environnementale	46
6.2.2. Avis de l'Autorité environnementale	46
6.3. Analyse de l'état initial de l'environnement	47
6.3.1. L'environnement humain	47
6.3.2. Les activités agricoles et sylvicoles	48
6.3.3. L'environnement physique	49
6.3.4. L'environnement naturel et biologique	50
6.3.5. Le patrimoine, tourisme et loisirs	52
6.3.6. Le paysage	52
6.3.7. Synthèse des enjeux	54
6.4. Raisons du choix du projet retenu	57
6.4.1. Les étapes d'études et de concertation	57
6.4.2. Des options de passage au projet de tracé	57
6.5. Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées	59
6.5.1. L'environnement humain	59
6.5.2. Les activités agricoles et sylvicoles	60
6.5.3. L'environnement physique	61
6.5.4. L'environnement naturel et biologique	62
6.5.5. Patrimoine tourisme et loisirs	65
6.5.6. Paysage	66
6.5.7. Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Castelnau-d'Estrétefonds	68
6.6. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	69

6.7.	Méthodologie, difficultés et limites.....	69
6.8.	Cartographie de synthèse des effets et mesures à l'échelle de la commune de Castelnau-d'Estrétefonds .....	70
6.9.	Résumé non technique.....	86
<b>7.</b>	<b>Annexe : avis de l'autorité environnementale.....</b>	<b>91</b>
<b>8.</b>	<b>Annexe : PV examen conjoint.....</b>	<b>95</b>



## 1. LES GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

## 1.1. La mise en compatibilité

### 1.1.1. La définition

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

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

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

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

- ▶ L. 122-16-1 (SCOT) ;
- ▶ L.123-14-2 (POS/PLU).

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

### 1.1.2. Le champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

La commune de Castelnau d'Estrétefonds est intégrée au périmètre du SCOT du Nord Toulousain, document piloté par le Syndicat Mixte du SCOT du Nord Toulousain et approuvé le 04 juillet 2012.

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

La commune de Castelnau d'Estrétefonds se situe à l'interface de deux opérations du programme du GPSO :

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

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

- ▶ le dossier d'enquête publique relatif aux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax comporte un dossier de mise en compatibilité du PLU de Castelnau d'Estrétefonds avec cette première opération ;
- ▶ le dossier d'enquête publique relatif aux aménagements ferroviaires de la ligne existante au nord de Toulouse comporte un dossier de mise en compatibilité du PLU de Castelnau d'Estrétefonds avec cette seconde opération.

En fonction du déroulement de l'instruction des demandes de déclaration d'utilité publique respectives, l'une ou l'autre des deux déclarations d'utilité publique pourra intervenir en premier, emportant alors une première mise en compatibilité du PLU. La seconde DUP emportera alors une seconde mise en compatibilité, venant s'ajouter à la première (en pratique, il est probable, si les conditions en sont réunies, que la DUP relative aux aménagements ferroviaires de la ligne existante au nord de Toulouse intervienne la première, le délai d'instruction par les services de l'Etat étant de 12 mois après la clôture de l'enquête publique, alors qu'il est de 18 mois pour les lignes nouvelles).

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

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

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

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

## 1.3. L'objet du présent dossier

Le présent dossier, établi conformément aux articles L.123-14 et L.123-14-2 du code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Castelnau d'Estrétefonds, dans le département de la Haute Garonne. L'opération visée est le projet

de création des lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax.

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

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

<sup>1</sup> Jurisprudence du Conseil d'Etat de 1998 concernant la commune de Balma (10 juin 1998, SA Leroy-Merlin)

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

### 1.4.1. Une procédure en cinq étapes

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

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

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

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

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

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

#### 3 - L'enquête publique

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

L'article L.123-14-2 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet, conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.

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

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

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

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

#### 5 - La déclaration d'Utilité Publique

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

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

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

#### Article L.123-14

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

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

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

#### Article L.123-14-2

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

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

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Article R.123-23-1**

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

L'examen conjoint prévu à l'article L. 123-14-2 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son président adresse la demande au préfet.

L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par le chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe

délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

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

\*\*\*\*\*

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Castelnau d'Estrétefonds.



## 2. LA PRESENTATION DU PROJET

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

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

*Les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse font l'objet chacun d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, distincte de celle des lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax, portant en tant que de besoin simultanément sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.*

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

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

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

*Pour une présentation plus complète du programme du GPSO et de sa première phase, dont les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, il convient de se reporter aux dossiers d'enquête préalable à la DUP. Ces dossiers comportent une étude d'impact unique pour les trois opérations de la première phase du GPSO.*

*Le présent dossier porte sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Castelnau d'Estrétefonds avec le projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax.*

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

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

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

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

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

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

Il a pour ambitions :

- ▶ **d'apporter, pour les déplacements dans le Sud-Ouest, une réponse aux attentes de mobilité croissante de la société, tout en favorisant une mobilité durable ;**
- ▶ **de renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, tant pour les liaisons Nord-Sud qu'entre les façades atlantique et méditerranéenne ;**

Il s'articule au Nord avec la LGV Tours-Bordeaux actuellement en construction dans le prolongement de la LGV atlantique en service depuis 1990 entre Paris et Tours. Il s'articule ensuite :

- avec le réseau ferroviaire de l'arc méditerranéen ;
  - avec le futur réseau ferré espagnol au Sud – et plus particulièrement avec la ligne nouvelle Irun/Bilbao/Vitoria, dit « Y basque », en construction. Constituant un axe performant entre la France et l'Espagne, c'est ainsi un **projet prioritaire au niveau européen**, inscrit de longue date dans la politique européenne de transport (axe prioritaire n°3 du RTE-T) :
- ▶ **d'apporter un saut qualitatif majeur pour l'offre de services ferroviaires, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises :**

Sur les principales relations voyageurs, tant nationales qu'internationales ou régionales, la mise en service du programme du GPSO s'accompagnera d'une amélioration très importante des performances de transport, avec des gains de près d'une heure dans la plupart des cas, et d'une augmentation des dessertes.

Pour le transport de marchandises, les lignes nouvelles apporteront la capacité nécessaire au développement des trafics transpyrénéens par le mode ferroviaire.

Le programme comporte enfin une forte composante d'amélioration des transports du quotidien avec les aménagements de la ligne existante au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse ;

- ▶ **de favoriser le développement des territoires :**  
L'amélioration des services ferroviaires rendue possible par le programme du GPSO renforcera **l'accessibilité et donc l'attractivité des territoires (activités économiques, tourisme...)** au bénéfice de leurs habitants, avec des effets directs et indirects à différentes échelles :

- l'Europe, la France et l'Espagne : c'est l'échelle du grand territoire et de la zone d'influence du projet ;
- les régions, départements, intercommunalités et communes : c'est l'échelle des bassins de vie des populations et des espaces irrigués (sans oublier l'Euro-Région Aquitaine - Euskadi compte tenu de la dimension transfrontalière);
- les quartiers : c'est l'échelle des gares et de la mobilité quotidienne des populations.

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

- ▶ **de contribuer à l'équilibre entre territoires et à la cohésion régionale :**

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

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

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

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



## 2.2. Les caractéristiques générales des lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax

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

### ► Un tronçon commun de 55 km entre le Sud de Bordeaux et le Sud Gironde :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.3. Les caractéristiques de la section du projet traversant la commune de Castelnau d'Estrétefonds

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

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer au cahier géographique n° 11 de l'étude d'impact.

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

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

### 2.3.1. Le territoire communal

Située à 22 kilomètres de Toulouse en bordure de Garonne, la commune de Castelnau d'Estrétefonds fait partie de la communauté de communes du Frontonnais créée le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et regroupant 10 communes. L'accès à la commune est facilité par la proximité de l'autoroute A 62, la route nationale RD 820 et par de nombreuses routes départementales (RD 45, RD 29, RD 77).

D'une superficie d'environ 2 861 hectares, la commune est constituée schématiquement par la plaine de la Garonne très plane et par des coteaux situés parallèlement au fleuve qui culminent à environ 221 mètres d'altitude.

En 2009, la commune comptait 5 397 habitants. Elle s'inscrit dans l'aire urbaine de Toulouse qui connaît une croissance démographique constante depuis plusieurs décennies.

### 2.3.2. Le projet sur le territoire communal

Le projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Dax concerne le secteur Ouest de la commune de Castelnau d'Estrétefonds qu'il traverse suivant un axe Nord-Sud.

#### ▸ L'infrastructure ferroviaire

Le projet traverse le territoire communal sur près de 4 000 m.

Le tracé s'insère à l'Ouest du canal latéral à la Garonne en remblai, ponctué d'ouvrages de décharge permettant de garantir la transparence hydraulique.

A l'arrivée sur Saint-Jory la commune voisine, le tracé se rapproche du canal latéral de manière à éviter les gravières.

Le tracé franchit l'Hers et sa zone inondable à l'aide d'un viaduc.

#### ▸ Les rétablissements de voirie

Trois rétablissements sont prévus sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds :

- La RD 29, route d'Ondres

Cette voie de communication sera franchie par pont rail. Cet ouvrage à vocation hydraulique permet de laisser la RD 29 en place, tout en respectant le gabarit nécessaire.

- Le chemin de la Gravette

Cette voie de communication sera rabattue et passera sous le viaduc.

- Le chemin du Moulin-Ferme

Cette voie de communication sera rabattue et passera sous le viaduc.

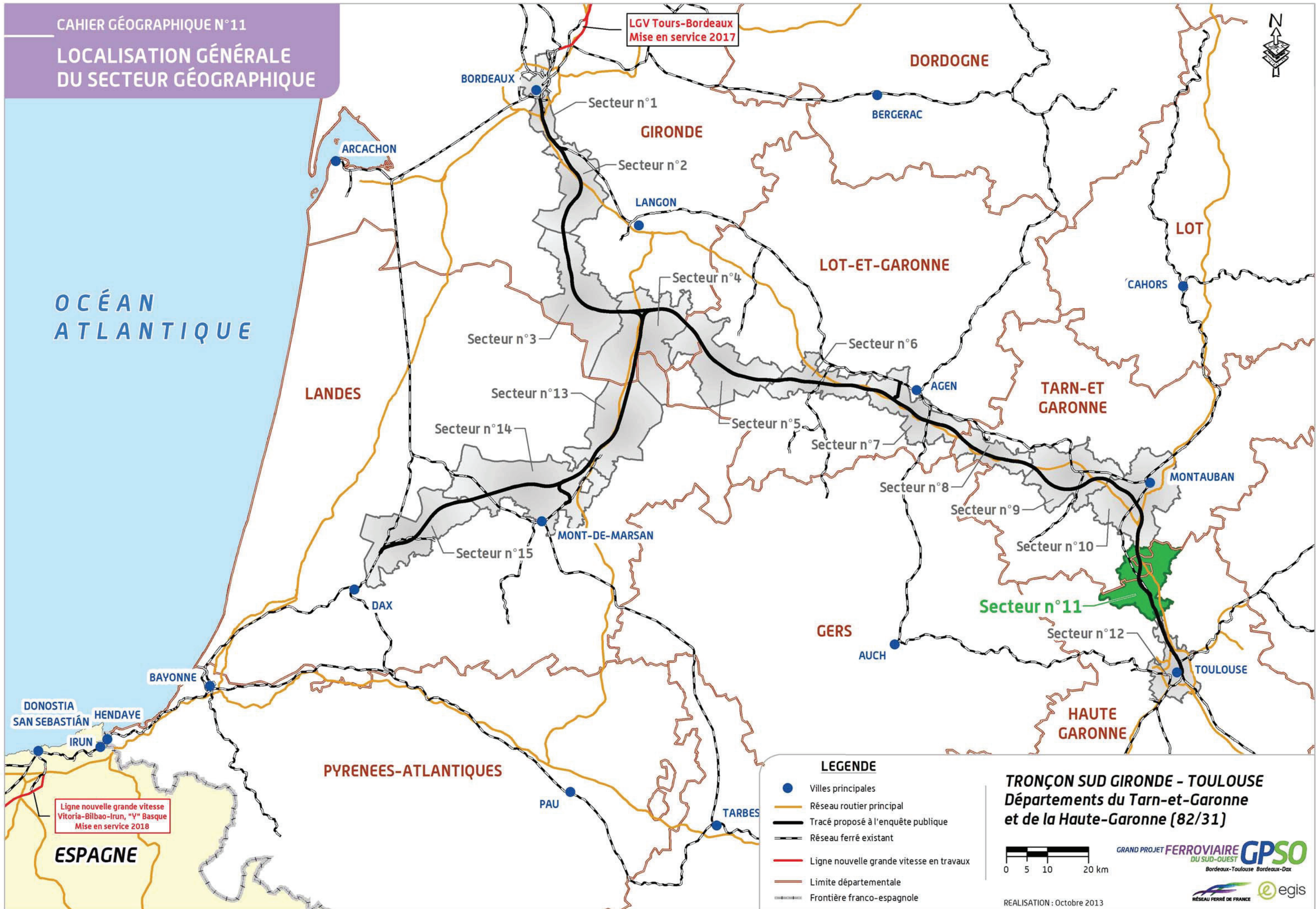
#### ▸ Les installations connexes (bases travaux, sous-stations-électriques, postes de sectionnement, ...)

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

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

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

# LOCALISATION GÉNÉRALE DU SECTEUR GÉOGRAPHIQUE



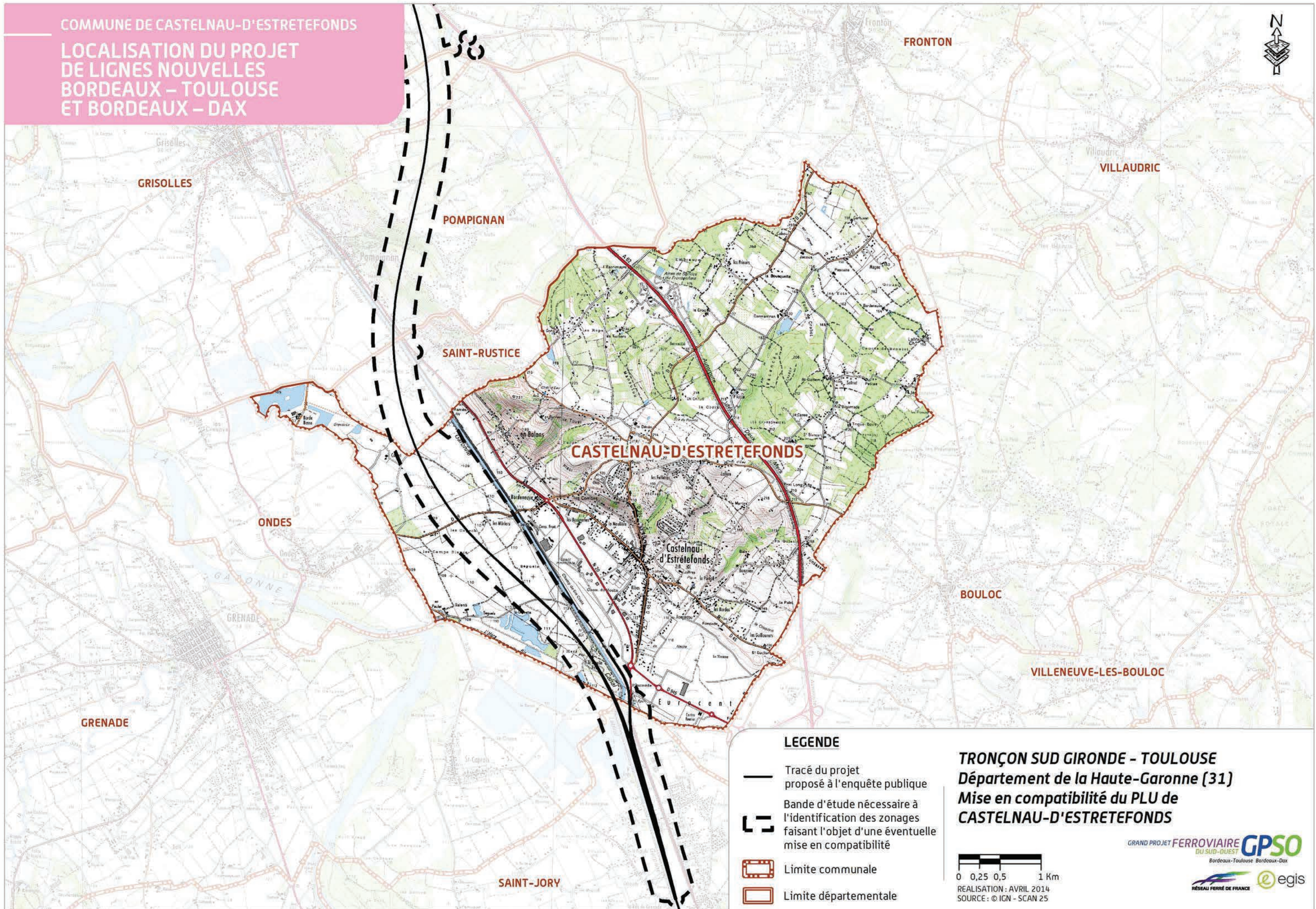
LGV Tours-Bordeaux  
Mise en service 2017

Océan  
Atlantique



ESPAGNE

Ligne nouvelle grande vitesse  
Vitoria-Bilbao-Irun, "V" Basque  
Mise en service 2018

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



**LEGENDE**

-  Tracé du projet proposé à l'enquête publique
-  Bande d'étude nécessaire à l'identification des zonages faisant l'objet d'une éventuelle mise en compatibilité
-  Limite communale
-  Limite départementale

**TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE**  
**Département de la Haute-Garonne (31)**  
**Mise en compatibilité du PLU de**  
**CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS**

  
0 0,25 0,5 1 Km  
REALISATION : AVRIL 2014  
SOURCE : © IGN - SCAN 25





### 3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLU DE CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

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

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

PLU de Castelnau d'Estrétefonds		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
Réunion générale lancée en juin 2013	Septembre 2013	20/03/2014

### 3.1. Les principes généraux

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

- ▶ la modification du plan de zonage :
  - création d'un emplacement réservé au projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax et à ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera RFF ;
  - suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Dax ;
  - déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans un périmètre d'environ 50 m de part et d'autre des emprises du projet, ou limité à l'emplacement réservé au projet en cas d'EBC en site Natura 2000. 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 la bande d'étude de 500 mètres de large centrée sur le tracé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet de lignes nouvelles ;
- ▶ la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout de l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles et

suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### ▶ Renforcer l'image et l'identité communale

- Promouvoir un développement urbain organisé et dans le respect du territoire

La définition du projet s'est réalisée dans un souci constant d'évitement des territoires urbanisés.

La réalisation du projet sera accompagnée d'aménagements paysagers et de mesures visant à réduire les effets acoustiques du projet.

#### ▶ Préserver les espaces naturels, agricoles et à enjeux environnementaux qui contribuent à la richesse et à l'identité de la commune

- Préserver l'activité agricole qui façonne le paysage communal

Des mesures visant à éviter, réduire voire compenser les incidences du projet sur l'agriculture (consommation des terres agricoles, effet de coupure et de déstructuration des exploitations) sont proposées et mises en œuvre en concertation avec les exploitants et organismes agricoles :

- recherche de tracé impactant le moins possible les exploitations ;
- aménagement foncier, agricole et forestier ;
- rétablissement des réseaux (cheminements, irrigation, drainage...);
- aides individuelles ;
- ...

À l'échelle communale, une étude approfondie du contexte agricole est menée de manière à proposer les mesures les mieux adaptées aux besoins des exploitants dans l'objectif d'assurer la pérennité des exploitations agricoles des secteurs traversés par le projet.

- Développer la biodiversité et construire un maillage écologique afin de faciliter la restauration de certaines continuités écologiques aujourd'hui disparues

Les travaux nécessaires à l'implantation de la ligne ferroviaire et de ses aménagements connexes viseront à limiter au maximum les défrichements et des boisements compensatoires complémentaires seront plantés.

Les continuités biologiques et paysagères interceptées par le projet seront évitées ou rétablies.

#### ► Conforter le dynamisme économique du territoire

- Favoriser le développement économique
- Faire perdurer l'activité de la carrière classée ICPE
- Faciliter la création de nouveaux emplois sur la commune
- Définir une stratégie de positionnement économique, en cohérence avec les dispositions du SCOT Nord Toulousain

Le projet n'intercepte pas la gravière située dans la plaine de la Garonne.

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

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

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

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

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

Le projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux – Dax n'a pas d'emprise au niveau des secteurs précités dans les OA. Ainsi, il est compatible avec ces dernières.

### 3.5. Les dispositions générales du règlement

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

### 3.6. Les dispositions applicables aux différentes zones

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

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

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

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ;
- hauteur des constructions, pour exclure les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire ;
- raccordements aux réseaux électriques, qu'il est souvent imposé d'enterrer ;
- l'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

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

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

- Zones naturelles : Zone N  
Zone comprenant des espaces naturels et paysages préservés de l'urbanisation ou de transformations altérant les caractères essentiels existants.
- Secteur NDi : secteur non cadastré délimitant le périmètre Natura 2000, inclus ZNIEFF de la Gravette.
- Secteur NDb : secteur situé lieux-dits « Encaulet, les Coudougnères et la rivière » dans les champs d'expansion des crus destinées à l'extraction de matériaux.
- Secteur Nh : zones habitées à l'intérieur de la zone naturelle.
- Zone Agricole : Zone A

La zone A : Espace Agricole à protéger en raison du potentiel agronomique biologique et économique des terres.

- Secteur Ah : porte sur des constructions en zone agricole, où seules les extensions et constructions secondaires sont autorisées.
- Secteurs UZ/S1 et UZ/S5 : zones urbaines à usage économique. Ces zones sont destinées à recevoir principalement des entreprises et des services assurant le transport de marchandises rail/route compatibles avec la vocation du parc logistique d'EUROCENTRE.

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

### 3.7. Les emplacements réservés

Aucun emplacement réservé inscrit au PLU de Castelnaud d'Estrétefonds n'est concerné par l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse / Bordeaux – Dax.

### 3.8. Les Espaces Boisés Classés

Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est inclus dans le périmètre de 50 m de part et d'autre des emprises du projet (défini au chapitre 3.1).

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

Aucun élément de ce type n'est concerné par la bande d'étude de 500 m axée sur le tracé.

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

La Zone d'Aménagement Concerté d'EUROCENTRE est concernée par la bande d'étude de 500 m axée sur le tracé sur près de 10,5 ha (secteur UZ/S1).

Le territoire de la ZAC est régi par un plan d'aménagement. Les règlements concernés par la bande de 500 mètres centrée sur le tracé feront l'objet d'une mise en compatibilité dans le présent rapport.





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

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

*Le territoire de la commune de Castelnau d'Estrétefonds est concerné par un site Natura 2000, qui fait donc l'objet de dossiers d'incidence au titre du projet de lignes nouvelles :*

- ▶ « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac », directement traversée par la bande de 500 m axée sur le tracé de référence.

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

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

## 4.1. Le réseau Natura 2000

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

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

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

La structuration de ce réseau comprend :

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

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

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

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

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

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

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

La commune de Castelnau d'Estrétefonds est concernée par un site Natura 2000 :

- « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » au titre de la Directive Oiseaux, référence n° FR7312014.

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

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

### 4.2.1. La présentation du site

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

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

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

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

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

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

pourpré (près de 100 couples nicheurs) et de Milan noir (plus de 100 couples nicheurs).

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

Au niveau de Castelnau d'Estrétefonds, le site Natura 2000 est intercepté par le projet.

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

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

## 4.3. Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sur le site Natura 2000 de « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac »

Les dispositions du PLU de Castelnau d'Estrétefonds se limitent strictement à assurer la réalisation et le fonctionnement du projet de lignes nouvelles Bordeaux -Toulouse et Bordeaux -Dax :

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

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

Au vu des conclusions des paragraphes précédents, le projet de lignes nouvelles n'a pas d'incidence significative sur le site Natura 2000 de « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac ».

La mise en compatibilité du PLU n'autorisant que le projet de lignes nouvelles, n'est donc pas susceptible « d'affecter de manière significative » le site Natura 2000 (au sens de l'article L.414-4 du code de l'environnement).



## 5. LES DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

*La commune de Castelnau d'Estrétefonds se trouve à l'interface de deux opérations du programme du GPSO :*

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

*Cette situation particulière a amené à prendre les dispositions suivantes :*

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

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

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

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

## 5.0. Le rapport de présentation

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

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

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

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

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

## 5.1. Le plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

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

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





### LEGENDE - AVANT ET APRES MISE EN COMPATIBILITE

#### Légende

##### ZONAGE PLU

-  Zone UA, correspond au centre ville ancien
-  Zone UB, correspond aux espaces bâtis situés en périphérie du centre ville
-  Secteur UBa, correspond aux espaces bâtis pavillonnaires soumis à une contrainte de desserte routière
-  Zone UC, correspond aux espaces bâtis situés en périphérie avec une dominante d'habitat pavillonnaire
-  Secteur UCa, Espace urbain périphérique pouvant faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble soumise à Orientation d'Aménagement et de Programmation
-  Secteur UCgv, correspond au secteur réservés à l'aire d'accueil des gens du voyage
-  Zone UF, zone d'activités économiques
-  Secteur UFa, zone d'activités économiques avec des prescriptions particulières
-  Zone 1AU, zone de développement de l'urbanisation à vocation d'habitat, comprenant 2 secteurs avec des densités urbaines différents 1AUa et 1AUb
-  Secteur 1AUe, zone de développement de l'urbanisation à vocation d'équipements publics
-  Zone 2AU, zone à urbaniser fermée destinée ultérieurement à l'accueil d'habitat
-  Zone 2AUf, zone à urbaniser fermée à vocation économique ou à équipements publics
-  Zone N, correspond à des zones naturelles à préserver
-  Secteur Nau, secteur naturel lié à l'aire d'autoroute de Frontonnais
-  Secteur NDb, secteur naturel autorisant l'extraction de matériaux
-  Secteur NDi, secteur naturel d'enjeux majeurs
-  Secteur Nes, secteur naturel lié à la présence d'une base nautique
-  Secteur Nh, correspond à des zones habitées à l'intérieur de la zone naturelle
-  UZ/S1 Zone urbaine à usage économique, les secteurs
-  UZ/S3 S1, S3 et S5 sont liés à l'application du règlement de la ZAC
-  UZ/S5
-  Zone A, correspond aux zones agricoles
-  Secteur Ah, correspond à des zones habitées (sans caractère agricole), à l'intérieur des grands espaces agricoles
-  Secteur Ai, Secteur agricole inconstructible
-  Secteur AP, ce sont des secteurs agricoles dans lesquels certaines constructions sont autorisées

##### Autres informations









-  Espaces présentant un intérêt écologique et/ou paysager à préserver en l'état selon les dispositions de l'article L123-1-5-7 du code de l'urbanisme
-  Emplacements réservés
-  Espaces boisés classés soumis aux dispositions des articles L130-1 et s. du code de l'urbanisme
-  Espaces soumis aux orientation d'aménagement et de programmation (l'indice correspond au numéro de l'orientation d'aménagement)

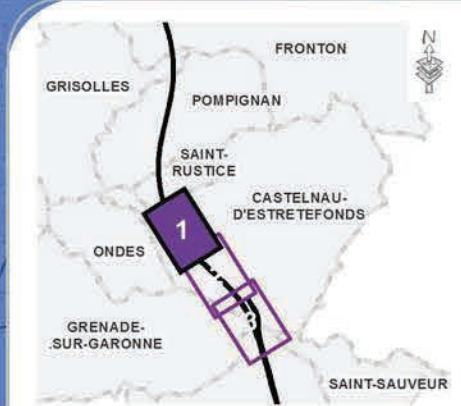
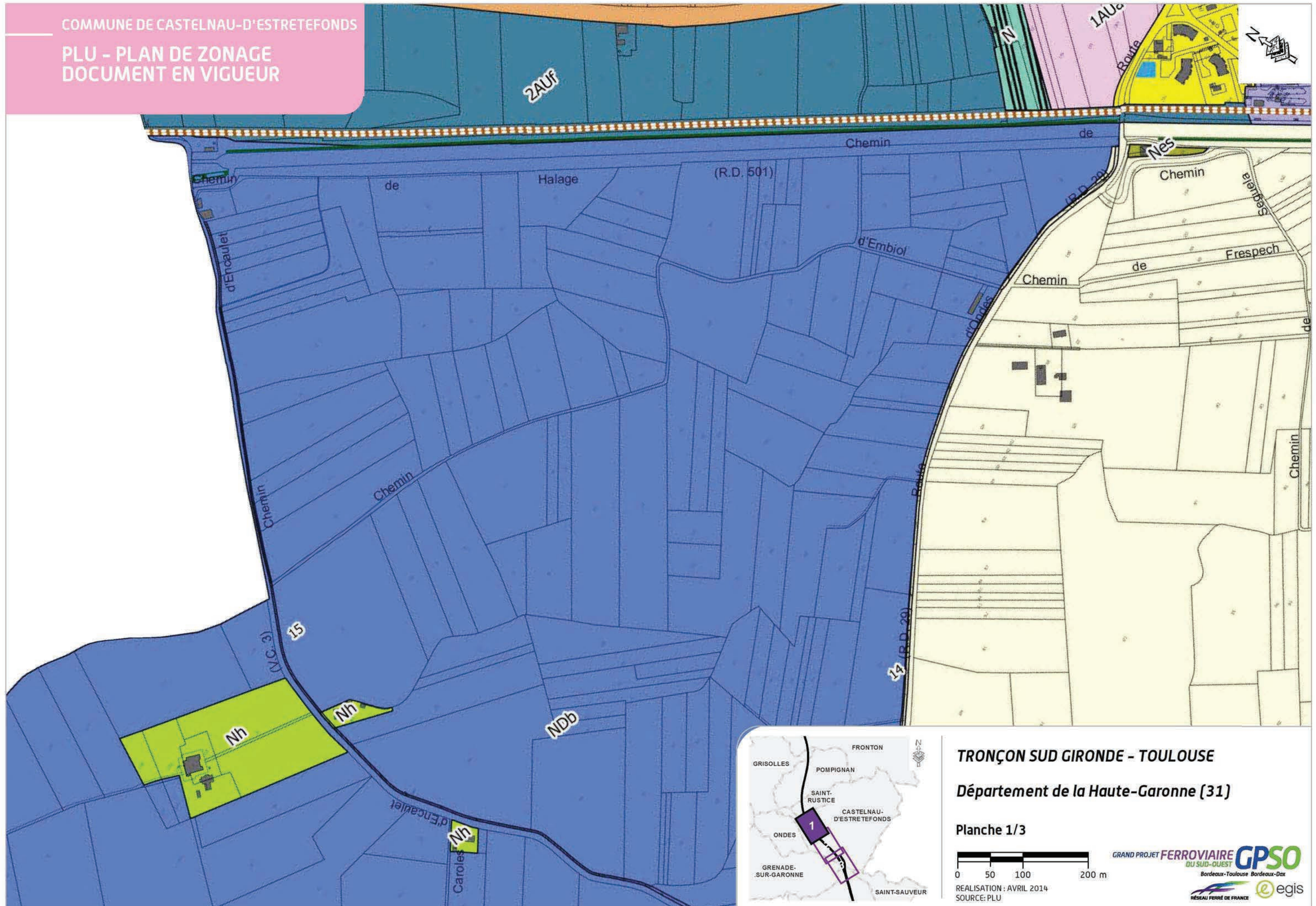
#### Légende

##### ZONAGE PLU

-  Zone UA, correspond au centre ville ancien
-  Zone UB, correspond aux espaces bâtis situés en périphérie du centre ville
-  Secteur UBa, correspond aux espaces bâtis pavillonnaires soumis à une contrainte de desserte routière
-  Zone UC, correspond aux espaces bâtis situés en périphérie avec une dominante d'habitat pavillonnaire
-  Secteur UCa, Espace urbain périphérique pouvant faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble soumise à Orientation d'Aménagement et de Programmation
-  Secteur UCgv, correspond au secteur réservés à l'aire d'accueil des gens du voyage
-  Zone UF, zone d'activités économiques
-  Secteur UFa, zone d'activités économiques avec des prescriptions particulières
-  Zone 1AU, zone de développement de l'urbanisation à vocation d'habitat, comprenant 2 secteurs avec des densités urbaines différents 1AUa et 1AUb
-  Secteur 1AUe, zone de développement de l'urbanisation à vocation d'équipements publics
-  Zone 2AU, zone à urbaniser fermée destinée ultérieurement à l'accueil d'habitat
-  Zone 2AUf, zone à urbaniser fermée à vocation économique ou à équipements publics
-  Zone N, correspond à des zones naturelles à préserver
-  Secteur Nau, secteur naturel lié à l'aire d'autoroute de Frontonnais
-  Secteur NDb, secteur naturel autorisant l'extraction de matériaux
-  Secteur NDi, secteur naturel d'enjeux majeurs
-  Secteur Nes, secteur naturel lié à la présence d'une base nautique
-  Secteur Nh, correspond à des zones habitées à l'intérieur de la zone naturelle
-  UZ/S1 Zone urbaine à usage économique, les secteurs
-  UZ/S3 S1, S3 et S5 sont liés à l'application du règlement de la ZAC
-  UZ/S5
-  Zone A, correspond aux zones agricoles
-  Secteur Ah, correspond à des zones habitées (sans caractère agricole), à l'intérieur des grands espaces agricoles
-  Secteur Ai, Secteur agricole inconstructible
-  Secteur AP, ce sont des secteurs agricoles dans lesquels certaines constructions sont autorisées

##### Autres informations

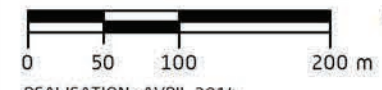
-  Espaces présentant un intérêt écologique et/ou paysager à préserver en l'état selon les dispositions de l'article L123-1-5-7 du code de l'urbanisme
-  Emplacements réservés
-   Emplacement réservé au projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax et ses aménagements connexes
-   Espaces boisés classés soumis aux dispositions des articles L130-1 et s. du code de l'urbanisme
-   Espaces soumis aux orientation d'aménagement et de programmation (l'indice correspond au numéro de l'orientation d'aménagement)



**TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE**

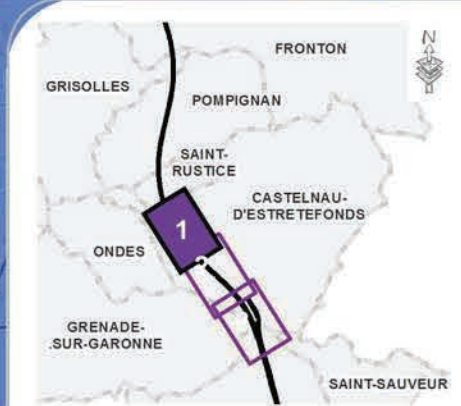
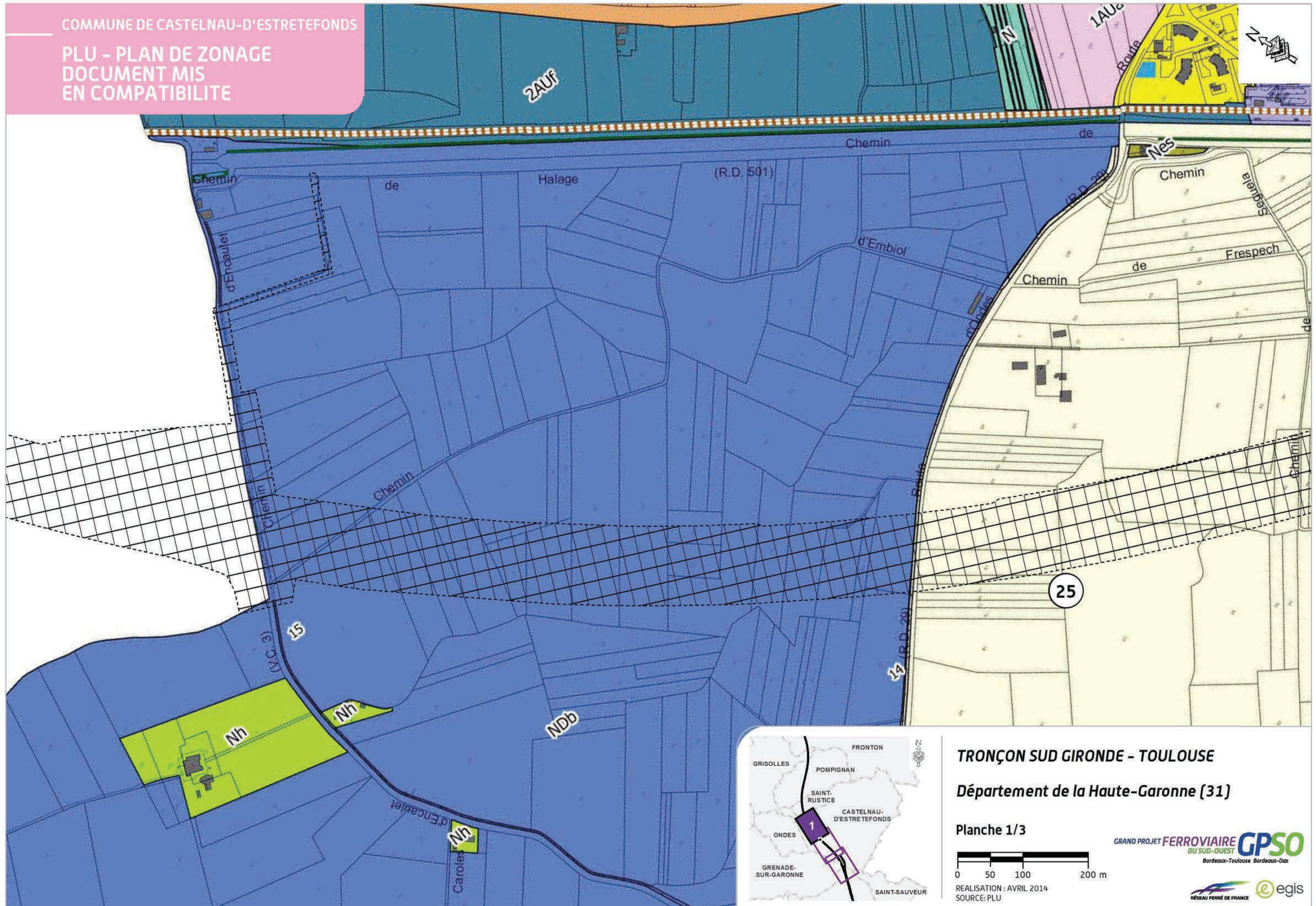
**Département de la Haute-Garonne (31)**

**Planche 1/3**



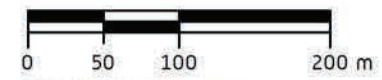
REALISATION : AVRIL 2014  
SOURCE: PLU





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

Planche 1/3

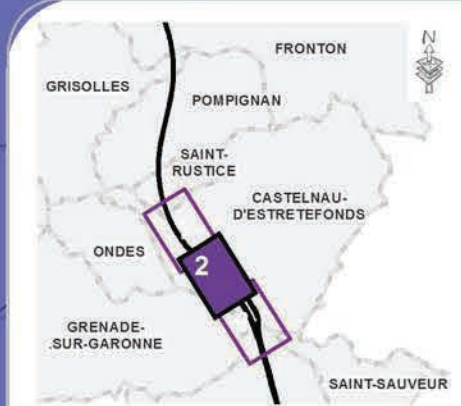
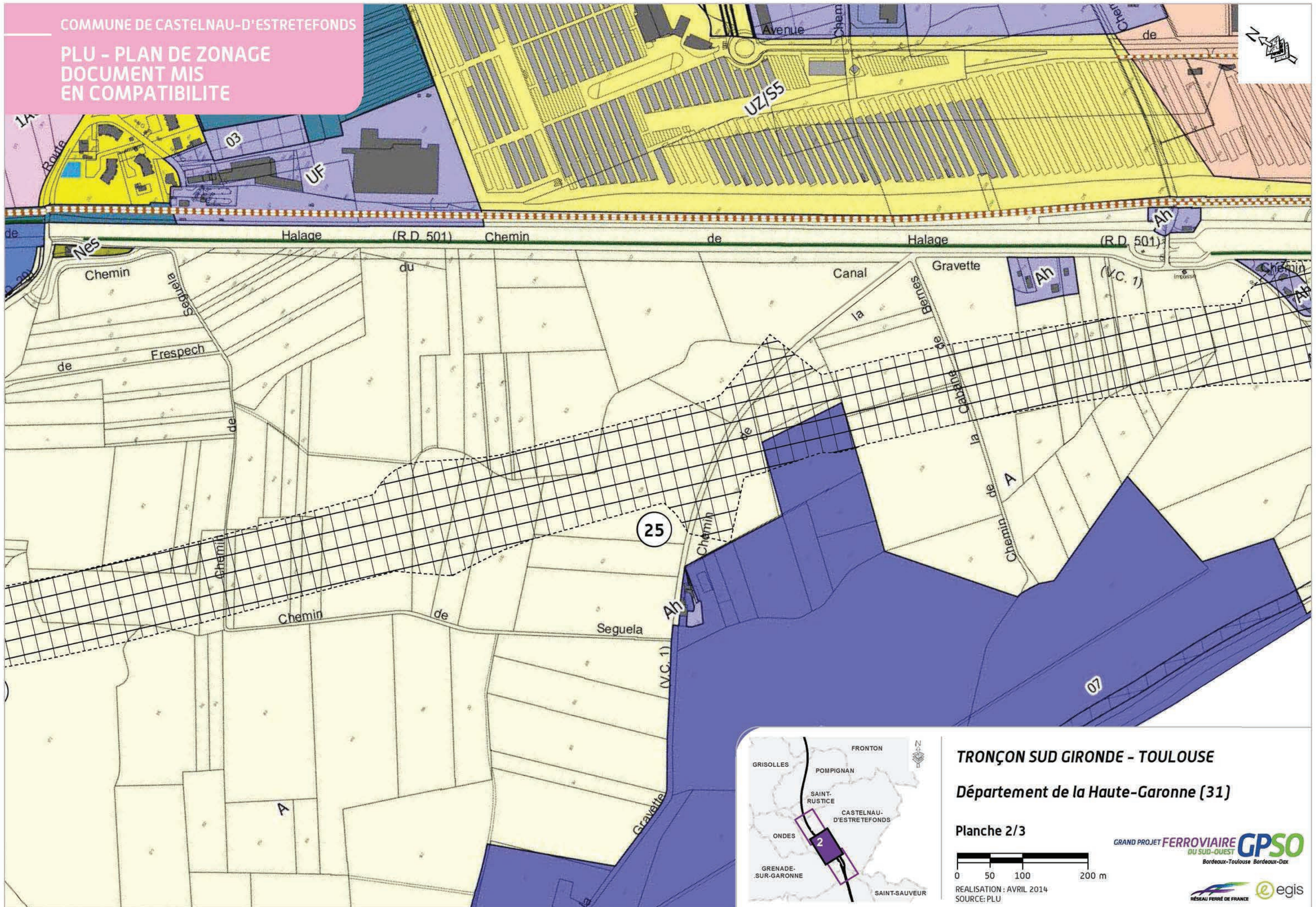


REALISATION : AVRIL 2014  
SOURCE: PLU

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



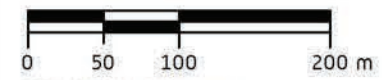




**TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE**

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

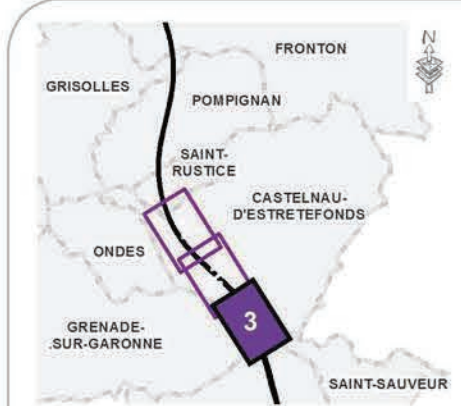
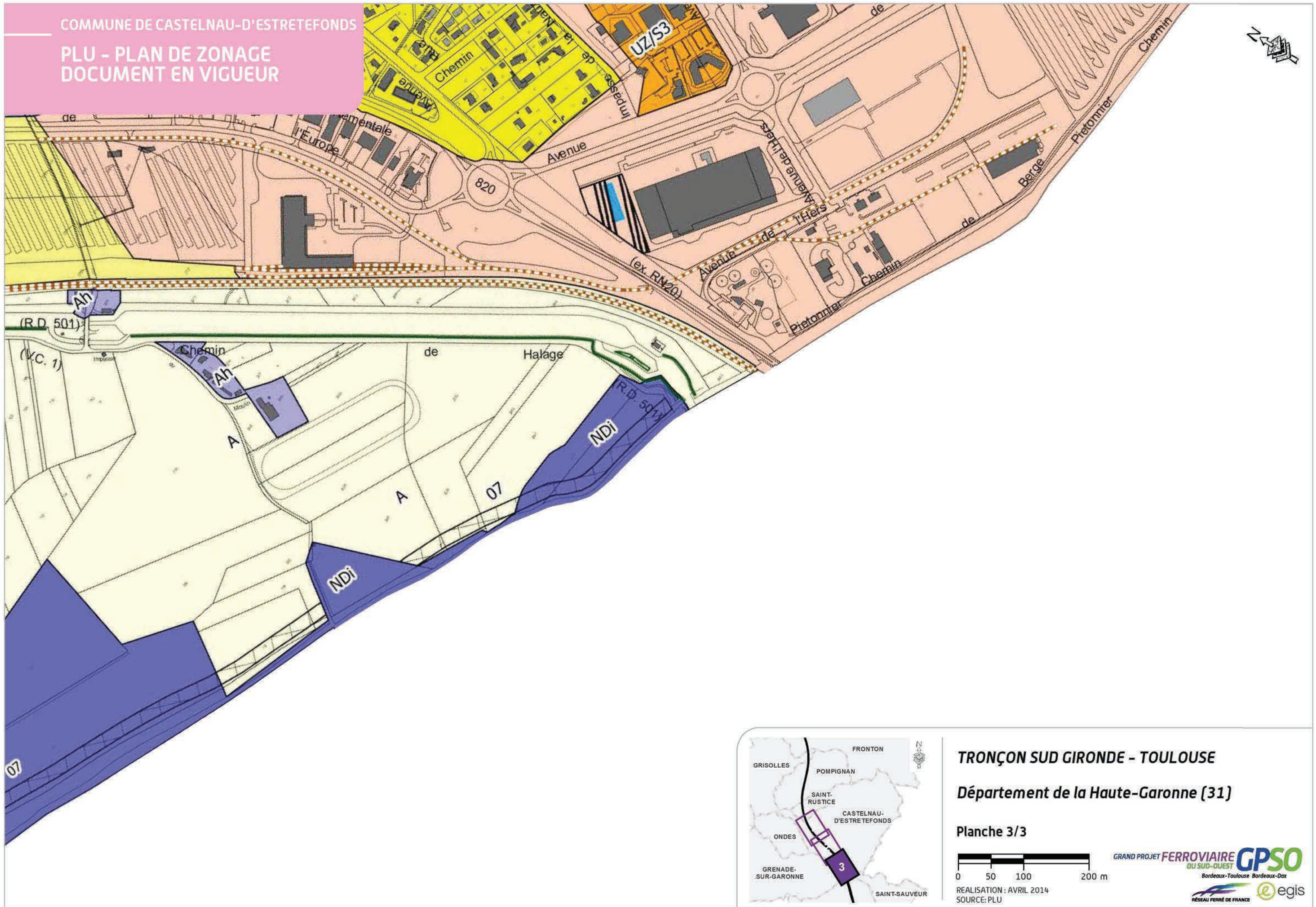
**Planche 2/3**



REALISATION : AVRIL 2014  
SOURCE: PLU

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

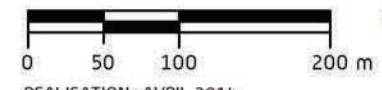




**TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE**

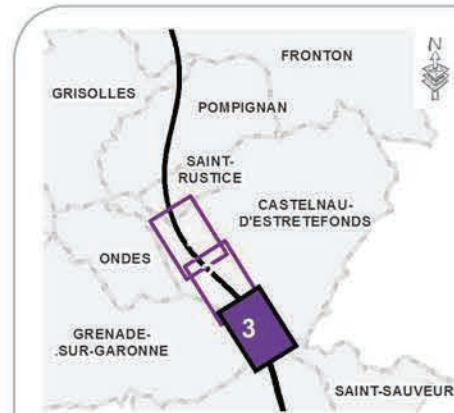
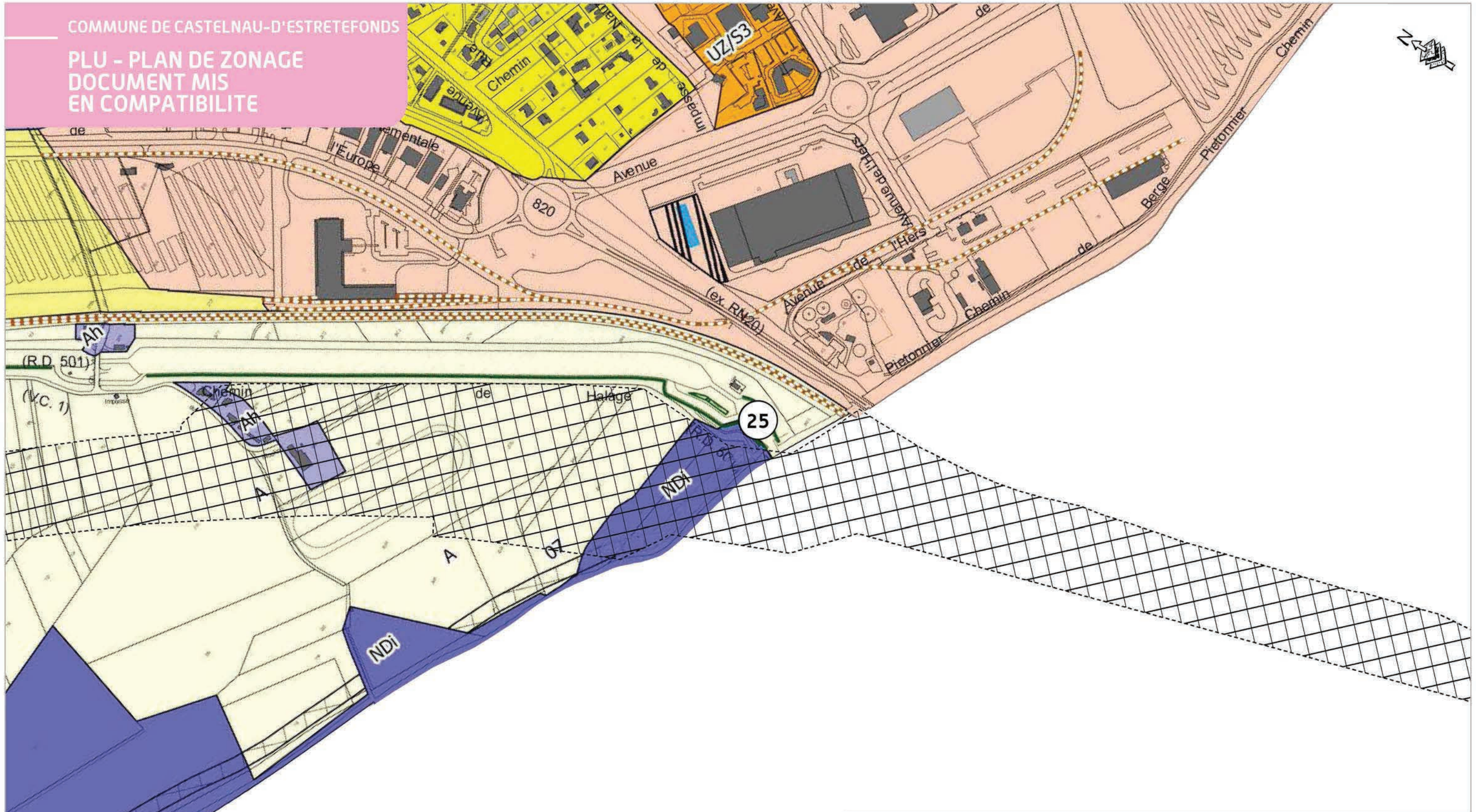
**Département de la Haute-Garonne (31)**

**Planche 3/3**



REALISATION : AVRIL 2014  
SOURCE: PLU

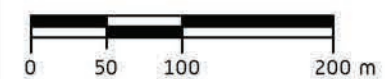




**TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE**

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

**Planche 3/3**



REALISATION : AVRIL 2014  
SOURCE: PLU

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



## 5.2. Les extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des secteurs A, Ah, NDi et NDb 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.

**ARTICLE N.2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

Dispositions applicables tous secteurs

L'extension des constructions est limitée 20% d'emprise au sol supplémentaire par rapport à l'emprise au sol des constructions existantes à la date d'approbation du présent PLU.

Dispositions applicables au secteur Nau

Ne sont admises que les occupations et utilisation du sol liées au bon fonctionnement de l'aire de service de l'autoroute.

Dispositions applicables au secteur Nes

Ne sont admises que les extensions, occupations et utilisation du sol nécessaires au bon fonctionnement du club (hangars à bateaux, vestiaires...), et que la surface de plancher créée ne dépasse pas 20% de l'existant à la date d'approbation du PLU.

Dispositions applicables au secteur Nh

Les changements de destination et l'extension mesurée de bâtiments existants présentant un intérêt architectural ou patrimonial, sous réserve de la prise en compte des prescriptions et à condition:

- que la surface de plancher créée ne dépasse pas 20% de l'existant
- que ce changement de destination ne compromette pas l'exploitation agricole
- que le bâtiment soit desservi par les réseaux
- que ce changement de destination ne concerne que la transformation des bâtiments agricoles en bâtiments destinés à habitation, ou en construction liées à l'hébergement et la restauration.

Dispositions applicables au secteur NDi

Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol liées au maintien ou à la restauration de la richesse biologique du milieu.

Dispositions applicables au secteur NDb

L'ouverture ou l'installation de carrières, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol dans le cadre des autorisations déjà délivrées.

L'extension des constructions existantes liées à l'activité des entreprises exploitant les gisements de matériaux.

Les installations classées nécessaires à l'exploitation du gisement L'extension des centrales à béton existantes.

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.

L'article N2 ne prévoit pas la réalisation du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et de ses aménagements connexes. Il sera donc complété afin de les mentionner.

**ARTICLE N.2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

Dispositions applicables tous secteurs

L'extension des constructions est limitée 20% d'emprise au sol supplémentaire par rapport à l'emprise au sol des constructions existantes à la date d'approbation du présent PLU.

Dispositions applicables au secteur Nau

Ne sont admises que les occupations et utilisation du sol liées au bon fonctionnement de l'aire de service de l'autoroute.

Dispositions applicables au secteur Nes

Ne sont admises que les extensions, occupations et utilisation du sol nécessaires au bon fonctionnement du club (hangars à bateaux, vestiaires...), et que la surface de plancher créée ne dépasse pas 20% de l'existant à la date d'approbation du PLU.

Dispositions applicables au secteur Nh

Les changements de destination et l'extension mesurée de bâtiments existants présentant un intérêt architectural ou patrimonial, sous réserve de la prise en compte des prescriptions et à condition:

- que la surface de plancher créée ne dépasse pas 20% de l'existant
- que ce changement de destination ne compromette pas l'exploitation agricole
- que le bâtiment soit desservi par les réseaux
- que ce changement de destination ne concerne que la transformation des bâtiments agricoles en bâtiments destinés à habitation, ou en construction liées à l'hébergement et la restauration.

Dispositions applicables au secteur NDi

Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol liées au maintien ou à la restauration de la richesse biologique du milieu.

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

Dispositions applicables au secteur NDb

L'ouverture ou l'installation de carrières, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol dans le cadre des autorisations déjà délivrées.

L'extension des constructions existantes liées à l'activité des entreprises exploitant les gisements de matériaux.

Les installations classées nécessaires à l'exploitation du gisement L'extension des centrales à béton existantes.

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.

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

**ARTICLE N.3 – ACCES ET VOIRIE**

1. Accès

Pour être constructible un terrain doit avoir un accès privatif à une voie publique soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins.

Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celle de ces voies qui présente une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

En bordure d'une route départementale, seul les accès agricoles existants pourront être améliorés pour un même usage. Aucun nouvel accès aux routes départementales ne sera autorisé. Ainsi, tout accès sur la RD820 est interdit.

2. Voirie

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies privées doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir et permettre l'accès du matériel de secours et de lutte contre l'incendie.

Les voies se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que tous les véhicules, notamment de secours et de lutte contre l'incendie, puissent faire demi-tour.

Est interdite l'ouverture de toute voie privée non destinée à desservir une installation existante ou autorisée.

L'article N3 interdit tout accès nouveau aux routes départementales.

Il convient donc de le modifier afin de dispenser de cette interdiction le projet de lignes nouvelles.

**ARTICLE N.3 – ACCES ET VOIRIE**

1. Accès

Pour être constructible un terrain doit avoir un accès privatif à une voie publique soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins.

Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celle de ces voies qui présente une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

En bordure d'une route départementale, seul les accès agricoles existants pourront être améliorés pour un même usage. Aucun nouvel accès aux routes départementales ne sera autorisé, **excepté les accès liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.**

2. Voirie

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies privées doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir et permettre l'accès du matériel de secours et de lutte contre l'incendie.

Les voies se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que tous les véhicules, notamment de secours et de lutte contre l'incendie, puissent faire demi-tour.

Est interdite l'ouverture de toute voie privée non destinée à desservir une installation existante ou autorisée.

**ARTICLE N.4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX**

1. Eau potable :

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.

2. Assainissement :

2.1. Eaux usées :

Toute construction ou installation nouvelle doit être obligatoirement raccordée au réseau public d'assainissement s'il existe.

A défaut de possibilités de raccordement à un réseau collectif d'assainissement, un dispositif d'assainissement individuel conforme à la réglementation en vigueur et au schéma communal d'assainissement est obligatoire.

2.2. Eaux pluviales :

Les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales (et ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété) sont à la charge exclusive du demandeur qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

Les eaux de pluie ne devront en aucun cas être rejetées dans les dispositifs d'assainissement autonome.

3. Electricité, téléphone :

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'électricité.

Les réseaux d'électricité, du téléphone et autres câblages, doivent être réalisés en souterrain.

L'article N4 ne dispense pas les installations liées au projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax des raccordements des réseaux d'électricité en souterrain. Il sera donc complété afin de dispenser de cette obligation les installations et aménagements liés au projet de lignes nouvelles.

**ARTICLE N.4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX**

1. Eau potable :

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.

2. Assainissement :

2.1. Eaux usées :

Toute construction ou installation nouvelle doit être obligatoirement raccordée au réseau public d'assainissement s'il existe.

A défaut de possibilités de raccordement à un réseau collectif d'assainissement, un dispositif d'assainissement individuel conforme à la réglementation en vigueur et au schéma communal d'assainissement est obligatoire.

2.2. Eaux pluviales :

Les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales (et ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété) sont à la charge exclusive du demandeur qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

Les eaux de pluie ne devront en aucun cas être rejetées dans les dispositifs d'assainissement autonome.

3. Electricité, téléphone :

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'électricité.

Les réseaux d'électricité, du téléphone et autres câblages, doivent être réalisés en souterrain.

Sont néanmoins dispensés de cette obligation, les réseaux liés au projet de lignes nouvelles et de ses aménagements connexes.

**ARTICLE N.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

Toute construction doit être implantée en retrait de l'alignement ou à la limite qui s'y substitue (marge de recul, emplacement réservé) des voies existantes et projetées. Ce retrait est fixé à un minimum de :

- 15m de l'axe des voies
- RD29 (sur la section Ondes/RD820)  
à 25 mètres de l'axe de la voie pour les habitations  
à 10 mètres pour les autres constructions
- Autres routes départementales  
à 15 mètres de l'axe de la voie pour les habitations  
à 10 mètres pour les autres constructions

Lorsqu'un terrain est entouré de plusieurs voies un seul retrait sera imposé. Il sera fixé par rapport au recul le plus important.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas :

- Pour les installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.
- Pour les travaux de surélévations et d'extensions des bâtiments existants disposant d'un recul différent.

L'article N6 ne mentionne pas spécifiquement le service public ferroviaire. Il sera complété afin de le mentionner.

**ARTICLE N.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

Toute construction doit être implantée en retrait de l'alignement ou à la limite qui s'y substitue (marge de recul, emplacement réservé) des voies existantes et projetées. Ce retrait est fixé à un minimum de :

- 15m de l'axe des voies
- RD29 (sur la section Ondes/RD820)  
à 25 mètres de l'axe de la voie pour les habitations  
à 10 mètres pour les autres constructions
- Autres routes départementales  
à 15 mètres de l'axe de la voie pour les habitations  
à 10 mètres pour les autres constructions

Lorsqu'un terrain est entouré de plusieurs voies un seul retrait sera imposé. Il sera fixé par rapport au recul le plus important.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas :

- Pour les installations de service public **y compris les installations liées au service public ferroviaire** ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.
- Pour les travaux de surélévations et d'extensions des bâtiments existants disposant d'un recul différent.

**ARTICLE N.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

Toute construction devra être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur et sans pouvoir être inférieure à 7 mètres. Les piscines devront être implantées à une distance minimum de 2 m par rapport aux limites séparatives. Les annexes au bâtiment d'habitation pourront être implantées en limite séparative.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation des postes de transformation ou lignes EDF ainsi que pour les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des ouvrages publics.

L'article N7 ne dispense pas les constructions liées au service public ferroviaire des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

**ARTICLE N.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

Toute construction devra être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur et sans pouvoir être inférieure à 7 mètres. Les piscines devront être implantées à une distance minimum de 2 m par rapport aux limites séparatives. Les annexes au bâtiment d'habitation pourront être implantées en limite séparative.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation des postes de transformation ou lignes EDF ainsi que pour les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des ouvrages publics **y compris pour les constructions, installations et aménagements liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.**

**ARTICLE N.11 – ASPECT EXTERIEUR**

Principes généraux

Toutes les constructions et restaurations d'immeubles seront conçues en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à pouvoir s'harmoniser avec leur environnement architectural et paysager.

Dans tous les cas sont autorisées les installations des systèmes domestiques solaires thermiques ou photovoltaïques ou de tout autre dispositif individuel de production d'énergie renouvelable, l'utilisation en façade du bois ou tout autre matériau renouvelable permettant l'émission des gaz à effet de serre ou la pose de toitures aux ou retenant les eaux pluviales doit être déterminé dans un souci d'esthétique en application de l'article L 111.6.2 du Code de l'urbanisme.

Clôtures :

Seules les clôtures de type agricole : fils de fer, grillages, clôtures en bois, haies vives avec essences locales sont autorisées.

Les éventuelles constructions nécessaires à la réalisation et à l'exploitation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax devront être dispensées des règles imposées par l'article N11.

**ARTICLE N.11 – ASPECT EXTERIEUR**

Principes généraux

Toutes les constructions et restaurations d'immeubles seront conçues en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à pouvoir s'harmoniser 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 service public ferroviaire.**

Dans tous les cas sont autorisées les installations des systèmes domestiques solaires thermiques ou photovoltaïques ou de tout autre dispositif individuel de production d'énergie renouvelable, l'utilisation en façade du bois ou tout autre matériau renouvelable permettant l'émission des gaz à effet de serre ou la pose de toitures aux ou retenant les eaux pluviales doit être déterminé dans un souci d'esthétique en application de l'article L 111.6.2 du Code de l'urbanisme.

Clôtures :

Seules les clôtures de type agricole : fils de fer, grillages, clôtures en bois, haies vives avec essences locales sont autorisées.

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

**ARTICLE A.3 – ACCES ET VOIRIE**

**3.1. Accès**

Pour être constructible un terrain doit avoir un accès privatif à une voie publique soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins.

Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celle de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

En bordure d'une route départementale, seul les accès agricoles existants pourront être améliorés pour un même usage. Aucun nouvel accès aux routes départementales ne sera autorisé.

**3.2. Voirie**

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies privées doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir et permettre l'accès du matériel de secours et de lutte contre l'incendie.

Les voies se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que tous les véhicules, notamment de secours et de lutte contre l'incendie, puissent faire demi-tour.

L'article A3 interdit tout accès nouveau aux routes départementales. Il convient donc de le modifier afin de dispenser de cette interdiction le projet de lignes nouvelles.

**ARTICLE A.3 – ACCES ET VOIRIE**

**3.1. Accès**

Pour être constructible un terrain doit avoir un accès privatif à une voie publique soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins.

Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celle de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

En bordure d'une route départementale, seul les accès agricoles existants pourront être améliorés pour un même usage. Aucun nouvel accès aux routes départementales ne sera autorisé, **excepté les accès liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.**

**3.2. Voirie**

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies privées doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir et permettre l'accès du matériel de secours et de lutte contre l'incendie.

Les voies se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que tous les véhicules, notamment de secours et de lutte contre l'incendie, puissent faire demi-tour.

**ARTICLE A.4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX**

4.1. Eau potable :

Toute construction ou installation nouvelle, qui le nécessite, doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.

4.2. Assainissement :

4.2.1. Eaux usées :

Toute construction ou installation nouvelle, qui le nécessite, doit être obligatoirement raccordée au réseau public d'assainissement s'il existe.

Le rejet direct des eaux usées liées aux activités agricoles est interdit dans le réseau collectif. Cependant, un raccordement pourra être admis selon les capacités de traitement du réseau et en fonction de la réglementation en vigueur.

En l'absence de réseau public d'assainissement, un dispositif d'assainissement autonome pourra être admis dans l'attente des équipements publics. Ce dispositif doit être conforme à la législation en vigueur.

4.2.2. Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur tout terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement direct des eaux pluviales. En l'absence de réseau d'eau pluviale, ou en cas de réseau insuffisant, il peut être demandé des dispositifs de rétention des eaux pluviales d'orage et de réinfiltration dans le sol naturel des eaux pluviales issues des espaces imperméabilisés. Les constructeurs ou aménageurs réaliseront les dispositifs appropriés pour une évacuation vers un exutoire.

3. Electricité, téléphone :

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'électricité.

Les réseaux d'électricité, du téléphone et autres câblages, doivent être réalisés en souterrain.

L'article A4 ne dispense pas les installations liées au projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax des raccordements des réseaux d'électricité en souterrain. Il sera donc complété afin de dispenser de cette obligation les installations du projet de lignes nouvelles.

**ARTICLE A.4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX**

4.1. Eau potable :

Toute construction ou installation nouvelle, qui le nécessite, doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.

4.2. Assainissement :

4.2.1. Eaux usées :

Toute construction ou installation nouvelle, qui le nécessite, doit être obligatoirement raccordée au réseau public d'assainissement s'il existe.

Le rejet direct des eaux usées liées aux activités agricoles est interdit dans le réseau collectif. Cependant, un raccordement pourra être admis selon les capacités de traitement du réseau et en fonction de la réglementation en vigueur.

En l'absence de réseau public d'assainissement, un dispositif d'assainissement autonome pourra être admis dans l'attente des équipements publics. Ce dispositif doit être conforme à la législation en vigueur.

4.2.2. Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur tout terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement direct des eaux pluviales. En l'absence de réseau d'eau pluviale, ou en cas de réseau insuffisant, il peut être demandé des dispositifs de rétention des eaux pluviales d'orage et de réinfiltration dans le sol naturel des eaux pluviales issues des espaces imperméabilisés. Les constructeurs ou aménageurs réaliseront les dispositifs appropriés pour une évacuation vers un exutoire.

3. Electricité, téléphone :

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'électricité.

Les réseaux d'électricité, du téléphone et autres câblages, doivent être réalisés en souterrain.

Sont néanmoins dispensés de cette obligation, les réseaux liés au projet de lignes nouvelles et de ses aménagements connexes.

## ZONE A secteur Ah - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

### **ARTICLE A.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

Toute construction doit être implantée en retrait de l'alignement ou à la limite qui s'y substitue (marge de recul, emplacement réservé) des voies existantes et projetées. Ce retrait est fixé à un minimum de :

-15m de l'axe des voies

– RD 820 :

à 35 mètres de l'axe de la voie pour les habitations

à 25 mètres pour les autres constructions

-RD29 (sur la section Ondes/RD820)

à 25 mètres de l'axe de la voie pour les habitations

à 10 mètres pour les autres constructions

- Autres routes départementales

à 15 mètres de l'axe de la voie pour les habitations

à 10 mètres pour les autres constructions

-35m des limites séparatives des cimetières

Lorsqu'un terrain est entouré de plusieurs voies un seul retrait sera imposé. Il sera fixé par rapport au recul le plus important.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas :

- Pour les installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques
- pour les travaux de surélévations et d'extensions des bâtiments existants disposant d'un recul différent.

L'article A6 ne mentionne pas spécifiquement le service public ferroviaire. Il sera complété afin de le mentionner.

## ZONE A secteur Ah - APRES MISE EN COMPATIBILITE

### **ARTICLE A.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

Toute construction doit être implantée en retrait de l'alignement ou à la limite qui s'y substitue (marge de recul, emplacement réservé) des voies existantes et projetées. Ce retrait est fixé à un minimum de :

-15m de l'axe des voies

– RD 820 :

à 35 mètres de l'axe de la voie pour les habitations

à 25 mètres pour les autres constructions

-RD29 (sur la section Ondes/RD820)

à 25 mètres de l'axe de la voie pour les habitations

à 10 mètres pour les autres constructions

- Autres routes départementales

à 15 mètres de l'axe de la voie pour les habitations

à 10 mètres pour les autres constructions

-35m des limites séparatives des cimetières

Lorsqu'un terrain est entouré de plusieurs voies un seul retrait sera imposé. Il sera fixé par rapport au recul le plus important.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas :

- Pour les installations de service public **y compris les installations et aménagements liés au service public ferroviaire** ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques
- pour les travaux de surélévations et d'extensions des bâtiments existants disposant d'un recul différent

**ARTICLE A.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

Les constructions doivent s'implanter en retrait des limites séparatives à une distance au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment à édifier avec un minimum de 4 mètres.

Les piscines devront être implantées à une distance minimum de 2m.

Les annexes à un bâtiment d'habitation pourront être implantées en limite séparative.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas :

- Pour l'extension de bâtiments anciens dont l'implantation n'est pas conforme aux prescriptions ci-dessus.
- Pour les installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

L'article A7 ne dispense pas les constructions liées au service public ferroviaire des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

**ARTICLE A.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

Les constructions doivent s'implanter en retrait des limites séparatives à une distance au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment à édifier avec un minimum de 4 mètres.

Les piscines devront être implantées à une distance minimum de 2m.

Les annexes à un bâtiment d'habitation pourront être implantées en limite séparative.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas :

- Pour l'extension de bâtiments anciens dont l'implantation n'est pas conforme aux prescriptions ci-dessus **y compris pour les constructions, installations et aménagements liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.**
- Pour les installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

**ARTICLE A.10 – HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

La hauteur maximale des constructions ne pourra excéder :

- 6,50 m sur sablière pour les constructions à usage d'habitat.
- 10 m sur sablière pour les constructions destinées à un autre usage,

Toutefois, pour les ouvrages publics ou certains éléments fonctionnels des constructions autorisées (silos, cheminées, quai de transfert, etc.), des dépassements de hauteur seront autorisés.

Des règles de hauteur différentes pourront être autorisées dans le cadre de la restauration de bâtiments agricoles existants qui peuvent faire l'objet d'un changement de destination.

Les constructions font l'objet de règles de hauteur maximale. L'article A10 sera complété afin de dispenser de cette obligation les constructions relatives au service public ferroviaire.

**ARTICLE A.10 – HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

La hauteur maximale des constructions ne pourra excéder :

- 6,50 m sur sablière pour les constructions à usage d'habitat.
- 10 m sur sablière pour les constructions destinées à un autre usage,

Toutefois, pour les ouvrages publics ou certains éléments fonctionnels des constructions autorisées (silos, cheminées, quai de transfert, etc.), des dépassements de hauteur seront autorisés.

Des règles de hauteur différentes pourront être autorisées dans le cadre de la restauration de bâtiments agricoles existants qui peuvent faire l'objet d'un changement de destination.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, aménagements, et installations liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.

**ARTICLE A.11 – ASPECT EXTERIEUR**

Principes généraux

Toutes les constructions et restaurations d'immeubles seront conçues en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à pouvoir s'harmoniser avec leur environnement architectural et paysager.

Dans tous les cas sont autorisées les installations des systèmes domestiques solaires thermiques ou photovoltaïques ou de tout autre dispositif individuel de production d'énergie renouvelable, l'utilisation en façade du bois ou de tout autre matériau renouvelable permettant la réduction des gaz à effet de serre ou retenant les eaux pluviales doit être déterminé dans un souci d'esthétique en application de l'article L 111.6.2 du Code de l'urbanisme.

Bâtiments agricoles pouvant faire l'objet d'un changement de destination et repérés sur le document graphique de zonage :

Toutes restaurations, rénovations ou modifications partielles devront respecter au plus près l'architecture traditionnelle du bâtiment existant, tant dans leur volume que dans les proportions, les ouvertures, les couvertures, les teintes, les matériaux... En particulier, toute la modénature existante sera conservée et restaurée. Les extensions ou modifications de ces bâtiments seront exécutées en harmonie avec la construction d'origine.

Clôtures :

Seules les clôtures de type agricole : fils de fer, grillages, clôtures en bois, haies vives avec essences locales sont autorisées.

Dans les espaces délimités sur le document graphique au titre de l'article R.123-11 alinéa i, les clôtures doivent être constituées uniquement de grillage à large maille.

Les éventuelles constructions nécessaires à la réalisation et à l'exploitation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax devront être dispensées des règles imposées par l'article A11.

**ARTICLE A.11 – ASPECT EXTERIEUR**

Principes généraux

Toutes les constructions et restaurations d'immeubles seront conçues en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à pouvoir s'harmoniser avec leur environnement architectural et paysager.

Dans tous les cas sont autorisées les installations des systèmes domestiques solaires thermiques ou photovoltaïques ou de tout autre dispositif individuel de production d'énergie renouvelable, l'utilisation en façade du bois ou de tout autre matériau renouvelable permettant la réduction des gaz à effet de serre ou retenant les eaux pluviales doit être déterminé dans un souci d'esthétique en application de l'article L 111.6.2 du Code de l'urbanisme. **Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire.**

Bâtiments agricoles pouvant faire l'objet d'un changement de destination et repérés sur le document graphique de zonage :

Toutes restaurations, rénovations ou modifications partielles devront respecter au plus près l'architecture traditionnelle du bâtiment existant, tant dans leur volume que dans les proportions, les ouvertures, les couvertures, les teintes, les matériaux... En particulier, toute la modénature existante sera conservée et restaurée. Les extensions ou modifications de ces bâtiments seront exécutées en harmonie avec la construction d'origine.

Clôtures :

Seules les clôtures de type agricole : fils de fer, grillages, clôtures en bois, haies vives avec essences locales sont autorisées.

Dans les espaces délimités sur le document graphique au titre de l'article R.123-11 alinéa i, les clôtures doivent être constituées uniquement de grillage à large 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 service public ferroviaire.**

### 5.3. La liste des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés sera complété à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « projet de lignes nouvelles Bordeaux -Toulouse et Bordeaux -Dax et ses aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établi au bénéfice de Réseau Ferré de France.

Un autre emplacement réservé sera prévu au bénéfice de Réseau Ferré de France pour le projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, dans le cadre de la mise en compatibilité menée au titre de cette opération (emplacement réservé n°24). Cet emplacement réservé a été défini en cohérence avec celui du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

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

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

## LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - AVANT MISE EN COMPATIBILITE

Tableau des emplacements réservés

Numéro	Description	Bénéficiaire	SURFACE
01	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	0
02	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	80
03	Parking pour la Gare	Communauté de communes	7100
04	Amenagement de carrefour	Communauté de communes	300
05	Amenagement arrêt de bus	Commune	200
06	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	0
07	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	41227
08	Elargissement de voie	Communauté de communes	280
09	Amenagement de carrefour	Communauté de communes	350
10	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	250
11	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	430
12	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	0
13	Amenagement d'un cheminement doux	Communauté de communes	1400
14	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	6500
15	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	5300
16	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	0
17	Creation et aménagement de carrefour	Communauté de communes	2900
18	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	50
19	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	300
20	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	0
21	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	0
22	Bassin de rétention	Commune	8000
23	Création d'une aire d'accueil des gens du voyage	Commune	10100

## LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES - APRES MISE EN COMPATIBILITE

Tableau des emplacements réservés

Numéro	Description	Bénéficiaire	SURFACE
01	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	0
02	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	80
03	Parking pour la Gare	Communauté de communes	7100
04	Amenagement de carrefour	Communauté de communes	300
05	Amenagement arrêt de bus	Commune	200
06	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	0
07	Aménagement d'un cheminement doux	Commune	41227
08	Elargissement de voie	Communauté de communes	280
09	Amenagement de carrefour	Communauté de communes	350
10	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	250
11	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	430
12	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	0
13	Amenagement d'un cheminement doux	Communauté de communes	1400
14	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	6500
15	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	5300
16	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	0
17	Creation et aménagement de carrefour	Communauté de communes	2900
18	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	50
19	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	300
20	Amenagement d'un cheminement doux	Commune	0
21	Dégagement de visibilité	Communauté de communes	0
22	Bassin de rétention	Commune	8000
23	Création d'une aire d'accueil des gens du voyage	Commune	10100

<b>24</b>			
<b>25</b>	Projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux – Dax et ses aménagements connexes.	Réseau Ferré de France	574 200

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



## 6. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

## 6.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

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

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

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

L'article R.121-16 4° du code de l'urbanisme précise que l'évaluation environnementale est notamment réalisée dans le cadre des « procédures d'évolution » des documents d'urbanisme :

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

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

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

### 6.2.1. Contenu de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

3° Une analyse exposant :

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

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

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

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

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

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

Il est précisé que le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux

renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

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

- ▶ dans les parties générales de l'étude d'impact : état initial, raisons du choix du projet retenu, effets et mesures, effets sur la santé,... ;
- ▶ dans le cahier géographique n° 11 pour la commune de Castelnau d'Estrétefonds ;
- ▶ et de la présentation du projet réalisée dans le présent document au chapitre 2 ;

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

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

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

Une partie méthodologique, difficultés et limites a également été ajoutée comme c'est le cas dans l'étude d'impact du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

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

### 6.2.2. Avis de l'Autorité environnementale

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

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du présent document d'urbanisme a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 28 juillet 2014.

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

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

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

- du document d'urbanisme de la commune ;
- de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact et plus particulièrement le volume 4 cahier géographique 11, figurant au dossier d'enquête publique.

Cet état initial est donc réalisé à deux niveaux :

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

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

### Avertissement

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que certains éléments de contexte identifiés dans le PLU peuvent être plus anciens que ceux figurant dans l'étude d'impact du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (dernières données actualisées en septembre 2013).

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

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

Il convient également de noter que la zone d'études du projet de lignes nouvelles telle que présentée au stade de l'étude d'impact porte en général sur une bande de 2000 m, qui correspond au fuseau de 1000 m ayant fait l'objet d'une approbation ministérielle du 27 septembre 2010 augmenté de 500 m de part et d'autre, (certaines thématiques ayant fait l'objet d'études sur des périmètres différents selon leur spécificité, cf. rappel des périmètres successifs d'études au titre du projet, depuis le stade des débats publics jusqu'à l'enquête préalable à la DUP, figurant dans l'étude d'impact).

Compte tenu de son positionnement, la zone d'études couvre 23,2% du territoire communal.

## 6.3.1. L'environnement humain

### 6.3.1.1. Contexte socio-économique et urbanisation

#### Le contexte socio-économique

La Commune de Castelnau d'Estrétefonds est située sur l'axe Toulouse - Montauban, à 22 kilomètres de Toulouse et 30 kilomètres de Montauban. Castelnau d'Estrétefonds appartient à la communauté de communes du Frontonnais.

Le recensement de 2009 montre la poursuite de la croissance de la population de la commune. Le gain de population est dû dans un premier temps à l'étalement de l'habitat sur la deuxième couronne de l'agglomération toulousaine, et plus récemment au fort développement des zones d'activités créatrices d'emploi sur la commune.

La population de la commune a augmenté de 92,1 % entre 1999 et 2009, soit environ 7 fois plus que le taux régional sur cette même période (12,2%) et environ 5 fois plus que le taux enregistré en Haute-Garonne (17,6%).

#### Contexte démographique de la communes de Castelnau d'Estrétefonds en 2009 (Source : INSEE, 2012)

Commune	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Population en 2009 (nombre d'habitants)	Évolution de la population (entre 1999 et 2009) en %	Part de moins de 30 ans	Part de plus de 60 ans.
Castelnau-d'Estrétefonds	190,6	5 397	+92,1%	42,5%	12,8%

#### L'urbanisation et l'habitat

L'organisation du tissu urbain de la commune de Castelnau d'Estrefonds est marquée par :

- la ville ancienne structurée autour de deux axes à forte densité ;
- une urbanisation contemporaine constituée de projets de lotissements et d'ensembles d'habitations en prolongement de l'urbanisation à l'Est et au Nord Est de la commune. Ces secteurs résidentiels implantés en périphérie du centre ancien constituent essentiellement une nappe pavillonnaire ;
- des quartiers anciens dans un environnement naturel ou rural. La plupart résultent d'anciens groupes d'habitat issus d'une occupation liée à l'activité agricole.

La commune de Castelnau d'Estrétefonds recense principalement des résidences principales comme on peut le voir dans le tableau suivant :

#### Principaux indicateurs en 2009 (Source : INSEE, 2012)

Commune	Nombre de logements	Résidences principales		Part de résidences secondaires	Part de logements individuels	Évolution des logements entre 1999 et 2009
		Part des résidences principales	Dont occupées par leur(s) propriétaire(s)			
Castelnau-d'Estrétefonds	2350	91,60%	56,30%	1,00%	70,10%	+107%

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

La commune projette une poursuite maîtrisée de l'augmentation de la population au fur et à mesure des besoins par une ouverture à l'urbanisation de certaines zones.

#### Emploi et activités économiques

La commune de Castelnau d'Estrétefonds joue un rôle essentiel dans l'équilibre emploi habitat et services dans le Nord Toulousain.

La commune de Castelnau d'Estrétefonds bénéficie d'une activité commerciale dynamique. Toutefois, c'est le secteur tertiaire qui domine l'activité économique

L'activité artisanale (entreprises du bâtiment, petits commerces artisanaux...) reste basée sur des petites structures familiales.

Concernant le chômage, le taux communal est inférieur à la moyenne nationale qui était de 11,2% en 2009.

#### Part des actifs et taux de chômage en 2009 (Source : INSEE 2012)

Commune	Population de 15 à 64 ans	Part d'actifs au sein des 15 - 64 ans	Nombre d'actif ayant un emploi	Nombre d'emplois	Taux de chômage
Castelnau-d'Estrétefonds	3595	83,2%	2718	2 734	9%

Sur la commune au sein de la zone d'études, une zone d'activité Eurocentre est présente.

La plateforme multimodale Eurocentre, par son emplacement au cœur des grands axes de communication européens (voie ferrée, autoroute, aéroport à proximité.....) a vocation d'accueillir des entreprises liées aux activités de transport, logistique, industrielle et de service de taille internationale. Le développement de l'Eurocentre a créé un grand nombre d'emplois sur la commune.

Les zones d'activités futures ou existantes comprises dans la zone d'études représentent une superficie totale de 124 ha sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

### 6.3.1.2. Les réseaux, servitudes et équipements

#### Les infrastructures de transport

La commune de Castelnau d'Estrétefonds est dotée d'un réseau de transport routier important, elle est traversée par de grands axes nationaux ou régionaux :

- ▶ l'Autoroute des deux mers A62 qui dessert la ZAC Eurocentre ;
- ▶ la voie ferrée Toulouse – Paris ;
- ▶ le canal latéral à la Garonne.

Concernant les axes départementaux, la commune est desservie par la RD45, la RD77, la RD29 et la RD82.

La gare SNCF de Castelnau d'Estrétefonds permet la desserte de tout le bassin d'emploi, elle est reliée aux communes limitrophes par un maillage de lignes d'autobus. Elle est desservie par le service des voyageurs régionaux.

#### Les équipements publics

Les équipements sociaux-administratifs sont composés de la mairie, d'un foyer pour personnes âgées et d'une maison des associations.

La commune de Castelnau d'Estrétefonds possède deux groupes scolaires primaires et maternels (public et privée).

D'autres équipements sont également présents sur la commune : la salle des fêtes, la bibliothèque, une crèche et un centre de loisirs sans hébergement.

En outre, la commune possède également une station d'épuration qui se situe dans la zone d'études.

#### Les autres réseaux et servitudes associées

Deux lignes électriques Très Haute Tension (400 kV) sur support commun, deux lignes Haute Tension (63kV), deux canalisations de gaz ainsi qu'un faisceau hertzien traversent la zone d'études au niveau de la commune de Castelnau d'Estrétefonds. Des servitudes sont associées à ces réseaux.

### 6.3.2. Les activités agricoles et sylvicoles

#### 6.3.2.1. L'agriculture

L'agriculture est principalement localisée sur le plateau au Nord et Nord-Est de la commune de part et d'autre de l'autoroute des deux mers, et bien que le nombre d'exploitants diminue, l'agriculture garde une place importante dans la commune.

D'après le Recensement Agricole de 2010, les principales caractéristiques de l'agriculture à l'échelle de la commune de Castelnau d'Estrétefonds sont les suivantes :

#### Caractéristiques agricoles de la commune de Castelnau d'Estrétefonds en 2010 (Source : Recensement Agricole, 2010)

Surface Agricole Utile totale (ha)	Nombre d'exploitations ayant leur siège dans la commune	Cheptel (en unité de gros bétail)	Travail dans les exploitations (en unité de travail annuel)
789	24	133	4

La commune de Castelnau d'Estrétefonds couvre une superficie de 2861 ha, et la SAU en représente 789 ha soit 27,6 % du territoire.

Sur le territoire de Castelnau d'Estrétefonds, l'agriculture est principalement tournée vers la polyculture et le polyélevage.

#### La structure foncière des exploitations

La Surface Agricole Utile (SAU) incluse dans la zone d'études occupe près de 330 ha sur la commune. Elle se répartie comme suit :

#### Répartition de la Surface Agricole Utile (SAU) au sein de la commune de Castelnau d'Estrétefonds (Sources : Chambres d'agriculture du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne, 2012)

Commune	SAU (ha)	Dont SCOP (ha)	Dont autres (ha)
Castelnau-d'Estrétefonds	330	298	31

Au sein de la zone d'études sur la commune, les surfaces en céréales, oléagineux, protéagineux (SCOP) sont majoritaires.

Le nombre d'exploitations interceptées par la zone d'études dans la commune est le suivant :

#### Nombre d'exploitations interceptées par la zone d'études par commune (Source : Chambres d'agriculture du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne, 2012)

Commune	Nombre d'exploitations	Nombre de sièges d'exploitation
Castelnau-d'Estrétefonds	11	4

#### Les productions agricoles

La culture céréalière est la principale activité agricole de la commune. En ce qui concerne la viticulture, il ne subsiste principalement que les vignobles AOC. Les vergers ont presque tous été arrachés.

Les cultures fourragères ont régressé et les jachères n'ont pas évolué.

Le cheptel bovin a complètement disparu, il ne reste que quelques moutons.

#### 6.3.2.2. La sylviculture

##### La forêt

Sur la commune au sein de la zone d'études, la forêt est principalement composée de lande ou friches forestières.

#### Les surfaces forestières de la commune de Castelnau d'Estrétefonds (Source : Office National des Forêts, 2011)

Nom	Surface communale incluse dans la zone d'études (ha)	Surface boisée dans la zone d'études (ha)	Part de surface boisée dans la zone d'études	Nombre de parcelles	Superficie moyenne des parcelles (ha)
Castelnau-d'Estrétefonds	660	29	4,4%	20	1,5

#### Les types de productions

Les parcelles sylvicoles de la zone d'études appartiennent toutes au domaine privé.

Les parcelles de la zone d'études ont un objectif majoritaire de protection (contre l'érosion des berges, rôle d'épuration, etc.).

On compte quelques parcelles avec une fonction de production ainsi que quelques parcelles dédiées à l'insertion paysagère.

**Les surfaces forestières à usage non productif au sein de la commune de Castelnau d'Estrétefonds, en ha (Source : Office National des Forêts, 2011)**

Commune	Environnemental	Protection	Production
Castelnau-d'Estrétefonds	1,8	25,0	2,2

### Aménagements sylvicoles particuliers et risques incendies

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

Pour lutter contre le risque incendie, quelques aménagements sont mis en place sur le secteur : la lutte contre les incendies nécessite l'utilisation de grandes quantités d'eau.

### 6.3.3. L'environnement physique

#### 6.3.3.1. Relief et géologie

La Commune de Castelnau d'Estrétefonds se développe sur deux ensembles naturels. D'une part, la plaine de la Garonne très plane (altitude comprise entre 104 et 114 mètres d'altitude) et, d'autre part, les coteaux parallèles au fleuve qui culminent à 221 mètres d'altitude.

La commune de Castelnau d'Estrétefonds repose pour l'essentiel sur les alluvions épanchées par les cours d'eau du Hers, du Girou, du Tarn et de la Garonne au cours du Quaternaire, et qui recouvrent en partie le substrat molassique plus ancien, contemporain du Tertiaire.

#### 6.3.3.2. Les eaux souterraines

##### Les aquifères

Deux aquifères sont présents au niveau de la zone d'études sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds :

- les molasses du bassin de la Garonne qui renferment des nappes d'eau libres et qui concernent le nord-est de Castelnau d'Estrétefonds. Ces nappes sont nettement perchées par rapport au niveau hydrographique de base et déconnectées des terrasses alluviales plus récentes ;
- les alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou qui renferment des nappes d'eau libres et qui concernent la quasi-totalité du territoire communal.

### Qualité

L'absence de recouvrement imperméable sur les plateaux, rend les aquifères des molasses du bassin de la Garonne vulnérables vis-à-vis des pollutions de surface.

Les aquifères superficiels des alluvions également dépourvus de recouvrement sont de fait très vulnérables aux pollutions de surface.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour Garonne 2010-2015, qui comprend la commune de Castelnau d'Estrétefonds, définit, en fonction de l'état actuel des masses d'eau des objectifs d'atteinte du bon état.

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

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

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

Ces aquifères sont particulièrement exposés aux pressions liées à l'agriculture dont les pratiques et les prélèvements les rendent vulnérables aux risques de pollution et de diminution du volume des nappes. L'aquifère des molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes de Piémont est également exposé aux pressions liées à l'élevage (risque de contamination de la nappe).

### Usages

Sur la commune au sein de la zone d'études, un puits et 26 captages d'eau privée destinés à l'agriculture sont recensés.

#### 6.3.3.3. Les eaux superficielles

##### Les cours d'eau

Quatre cours d'eau principaux s'écoulent au sein de la zone d'études du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax :

- la rivière de l'Hers mort ;

- le ruisseau de Girou (affluent de la rivière de l'Hers mort) ;
- le ruisseau de la Baise (fossé agricole) ;
- le canal latéral à la Garonne.

Sur la commune au sein de la zone d'études, quatre plans d'eau dont le plan d'eau de la Gravette sont recensés. Le plan d'eau de la Gravette, ancienne gravière en eau, est utilisé pour les loisirs nautiques.

Il est à noter que la plaine alluviale de la Garonne se caractérise par une nappe affleurante dont les résurgences laissent apparaître de nombreux fossés temporaires venant entailler ponctuellement le territoire communal de Castelnau-d'Estrétefonds.

### Qualité des eaux

Le SDAGE Adour-Garonne définit un objectif de bon état des eaux pour les principaux cours d'eau en fonction de leur état actuel.

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

Nom du cours d'eau (Commune)	État de la masse d'eau (Évaluation SDAGE 2010 sur la base de données 2006-2007)		Objectif de bon état		Objectif de bon état global
	Écologique	Chimique	Écologique	Chimique	
Rivière l'Hers mort	Mauvais	Mauvais	Bon potentiel 2021	2015	Échéance 2021
Rivière le Girou	Moyen	Bon	2021	2015	Échéance 2021

#### 6.3.3.4. Les risques naturels

Le Plan de Prévention des Risques de la commune de Castelnau d'Estrétefonds est prescrits par les arrêtés préfectoraux du 23 mars 2001 et du 18 mars 2002. Il porte sur les inondations de la Garonne et l'Hers Mort ainsi que sur les mouvements de terrains.

Un secteur inondable, identifiés au sein des « Atlas des Zones Inondables » par les Directions Départementales des Territoires de la Haute-Garonne et du Tarn-et-Garonne, sont présents sur la zone d'études sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds. Il concerne la Garonne Amont. Ce secteur inondable est par ailleurs délimité au sein d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) : le PPRI du bassin de la Garonne Nord (approuvé le 12 juillet 2006).

Deux cours d'eau, le canal latéral de la Garonne et la rivière l'Hers mort, affluents de la Garonne inscrits dans la zone d'études, sont concernés par ce PPRI.

Sur la commune au sein de la zone d'études, le zonage défini par le PPRI est jaune, orange et rouge (la zone rouge étant celle où le risque inondation est le plus fort).

La commune de Castelnau d'Estrétefonds est concernée par 49,1 ha de zone rouge en PPRi, 9,5 ha en zone orange et 209,3 ha en zone jaune. En tout, ce sont 498,3 ha de zones inondables qui sont recensées sur la zone d'études.

Selon les données issues du BRGM et des expertises géotechniques, l'aléa retrait-gonflement des argiles est majoritairement faible sur la zone d'études. Deux zones d'aléa moyen concernent la zone d'études sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

La commune est également concernée par le risque sismique (aléa très faible) et potentiellement par le risque feux de forêt.

### 6.3.4. L'environnement naturel et biologique

#### 6.3.4.1. Les grandes fonctionnalités écologiques

Le milieu naturel de la plaine a laissé une très grande place à l'urbanisation. Les terrasses et les coteaux sont occupés par l'activité agricole, bois de chênes.

#### Trames verte et bleue

Sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds, au sein de la zone d'études, on recense :

- ▶ un corridor et un réservoir de biodiversité de la sous-trame des boisements feuillus et mixtes ;
- ▶ un réservoir de biodiversité de la sous-trame des milieux humides ;
- ▶ un corridor de la sous-trame aquatique (ruisseau de l'Hers mort).

Le canal latéral de la Garonne et la rivière de l'Hers mort sont classés en deuxième catégorie piscicole.

#### 6.3.4.2. Les zonages réglementaires

Une zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF) a été recensée dans la commune : il s'agit de la ZNIEFF de « gravette de l'Hers ou gravette » possédant essentiellement un intérêt ornithologique. Elle concentre de nombreuses espèces d'oiseaux aquatiques hivernants et de passage, et site de nidification. Le site sert d'alimentation et de repos aux hérons pourprés et aigrettes gazettes.

Cette ancienne gravière colonisée par la végétation offre de riches potentialités biologiques.

Le périmètre du site natura 2000 « vallée de la Garonne de Muret à Moissac » couvre également une partie de la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

Au sein de la zone d'études sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds, le site natura 2000 (ZPS « vallée de la Garonne de Muret à Moissac ») et la ZNIEFF (« gravières de Saint-Caprais et de la Gravette ») sont recensés.

### Le site Natura 2000 de la vallée de la Garonne de Muret à Moissac (FR 7312014)

Depuis juin 2006, il s'agit d'une zone de protection spéciale (ZPS) issue du zonage répondant à la directive européenne « Oiseau » en partie confondue avec la Zone Spéciale de Conservation (issue de la directive « habitat ») « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste ». Ce site, constitué de plusieurs zones d'intérêt localisées sur les berges de la Garonne

Le site présente un intérêt pour la bonne représentativité de l'avifaune des grandes vallées du Sud-Ouest français. Parmi les espèces remarquables, plusieurs espèces de hérons et de rapaces utilisent le site : le héron pourpré, l'Aigrette garzette et le Milan noir. En période hivernale, le site est également utilisé par trois autres espèces de Hérons (Grande Aigrette, Aigrette garzette et Bihoreau gris). Par ailleurs, il s'agit du site d'accueil des deux principales colonies de Sterne pierregarin de Midi-Pyrénées.

13 espèces d'oiseaux ont justifié la désignation du site Natura 2000 de la Vallée de la Garonne de Muret à Moissac.

### La Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) des Gravières de Saint-Caprais et de la Gravette (Z2PZO211)

Il s'agit d'une ZNIEFF de type I qui correspond aux gravières de Saint-Caprais et de la Gravette.

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

#### 6.3.4.3. Les sites à enjeux écologiques

Les études réalisées dans le cadre du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax, 5 sites à enjeux écologiques a été identifié sur la zone d'études :

- ▶ les coteaux de Grisolles à Castelnau d'Estrétefonds ;
- ▶ le canal latéral à la Garonne de Montbartier à Saint-Jory et milieux connexes ;
- ▶ la friche des « Capech » ;
- ▶ les gravières de Grenade et Castelnau d'Estrétefonds ;

- ▶ la rivière du Girou.

### Les coteaux de Grisolles à Castelnau-d'Estrétefonds

Les coteaux sont composés de friches à la végétation caractéristique d'espèces des terrains acides ainsi que d'anciennes vignes, notamment au niveau du château de Saint-Sarnin et de Majorel. Certaines ont été inventoriées par le Conservatoire Botanique National de Midi-Pyrénées au niveau des lieux dits Forêt Royale de Fronton, Montplaisir et Gabi.

L'enjeu floristique de ce site provient de la présence avérée du Sérapias en cœur et du Trèfle écaillé, espèces protégées en Midi-Pyrénées.

Les coteaux entre Castelnau-d'Estrétefonds et Grisolles sont constitués de landes et de fourrés, de boisements de feuillus, de prairies et de cultures propice à de nombreuses espèces d'oiseaux.

Ce site se compose également d'une mosaïque d'habitats diversifiés (proximité au canal latéral à la Garonne et la partie fortement boisée des coteaux de la Garonne, avec les vignobles du Frontonnais), favorables aux mammifères, reptiles, amphibiens et invertébrés.

### Principaux enjeux écologiques des coteaux de Grisolles à Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Ecosphère, 2012)

Critère	Niveau d'enjeu	Justification
Flore / Habitat naturel	Assez fort à fort	Sérapias en cœur, Trèfle écaillé, Gesse de Nissole
Avifaune	Majeur	Fauvette mélanocéphale
Mammifère	Majeur	Genette, Campagnol amphibie, Barbastelle, Minoptère de Schreibers
Reptile / Amphibien	Moyen	Couleuvre verte et jaune, Lézard des murailles
Invertébrés	Assez fort à fort	Aeschne affine, Orthétrum à stylets blancs, Ascalaphe souffré, Dectique à front blanc

Le niveau d'enjeu écologique du site est majeur.

### Le canal latéral à la Garonne de Montbartier à Saint-Jory et milieux connexes

D'un point de vue floristique, ce site présente un intérêt particulier en raison du recensement de l'Epière des marais, espèce assez rare en Midi-Pyrénées et inscrite sur la liste déterminante de ZNIEFF de la région. Quelques plans ont été contactés à Pompignan, au niveau du Lieu-dit « Camps-grand » et à Castelnau-d'Estrétefonds et Saint-Jory, de part et d'autre de la ferme « le Moulin ».

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

Pyrénées. L'espèce semble néanmoins en forte régression sur l'ensemble du territoire, victime de l'intensification des pratiques agricoles et de la cueillette.

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

Par ailleurs, les milieux connexes comprennent un réseau de haies et lisières constituant des axes favorables aux déplacements de la Barbastelle.

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

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

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

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

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

**La friche des « Capech »**

La friche de « Capech », située sur la commune de Castelnaud-d'Estrétefonds, ne présente pas réellement d'intérêt patrimonial ou écologique particulier, mais abrite la Gesse de Nissole, inscrite sur la liste rouge de Midi-Pyrénées et assez rare. Elle est par ailleurs fréquentée par la Genette en recherche alimentaire et abrite certaines espèces d'oiseaux remarquables : Fauvette grisette et Bergeronnette printanière.

**La Gesse de Nissole dans la friche des Capech (Source : IE&A)**



**Principaux enjeux écologiques de la friche de Capech (Source : Ecosphère, 2012)**

Critère	Niveau d'enjeu	Justification
Flore	Assez fort	Gesse de Nissole
Mammifère	Assez fort	Genette

**L'enjeu écologique du site est assez fort en raison de la présence d'une population de Gesse de Nissole et de la Genette en recherche alimentaire.**

**Les gravières de Grenade et Castelnaud-d'Estrétefonds**

Les gravières de Grenade et Castelnaud d'Estrétefonds regroupent le plan d'eau de la Gravette et toutes les gravières de Saint-Caprais. Ces plans d'eau sont issus d'une exploitation de granulats interrompue depuis plusieurs années. Sur le plan d'eau de « la Gravette », la colonisation par les saules en bordure et par les plantes aquatiques près des berges est avancée. Cette zone de gravières présente à la fois quelques herbiers aquatiques, des végétations exondées à Samole de Valerand et des boisements riverains dominés par le Saule blanc. En l'absence de grands plans d'eau et de milieux littoraux à proximité, le site constitue une importante halte migratoire et zone d'hivernage au niveau régional.

Le site est également favorable aux insectes (espèces d'odonates assez rares), aux amphibiens (Crapaud calamite et Pélodyte ponctué à proximité de la sablière de Lamothe), aux reptiles, aux chiroptères en tant que terrain de chasse et aux autres mammifères.

**Principaux enjeux écologiques sur le site des Gravières de Grenade-sur-Garonne et Castelnaud-d'Estrétefonds (Source : Ecosphère, 2012)**

Critère	Niveau d'enjeu	Justification
Flore / Habitat naturel	Fort à assez fort	herbiers de Characées, herbiers de Potamots, Samole de Valerand
Avifaune	Majeur	Espèces migratrices et hivernantes en Midi-Pyrénées
Mammifère	Fort	Chiroptères
Reptile / Amphibien	Assez fort à fort	Coronelle girondine, Pélodyte ponctué, Crapaud calamite
Invertébrés	Assez fort	Odonates

**Le niveau d'enjeu écologique de ces gravières est majeur du fait de l'intérêt avifaunistique des plans d'eaux et abords.**

**Gravière de la Gravette (végétation aquatique et amphibie) (Source : IE&A)**



**La rivière du Girou**

Le site « Rivière du Girou » est localisé au niveau de la confluence en rive droite avec l'Hers mort (axe migrants, affluent direct à la Garonne), derrière Eurocentre, sur la commune de Castelnaud-d'Estrétefonds.

Le Girou représente un habitat favorable à la Loutre, à la Musaraigne aquatique et au Campagnol amphibie en phase de recolonisation. La fréquentation de la Genette y est avérée. Le cours d'eau et sa ripisylve bien constituée forment un corridor de déplacement favorable pour les chauve-souris, notamment possible d'utilisation pour la Barbastelle ou les espèces présentes dans le gîte proche de « la Pignolle », à Saint-Jory (Murin de Bechstein, Noctule de Leisler, Oreillard sp., Pispistrelle de Kuhl, Pipistrelle commune).

La présence de l'Anguille, de brochets et de Bouvières, espèces patrimoniales, reflète l'intérêt écologique de cette rivière et lui confère une fonctionnalité dans la continuité des corridors aquatiques.

**Principaux enjeux écologiques au niveau de la rivière du Girou  
(Source : Ecosphère, 2012)**

Critère	Niveau d'enjeu	Justification
Mammifères	Assez fort	Genette, Pipistrelle de Kuhl, Noctule de Leisler
Faune aquatique	Majeur	Anguille, Brochet, Bouvière

**L'enjeu hydro-écologique du site est considéré comme majeur.**

### 6.3.5. Le patrimoine, tourisme et loisirs

#### 6.3.5.1. Le patrimoine

Dans la zone d'études sur la commune, 10 sites archéologiques à niveau de sensibilité fort sont signalés.

Par ailleurs, le canal latéral à la Garonne avec ses écluses, ses bâtiments en lien direct avec celui-ci et ses alignements d'arbres présente un intérêt local.

**Écluse du canal latéral à la Garonne sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Groupement Inexia – SNC Lavallin - Arcadis)**



#### 6.3.5.2. Le tourisme et les loisirs

Le canal latéral à la Garonne est un axe de déplacement pour le tourisme fluvial. Une piste cyclable classée voie verte et inscrite au Plan Départemental des Itinéraires Pédestres et de Randonnées longe le canal et permet une promenade de 20 km de Toulouse à Saint-Rustice en passant par Castelnau d'Estrétefonds.

Au sein de la zone d'étude sur la commune, un complexe sportif municipal (terrains de football, de pétanque et court de tennis), un site

d'activités nautiques, de loisirs et de protection de la biodiversité (en cours de réalisation) ainsi qu'un club d'aviron sont présents.

Un élevage de chevaux (le centre équestre du Moulin) n'accueillant pas de public est également recensé.

**Centre équestre du Moulin sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Egis)**



Une réserve de chasse se situe au niveau du secteur de la Gravette d'une superficie totale de 104,4 ha dont 94 % est compris dans la zone d'études.

Dans la zone d'études, les gibiers chassés sont les gibiers sédentaires de plaine (Faisan, Perdrix, Canard colvert, Lapin de Garenne et Lièvre), les grands gibiers (Chevreuil, Cerf, Sanglier) et les migrateurs (Grives et Merles, Alouette des champs, Pigeon ramier, Bécasse des bois, Pluvier doré).

La pêche est pratiquée sur plusieurs cours d'eau concernés par la zone d'études notamment le Canal latéral à la Garonne et la rivière de l'Hers mort.

### 6.3.6. Le paysage

Une unité paysagère a été mise en évidence au niveau de la zone d'études : la côtière de Pompignan (Terrasse de Fronton) et la vallée de la Garonne.

## La côtière de Pompignan (Terrasse de Fronton) et la vallée de la Garonne

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

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

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

Dans cette unité paysagère, deux zones d'enjeu ont été mises en exergue :

- ▶ La zone d'enjeu de la côtière de Pompignan à Castelnau-d'Estrétefonds

Cette zone concerne à la fois la côtière boisée et le pied du versant (jusqu'à la rivière de l'Hers en limite Sud).

Le coteau (appelé ici côtière) est l'élément majeur de composition paysagère du site. Ce secteur fait partie intégrante de la terrasse de Fronton, élément paysager

L'importance des perceptions visuelles (comprenant de nombreuses vues panoramiques) entre le plateau et la vallée de la Garonne, la qualité paysagère du site, la présence de Monuments Historiques, ainsi que les nombreuses infrastructures à franchir en font une zone d'enjeu très fort.

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

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

Coupe de la côtière de Pompignan (Terrasse de Fronton) et la vallée de la Garonne (Source : Soberco, 2010)



Vue panoramique sur la vallée de la Garonne depuis la côtière, le canal est révélé par l'alignement d'arbres qui le longe, Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Soberco, 2010)



### 6.3.7. Synthèse des enjeux

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

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

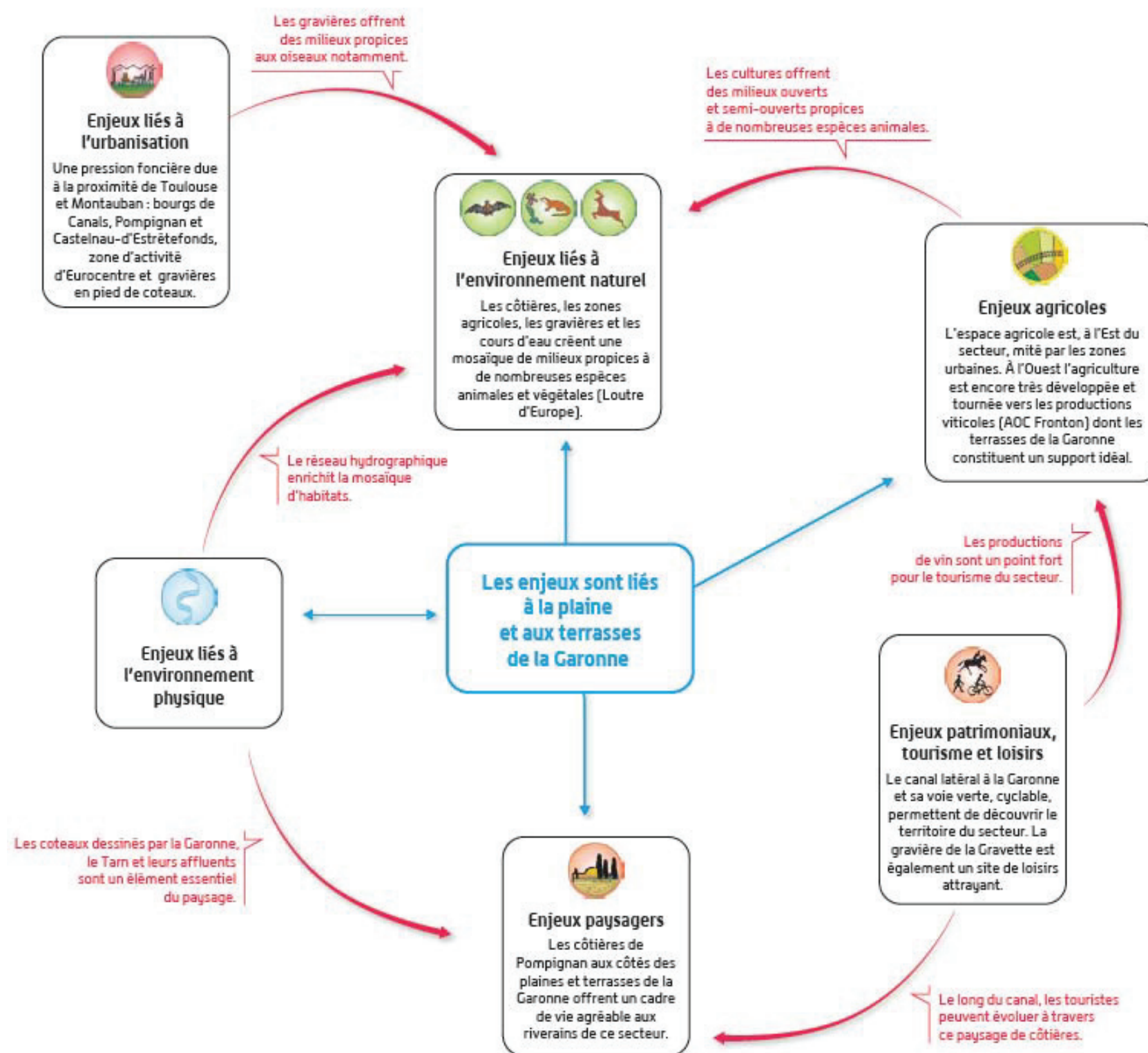
Ces formations ont chacune contribué au développement de l'agriculture sur le secteur :

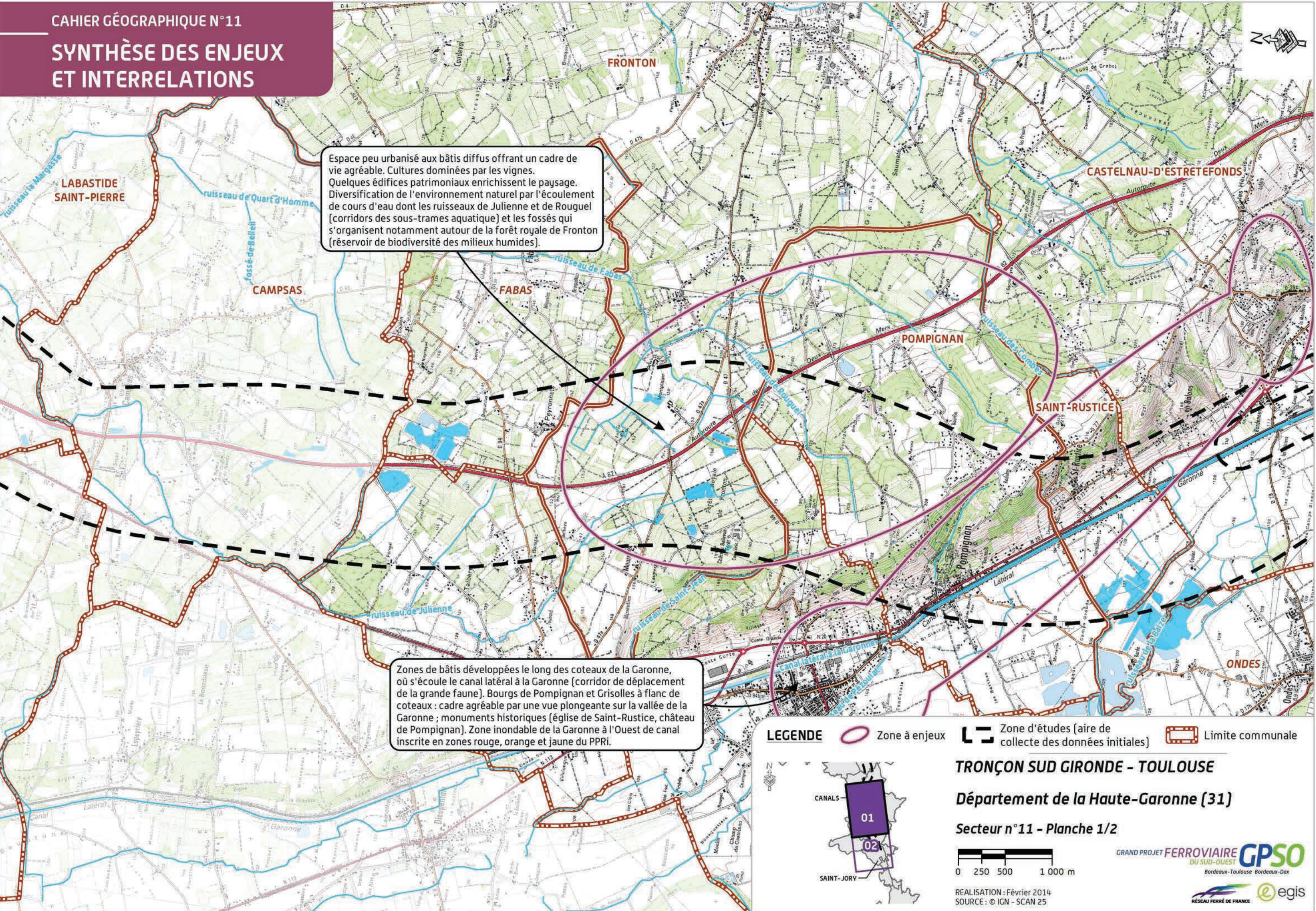
- ▶ les territoires de plaines ont permis l'implantation de grandes cultures de céréales et d'oléagineux ;
- ▶ les terrasses, présentes notamment au niveau de la commune de Fronton, se sont avérées favorables au développement de la viticulture. Les vignobles du frontonnais (appellation d'origine contrôlée)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

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

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

Outre le canal et les gravières, la présence humaine et la proximité des pôles que sont Toulouse et Montauban se traduisent par une urbanisation en forte croissance depuis 10 ans. On note en particulier les bourgs implantés sur les territoires de Pompignan, Canals et Castelnau-d'Estrétefonds. Cette dernière commune, desservie par l'A 62, accueille par ailleurs l'imposante zone d'activités Eurocentre.





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

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

**LEGENDE** Zone à enjeux Zone d'études (aire de collecte des données initiales) Limite communale

**TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE**

Département de la Haute-Garonne (31)

Secteur n°11 - Planche 1/2



REALISATION : Février 2014  
SOURCE : © IGN - SCAN 25

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



# SYNTHÈSE DES ENJEUX ET INTERRELATIONS

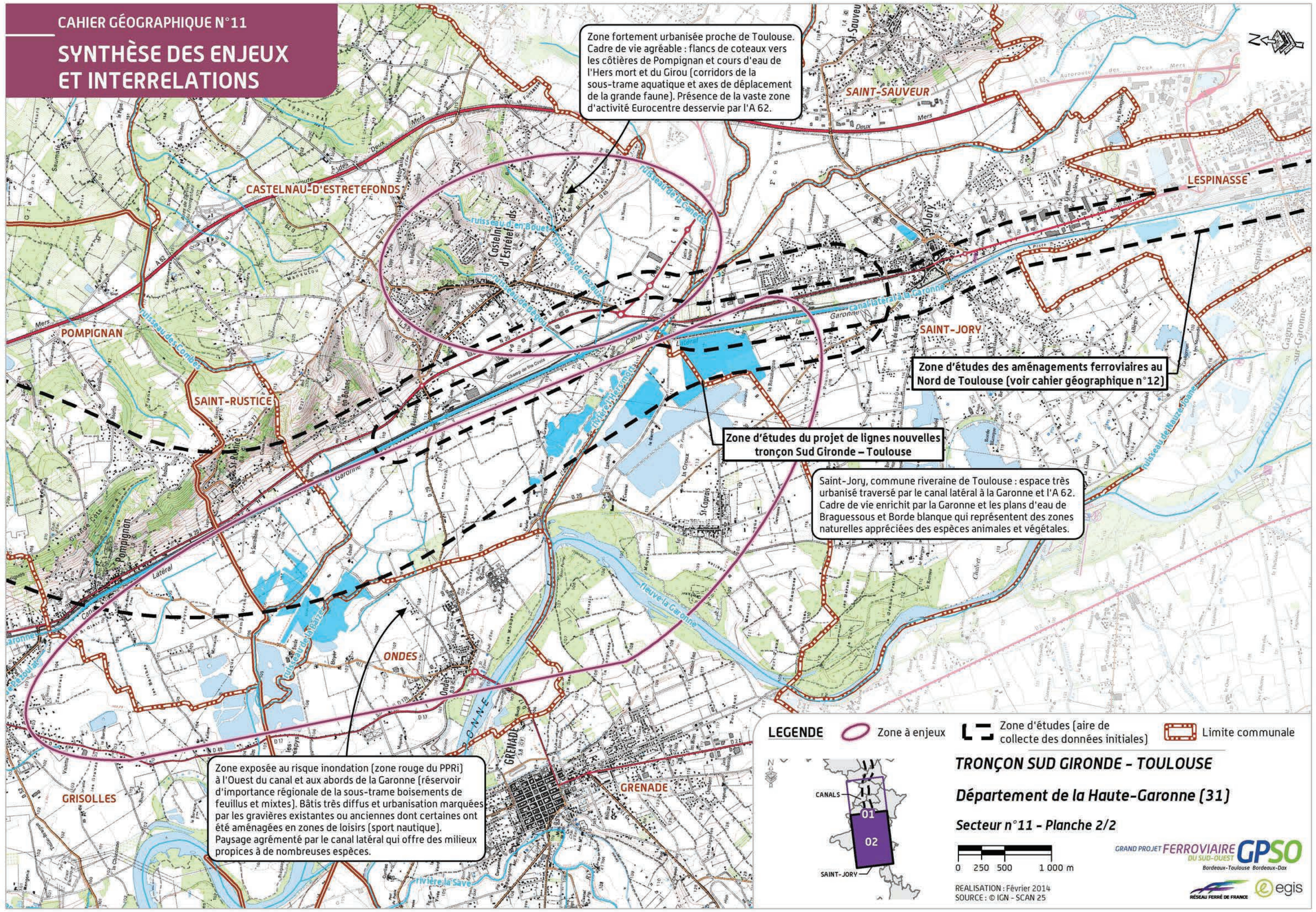
Zone fortement urbanisée proche de Toulouse. Cadre de vie agréable : flancs de coteaux vers les coteaux de Pompignan et cours d'eau de l'Hers mort et du Girou (corridors de la sous-trame aquatique et axes de déplacement de la grande faune). Présence de la vaste zone d'activité Eurocentre desservie par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

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

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

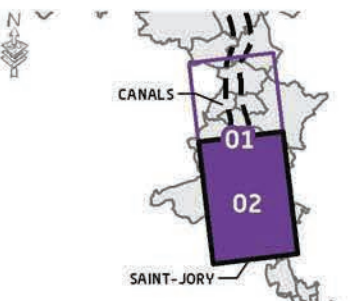
Saint-Jory, commune riveraine de Toulouse : espace très urbanisé traversé par le canal latéral à la Garonne et l'A 62. Cadre de vie enrichi par la Garonne et les plans d'eau de Braguessous et Borde blanche qui représentent des zones naturelles appréciées des espèces animales et végétales.

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



### LEGENDE

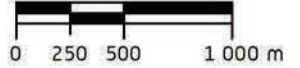
- Zone à enjeux
- Zone d'études (aire de collecte des données initiales)
- Limite communale



### TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

Secteur n°11 - Planche 2/2



REALISATION : Février 2014  
SOURCE : © IGN - SCAN 25

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



## 6.4. Raisons du choix du projet retenu

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

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

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

Deux débats publics ont été organisés en 2005 et 2006 pour chacune des liaisons Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

À l'issue de ces débats, RFF a décidé la poursuite des études en vue de la réalisation de lignes nouvelles ; les conditions d'élaboration de ces deux projets de manière intégrée au sein du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ont été définies entre l'Etat, les collectivités et RFF.

Un processus innovant d'élaboration du projet a été mené à partir de 2009, avec dès l'origine une concertation approfondie, s'appuyant sur une charte de concertation territoriale, des temps d'échanges avec les différents services de l'Etat, les collectivités et acteurs locaux, des groupes de travail thématiques, et des commissions consultatives, se réunissant tout au long du processus.

Celui-ci a concerné les lignes nouvelles et l'aménagement de la ligne nouvelle au sud de Bordeaux, l'aménagement de la ligne existante au nord de Toulouse étant mené en parallèle.

La conception des projets a été assurée selon une logique plaçant la dimension technique au service des dimensions environnementales et fonctionnelles. De la sorte, RFF a fait le choix dans sa démarche de privilégier le recensement, la hiérarchisation et l'évitement des enjeux et la réduction des impacts environnementaux, dans le respect des fonctionnalités ferroviaires et la maîtrise des coûts de construction et d'exploitation. 21 engagements au titre du développement durable ont été pris à cette occasion.

Les études et la concertation ont été structurées en trois étapes définies ci-dessous :

- ▶ l'Etape 1 (mai 2009 - mai 2010) a permis de définir un fuseau de passage de 1 000 mètres de large environ à l'intérieur du périmètre d'études ;
- ▶ l'Etape 2 (juin 2010 - janvier 2012) a eu pour objectifs de rechercher un projet de tracé et de préciser les conditions d'insertion de la ligne. Les études ont également porté sur la définition d'un pré-programme des cinq gares TaGV (Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Dax et Bayonne), et de deux haltes SRGV (sud Gironde et Côte landaise). Elle s'est conclue par l'approbation ministérielle du 30 mars 2012 ;

- ▶ L'Etape 3 (à partir d'avril 2012) a porté sur la mise au point finale du tracé proposé et des mesures environnementales et compensatoires à mettre en œuvre, et à la préparation des dossiers d'enquête d'utilité publique. Elle a donné lieu à la décision ministérielle du 23 octobre 2013.

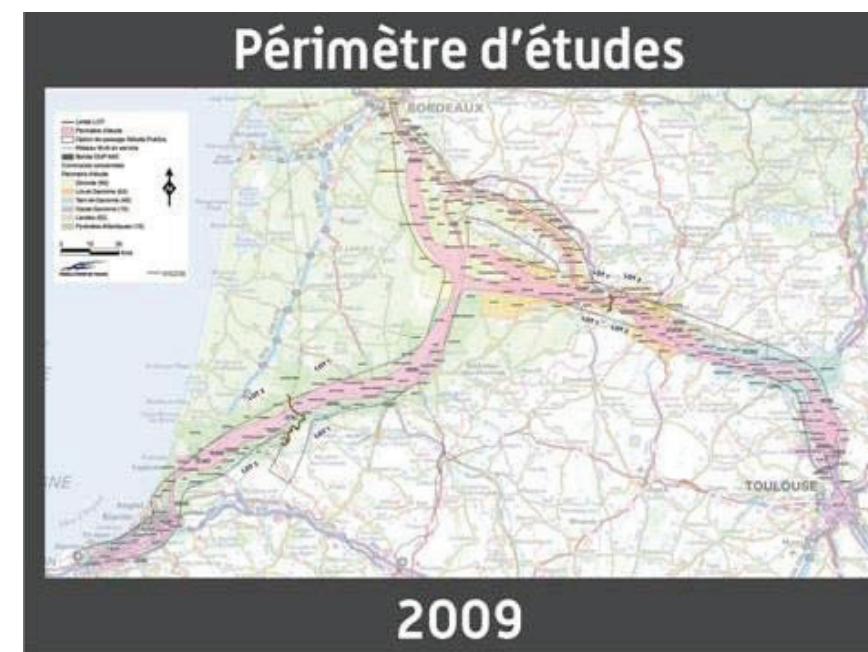
### 6.4.2. Des options de passage au projet de tracé

À partir des options de passage des débats publics (larges d'une dizaine de kilomètres), un **périmètre d'études** a été défini dans le respect des fonctionnalités retenues à l'issue des débats publics et validé lors des réunions du Comité de pilotage du GPSO en avril et septembre 2009. 256 communes étaient concernées à ce stade.

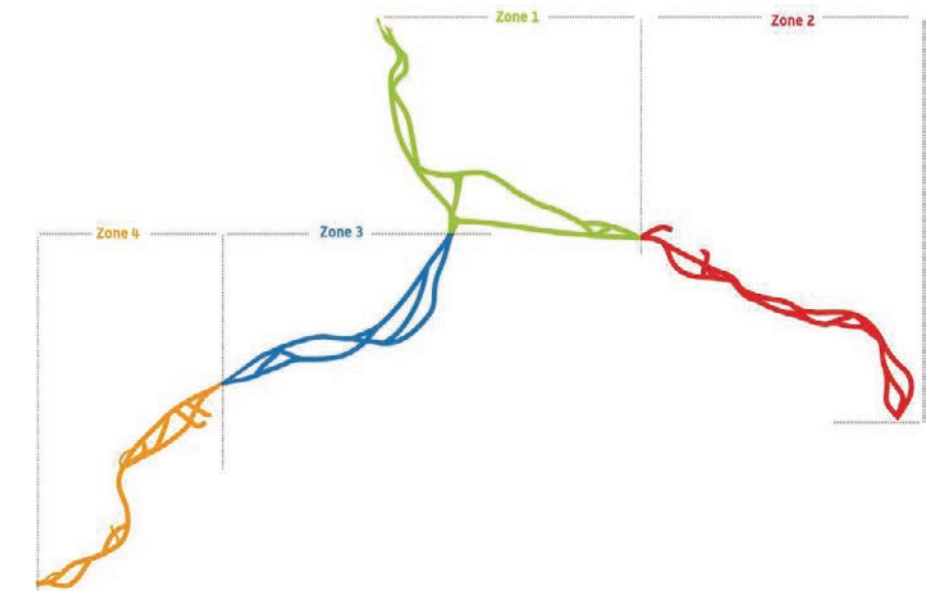
#### 6.4.2.1. Le choix d'un fuseau en Etape 1

L'Etape 1 avait pour finalité d'aboutir à un **fuseau unique de 1 000 m** de large à l'intérieur de ce périmètre d'études et au choix du tronçon commun aux deux projets de lignes nouvelles.

#### Du périmètre d'études au fuseau de 1 000 mètres

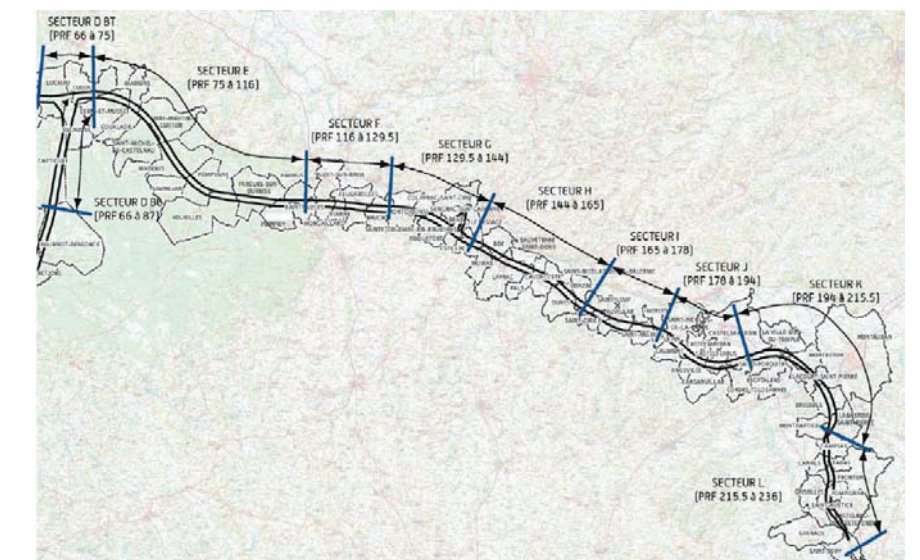


Pour en faciliter l'analyse, un découpage du territoire en quatre grandes zones a été effectué :



Chaque zone étant elle-même décomposée en plusieurs secteurs, en fonction de points de passage obligés au vu des enjeux ou contraintes identifiés.

Le schéma ci-dessous présente ainsi la décomposition en secteurs effectuée dans la zone concernée pour la commune de Castelnaud-Estrétefonds : plusieurs « options de fuseaux » ont été étudiées et comparées, avec prise en compte des analyses multicritères (aspects environnementaux, fonctionnels, économiques) et des apports de la concertation, garantissant un large examen des solutions envisageables.



Cette étape a conclu au choix du fuseau de 1000 m, retenu en septembre 2010, et concernant 148 communes.

### 6.4.2.2. Le choix d'un projet de tracé en Etape 2

Lors de l'Etape 2, la démarche a ensuite été poursuivie pour définir le projet de tracé de moindre impact au sein de ce fuseau.

Pour cela, il a été procédé à une analyse par secteurs au sein des trois tronçons constituant le programme du GPSO :

- ▶ trois secteurs pour le tronc commun des lignes nouvelles entre le sud de Bordeaux et le sud de la Gironde, un quatrième secteur entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans concernant l'opération d'aménagement de la ligne existante au sud de Bordeaux ;
- ▶ neuf secteurs pour le tronçon sud Gironde-Toulouse, un dixième secteur entre Saint-Jory et Toulouse concernant l'opération d'aménagement de la ligne existante au nord de Toulouse ;
- ▶ douze secteurs pour le tronçon sud Gironde-Dax.

Pour chaque secteur, plusieurs « hypothèses de tracés » ont été identifiées et comparées de manière analogue à la démarche retenue pour l'étape 1.

La commune de Castelnaud d'Estrétefonds était ainsi concernée par le secteur L. Les schémas ci-contre illustrant les hypothèses de tracé étudiées en vue du choix du projet de tracé.

Au terme de cette démarche, le projet de tracé présenté à la phase d'enquête publique a été retenu par la décision ministérielle du 30 mars 2012, complétée par une nouvelle décision ministérielle le 23 octobre 2013.

La décision ministérielle du 23 octobre 2013 prévoit que les projets les plus prioritaires, à savoir **les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, ainsi que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse, seront soumis à enquête d'utilité publique en 2014** (la section Dax-Espagne faisant l'objet d'une enquête ultérieurement).

### 6.4.2.3. Comparaison de variantes fonctionnelles

Dans le cadre de la démarche d'élaboration ont également été examinées lors des différentes étapes, les options possibles en matière de dessertes, conduisant aux choix d'implantation des gares nouvelles au droit des communes de :

- ▶ Brax pour l'agglomération d'Agen ;
- ▶ Bressols pour l'agglomération de Montauban ;
- ▶ Lucbardez-et-Bargues pour l'agglomération de Mont-de-Marsan.

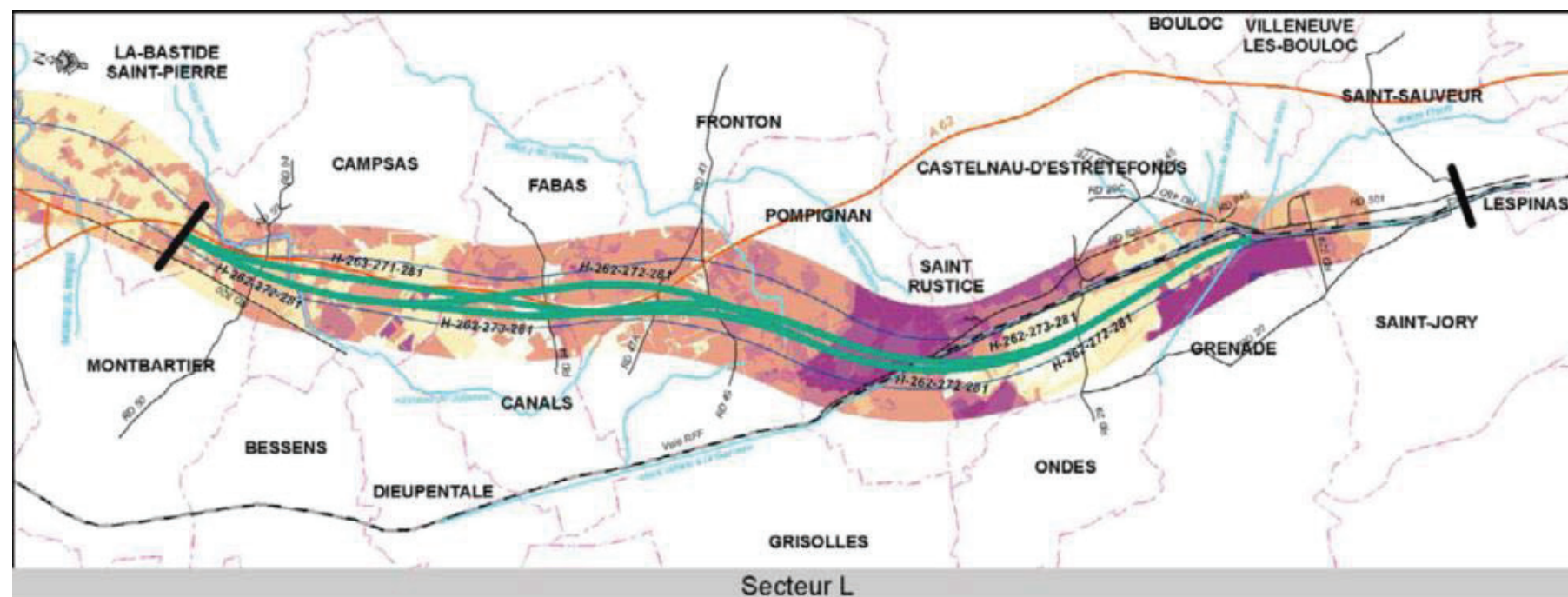
ainsi qu'à l'implantation des aménagements annexes liés à la construction ou à l'exploitation des lignes nouvelles ou existantes, notamment pour la première phase du GPSO :

- ▶ trois bases travaux prévues à Laluque (40), Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47) et Hourcade/Saint-Selve (33),
- ▶ quatre bases maintenance prévues sur le projet de lignes nouvelles : à Escaudes (33), à Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47),

Montbartier (82) et Laluque (40) ; Par ailleurs, une fois la construction des lignes nouvelles achevée et leur mise en exploitation effectuée, le site de la base travaux de Saint-Selve pourrait être réaménagé pour accueillir une base maintenance. Deux bases de maintenance sont par ailleurs présentes sur les aménagements ferroviaires à Hourcade (33) et à Saint-Jory (31) ;

- ▶ sept sous-stations électriques prévues à Saint-Médard d'Eyrans (33), Saint-Léger-de-Balsan (33), Retjons (40), Lesgor (40), Montesquieu (47), Montauban (82) et Saint-Jory (31).

### Les enjeux hiérarchisés



## 6.5. Incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures proposées

Les modifications apportées au PLU de Castelnau-d'Estrétefonds se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax avec :

- ▶ création d'un emplacement réservé ;
- ▶ mise en compatibilité des règlements de zonage par des éléments de rédaction spécifiques au projet de lignes nouvelles.

Les effets du projet en lui-même font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact, avec présentation de l'ensemble des mesures envisagées pour les réduire, les éviter ou les compenser.

La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraîne donc pas d'autres incidences ; les mesures de réduction, de compensation ou de suppression des effets de la mise en compatibilité du PLU correspondent ainsi à celles prévues au titre du projet.

Du point de vue de la mise en compatibilité d'un PLU, ces effets sont à examiner :

- ▶ à l'échelle de l'emplacement réservé, pour la réalisation des constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires au projet de lignes nouvelles ;
- ▶ du fait des modifications apportées dans le cadre de la mise en compatibilité des règlements.

Comme il est indiqué au chapitre 3.4, la mise en compatibilité porte sur :

- ▶ les secteurs A (zones agricoles) et Ah (zones habitées à l'intérieur des grands espaces agricoles)
- ▶ le secteur NDb (lieu-dit la Gravette et Bordebasse où l'extraction des matériaux est autorisée) ;
- ▶ le secteur NDi (bordures de l'Hers et ZNIEFF de la Gravette).

Si l'on se réfère aux emprises prévisionnelles du projet, le chiffre est de 34,8 ha, les tableaux ci-après récapitulant la répartition en hectares et en pourcentage :

### Répartition des emprises prévisionnelles et de l'emplacement réservé par zonage du PLU (Source : Egis)

	Secteur A		
	ha	% de la zone au sein de...	% par rapport à la surface communale totale
Emprises prévisionnelles	24,3	...l'emprise prévisionnelle	2,1%
		69,8%	
Emplacement réservé	40,1	...l'emplacement réservé	3,6%
		69,9%	

	Secteur Ah		
	ha	% de la zone au sein de...	% par rapport à la surface communale totale
Emprises prévisionnelles	0,7	...l'emprise prévisionnelle	3,6%
		2%	
Emplacement réservé	0,8	...l'emplacement réservé	4,1%
		1,4%	

	Zone NDi		
	ha	% de la zone au sein de...	% par rapport à la surface communale totale
Emprises prévisionnelles	1,6	...l'emprise prévisionnelle	2,1%
		4,6%	
Emplacement réservé	2,7	...l'emplacement réservé	3,6%
		4,7%	

	Zone NDb		
	ha	% de la zone au sein de...	% par rapport à la surface communale totale
Emprises prévisionnelles	8,2	...l'emprise prévisionnelle	4,2%
		23,6%	
Emplacement réservé	13,8	...l'emplacement réservé	7,1%
		24%	

### 6.5.1. L'environnement humain

#### Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement devient autorisée dans les secteurs :

- ▶ NDb et NDi ;
- ▶ A et Ah.

Elle sera limitée aux emprises nécessaires liées à la réalisation du projet de lignes nouvelles ferroviaires et de ses aménagements connexes.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation de ces constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement deviennent également autorisés dans ces zones.

Leurs effets sur l'environnement humain sont :

#### Un effet d'emprise

La réalisation d'affouillements et d'exhaussements nécessitera une emprise au sol variable selon l'importance des terrassements. Des acquisitions foncières seront donc nécessaires mais pas réalisées sur toutes les parcelles concernées par l'emplacement réservé, les emprises définitives établies lors des études détaillées étant plus restreintes.

Au stade actuel de l'étude d'impact, une acquisition de bâti est envisagée sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds.

L'emplacement réservé sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds concerne :

- ▶ des espaces agricoles ;
- ▶ des zones habitées au sein des espaces agricoles ;
- ▶ des zones d'extraction de matériaux ;
- ▶ des zones naturelles ;

La mise en compatibilité n'aura par ailleurs aucun effet sur des zones d'urbanisation ou d'activités futures.

#### Mesures

En fonction des emprises prévisionnelles définies au stade de l'enquête préalable à la DUP, une acquisition de bâti est prévue sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds.

Seule la surface nécessaire aux aménagements sera acquise.

Les propriétaires et les exploitants, dont les biens se trouvent inclus dans les emprises du projet, seront indemnisés dans les conditions prévues par le code de l'expropriation (se reporter au volume 3 chapitre 5 de l'étude d'impact où est décrite la procédure).

Les propriétaires des biens compris dans les emprises seront informés individuellement de l'ouverture d'une « enquête parcellaire » organisée postérieurement à la déclaration d'utilité publique du projet. Cette enquête a pour but de déterminer avec précision les bâtiments situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique et d'identifier avec exactitude leurs propriétaires.

À noter qu'un dispositif d'acquisitions foncières anticipées est mis en place par les partenaires du projet.

En matière de protection acoustique, le cahier géographique n°11 présente les courbes isophones liées au projet, ainsi que les mesures prévues : aucune protection acoustique à la source n'est nécessaire sur la commune pour amener un maximum de bâtis sous les seuils réglementaires.

Sept bâtis isolés nécessiteront toutefois une protection acoustique complémentaire (traitement de façade...).

Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur, en fonction du tracé définitif. Cet arrêté sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme (fixant alors dans le périmètre les mesures d'isolation à prendre pour les constructions nouvelles).

## Un effet de coupure sur les réseaux de communication, de transport d'énergie et de télécommunication

Sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds, la réalisation des terrassements liés au projet interceptera les principales voies et les réseaux suivants :

- ▶ la RD 29 ;
- ▶ le chemin de la Gravette ;
- ▶ le chemin du Moulin-Ferme ;
- ▶ le chemin de randonnée le long de l'Hers ;
- ▶ deux lignes électriques Très Haute Tension 400 kV sur support commun ;
- ▶ une ligne électrique Haute Tension 63 kV ;
- ▶ deux canalisations de gaz.

### Mesures

Afin de réduire les effets du projet sur les habitudes de déplacement, les rétablissements des voies de communication du secteur seront réalisés. Ainsi, l'ensemble des voies principales sera rétabli soit par un ouvrage de rétablissement (par-dessus ou par-dessous la future infrastructure ferroviaire), soit par un itinéraire de rabattement. Ces principes de rétablissement ont été définis en concertation avec les élus locaux, les gestionnaires de voirie. Les modalités précises de rétablissement seront fixées lors des étapes ultérieures de mise au point du projet. L'emplacement réservé au projet tel qu'il est envisagé ainsi que les règlements de zonages permettent le rétablissement des voies communales concernées.

### Liste des rétablissements de voiries sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Egis)

Commune	Nom de la voirie	PK	Type de voirie	Type de franchissement
Castelnau-d'Estrétefonds	RD 29	230,4	RD 3 <sup>ème</sup> catégorie	Viaduc
Castelnau-d'Estrétefonds	Chemin de la Gravette	231,2	Voie communale	Viaduc / Rabattue
Castelnau-d'Estrétefonds	Chemin du Moulin-ferme	233,2	Chemin rural	Viaduc / Rabattue
Castelnau-d'Estrétefonds	Chemin de randonnée le long de l'Hers	233,4	Chemin de randonnée	Viaduc

Concernant les rétablissements des différents réseaux, l'emplacement réservé tel qu'il est envisagé ainsi que les règlements des zonages permettent leur rétablissement, les modalités de ceux-ci relevant de conventions à passer entre le maître d'ouvrage du projet et les différents gestionnaires.

Pour plus de détails, on pourra également se référer au cahier géographique du secteur n°11 partie « 3.2.1 l'environnement humain et le cadre de vie », ainsi qu'au volume 3 chapitres 5 et 6 de l'étude d'impact du projet de lignes nouvelles, présentant les effets sur les commodités du voisinage (acoustique, vibrations, qualité de l'air) et sur la santé humaine, ainsi que les mesures correspondantes.

Le volume 3 chapitre 5 présente également :

- au paragraphe 5.2.1.2 les effets indirects du projet de lignes nouvelles sur l'urbanisation, à l'échelle plus globale des territoires, ainsi qu'à proximité des gares et haltes ferroviaires ;
- ▶ au paragraphe 5.4 une analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.

## 6.5.2. Les activités agricoles et sylvicoles

### 6.5.2.1. Les activités agricoles

#### Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, deviennent autorisés dans les secteurs :

- ▶ NDi et NDb ;
- ▶ A et Ah.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation de ces constructions deviennent également autorisés dans ces zones.

Ils seront limités aux emprises nécessaires liées à la réalisation du projet de lignes nouvelles ferroviaires et de ses aménagements connexes.

### Un effet d'emprise

À Castelnau-d'Estrétefonds, 29,6 ha de surface agricole utile est incluse au niveau des emprises prévisionnelles, dont 23,7 ha de surfaces cultivées en céréales, oléagineux et protéagineux (SCOP).

6 exploitations agricoles ont des parcelles dans les emprises prévisionnelles du projet ; pour 1 d'entre elle (centre équestre), ces parcelles représentent plus de 10 % de la SAU totale.

### Mesures

Les procédures d'aménagement foncier et/ou la constitution de réserves foncières devront permettre aux exploitants de retrouver une surface permettant d'honorer leurs divers contrats et engagements. A défaut, toute perte totale ou partielle de contrat ou d'aide lié à l'emprise du projet de lignes nouvelles sera indemnisée par RFF sur la base d'une étude personnalisée, ainsi qu'explicitée dans le volume 3, chapitre 5.

Le centre équestre du Moulin-ferme est inclus dans les emprises, il sera acquis en totalité y compris le siège d'exploitation et deux bâtiments annexes.

### Mesures

Le propriétaire sera indemnisé comme indiqué au chapitre 3.2.1. Sous réserve qu'il réponde aux critères de grave déséquilibre fixés par le code de l'expropriation, il aura la possibilité de demander l'acquisition de la totalité de son exploitation.

## Un effet de coupure

### ▶ La déstructuration des exploitations

Pour la majorité des exploitations, l'effet de coupure reste limité : plus de 85 % de l'exploitation reste du même côté de l'emprise.

Une exploitation subit un effet de coupure non négligeable : son parcellaire sera réparti pour 1/3 d'un côté de l'emprise et pour les 2/3 restant, de l'autre côté de l'emprise.

Toute coupure de l'espace agricole implique également une restructuration des parcelles.

Cela peut conduire à une réadaptation totale des exploitations concernées par des restructurations et des échanges : le matériel peut ne plus être adapté aux parcelles reçues en échange.

Enfin, certaines coupures peuvent concerner l'hydromorphologie des sols, qu'elles soient en déblais ou remblais. Ainsi un déficit hydrique induit par l'ouvrage sur les parcelles coupées peut modifier les rendements de production.

### ▶ La coupure des cheminements agricoles

À Castelnau-d'Estrétefonds, trois exploitations subiront un effet de coupure de leurs cheminements agricoles.

### Mesures

Les circulations agricoles interrompues seront pour la plupart rétablies sur le site même de la voie coupée (par des passages dénivelés), ou par rabattement sur d'autres passages rétablis.

S'agissant de la déstructuration des exploitations, les propriétaires et les exploitants seront indemnisés, ainsi que précisé au volume 3, chapitre 5. Comme indiqué précédemment, des protocoles-cadres seront élaborés entre RFF et les organisations professionnelles agricoles et forestières afin de donner une base homogène à l'indemnisation des différents chefs de préjudices possibles : rupture d'unité de propriété ou d'exploitation, délaissé, allongements de parcours, etc.

Par ailleurs, un Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF), s'il est décidé localement, peut permettre de réduire – voire de supprimer – ces effets de déstructuration des exploitations.

### 6.5.2.2. Les activités sylvicoles

#### Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation de ces constructions, deviennent autorisés dans les zones NDi notamment.

Ils seront limités aux emprises nécessaires liées à la réalisation du projet de lignes nouvelles ferroviaires et de ses aménagements connexes.

Les dispositions concernant les espaces libres, les zones de dépôt et les plantations ne s'appliquent pas aux dépôts et plantations liés au service public ferroviaire.

Les effets de cette mise en compatibilité sur la sylviculture sont les suivants :

#### Un effet d'emprise

La réalisation d'affouillements et d'exhaussements nécessitera une emprise au sol variable selon l'importance des terrassements. Des acquisitions foncières seront donc nécessaires mais pas réalisées sur toutes les parcelles concernées par l'emplacement réservé, les emprises définitives établies lors des études détaillées étant plus restreintes.

Au stade actuel de l'étude d'impact, aucune acquisition de bâti en lien avec l'activité sylvicole n'est envisagée sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds.

#### Surface forestière incluse dans les emprises du projet de lignes nouvelles ferroviaire (Source : Office National des Forêts, 2011)

Commune	Surface forestière (ha)			Pourcentage de surface forestière concernée par le projet
	Totale (dans la zone d'études)	Dans les emprises du projet		
		Totale	Avec document de gestion	
Castelnau-d'Estrétefonds	29	1,7	0	5,9%

Nb. Les surfaces sylvicoles avec document de gestion sont calculées pour chaque document de gestion, lequel peut être à cheval sur plusieurs communes. La surface indiquée par commune est donc approximative.

#### Mesures

En matière de boisements, les emprises seront limitées au strict nécessaires, les espaces boisés ayant été déclassés et non affectés en définitive pourront être reclassés. Pour les boisements affectés, des compensations seront mises en œuvre en fonction des préconisations des services de l'État (dans le cadre de la procédure d'autorisation de

défrichement). Les lisières des boisements affectés seront reconstituées et stabilisées.

### 6.5.3. L'environnement physique

#### 6.5.3.1. Relief et sols et sous-sol

#### Les effets de la mise en compatibilité

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation du projet deviennent autorisés dans les secteurs :

- ▶ NDi et HDb ;
- ▶ A et Ah.

Cette modification réglementaire peut engendrer une évolution de la topographie dans ces espaces. En effet, la ligne nouvelle peut s'insérer par déblais ou par remblais, ce qui implique des modifications de relief. Les zones de dépôt, modelés de terre et modelés paysagers peuvent également modifier le relief.

À Castelnau-d'Estrétefonds, l'insertion de la ligne nouvelle est entièrement réalisée en remblai, exception faite du franchissement de l'Hers mort par viaduc et des deux ouvrages de décharges (une estacade et un multicadre) assurant le libre écoulement des crues de la Garonne. La mise en place de ces remblais modifiera la topographie de la commune.

#### Mesures

Lors des travaux, les matériaux excédentaires seront préférentiellement mis en œuvre dans les délaissés et participeront à leur aménagement. Les matériaux excédentaires non utilisés dans les remblais courants ou comme matériaux nobles (pour la couche de forme et la sous-couche, notamment) seront mis en œuvre dans les protections acoustiques (merlons) et les modelés d'intégration paysagère, le solde étant mis dans d'autres dépôts définitifs.

Afin d'éviter le transport de ces matériaux loin du projet, il a été recherché des sites potentiels de dépôt à proximité du tracé.

Sur la base des études environnementales actuelles, RFF a, dans un premier temps, identifié les zones interdites à tous dépôts de matériaux (zones inondables, zones d'intérêt écologique, dont zones humides...). Ce travail, qui a également pris en compte les enjeux paysagers, a conduit à identifier des sites potentiels de dépôts.

Les sites de dépôts envisagés figurent sur les cartes des impacts et mesures présentes en fin de chapitre.

La localisation définitive des dépôts de matériaux sera affinée lors des études détaillées.

Au stade actuel du projet, aucune zone de dépôt n'est envisagée sur Castelnau-d'Estrétefonds.

### 6.5.3.2. Eaux souterraines et superficielles

#### Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement devient autorisée dans les secteurs :

- ▶ NDi et NDb ;
- ▶ A et Ah.

Elle sera limitée aux emprises nécessaires liées à la réalisation du projet de lignes nouvelles ferroviaires et de ses aménagements connexes.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation de ces constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement deviennent également autorisés dans ces zones.

En l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, ces modifications de règlements pourraient avoir un effet sur l'écoulement des eaux superficielles, sur les eaux souterraines et leur utilisation (imperméabilisation de la plate-forme, concentration localisée des eaux, accumulation de sédiments).

Les effets de la mise en compatibilité et les mesures proposées dans le cadre du projet de ligne nouvelle sont décrits ci-après.

#### Les effets sur les eaux superficielles

La réalisation d'affouillements, d'exhaussements, ainsi que la construction d'installations, en recoupant des bassins versants, peuvent entraîner une modification du débit des eaux de surface.

Sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds, le projet intercepte :

- ▶ quatre écoulements ;
- ▶ l'Hers mort.

#### Mesures

L'aménagement comprendra l'ensemble des dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires.

Afin de réguler les débits d'eau rejetés dans le milieu naturel, des bassins d'écrêtement sont envisagés mais aucun ne se situe sur la commune.

Les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages.

Les ouvrages hydrauliques sont classés selon 3 types, rappelés ci-dessous. Une description de ces 3 types est présente dans le Volume 3 de l'étude d'impact.

	Type 1 : pont, portique, viaduc	Type 2 : cadre avec banquettes, cadre avec reconstitution du lit	Type 3 : buse, dalot
Transparence écologique	Totale	Transparence pour la faune aquatique et semi-aquatique	Transparence pour la faune aquatique

### Ouvrages de rétablissement de type 1 et 2 des cours d'eau (Source : Egis)

Commune	Nom Cours d'eau	PK	Type d'ouvrage et dimensions
Castelnau-d'Estrétefonds	Écoulement de gravière	230,1	Estacade de 390 m
Castelnau-d'Estrétefonds	Écoulement	231,1	Multicadre de 240 m
Castelnau-d'Estrétefonds / Grenade	Hers mort	233,3	Viaducs jumelés : Voie 1 : 309 m Voie 2 : 396 m

Les autres cours d'eau et écoulements interceptés sont rétablis par des ouvrages hydrauliques de type 3.

Les traitements phytosanitaires (traitements herbicides) du ballast et des abords immédiats des lignes ferroviaires peuvent générer une pollution saisonnière des eaux. L'utilisation de produits phytosanitaires de désherbage s'impose aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires pour d'impératives raisons techniques et de sécurité.

#### Mesures

*Les traitements phytosanitaires seront réalisés selon un protocole strict permettant de réduire le risque de pollution des eaux, en application des accords-cadres passés au niveau national et conformément aux bonnes pratiques mises en œuvre sur les lignes à grande vitesse.*

*En matière de désherbage, il est utilisé exclusivement des produits homologués par le Ministère de l'Agriculture. Ces produits, destinés à un usage dans des zones non agricoles, sont exempts de classement toxicologique et ne sont pas classés nocifs. Le détail de ces mesures est explicité dans le volume 3 chapitre 5.*

#### Les effets sur les eaux souterraines

Un affouillement du sol pourrait provoquer une mise à nu de la nappe. A l'inverse, un exhaussement du sol peut induire un risque de rabattement de nappe. Enfin, la modification topographique générée par l'affouillement comme par l'exhaussement du sol, en modifiant le drainage des eaux de surface (écoulements du bassin versant) peut modifier l'alimentation de la nappe.

Sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds, la masse d'eau des alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou est particulièrement sensible aux pollutions du fait de sa proximité avec la surface et de l'absence de recouvrement imperméable. Aucun captage AEP n'est présent au sein de la zone d'études. 26 forages destinés à l'irrigation agricole ont été recensés.

#### Mesures

*Le profil en long du projet a été calé au-dessus du terrain naturel pour ne pas affecter les nappes souterraines concernées.*

*L'utilisation de produits phytosanitaires sera raisonnée.*

*Un suivi de la qualité des eaux souterraines pourra être mis en place, notamment lors des périodes de désherbage.*

#### 6.5.3.3. Les zones inondables

La réalisation d'affouillements et d'exhaussements, en modifiant la topographie, implique une modification de l'écoulement des crues et donc des champs d'inondation.

En outre, les atteintes aux écoulements superficiels ont des conséquences directes sur les champs d'inondation.

Enfin, l'implantation de la ligne nouvelle ferroviaire entraînera des modifications de l'écoulement des eaux de ruissellement au niveau des bassins versants interceptés (imperméabilisation de la plate-forme, concentration localisée des eaux). En cas d'événements pluvieux importants, les eaux risquent de s'accumuler dans les déblais et d'entraîner une inondation localisée de la plate-forme.

Sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds, 498,3 ha de zones inondables sont recensées au niveau de la zone d'études. Le projet de ligne nouvelle intercepte les zones inondables de la Garonne et de l'Hers mort.

0,9 ha de zone rouge du PPRI, 12,9 ha de zone jaune du PPRI sont interceptées par les emprises du projet. En tout ce sont 34,1 ha de zones inondables qui sont comprises dans les emprises.

#### Mesures

*Les zones inondables sont franchies par viaduc.*

*En outre, des études hydrauliques spécifiques ont été réalisées pour déterminer les dimensions des ouvrages de franchissement nécessaires au respect des recommandations de la circulaire du 24 juillet 2002 traitant des zones sensibles au risque d'inondation, et pour valider ainsi les dimensionnements choisis. Les tenants et aboutissants de cette circulaire sont détaillés dans le volume 3 chapitre 5 de l'étude d'impact.*

Sur la commune Castelnau-d'Estrétefonds, ces études ont concerné la Garonne et l'Hers mort. Elles ont confirmé le bon dimensionnement des ouvrages hydrauliques.

#### Mesures

*Dans les zones dont les propriétés physiques ne permettent pas la résorption des eaux de ruissellement de la nouvelle plateforme ferroviaire, une collecte des eaux sera effectuée afin de les diriger vers des bassins d'écroulement. Ces bassins permettront de stocker un grand volume d'eau (généralement consécutif aux épisodes pluviaux intenses) et de le libérer progressivement dans le milieu naturel.*

*Sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds, aucun bassin d'écroulement n'est prévu.*

#### 6.5.4. L'environnement naturel et biologique

##### Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement devient autorisée dans les secteurs :

- ▶ NDi et NDb ;
- ▶ A et Ah.

Elle sera limitée aux emprises nécessaires liées à la réalisation du projet de lignes nouvelles ferroviaires et de ses aménagements connexes.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation de ces constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement deviennent également autorisés dans ces zones.

Un site Natura 2000 se situe dans les emprises du projet, il s'agit de la zone de protection spéciale (ZPS) de « la vallée de la Garonne de Muret à Moissac ». Les incidences du projet de lignes nouvelles sur ce site sont détaillées dans le volume 5 de l'étude d'impact, concluant à l'absence d'effet significatif compte tenu des mesures prises au titre du projet.

Les emprises du projet interceptent également la ZNIEFF de type I « Gravières de Saint-Caprais et de la Gravette ».

Au sein d'une aire élargie à 40 km de part et d'autre des projets ferroviaires (aire d'étude de l'analyse préliminaire réalisée au titre de l'analyse des incidences sur le réseau Natura 2000), 59 sites Natura 2000 ont été analysés. L'évaluation préliminaire de l'incidence des projets sur ces sites (voir détails dans le volume 5 de l'étude d'impact) a montré que :

- 8 sites sont directement concernés par les emprises,
- 8 sites Natura 2000 sont concernés par d'éventuels effets de coupure de corridors et de fragmentation des habitats d'espèces et/ou populations d'espèces, ou de dérangement généré par les projets.

L'évaluation des incidences, menée site par site et de manière cumulée, conclut à l'absence d'incidences notables des projets ferroviaires sur les habitats et espèces visés par des enjeux Natura 2000.

#### 6.5.4.1. Effet d'emprise sur les habitats

Les principaux enjeux relatifs aux milieux naturels dans les emprises sont :

- ▶ un effet d'emprise sur des habitats d'espèces du cortège agro-pastoral (Busard Saint-Martin, Bergeronnette printanière, Cochevis huppé, Huppe fasciée...);
- ▶ un effet d'emprise sur des habitats d'Empuse et de Dectique à front blanc ;
- ▶ un risque d'emprise sur des nichées.

#### Mesures

La principale mesure sur le territoire de Castelnau-d'Estrétefonds sera la mise en place de viaducs jumelés permettant le passage de la faune au niveau de l'Hers mort (PK 233,3)

Le tableau ci-après présente les mesures de suppression, réduction et de compensation mises en œuvre pour le milieu naturel. Ces mesures ont été définies sur les emprises prévisionnelles du projet défini à ce jour.

Au stade de l'enquête publique, un préprogramme de compensation au titre de l'effet de la première phase du programme du GPSO sur le milieu naturel a été défini ; le principe de l'équivalence écologique entre milieux concernés et mesures compensatoires sous-tendra le dimensionnement final qui résultera des études détaillées et procédures ultérieures (procédures loi sur l'eau, espèces protégées notamment).

Une première approche est présentée dans le volume 3 chapitre 5 de l'étude d'impact : dans le cadre d'un grand projet d'infrastructure linéaire, la mutualisation des mesures, tant entre espèces qu'au titre des différentes procédures, doit être prise en compte et recherchée dans la quantification de la compensation lorsqu'elle est pertinente, tant pour la fonctionnalité et la pérennité des milieux eux-mêmes que dans le souci de faisabilité en termes de disponibilité foncière (par acquisition ou engagements de gestion sur longue durée).

Le besoin global surfacique en compensation estimé à ce stade pour la première phase du GPSO se situe dans une fourchette arrondie de 1000 à 1750 ha toutes procédures confondues (avec une enveloppe de terrains éligibles identifiée à ce jour de 37 000 ha pour la mise en place de mesures compensatoires répondant au concept d'équivalence écologique); ce chiffre s'entend hors mesures compensatoires susceptibles d'être prescrites en lien avec les autorisations de défrichement des boisements de pins maritimes, dont la surface dans les emprises est estimée à ce stade à 2 500 ha.

Sa déclinaison territoriale relève des étapes ultérieures de mise au point du projet.

Le tableau page suivante détaille par ailleurs les mesures localisées.

#### 6.5.4.2. Effets sur les fonctionnalités écologiques

L'autorisation d'affouillements et d'exhaussements ainsi que l'autorisation de construction des installations et aménagements pour le projet dans les secteurs :

- ▶ NDi et NDb ;
- ▶ A et Ah.

aura des incidences sur les trames verte et bleue : deux réservoirs de biodiversité et deux corridors sont concernés.

Les éléments des trames verte et bleue interceptés par le projet sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds sont présentés dans les tableaux pages suivantes (un tableau pour chaque trame).

#### Mesures

Les mesures visant à préserver les trames verte et bleue au niveau de la commune de Castelnau-d'Estrétefonds sont listées dans les tableaux pages suivantes. Au-delà de ces mesures spécifiques, le franchissement en viaducs jumelés de l'Hers mort permettra d'optimiser la transparence du projet de ligne nouvelle ferroviaire au niveau de cette vallée qui représente l'enjeu le plus important à l'échelle communale.

**Tableau des effets et mesures sur le milieu naturel (Source Ecosphère, 2013)**

Nature de l'effet	Site d'intérêt écologique concerné	PK	Niveau d'enjeu écologique de l'espèce ou de l'habitat le plus remarquable	Quantification	Niveau d'intensité relatif à l'espèce ou l'habitat le plus impacté	Niveau d'effet brut relatif à l'espèce ou l'habitat le plus impacté	Mesures de suppression (MS) ou de réduction (MR)	Niveau d'effets résiduels	Mesures compensatoires	Mesures d'accompagnement
<b>Emprise sur des habitats d'espèces du cortège agropastoral (Busard Saint-Martin, Bergeronnette printanière, Cochevis huppé, Huppe fasciée...); Emprise sur des habitats d'Empuse et de Dectique à front blanc et risque d'emprise sur des nichées</b>	Gravières de Grenade-sur-Garonne et Castelnau-d'Estrétefonds ; Garonne, saulaie de « Saint-Caprais » et abords	BT 228-233,3	100	52,7 ha dont 0,2 ha	2	3	MR : limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire	3	Sécurisation foncière (acquisition, conventionnement) de friches, cultures, prairies ; rétrocession (organisme compétent) et financement pour gestion (mesures agro-environnementales : restauration/conversion en prairies, bandes enherbées)	

**Tableau des effets et mesures sur la trame verte (Source : Biotope)**

Commune	PK	Réservoir/Corridor	Nom	Niveau d'enjeu	Zonages réglementaires correspondants	Niveau d'effet avant mesures	Mesures de suppression / réduction Niveau d'effet après mesures	Mesures de compensation
Castelnau d'Estrétefonds	230-231	<b>Corridor</b> Boisements de feuillus et mixtes (connexion des réservoirs de biodiversité « La Garonne et milieux riverains » à 2,6 km et « Forêt de Buzet » à 16 km).	Vallée de la Garonne à Pompignan	Régional	/	Très fort	<b>Mesure(s) de suppression / réduction</b> - Estacade de 390 m au PK 230,1 - Multicadre de 240 m au PK 231,1 - Aménagement de haies parallèles à l'axe pour éviter les traversées de chiroptères et les guider vers les ouvrages adéquats  <b>Effet résiduel</b> Moyen	Compensation pour constituer un contexte boisé au niveau du PK 230,4. Compensation pour le rétablissement d'un corridor boisé au niveau du PK 231,1.
Castelnau-d'Estrétefonds	231-232	<b>Réservoirs de biodiversité</b> Milieux humides / Proximité immédiate	Zones denses en mares 28	Local	/	Négligeable	<b>Mesure(s) de suppression / réduction</b> Viaducs franchissant le ruisseau de l'Hers mort et le canal latéral à la Garonne au PK 233.3	
Castelnau-d'Estrétefonds / Grenade / Saint-Jory	232-234	<b>Réservoirs de biodiversité</b> Milieux humides / Fragmentation partielle	Gravières de Saint-Caprais et de la Gravette	Départemental	/	Moyen	<b>Mesure(s) de suppression / réduction</b> Viaducs franchissant le ruisseau de l'Hers mort et le canal latéral à la Garonne au PK 233.3	Sécurisation foncière pour la compensation de la perte de milieux humides (23 900 m <sup>2</sup> ) d'un réservoir de biodiversité.

**Tableau des effets et mesures sur la trame bleue (Source : Biotope)**

Commune	PK	Réservoir/Corridor	Nom	Niveau d'enjeu	Zonages réglementaires correspondants	Niveau d'effet avant mesures	Mesures de suppression / réduction Niveau d'effet après mesures	Mesures de compensation
Castelnau-d'Estrétefonds / Grenade / Saint-Jory	233,3	Corridor Sous-trame aquatique	L'Hers mort	Départemental	Zone de Protection Spéciale Vallée de la Garonne de Muret à Moissac	Fort	<b>Mesure(s) de suppression / réduction</b> Viaducs franchissant le ruisseau de l'Hers mort et le canal latéral à la Garonne au PK 233.3	

### 6.5.5. Patrimoine tourisme et loisirs

#### Les effets de la mise en compatibilité

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement deviennent autorisés dans les secteurs :

- ▶ NDi et NDb ;
- ▶ A et Ah.

La réalisation d'affouillements de sols pourra révéler et/ou altérer des sites archéologiques non découverts à ce jour dans cet espace.

#### Mesures

Les différentes étapes de l'archéologie préventive seront mises en œuvre dans les étapes ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

Pour plus de détails, se référer à la présentation du cahier géographique n°11, volume 4 de l'étude d'impact - Mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser ces impacts et notamment aux cartes.

L'emplacement réservé intercepte également un chemin de randonnée : l'itinéraire longeant l'Hers mort.

#### Itinéraires de randonnées intersectés par le projet (Source : Egis)

Commune	Itinéraire intercepté	PK	Rétablissement proposé
Castelnau-d'Estrétefonds	Itinéraire longeant l'Hers mort	233,3	Sur place, sous les 2 viaducs du Canal latéral à la Garonne et de l'Hers mort

#### Mesures

Le chemin de randonnée au niveau du PK 233,3 sera rétabli sur place grâce à son franchissement par viaducs jumelés. La continuité de l'itinéraire longeant la rivière est donc préservée en phase d'exploitation et ne sera pas affectée par un allongement du parcours.

Enfin, une réserve de chasse est croisée par les emprises du projet sur près de 8,8 ha.

#### Effets du projet sur les équipements de chasse à Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Egis)

Commune	Équipement	PK	Type d'effet
Castelnau-d'Estrétefonds	Réserve de chasse	231,8 à 233,3	8,8 ha d'emprises, coupure franche

#### Mesures

Pour des mesures de sécurité, la chasse est interdite aux abords immédiats de la voie. La création de passages pour la grande faune permettra la circulation du gibier de part et d'autre de l'infrastructure, limitant ainsi les effets de coupure dans les réserves de chasse.

Au-delà des passages pour la faune, RFF souhaite confier aux fédérations départementales et régionales des chasseurs la capacité d'intervenir comme opérateur dans le suivi des mesures compensatoires environnementales ayant trait au domaine cynégétique.

#### Passage Grande Faune présents à Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Egis)

Commune (PK)	Type de PGF	Espèces en présence
Castelnau-d'Estrétefonds (233,3)	Mixte Hydraulique (berges de l'Hers mort)	Chevreuil, Sanglier

## 6.5.6. Paysage

### **Les effets de la mise en compatibilité**

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation de ces constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement deviennent autorisés dans les secteurs :

- ▶ NDi et NDb ;
- ▶ A et Ah.

Dans ces mêmes zones, la réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement devient autorisée. Elle sera limitée aux emprises nécessaires liées à la réalisation du projet de lignes nouvelles ferroviaires et de ses aménagements connexes.

Enfin, les modifications des prescriptions concernant :

- ▶ l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques (zones N et A) ;
- ▶ l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (zones N et A) ;
- ▶ la hauteur maximale des constructions (zone A) ;
- ▶ les aspects extérieurs des constructions et aménagements (zones N et A) ;

pourront avoir une incidence sur la perception paysagère aux abords de la future infrastructure ferroviaire.

### **Mesures**

*Le parti d'aménagement visera à intégrer les lignes nouvelles par la réalisation d'aménagements paysagers, conformément aux principes dégagés dans les études antérieures (cf. étude d'impact du projet, et pièce J1, Schéma Directeur Architectural et Paysager).*

## FRANCHISSEMENT DE L'HERS MORT ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE

Au niveau de l'Hers, sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds le bâti industriel et commercial du Champ de Sainte-Croix implanté en pied de versant le long de la RD 820 artificialise et ferme le paysage de la vallée en amplifiant l'effet de coupure. La ligne passera en remblai le long du canal latéral à la Garonne puis franchira l'Hers et le canal à l'aide d'un viaduc jumelé (double viaduc). Ce dernier permettra de préserver une certaine transparence du site. À cet endroit, la ligne nouvelle se raccordera à la ligne existante.

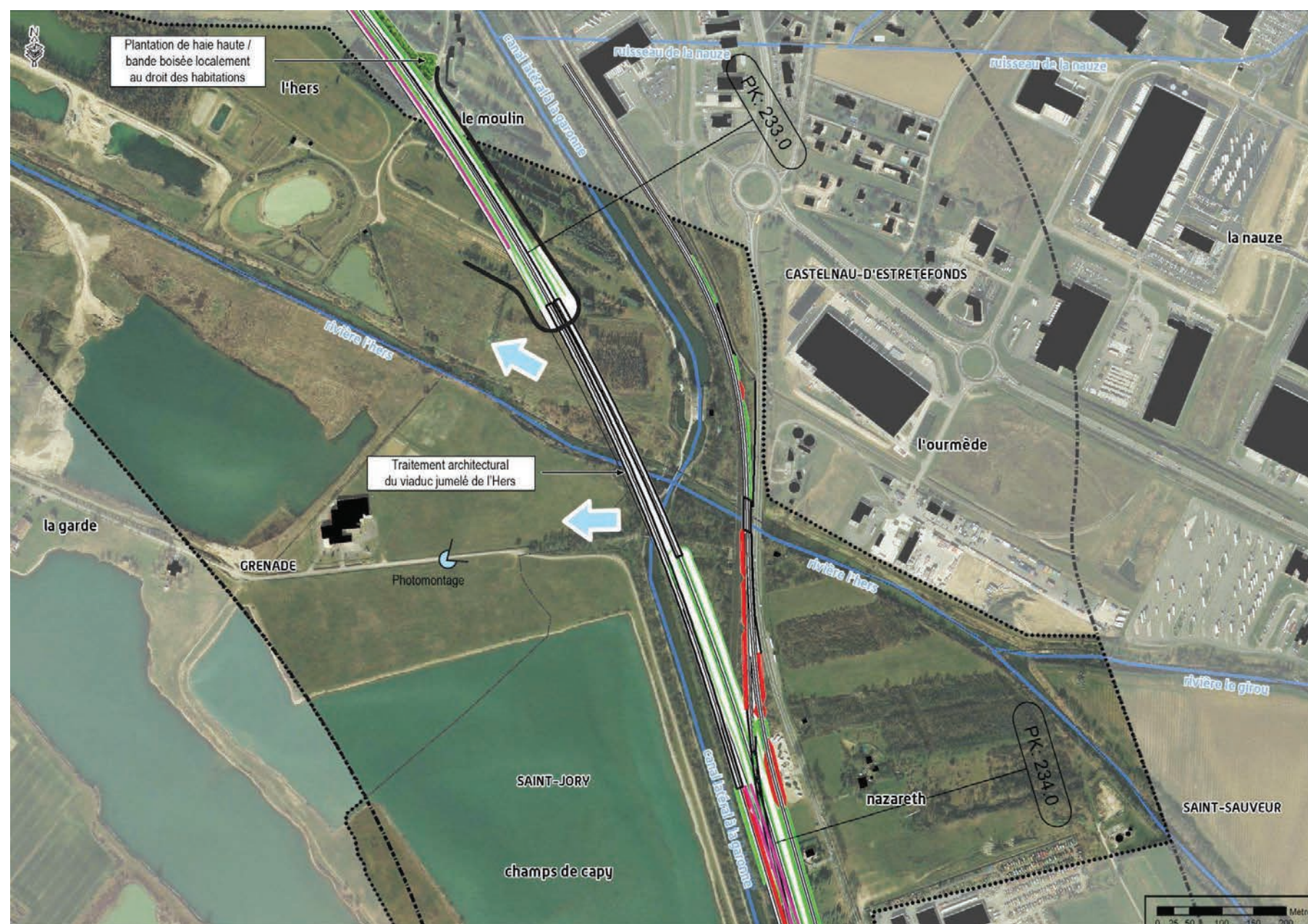
Les principaux effets seront liés à la coupure visuelle dans la vallée, et des covisibilités de l'infrastructure.

### Mesures

Les mesures paysagères consisteront à planter ponctuellement des haies hautes au niveau des riverains placés à proximité de la ligne nouvelle. Ailleurs, les vues seront laissées ouvertes.

Le viaduc de franchissement de l'Hers et du canal latéral à la Garonne fera l'objet d'un traitement architectural spécifique décliné à partir de la ligne architecturale du GPSO. Le franchissement est caractérisé par deux ouvrages séparés : chaque ouvrage est composé d'une section en béton armé qui constitue les travées d'approches aux remblais et d'ouvrages de type Warren doubles pour franchir le canal et l'Hers. Les ouvrages Warren, par leur structure, signalent la présence des cours d'eau. Les structures ajourées maintiennent, malgré le doublement des voies, une transparence visuelle. Ces ouvrages permettent de répondre aux contraintes techniques de franchissement des cours d'eau tout en respectant le tirant d'air voulu. La longueur totale des ouvrages est respectivement de 395m et 310m.

## Plan des mesures paysagères dans le secteur du canal latéral à la Garonne et de l'Hers, Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Egis, 2013)



## Photomontage du viaduc de l'Hers (Source : Egis, 2013)



### 6.5.7. Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Castelnau-d'Estrétefonds

#### Effets sur le plan de zonage

Le tableau ci-après rappelle de manière synthétique les effets de la mise en compatibilité du PLU de Castelnau-d'Estrétefonds sur le plan de zonage.

Il apparait que les effets de l'emplacement réservé se limitent à quatre secteurs :

- les espaces agricoles (A) sur 40,1 ha ;
- les zones habitées au sein des espaces agricoles (Ah) sur 0,8 ha ;
- les zones naturelles à enjeux (NDi) sur 2,7 ha ;
- les champs d'expansion des crues destinées à l'extraction de matériaux (NDb) sur 13,8 ha.

La superficie des zones incluses dans l'emplacement réservé reste relativement faible au regard de la superficie totale des zones sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds.

#### **Effet de l'emprise et de l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles ferroviaires sur les zones du document d'urbanisme de Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Egis, 2013)**

	Total (ha)	secteur A	Secteur Ah	Secteur NDi	Secteur NDb
Surface concernée par l'emprise	34,8	24,3	0,7	1,6	8,2
Surface concernée par l'emplacement réservé	57,4	40,1	0,8	2,7	13,8

## 6.6. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement

Cette partie doit permettre de définir des critères de suivi de la mise en compatibilité ; ces critères sont à distinguer des critères de suivi des mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet (cf. chapitres 8 et 9) de l'étude d'impact du projet à ce sujet). L'objectif est de mesurer, postérieurement à la réalisation du projet, les effets réels de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'organisation du territoire, afin d'en vérifier a posteriori la cohérence avec les effets attendus au moment de la réalisation de la présente étude.

Le suivi de l'occupation des sols proposé dans le chapitre 9 de l'étude d'impact peut en donner une première indication ; il convient cependant de pousser l'analyse plus loin, zonage par zonage.

Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone. La comparaison des tableaux des impacts par zonages *ante* projet et *post* projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

Exemple de tableau de suivi

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
<b>Zone A</b>	X ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
<b>Zone N</b>	X ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
<b>EBC</b>	X ha déclassés	Y ha défrichés
...		

## 6.7. Méthodologie, difficultés et limites

L'évaluation environnementale se base sur l'étude d'impact du projet et sur le rapport de présentation du document d'urbanisme. Les études qui alimentent l'étude d'impact sont détaillées dans la pièce F, volume 3, chapitre 12 de l'étude d'impact « Méthodologies et difficultés rencontrées.

L'absence de retour d'expérience, s'agissant d'une évolution récente de la réglementation, conduit à s'interroger sur les exigences de l'évaluation environnementale d'une mise en compatibilité.

Une seconde difficulté a été d'adapter le contenu du rapport environnemental dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme à l'évaluation environnementale d'une mise en compatibilité. Pareillement, les critères et indicateurs de suivi de la mise en compatibilité ne renvoient pas nécessairement aux critères de suivi des mesures de l'étude d'impact. Les modalités de suivi sont ici davantage d'ordre urbanistique.

Par ailleurs, les états initiaux des évaluations s'appuient en partie sur les rapports de présentation des PLU et POS concernés par les mises en compatibilité. Compte tenu de leur date d'élaboration, les degrés d'information sont très divers, et les plus anciens documents n'abordent que marginalement le volet environnement.

De plus, sur environ 70 documents communaux ou intercommunaux concernés par une mise en compatibilité au titre des projets ferroviaires faisant l'objet de la phase d'enquête d'utilité publique en 2014, seule une dizaine a fait l'objet d'une évaluation environnementale avec avis de l'autorité environnementale (compte tenu des seuils existant précédemment pour les documents d'urbanisme).

## 6.8. Cartographie de synthèse des effets et mesures à l'échelle de la commune de Castelnau-d'Estrétefonds

### Avertissement




Les cartes et tableaux figurant ci-après sont extraits du cahier géographique n°11, partie du volume 4 de l'étude d'impact figurant au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, auquel le lecteur pourra se référer.

Les cartes et tableaux présentent les effets liés au projet de lignes nouvelles et les mesures envisagées pour y remédier.



# LEGENDE

## CARTE DE SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES







### CONTEXTE URBAIN ET HABITAT

-  Mesure relative à la compensation ou à la réduction des effets du projet sur les principaux réseaux et servitudes techniques
-  Mesure relative à la compensation ou à la réduction des effets du projet sur les activités, équipements existants ou projetés
-  Mesure d'acquisition de bâti



### ACOUSTIQUE

-  Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit
-  Bâti nécessitant une protection complémentaire





### CONTEXTE AGRICOLE ET SYLVICOLE

-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les exploitations agricoles
-  Mesure de rétablissement des chemins d'exploitations agricoles
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les surfaces sylvicoles
-  Mesure de rétablissement des pistes DFCI
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les équipements de lutte contre les incendies
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les activités viticoles

### CONTEXTE GÉOLOGIQUE ET GÉOTECHNIQUE

-  Mesure d'adaptation du projet à des contraintes géologiques ou géotechniques particulières
-  Mesure relative à la réduction des vibrations engendrées par le projet

### CONTEXTE HYDROGÉOLOGIQUE ET HYDROLOGIQUE







-  Mesure de protection de la ressource en eau dans la traversée de zone de captage d'alimentation en eau potable
-  Mesure de protection de la ressource en eau dans la traversée de puit et de source privé
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les zones inondables
-  Mesure de franchissement des écoulements superficiels et/ou mesure relative aux zones humides

### ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX







-  Bande associée au projet proposé à l'enquête publique
-  Réseau hydrographique
-  Limite communale
-  Limite départementale

*[La bande associée au projet proposé à l'enquête publique est une bande centrée en général sur le tracé défini dans le cadre des études antérieures. Elle correspond à une aire à l'intérieur de laquelle s'inscrira le tracé définitif après la déclaration d'utilité publique du projet.]*





### MILIEU NATUREL

-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les habitats naturels (y compris les zones humides), les habitats d'espèces animales et végétales
-  Mesure de rétablissement des corridors de déplacement de la grande faune
-  Mesure de rétablissement des corridors de déplacement de la faune semi-aquatique
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur la faune piscicole
-  Mesure de rétablissement des corridors de déplacement des chiroptères
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les berges des cours d'eau


### PAYSAGE, PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS

-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur le paysage et le patrimoine
-  Mesure relative au traitement architectural complémentaire des ouvrages d'art
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les activités ou les hébergements touristiques
-  Mesure de rétablissement des itinéraires de randonnée
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les équipements de chasse
-  Mesure relative à la réduction ou à la compensation des effets du projet sur les sites archéologiques




### LE PROJET PROPOSÉ

-  Déblai
-  Remblai
-  Point kilométrique
-  Modelé



### Ouvrage spécifique

-  Viaduc
-  Tranchée couverte
-  Tunnel







### Équipements ferroviaires

-  Gare nouvelle
-  Halte Service Régionaux à Grande Vitesse (SRGV)
-  Base Travaux
-  Base maintenance
-  Sous-station électrique
-  Point de changement de voie
-  Point de changement de voie avec évitement

### Hydraulique - Assainissement

-  Ouvrage hydraulique
-  Bassin d'écrêtement et/ou de confinement

### Rétablissement des voies de communication et des pistes DFCI

-  Rétablissement en pont route (PRO)
-  Rabattement de voirie
-  Rétablissement en pont rail (PRA)
-  Passage Grande Faune spécifique (PGF)
-  Piste forestière/ DFCI existante
-  Piste forestière/ DFCI rétablie

### PROJET DE LIGNES NOUVELLES BORDEAUX – DAX / BORDEAUX – TOULOUSE

Date de prise en compte  
des données : Septembre 2013

GRAND PROJET FERROVIAIRE  
DU SUD-OUEST **GPSO**  
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

REALISATION : Octobre 2013

RESEAU FERRE DE FRANCE 

Tableau effets et mesures – planche 3 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax)







Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte urbain			
	229,4	Travaux : risque d'interruption du transport en cas de coupure de la ligne très haute tension par le chantier Exploitation : risque d'interférences avec le tracé	Travaux : réalisation des déviations des réseaux en préalable au démarrage des travaux de terrassement, permettant d'assurer la continuité du transport et de prévenir toute coupure accidentelle Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception de la ligne nouvelle
	230	Travaux : risque d'interruption de transport en cas de coupure de gazoduc pendant le chantier	Travaux : déviation de la conduite de gaz au préalable au démarrage des travaux de terrassement, permettant d'assurer la continuité du transport et de prévenir toute coupure
	230,2	Travaux : risque d'interruption du transport en cas de coupure de la ligne haute tension par le chantier Exploitation : risque d'interférences avec le tracé	Travaux : réalisation des déviations des réseaux en préalable au démarrage des travaux de terrassement, permettant d'assurer la continuité du transport et de prévenir toute coupure accidentelle Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception de la ligne nouvelle
	228,8 à 229,4	Travaux : perturbation du fonctionnement de l'activité des gravières de MGM Sablières réunies (accessibilité limitée, emprise partielle, nuisances diverses) Exploitation : emprise sur une zone de gravière	Travaux : maintien des accès pendant la durée des travaux, accompagnement des exploitants et mise en place de mesures spécifiques pour minimiser les effets des travaux sur l'exploitation de la carrière. Indemnisations dans le cas d'une diminution d'activité avérée Exploitation : acquisition des parcelles concernées et indemnisation des exploitants en fonction du préjudice avéré sur les périmètres d'exploitation autorisée de la gravière
	228,0	Travaux et exploitation : 1 propriété au Sud de Lestrade (Pompignan) dans les emprises.	Travaux et exploitation : acquisition de la propriété conformément au code de l'expropriation
	228,1 à 228,7	Travaux et exploitation : 7 propriétés sur le secteur de La Sarrailhère (1 à Pompignan et 6 à Saint-Rustice) dans les emprises	Travaux et exploitation : acquisition des propriétés conformément au code de l'expropriation
	227,8 à 228,9	Exploitation : nuisance sonore sur les habitations de la Sarrailhère et Camps Grands	Exploitation : mise en place de protections acoustiques à la source

Tableau effets et mesures – planche 3 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) (suite)




Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
<b>Contexte agricole et sylvicole</b>			
	228,0 à 231,6	Parcelles céréalières et légumes plein champs, partiellement irriguées, sous contrat Travaux : risque de perte de jouissance temporaire de parcelles proches du chantier, pertes d'exploitation liées à l'émission de poussières Exploitation : effet d'emprise sur les parcelles agricoles	Travaux : sensibilisation du personnel, mise en place d'un arrosage régulier des pistes de chantier Exploitation : une indemnisation sera proposée aux exploitants et propriétaires subissant un effet d'emprise. Dans le cadre d'une déstructuration des exploitations pouvant remettre en cause leur viabilité, des mesures spécifiques seront mises en place : un aménagement foncier agricole et forestier pourra être mis en place par une commission locale sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général ; des surfaces agricoles et viticoles compensatoires pourront être mises en réserve par la SAFER
	228,3 229,4 230,4	Travaux : risque d'accessibilité réduite aux parcelles situées de part et d'autre du chantier, pour des raisons de sécurité Exploitation : coupure des cheminements agricoles entre parcelles de part et d'autre de la ligne nouvelle	Travaux : maintien des cheminements existants ou mise en place de cheminements alternatifs dès lors que la sécurité peut être assurée Exploitation : rétablissement de la rue des lacs, du chemin d'En Caullet et de la RD29 en concertation avec la profession agricole, par un pont-rail (passage au-dessous de la ligne nouvelle)
<b>Contexte hydrogéologique et hydrologique</b>			
	229,3 231,4 228,1 228,5 229,2	Travaux : risque d'atteintes à un puits/ source privé : assèchement et/ ou rabattement des nappes souterraines [en cas de déblai], pollution des eaux souterraines par infiltration d'effluents de chantier (hydrocarbures, matières en suspension,...) Exploitation : risque limité d'atteinte à la qualité des eaux souterraines par ruissellement puis infiltration des eaux de plate-forme ; risque résiduel lié à l'usure des matériels et aux traitements phytosanitaires ; risque de perturbation des écoulements par effet de barrière / effet de drainage	Travaux : canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins sur zones étanches, limitation des prélèvements, suivi et alerte voire arrêt de l'utilisation du puits/source privé en cas de pollution accidentelle Exploitation : mise en place d'un assainissement de la plate-forme : collecte et traitement quantitatif des eaux par bassins avant restitution au milieu naturel, traitements phytosanitaires raisonnés ; indemnisation en cas d'atteinte résiduelle au puits/source privé, restitution de la ressource par un puits de substitution
	228,0 à 230,9	PPRI du bassin de la Garonne Nord – Zone jaune Exploitation : modification du champ d'expansion des crues du fait de la traversée en remblai de la vallée de la Garonne, avec un risque d'exhaussement des eaux aggravant le risque d'inondation	Exploitation : mise en place d'une digue pour protéger le hameau de la Sarrailhère du risque d'inondation ; mise en place de 3 ouvrages (viaducs) de décharge entre les PK 228,9 et 231,9 assurant le maintien du champ d'expansion des crues
	227,9	Travaux : risque de perturbation des écoulements du canal latéral à la Garonne, d'obstruction ou de modification du lit du cours d'eau, y compris au-delà des emprises de travaux Exploitation : perturbation du cours d'eau par effet de barrière, modification des débits du cours d'eau du fait de la concentration des écoulements	Travaux : mise en place d'ouvrage de franchissement temporaire des écoulements superficiels lorsque l'ouvrage définitif ne peut être réalisé immédiatement. Canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins à l'écart des cours d'eau Exploitation : rétablissement des écoulements superficiels par un viaduc, traitements phytosanitaires raisonnés
	228,8	Travaux : risque de perturbation de l'écoulement des gravières, d'obstruction ou de modification du lit du cours d'eau, y compris au-delà des emprises de travaux Exploitation : perturbation du cours d'eau par effet de barrière, modification des débits du cours d'eau du fait de la concentration des écoulements	Travaux : mise en œuvre d'ouvrage de franchissement temporaire des écoulements superficiels, lorsque l'ouvrage définitif ne peut être réalisé immédiatement. Canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins à l'écart des cours d'eau Exploitation : rétablissement des écoulements superficiels par un cadre d'une ouverture de 2,0 m x 1,5 m, traitements phytosanitaires raisonnés

Tableau effets et mesures – planche 3 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) (suite)








Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
<b>Contexte hydrogéologique et hydrologique (suite)</b>			
	229,1	<p><b>Travaux :</b> risque de perturbation de l'écoulement de gravières, d'obstruction ou de modification du lit du cours d'eau, y compris au-delà des emprises de travaux</p> <p><b>Exploitation :</b> perturbation du cours d'eau par effet de barrière, modification des débits du cours d'eau du fait de la concentration des écoulements</p>	<p><b>Travaux :</b> mise en œuvre d'ouvrage de franchissement temporaire des écoulements superficiels, lorsque l'ouvrage définitif ne peut être réalisé immédiatement.</p> <p>Canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins à l'écart des cours d'eau</p> <p><b>Exploitation :</b> rétablissement des écoulements superficiels par une estacade, traitements phytosanitaires raisonnés</p>
	230,1	<p><b>Travaux :</b> risque de perturbation de l'écoulement de gravières, d'obstruction ou de modification du lit du cours d'eau, y compris au-delà des emprises de travaux</p> <p><b>Exploitation :</b> perturbation du cours d'eau par effet de barrière, modification des débits du cours d'eau du fait de la concentration des écoulements</p>	<p><b>Travaux :</b> mise en œuvre d'ouvrage de franchissement temporaire des écoulements superficiels, lorsque l'ouvrage définitif ne peut être réalisé immédiatement.</p> <p>Canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins à l'écart des cours d'eau</p> <p><b>Exploitation :</b> rétablissement des écoulements superficiels par une estacade, traitements phytosanitaires raisonnés</p>
	231,1	<p><b>Travaux :</b> risque de perturbation de l'écoulement, d'obstruction ou de modification du lit du cours d'eau, y compris au-delà des emprises de travaux</p> <p><b>Exploitation :</b> perturbation du cours d'eau par effet de barrière, modification des débits du cours d'eau du fait de la concentration des écoulements</p>	<p><b>Travaux :</b> mise en œuvre d'ouvrage de franchissement temporaire des écoulements superficiels, lorsque l'ouvrage définitif ne peut être réalisé immédiatement.</p> <p>Canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins à l'écart des cours d'eau</p> <p><b>Exploitation :</b> rétablissement des écoulements superficiels par un multicadre de 240 m, traitements phytosanitaires raisonnés</p>
<b>Milieu naturel</b>			
	227,9	Coupure d'un corridor de déplacement de la grande faune (chevreuil, sanglier) aux abords du canal latéral à la Garonne	Rétablissement du corridor grande faune par le viaduc franchissant le canal latéral à la Garonne
	227,9 à 228	Risque d'emprise partielle sur une station d'espèce assez rare (Épiaire des marais) ; risque d'altération d'habitats potentiels à Anguille et Brochet (canal latéral) ; risque de coupure de corridor à chiroptères ; obstruction à la circulation des mammifères semi-aquatique	<p><b>Travaux :</b> mesures de suppression : mise en défens du canal et ses berges</p> <p><b>Mesures de réduction :</b> limitation de l'emprise du chantier</p> <p><b>Exploitation :</b> mesures de suppression : maintien de la transparence (viaduc)</p> <p><b>Mesures de réduction :</b> étagement de la lisière (150 m) pour diriger les chiroptères vers le secteur de passage en tunnel (PK 227,5)</p>
	228,8	Obstruction à la circulation des mammifères semi-aquatique le long de l'écoulement.	Mise en place d'un cadre équipé de banquettes permettant le passage de la petite faune (amélioration de la transparence écologique de l'infrastructure ferroviaire) ; enfoncement du radier de l'ouvrage au minimum à 40 cm sous le lit du cours d'eau et reconstitution du lit
	228 à 231,6	Emprise sur des habitats d'espèces du cortège agro-pastoral (Busard Saint-Martin, Bergeronnette printanière, Cochevis huppé, Huppe fasciée...). Emprise sur des habitats d'Empuse et de Dectique à front blanc et risque de perte de nichées	<p><b>Travaux mesures de réduction :</b> limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire</p> <p><b>Exploitation mesures compensatoires :</b> sécurisation foncière (acquisition, conventionnement) de friches, cultures, prairies ; rétrocession (organisme compétent) et financement pour gestion (mesures agro-environnementales : restauration/conversion en prairies, bandes enherbées)</p>

Tableau effets et mesures – planche 3 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) (suite)






Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Paysage, Patrimoine culturel, tourisme et loisirs			
	227,9	Voie verte longeant le canal latéral à la Garonne Travaux : risque d'interruption temporaire de la voie verte pendant la réalisation des travaux Exploitation : coupure de la voie verte et modification de l'ambiance paysagère	Travaux : rétablissement de l'itinéraire si les conditions de sécurité du chantier le permettent. Signalisation spécifique et sécurisation des abords du chantier vis-à-vis des promeneurs Exploitation : maintien de la voie verte par une traversée en viaduc
	227,8	Travaux et exploitation : covisibilités du viaduc avec les riverains et les usagers de la RN20	Travaux et exploitation : traitement architectural du viaduc. Insertion paysagère des culées de l'ouvrage
	228 à 229	Travaux et exploitation : covisibilités du remblai avec les riverains. Coupure visuelle et désorganisation urbaine du hameau de Sarralhère	Travaux et exploitation : plantation de haies hautes en pied de remblai. Plantation de bosquets d'arbres ornementaux de part et d'autre du remblai pour créer une unité paysagère
	229,1 à 229,4	Travaux : effet d'emprise sur le site archéologique d'En Caulet	Travaux : réalisation de fouilles archéologiques préventives
	229 à 231,6	Travaux et exploitation : coupure visuelle dans la vallée générée par un haut remblai. Covisibilités du remblai avec les riverains et le monument historique de l'Église de Saint-Rustice	Travaux et exploitation : pas de plantation systématique de haies hautes pour ne pas surligner la ligne nouvelle. Plantation ponctuelle de haies hautes limitée au niveau des riverains : Caulet, les Mûriers, les Camps Blancs, Gravette

Tableau effets et mesures – planche 3 (projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)











Pictogramme	Pk ligne existante	Description de l'effet	Description de la mesure associée
<b>Contexte urbain et habitat</b>			
	234+1	Ligne électrique 63 kV Dieupentale-Ondes Beaumont (SNCF) Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupure de ligne électrique par le chantier Exploitation : risque d'interférences avec le tracé	Travaux : consultation des gestionnaires et respect de leurs exigences en matière de protection et de dévoiement Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception du projet
	235+0	Travaux : risque de perturbation des accès et fonctionnalités d'une coopérative fruitière	Travaux : des prescriptions spécifiques seront données par le concessionnaire pour s'assurer du maintien des accès aux bâtiments d'activités. Une information continue des entreprises sera réalisée pendant toute la durée des travaux
	235+3-237+4	Travaux : risque de perturbation des accès et fonctionnalités de la ZAC Eurocentre	Travaux : des prescriptions spécifiques seront données par le concessionnaire pour s'assurer du maintien des accès aux bâtiments d'activités. Une information continue des entreprises sera réalisée pendant toute la durée des travaux
<b>Milieu naturel</b>			
	235-235+2	Exploitation : modifications de la berge Est du Canal pour l'implantation des nouvelles voies et risque d'altération d'habitats d'espèces faunistiques de zones humides (Campagnol amphibie, Musaraigne aquatique, Gomphe de Graslin) Risque de pollution chronique lors de l'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies ferrées	Exploitation : plusieurs solutions de traitement des berges seront mises en œuvre selon la hauteur d'eau impactée par le projet : Pour un impact sur une hauteur d'eau inférieure à 30 cm, une protection de la partie médiane de la berge, par un boudin d'hélophytes (roseaux, joncs) sera mise en œuvre Interdiction d'utilisation de produits phytosanitaires lorsque la voie ferrée est à moins de 5 m du canal latéral à la Garonne
	234+5-234+6	Exploitation : risque d'accroissement de l'isolement des populations de Coronelle girondine et autres espèces de reptiles de part et d'autre des voies ferrées, du fait de la création de la ou des nouvelles voies.	Exploitation : aménagement de gabions au Nord de PRO de la route d'Ondes
	234-236+5	Exploitation : risque de perturbation du cycle écologique d'espèces d'odonates patrimoniales (habitat de chasse et de maturation du Gomphe de Graslin, de l'Anax napolitain et de la Libellule fauve) et de la Decticelle côtière	Exploitation : reconstitution de friches favorables au bon fonctionnement du cycle écologique des espèces d'odonates patrimoniales
<b>Contexte géologique et géotechnique</b>			
	234+775	Travaux : risque d'instabilité des aménagements (aléa faible retrait gonflement des argiles)	Travaux : adaptation des techniques de construction
<b>Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs</b>			
	234-251+3	Travaux : risque de perturbation des activités touristiques liées à la piste cyclable du Canal latéral à la Garonne	Travaux : mesures visant à limiter les effets sur la fréquentation de la piste cyclable : évitement des travaux en fin de semaine, information, limitation des dispersions de poussières
	234+9-237+5	Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne	Exploitation : aménagement paysager visant à maintenir l'image agricole avec végétation basse et mixte (renforcement de l'image de friche) (Séquence 1a de l'étude d'insertion paysagère)
<b>Équipements ferroviaires</b>			
	234+8	Travaux : risque de dérangement du service Ter	Travaux : phasage des travaux sur l'ensemble du secteur pour maintenir un service Ter minimum et mise en place de solutions de substitution pour la période d'inutilisation de la gare (bus).



Tableau effets et mesures – planche 4 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax)












Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte urbain			
	232,2	Travaux : risque d'interruption du transport en cas de coupure de gazoducs croisés pendant le chantier	Travaux : déviation des conduites de gaz préalable au démarrage des travaux de terrassement, permettant d'assurer la continuité du transport et de prévenir toute coupure
	232,3 233,3	Travaux : risque d'interruption du transport en cas de coupure des 2 lignes très haute tension sur support commun (interceptées à reprises) par le chantier Exploitation : risque d'interférences avec le tracé	Travaux : réalisation des déviations des réseaux en préalable au démarrage des travaux de terrassement, permettant d'assurer la continuité du service et de prévenir toute coupure accidentelle Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception de la ligne nouvelle
	232,9	Travaux : risque d'interruption du transport en cas de coupure de la ligne haute tension par le chantier Exploitation : risque d'interférences avec le tracé	Travaux : réalisation des déviations des réseaux en préalable au démarrage des travaux de terrassement, permettant d'assurer la continuité du service et de prévenir toute coupure accidentelle Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception de la ligne nouvelle
	233,7 à 234,5	Travaux : risque de perturbation du fonctionnement des activités des zones d'Eurocentre et du Capy (accessibilité limitée, emprise partielle, nuisances diverses) Exploitation : emprise du raccordement à la ligne existante sur la ZAC Eurocentre (bordure Ouest)	Travaux : mise en place d'itinéraires de déviation en cas de perturbation des voies d'accès à la zone d'activité. Des indemnités seront prévues si un manque à gagner est avéré durant la phase de réalisation des travaux Exploitation : acquisition des parcelles concernées et indemnisation des exploitants en fonction du préjudice avéré
	234,8 à 235,3	Travaux : perturbation du fonctionnement des activités de la zone d'activités de la Plaine du (accessibilité limitée, emprise partielle, nuisances diverses) Exploitation : emprise du tracé et du raccordement à la ligne existante sur la zone d'activités de la Plaine	Travaux : mise en place d'itinéraires de déviation en cas de perturbation des voies d'accès à la zone d'activité. Des indemnités seront prévues si un manque à gagner est avéré durant la phase de réalisation des travaux Exploitation : acquisition des parcelles concernées (3 bâtiments de la pépinière Grégori seront acquis) et indemnisation des propriétaires en fonction du préjudice avéré
	232,7	Travaux et exploitation : 1 propriété (le Moulin) dans les emprises à Castelnau-d'Estrétefonds	Travaux et exploitation : acquisition de la propriété conformément au code de l'expropriation
	233,5	Travaux et exploitation : 4 propriétés dans les emprises, à proximité du lieu-dit Nazareth (1 au Nord-Ouest, 1 à l'Ouest et 2 au Sud-Ouest) à Saint-Jory	Travaux et exploitation : acquisition des propriétés conformément au code de l'expropriation
	234,2	Travaux et exploitation : 1 propriété à l'Est de Capy (Saint-Jory) dans les emprises	Travaux et exploitation : acquisition de la propriété conformément au code de l'expropriation
	234,8 à 235,0	Travaux et exploitation : 3 bâtis (bâtiments d'activités) dans les emprises sur le secteur de la Plaine à Saint-Jory	Travaux et exploitation : acquisition des bâtis conformément au code de l'expropriation
	231,7	Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur un bâti au lieu-dit La Gravette	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire
	232,2	2 bâtiments concernés Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur 2 bâtis au Nord du lieu-dit Le Moulin	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire pour chacun des bâtiments

Tableau effets et mesures – planche 4 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) (suite)
















Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
<b>Contexte urbain (suite)</b>			
	232,4	2 bâtiments concernés Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur 2 bâtis situés entre le canal latéral à la Garonne et la voie ferrée existante Bordeaux - Sète	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire pour chacun des bâtiments
	232,5 à 232,6	2 bâtiments concernés Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur 2 bâtis du secteur du Moulin	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire pour chacun des bâtiments
	233,9	Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur un bâti du lieu-dit Nazareth	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire
	234,2	Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur un bâti du lieu-dit Capy	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire
	234,8 à 235,0	6 bâtiments concernés Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur 6 bâtis du secteur de la Plaine	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire pour chacun des bâtiments
	234,5 à 234,9	22 bâtiments concernés Exploitation : niveau sonore acoustique supérieur au seuil réglementaire sur 22 bâtis du secteur de Martre	Exploitation : mise en place d'une protection acoustique complémentaire pour chacun des bâtiments
<b>Contexte agricole et sylvicole</b>			
	231,6 à 232,5	Parcelles céréalières et légumes plein champs, partiellement irriguées, sous contrat Travaux : risque de perte de jouissance temporaire de parcelles proches du chantier, pertes d'exploitation liées à l'émission de poussières Exploitation : effet d'emprise sur les parcelles agricoles	Travaux : sensibilisation du personnel, mise en place d'un arrosage régulier des pistes de chantier Exploitation : une indemnisation sera proposée aux exploitants et propriétaires subissant un effet d'emprise. Dans le cadre d'une déstructuration des exploitations pouvant remettre en cause leur viabilité, des mesures spécifiques seront mises en place : un aménagement foncier agricole et forestier pourra être mis en place par une commission locale sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général ; des surfaces agricoles et viticoles compensatoires pourront être mises en réserve par la SAFER.
	231,7 à 233,2	Travaux : risque d'accessibilité réduite aux parcelles situées de part et d'autre du chantier, pour des raisons de sécurité Exploitation : coupure des cheminements agricoles entre parcelles de part et d'autre de la ligne nouvelle	Travaux : maintien des cheminements existants ou mise en place de cheminements alternatifs dès lors que la sécurité peut être assurée Exploitation : rétablissement du chemin de la Gravette et du chemin du Moulin-ferme, en concertation avec la profession agricole, par un pont route (passage au-dessus de la ligne nouvelle)
	234,0 à 235,3	Exploitation : parcelles agricoles incluses dans les emprises du projet	Exploitation : acquisition des parcelles agricoles conformément au code de l'expropriation

Tableau effets et mesures – planche 4 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) (suite)

Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Contexte hydrogéologique et hydrologique			
	233,4	Prise d'eau en canal latéral, franchissement de la prise d'eau et des périmètres de protection immédiate et rapprochée Travaux : risque d'atteinte à la ressource en eau : pollution des eaux par retombée d'effluents de chantier (matières en suspension,...), prélèvements pour l'alimentation en eau du chantier Exploitation : risque limité d'atteinte à la qualité des eaux par retombée des eaux de plate-forme : usure des matériels, aux traitements phytosanitaires, déversement accidentel de fret	Travaux : canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins hors périmètre de captage ou sur zones étanches, limitation des prélèvements, suivi et alerte voire arrêt du captage en cas de pollution accidentelle Exploitation : mise en place d'un système de collecte des eaux de la plate-forme et traitement quantitatif avant restitution au milieu naturel ; traitements phytosanitaires raisonnés. Risques limités par l'emploi de la traction électrique du matériel roulant. Intégrité du captage maintenue par un franchissement du canal par viaducs jumelés
	233,3 à 234,9	Prise d'eau en gravière de Lagarde (et lac du Capy), franchissement du périmètre de protection rapprochée Travaux : risque d'atteinte à la ressource en eau : pollution des eaux par retombée d'effluents de chantier (matières en suspension,...), prélèvements pour l'alimentation en eau du chantier Exploitation : risque limité d'atteinte à la qualité des eaux par retombée des eaux de plate-forme : usure des matériels, aux traitements phytosanitaires	Travaux : canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins hors périmètre de captage ou sur zones étanches, limitation des prélèvements, suivi et alerte voire arrêt du captage en cas de pollution accidentelle Exploitation : mise en place d'un système de collecte des eaux de la plate-forme et traitement quantitatif avant restitution au milieu naturel ; traitements phytosanitaires raisonnés. Risques limités par l'emploi de la traction électrique du matériel roulant
	231,7	PPRi du bassin de la Garonne Nord – Rétablissement du chemin de la Gravette en zone jaune Exploitation : modification du champ d'expansion des crues du fait de la traversée en remblai, avec un risque d'exhaussement des eaux aggravant le risque d'inondation	Exploitation : mise en place de 3 ouvrages (viaducs) de décharge entre les PK 228,9 et 231,9 assurant le maintien du champ d'expansion des crues
	232,5 à 232,8	PPRi du bassin de la Garonne Nord – zone jaune Exploitation : modification du champ d'expansion des crues du fait de la traversée en remblai, avec un risque d'exhaussement des eaux aggravant le risque d'inondation	Exploitation : mise en place de 3 ouvrages (viaducs) de décharge entre les PK 228,9 et 231,9 assurant le maintien du champ d'expansion des crues
	232,2 à 234,0	Travaux : risque d'atteintes à un puits/ source privé : assèchement et/ ou rabattement des nappes souterraines [en cas de déblai], pollution des eaux souterraines par infiltration d'effluents de chantier (hydrocarbures, matières en suspension,...) Exploitation : risque limité d'atteinte à la qualité des eaux souterraines par ruissellement puis infiltration des eaux de plate-forme ; risque résiduel lié à l'usure des matériels et aux traitements phytosanitaires ; risque de perturbation des écoulements par effet de barrière / effet de drainage	Travaux : canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins sur zones étanches, limitation des prélèvements, suivi et alerte voire arrêt de l'utilisation du puits/ source privé en cas de pollution accidentelle Exploitation : mise en place d'un assainissement de la plate-forme : collecte et traitement quantitatif des eaux par bassins avant restitution au milieu naturel, traitements phytosanitaires raisonnés ; indemnisation en cas d'atteinte résiduelle au puits/source privé, restitution de la ressource par un puits de substitution
	233,0 à 233,4	PPRi du bassin de la Garonne Nord – Zones jaune et rouge Exploitation : modification du champ d'expansion des crues du fait de la traversée partiellement en remblai, avec un risque d'exhaussement des eaux aggravant le risque d'inondation	Exploitation : mise en place de 3 ouvrages (viaducs) de décharge entre les PK 228,9 et 231,9 assurant le maintien du champ d'expansion des crues ; le secteur en zone rouge (abords de l'Hers mort) est franchi par 2 viaducs jumelés permettant le passage de la ligne nouvelle et assurant la préservation des zones d'expansion à ce niveau

Tableau effets et mesures – planche 4 (projet de lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax) (suite)

Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
<b>Contexte hydrogéologique et hydrologique (suite)</b>			
	232,1 232,7	<p><b>Travaux :</b> risque de perturbation des 2 écoulements naturels, d'obstruction ou de modification du lit des cours d'eau, y compris au-delà des emprises de travaux</p> <p><b>Exploitation :</b> perturbation des écoulements superficiels par effet de barrière, modification des débits du cours d'eau du fait de la concentration des écoulements</p>	<p><b>Travaux :</b> mise en œuvre d'ouvrage de franchissement temporaire des écoulements superficiels, lorsque l'ouvrage définitif ne peut être réalisé immédiatement.</p> <p>Canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins à l'écart des cours d'eau.</p> <p><b>Exploitation :</b> rétablissement des 2 écoulements, respectivement par un ouvrage hydraulique de type buse, traitements phytosanitaires raisonnés</p>
	233,3	<p><b>Travaux :</b> risque de perturbation des écoulements de l'Hers mort et du canal latéral à la Garonne, d'obstruction ou de modification du lit des cours d'eau, y compris au-delà des emprises de travaux</p> <p><b>Exploitation :</b> perturbation du cours d'eau par effet de barrière, modification des débits du cours d'eau du fait de la concentration des écoulements</p>	<p><b>Travaux :</b> mise en place d'ouvrage de franchissement temporaire des écoulements superficiels, lorsque l'ouvrage définitif ne peut être réalisé immédiatement.</p> <p>Canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins à l'écart des cours d'eau.</p> <p><b>Exploitation :</b> aménagement de deux ouvrages hydrauliques dimensionnés pour le franchissement de l'Hers mort et du canal latéral à la Garonne : viaducs jumelés Les piles seront implantées à 5 mètres de part et d'autre des berges de l'Hers mort, évitant ainsi le secteur inondable en zone rouge.</p>
<b>Milieu naturel</b>			
	233,3	<p><b>Exploitation :</b> coupure d'un corridor de déplacement de la grande faune (chevreuil, sanglier) aux abords de l'Hers mort</p>	<p><b>Exploitation :</b> rétablissement du corridor grande faune par 3 viaducs : 2 viaducs jumelés eu droit de la ligne nouvelle et 1 viaduc au droit de la ligne existante</p>
	231,6 à 233,3	<p>Emprise sur des habitats d'espèces du cortège agro-pastoral (Busard Saint-Martin, Bergeronnette printanière, Cochevis huppé, Huppe fasciée...). Emprise sur des habitats d'Empuse et de Dectique à front blanc et risque de perte de nichées</p>	<p><b>Travaux, mesures de réduction :</b> limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire</p> <p><b>Exploitation :</b> mesures compensatoires : sécurisation foncière (acquisition, conventionnement) de friches, cultures, prairies ; rétrocession (organisme compétent) et financement pour gestion (mesures agro-environnementales : restauration/conversion en prairies, bandes enherbées)</p>
	233,3 à 233,4	<p>Risque d'emprise sur un habitat à enjeu (Végétation à grandes Laïches), d'une espèce assez rare (Vallisnerie en spirale) ; risque d'altération d'habitats à Anguille, Brochet, oiseaux d'eau (Hers mort et canal latéral) ; risque de coupure de corridor à chiroptères ; obstruction à la circulation des mammifères semi-aquatique</p>	<p><b>Travaux, mesures de suppression :</b> mise en défens de l'Hers mort, du canal latéral et de leurs berges</p> <p><b>Mesures de réduction :</b> limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire, réhabilitation écologique des habitats</p> <p><b>Exploitation :</b> mesures de suppression : maintien de la transparence (viaduc)</p>
	233,5 à 235,2	<p>Emprise sur un habitat d'espèces du cortège agro-pastoral (Busard Saint-Martin, Bergeronnette printanière, Cochevis huppé, Caille des blés, Huppe fasciée...) et risque d'altération de nichées</p>	<p><b>Travaux, mesures de réduction :</b> limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire</p> <p><b>Exploitation, mesures compensatoires :</b> sécurisation foncière (acquisition, conventionnement) de friches, cultures, prairies ; rétrocession (organisme compétent) et financement pour gestion (mesures agro-environnementales : restauration/conversion en prairies, bandes enherbées)</p>








Pictogramme	PK ligne nouvelle	Description de l'effet	Description de la mesure associée
Paysage, Patrimoine culturel, tourisme et loisirs			
	231,6	Travaux : coupure des trames paysagères Exploitation : coupure visuelle dans la vallée générée par un haut remblai. Covisibilité du remblai avec les riverains	Travaux et exploitation : pas de plantation systématique de haies hautes pour ne pas surligner la ligne nouvelle. Plantation ponctuelle de haies hautes limitée au niveau des riverains de la Gravette
	232,5 à 233,0	Travaux : coupure des trames paysagères Exploitation : coupure visuelle dans la vallée générée par un haut remblai. Covisibilité du remblai avec les riverains	Travaux et exploitation : Plantation ponctuelle haies hautes et/ou bandes boisées
	233,4	Voie verte longeant le canal latéral à la Garonne Travaux : risque d'interruption temporaire de la voie verte pendant la réalisation des travaux Exploitation : coupure de la voie verte et modification de l'ambiance paysagère	Travaux : rétablissement de l'itinéraire si les conditions de sécurité du chantier le permettent. Signalisation spécifique et sécurisation des abords du chantier vis-à-vis des promeneurs Exploitation : maintien de la voie verte par une traversée en viaducs jumelés
	231,8 à 233,3	Travaux : effet d'emprise sur la réserve de chasse (perte d'attractivité pour la faune, coupure des circulations et sécurité des personnels) Exploitation : perte d'attractivité des abords de l'infrastructure pour la faune, coupure des axes de circulation de la faune et des chasseurs	Travaux : réglementation de l'activité de chasse aux abords du chantier Exploitation : indemnisation des surfaces situées sous les emprises du projet. Les modalités seront définies ultérieurement en concertation avec les propriétaires concernés. mise en place du passage faune mixte au PK 233,3 (viaducs de franchissement de l'Hers mort)
	233,0 à 233,5	Travaux et exploitation : covisibilités limitées de l'ouvrage	Travaux et exploitation : franchissement en viaduc avec traitement architectural de l'ouvrage d'art (transparence visuelle), intégration des culées de l'ouvrage.
	233,5 à 235,3	Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne	Exploitation : aménagement paysager visant à maintenir l'image agricole avec création d'une haie champêtre (Séquence 1b de l'étude d'insertion paysagère du cahier géographique 12)
	233,5 à 235,3	Travaux : risque de perturbation des activités touristiques liées à la piste cyclable du Canal latéral à la Garonne	Travaux : mesures visant à limiter les effets sur la fréquentation de la piste cyclable : évitement des travaux en fin de semaine, information, limitation des dispersions de poussières

Tableau effets et mesures – planche 4 (projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse)
















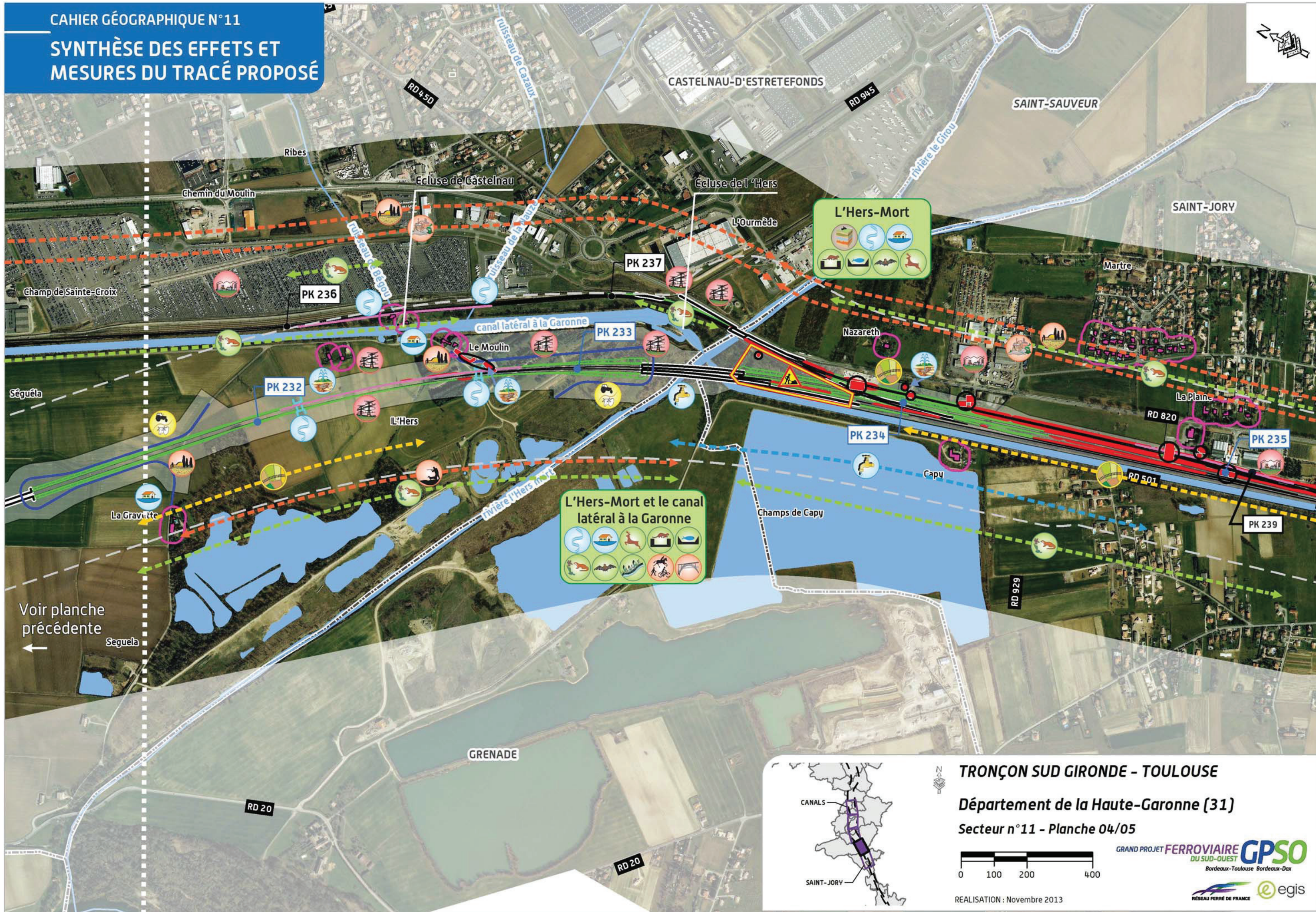
Pictogramme	Pk ligne existante	Description de l'effet	Description de la mesure associée
<b>Contexte urbain et habitat</b>			
	237+2	Ligne électrique 63 kV Ondes-Saint-Alban-Saint-Jory (RTE) Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupures de lignes électriques (X 2) par le chantier Exploitation : risque d'interférences avec le tracé	Travaux : consultation des gestionnaires et respect de leurs exigences en matière de protection et de dévoiement Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception du projet
		DN 200 Ondes-Castelnau Cat. A et B DN 300 Castelnau-Villeneuve les Bouloc cat. B (TIGF) Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupures de canalisations de gaz (X 2) par le chantier Exploitation : risque d'interférences avec le tracé	Travaux : consultation des gestionnaires et respect de leurs exigences en matière de protection et de dévoiement Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception du projet
	237+3	Lignes électriques 400 kV Lesquive-Verfeil I et Donzac-Verfeil II (RTE) Travaux : risque d'interruption de service en cas de coupure de ligne électrique par le chantier Exploitation : risque d'interférences avec le tracé	Travaux : consultation des gestionnaires et respect de leurs exigences en matière de protection et de dévoiement Exploitation : respect des prescriptions édictées par les servitudes interceptées, dans le cadre de la conception du projet
<b>Milieu naturel</b>			
	236+0-236+1 236+2 236+3	Travaux : risque de destruction de chênes favorables au Grand Capricorne	Travaux : marquage, balisage pour mise en défens et information du personnel de chantier pour assurer la préservation des chênes (3 chênes à protéger) et le cas échéant, déplacement des chênes en coupant les troncs et en les déposant à proximité d'autres chênes sur pieds et abritant également l'espèce (un chêne à déplacer)
	234-236+5	Exploitation : risque de perturbation du cycle écologique d'espèces d'odonates patrimoniales (habitat de chasse et de maturation du Gomphe de Graslins, de l'Anax napolitain et de la Libellule fauve) et de la Decticelle côtière	Exploitation : reconstitution de friches favorables au bon fonctionnement du cycle écologique des espèces d'odonates patrimoniales
	237-237+3 237+7-239+6	Exploitation : risque d'accroissement de l'isolement des populations de Coronelle girondine et autres espèces de reptiles de part et d'autre des voies ferrées, du fait de la création de la ou des nouvelles voies	Exploitation : aménagement de gabions
	237+4	Exploitation : risque d'atteinte à la continuité écologique de l'Hers mort	Exploitation : conception du nouvel ouvrage sur l'Hers mort de telle sorte à assurer la continuité entre les habitats de part et d'autre des voies ferrées ; aménagement des berges permettant la circulation de la petite, moyenne (dont la loutre) et grande faune ; mise en place de clôtures grande faune puis d'un grillage à mailles très fines enterré pour canaliser la faune sous le pont-rail ; mise en place de clôtures ou murs de chaque côté du pont-rail et de plantation de haies de part et d'autre amenant les animaux, notamment les chiroptères, à passer sous l'ouvrage
		Travaux : risque de pollutions accidentelles et d'atteinte à la faune piscicole de l'Hers mort	Travaux : sensibilisation du personnel de chantier, interdiction de rejet et stockage dans et aux abords du cours d'eau, équipement adapté (bas de rétention, etc.)

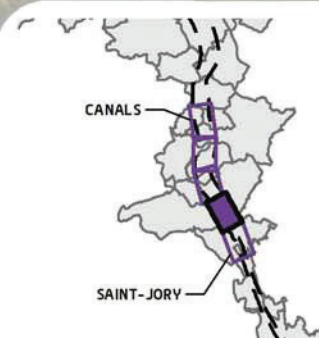
Tableau effets et mesures – planche 4 (projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse) (suite)

Pictogramme	Pk ligne existante	Description de l'effet	Description de la mesure associée
<b>Contexte géologique et géotechnique</b>			
	237+4	Travaux : risque d'instabilité de l'ouvrage (aléa faible retrait gonflement des argiles)	Travaux : adaptation des techniques de construction
<b>Contexte hydrogéologique et hydrologique</b>			
	236+5-238	Travaux et exploitation : risque d'augmentation des effets des crues	Travaux : mesures visant à ne pas aggraver le risque inondation et à éviter le risque de pollution en cas d'inondation, respect des prescriptions des PPRI de Castelnau d'Estrétefonds et de Saint-Jory Exploitation : dimensionnement de l'ouvrage de franchissement de l'Hers mort adapté aux prescriptions des PPRI de Castelnau d'Estrétefonds et de Saint-Jory (dimensionnement permettant le transit des débits correspondant au moins à la plus grosse crue connue) – Réalisation d'une étude hydraulique dans le cadre des phases ultérieures d'études
	236+3	Travaux et exploitation : risque de perturbation des écoulements du ruisseau de Bégou	Travaux : mesures spécifiques lors de la phase travaux pour maintenir le franchissement canalisé du ruisseau de Bégou Exploitation : conception du projet maintenant le franchissement canalisé du ruisseau de Bégou
	236+6	Travaux et exploitation : risque de perturbation des écoulements du ruisseau de la Nauze	Travaux : mesures spécifiques lors de la phase travaux pour maintenir le franchissement canalisé du ruisseau de Bégou Exploitation : conception du projet maintenant le franchissement canalisé du ruisseau de la Nauze
	237+4	Travaux et exploitation : risque de pollution et de perturbation, voire d'obstruction, des écoulements de la rivière de l'Hers mort	Travaux : mesures préventives et d'intervention ou curatives lors de la phase travaux pour prévenir tout risque de pollution du cours d'eau – Maintien des écoulements de l'Hers mort pendant les travaux Exploitation : conception du projet visant à préserver les conditions d'écoulement de l'Hers mort, études hydrauliques spécifiques prévues dans le cadre des phases ultérieures d'études, système anti-déraillement (rail de sécurité) à la traversée de l'Hers mort afin de prévenir tout risque de pollution accidentelle ou chronique
	237+4	<i>Prise d'eau en canal latéral, franchissement de la prise d'eau et des périmètres de protection immédiate et rapprochée</i> Travaux : risque d'atteinte à la ressource en eau : pollution des eaux par retombée d'effluents de chantier (matières en suspension,...), prélèvements pour l'alimentation en eau du chantier Exploitation : risque limité d'atteinte à la qualité des eaux par retombée des eaux de plate-forme : usure des matériels, aux traitements phytosanitaires	Travaux : canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins hors périmètre de captage ou sur zones étanches, limitation des prélèvements, suivi et alerte voire arrêt du captage en cas de pollution accidentelle, respect des prescriptions de l'hydrogéologue agréé du 5 juillet 2013 émises spécifiquement pour l'implantation de la base arrière nécessaire aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, sans porter atteinte à l'exploitation de la ressource en eau potable Exploitation : mise en place d'un système de collecte des eaux de la plate-forme et traitement quantitatif avant restitution au milieu naturel ; traitements phytosanitaires raisonnés. Risques limités par l'emploi de la traction électrique du matériel roulant. Intégrité du captage maintenue par un franchissement du canal par viaducs jumelés
	237+3 à 238+9	<i>Prise d'eau en gravière de Lagarde (et lac du Capy), franchissement du périmètre de protection rapprochée</i> Travaux : risque d'atteinte à la ressource en eau : pollution des eaux par retombée d'effluents de chantier (matières en suspension,...), prélèvements pour l'alimentation en eau du chantier Exploitation : risque limité d'atteinte à la qualité des eaux par retombée des eaux de plate-forme : usure des matériels, aux traitements phytosanitaires	Travaux : canalisation et traitement des eaux de ruissellement, stockage et entretien des engins hors périmètre de captage ou sur zones étanches, limitation des prélèvements, suivi et alerte voire arrêt du captage en cas de pollution accidentelle, respect des prescriptions de l'hydrogéologue agréé du 5 juillet 2013 émises spécifiquement pour l'implantation de la base arrière nécessaire aux Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, sans porter atteinte à l'exploitation de la ressource en eau potable Exploitation : mise en place d'un système de collecte des eaux de la plate-forme et traitement quantitatif avant restitution au milieu naturel ; traitements phytosanitaires raisonnés. Risques limités par l'emploi de la traction électrique du matériel roulant
<b>Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs</b>			
	234-251+3	Travaux : risque de perturbation des activités touristiques liées à la piste cyclable du Canal latéral à la Garonne	Travaux : mesures visant à limiter les effets sur la fréquentation de la piste cyclable : évitement des travaux en fin de semaine, information, limitation des dispersions de poussières
	234+9 237+5	Exploitation : modification du paysage de la berge Est du Canal latéral à la Garonne	Exploitation : aménagement paysager visant à maintenir l'image agricole avec végétation basse et mixte (renforcement de l'image de friche) (séquence 1a de l'étude d'insertion paysagère)

CAHIER GÉOGRAPHIQUE N° 11  
 SYNTHÈSE DES EFFETS ET  
 MESURES DU TRACÉ PROPOSÉ



Voir planche précédente  
 ←



**TRONÇON SUD GIRONDE - TOULOUSE**  
 Département de la Haute-Garonne (31)  
 Secteur n° 11 - Planche 04/05



REALISATION : Novembre 2013

GRAND PROJET FERROVIAIRE **GPSO**  
 DU SUD-OUEST  
 Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax



## 6.9. Résumé non technique

L'article R.121-16 4° du code de l'urbanisme, modifié par le décret 2012-995 du 23 août 2012, avec des dispositions entrées en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2013, conduit à une évaluation environnementale est notamment réalisée dans le cadre liée à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Castelnau-d'Estrétefonds.

Au moment de l'enquête publique portant sur le projet de lignes nouvelles, tous les documents d'urbanisme des secteurs traversés doivent être compatibles avec le projet. Si cela n'est pas le cas, il faut les mettre en compatibilité : cela revient par exemple :

- ▶ à compléter les règlements de certaines zones pour autoriser les travaux, installations...liés au projet ferroviaire, y compris les mesures d'insertion dans l'environnement, ainsi que les exhaussements et affouillements du sol (déblais/remblais) ;
- ▶ à introduire un emplacement réservé au profit de RFF, et à prévoir le déclassement d'espaces boisés classés susceptibles d'être touchés par l'aménagement.

Les modifications apportées au PLU de Castelnau-d'Estrétefonds se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax : si l'emplacement réservé a un dimensionnement laissant un peu de souplesse pour la mise au point finale du projet, les emprises définitives seront pour autant déterminées avec le souci de limiter la consommation d'espace ; les emplacements réservés non utilisés seront supprimés après la mise en service.

Le projet de mise en compatibilité est donc à apprécier au niveau de l'emplacement réservé, représentant :

- ▶ 40,1 ha sur le secteur A ;
- ▶ 0,8 ha sur le secteur Ah ;
- ▶ 2,7 ha sur le secteur NDi ;
- ▶ 13,8 ha sur le secteur NDb.

mais aussi au niveau des emprises prévisionnelles à hauteur de 34,8 ha au total.

**Effet de l'emprise et de l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles ferroviaires sur les zones du document d'urbanisme de Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Egis, 2013)**

	Total (ha)	secteur A	Secteur Ah	Secteur NDi	Secteur NDb
Surface concernée par l'emprise	34,8	24,3	0,7	1,6	8,2
Surface concernée par l'emplacement réservé	57,4	40,1	0,8	2,7	13,8

Le PLU comporte une évaluation environnementale au titre de l'article L.121-10 du Code de l'Urbanisme.

Concernant le projet de lignes nouvelles, de nombreuses informations sont données dans le dossier présenté à l'enquête préalable à la DUP, et notamment la notice explicative et l'étude d'impact, notamment :

- ▶ dans les parties générales de l'étude d'impact : état initial, raisons du choix du projet retenu, effets et mesures, effets sur la santé,... ;
- ▶ dans le cahier géographique n°11 pour la commune de Castelnau-d'Estrétefonds.

Le lecteur pourra également se reporter au résumé non technique de l'étude d'impact, en vue d'une présentation synthétique.

De ce fait, le plan proposé de l'évaluation environnementale est le suivant :

- ▶ analyse de l'état initial de l'environnement ;
- ▶ raisons du choix du projet retenu ;
- ▶ analyse des incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement, et présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire, et si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en compatibilité sur l'environnement ;
- ▶ définition de critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement ;
- ▶ méthodologie, difficultés et limites.

### Analyse de l'état initial

Les sources d'information pour réaliser l'état initial sont issues :

- ▶ du document d'urbanisme communal ;
- ▶ de l'état initial réalisé dans le cadre de l'étude d'impact et plus particulièrement le volume 4 cahier géographique n°11, figurant au dossier d'enquête publique.

Cet état initial est donc réalisé à deux niveaux :

- ▶ à l'échelle communale pour être cohérent avec l'aire d'influence de la mise en compatibilité ;
- ▶ à l'échelle de la zone d'études dans laquelle l'état initial de l'étude d'impact a été réalisé.

Sont étudiées les thématiques sur lesquelles la mise en compatibilité est susceptible d'avoir des incidences : le milieu humain et le contexte socioéconomique (urbanisation, agriculture, sylviculture...), le milieu physique, (topographie, eaux souterraines et superficielles...), le milieu naturel, le patrimoine et les loisirs, ainsi que le paysage.

La zone d'études du projet de lignes nouvelles porte en général sur une bande de 2000 m de large, qui correspond au fuseau de 1000 m ayant fait l'objet d'une approbation ministérielle du 27 septembre 2010 augmenté de 500 m de part et d'autre, (certaines thématiques ayant fait l'objet d'études sur des périmètres différents selon leur spécificité, cf. rappel des périmètres successifs d'études au titre du projet, depuis le

stade des débats publics jusqu'à l'enquête préalable à la DUP, figurant dans l'étude d'impact).

Compte tenu de son positionnement, la zone d'études couvre 23,2% du territoire communal.

### Raisons du choix du projet retenu

Le choix du projet retenu résulte du processus d'élaboration du projet de lignes nouvelles, mené de manière intégrée au sein du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, à l'issue des deux débats publics de 2005 et 2006 portant respectivement sur Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Cette élaboration a donné lieu à une concertation approfondie, avec une charte de la concertation territoriale. Cette concertation a été mise au cœur du processus, avec une prise en compte très en amont de la démarche « éviter, réduire, compenser ». 21 engagements au titre du développement durable ont été pris à cette occasion.

Ce processus a conduit au choix d'un fuseau de 1000 m en septembre 2010, puis au choix du tracé de moindre impact au sein de ce fuseau en 2012 et 2013.

**Analyse des incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement, et présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire, et si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en compatibilité sur l'environnement,**

Les modifications apportées au PLU de Castelnau-d'Estrétefonds se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraîne donc pas d'autres incidences ; les mesures de réduction, de compensation ou de suppression des effets de la mise en compatibilité du PLU correspondent ainsi à celles prévues au titre du projet.

Les effets du projet en lui-même font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact, avec présentation de l'ensemble des mesures envisagées pour les réduire, les éviter ou les compenser.

Pour plus de détails, on pourra également se référer au cahier géographique du secteur n°11 partie « 3.2.1 l'environnement humain et le cadre de vie », ainsi qu'au volume 3 chapitres 5 et 6 de l'étude d'impact du projet de lignes nouvelles, présentant les effets sur les commodités du voisinage (acoustique, vibrations, qualité de l'air) et sur la santé humaine, ainsi que les mesures correspondantes.

Le volume 3 chapitre 5 présente également :

- ▶ au paragraphe 5.2.1.2 les effets indirects du projet de lignes nouvelles sur l'urbanisation, à l'échelle plus globale des territoires, ainsi qu'à proximité des gares et haltes ferroviaires ;
- ▶ au paragraphe 5.4 une analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.

Il apparait que les effets de l'emplacement réservé se limitent à quatre types de zones :

- ▶ les espaces agricoles (A) sur 40,1 ha ;
- ▶ les zones habitées au sein des espaces agricoles (Ah) sur 0,8 ha ;
- ▶ les zones naturelles à enjeux (NDi) sur 2,7 ha ;
- ▶ les champs d'expansion des crues destinées à l'extraction des matériaux (NDb) sur 13,8 ha.

La superficie des zones incluses dans l'emplacement réservé reste relativement faible au regard de la superficie totale des zones sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds.

Le tableau ci-après reprend les principaux enjeux, effets de la mise en compatibilité et mesures proposées sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds.

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
<b>Contexte socio-économique et urbanisation</b>	<p>Une urbanisation principalement dans la partie centre (ville ancienne), à l'Est et au Nord de la commune</p> <p>Zonage communal principalement en zone agricole A</p> <p>Présence A62, RD45, RD77, RD29, RD82 et voie ferrée Toulouse-Paris</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ secteurs A (espaces agricoles) et NDb (zone d'extraction de matériaux) ;</li> <li>▸ secteur NDi (espaces naturels) ;</li> </ul>	<p>Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements</p> <p>Mise en place de l'emplacement réservé</p>	<p>Une acquisition de bâti</p> <p>Un bâti avec protection acoustique complémentaire (traitement de façade ...)</p> <p>Rétablissements des réseaux et infrastructures coupés par le projet</p>
<b>Activités agricoles et sylvicoles</b>	<p>Une agriculture dominée par la culture des céréales et des oléo protéagineux</p> <p>28,9 ha de surface boisée dans la zone d'études à usage de protection</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ secteurs A (espaces agricoles) et NDb (zone d'extraction de matériaux) ;</li> <li>▸ secteur NDi (espaces naturels) ;</li> </ul>	<p>Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements</p> <p>Mise en place de l'emplacement réservé</p>	<p>Indemnités et/ou restructuration des exploitations concernées</p>
<b>Relief</b>	<p>Topographie marquée (plaine de la Garonne et coteaux)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ secteurs A (espaces agricoles) et NDb (zone d'extraction de matériaux) ;</li> <li>▸ secteurs NDi (espaces naturels) ;</li> </ul>	<p>Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements</p> <p>Mise en place de l'emplacement réservé</p>	<p>Recherche de l'équilibre du mouvement des terres</p>
<b>Eaux souterraines et superficielles</b>	<p>2 aquifères vulnérables de par sa proximité avec la surface et l'absence de recouvrement</p> <p>4 cours d'eau principaux : rivière de l'Hers mort, ruisseau de Girou, ruisseau de la Baïze, et le canal latéral à la Garonne</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ secteurs A (espaces agricoles) et NDb (zone d'extraction de matériaux) ;</li> <li>▸ secteur NDi (espaces naturels) ;</li> </ul>	<p>Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements</p> <p>Mise en place de l'emplacement réservé</p>	<p>Calage du profil en remblai sur la majorité de la commune</p> <p>Collecte des eaux de ruissellement</p> <p>498,3 ha de zones inondables dans la zone d'études : maintien du libre écoulement des eaux de crues par la mise en place d'ouvrages de décharge</p> <p>Utilisation raisonnée des produits phytosanitaires</p>
<b>Environnement naturel et biologique</b>	<p>Présence d'un site Natura 2000 (Vallée de la Garonne de Muret à Moissac) et d'une ZNIEFF (gravières de Saint-Caprais et de la Gravette)</p> <p>2 corridors et réservoirs de biodiversité TVB</p> <p>5 sites à enjeux écologiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ secteurs A (espaces agricoles) et NDb (zone d'extraction de matériaux) ;</li> <li>▸ secteurs NDi (espaces naturels) ;</li> </ul>	<p>Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements</p> <p>Mise en place de l'emplacement réservé</p>	<p>Réhabilitation écologique des espaces remaniés par les travaux</p> <p>Mise en place de mesures de réduction et/ou de suppression et/ou de mesures compensatoires définies à l'échelle du projet</p>

Thématique	Caractéristiques principales en état initial	Zonage concerné dans le PLU	Nature de la mise en compatibilité réglementaire	Effets et mesures
<b>Patrimoine, tourisme et loisirs</b>	<p>10 sites à potentiel archéologique (sensibilité forte)</p> <p>Canal latéral de la Garonne : site à intérêt local</p> <p>1 voie verte longeant le canal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ secteurs A (espaces agricoles) et NDb (zone d'extraction de matériaux) ;</li> <li>▶ secteur NDi (espaces naturels) ;</li> </ul>	<p>Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements</p> <p>Mise en place de l'emplacement réservé</p>	<p>Archéologie préventive (diagnostic, fouilles, etc...) dans le cadre du projet de lignes nouvelles</p> <p>Rétablissement de l'itinéraire de randonnées intercepté</p> <p>Réserve de chasse interceptée : la création de passages pour la grande faune (PK 233,3) permettra la circulation du gibier de part et d'autre de l'infrastructure, limitant ainsi les effets de coupure dans les réserves de chasse. RFF souhaite confier aux fédérations départementales et régionales des chasseurs la capacité d'intervenir comme opérateur dans le suivi des mesures compensatoires environnementales ayant trait au domaine cynégétique.</p>
<b>Paysage</b>	<p>1 unité paysagère avec 2 zones à enjeux paysagers</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ secteurs A (espaces agricoles) et NDb (zone d'extraction de matériaux) ;</li> <li>▶ secteur NDi (espaces naturels) ;</li> </ul>	<p>Modification du règlement et introduction des dispositions spécifiques y compris affouillements et exhaussements</p> <p>Mise en place de l'emplacement réservé</p>	<p>Mise en place d'un parti d'aménagement paysager en application du schéma directeur : régénération naturelle des milieux</p>





## 7. ANNEXE : AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE





PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Le 28 juillet 2014

**Information sur l'absence d'avis  
de l'Autorité Environnementale**

Garance : 1282

Réf. : HP-AME-521-Eq-AE2\_MECDU mail-CastelnaudEstrecrefonds2

**Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme  
de la commune de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS**

Par courrier reçu le 25 avril 2014, Réseau Ferré de France a sollicité, au titre de l'article R 121-16 du Code de l'Urbanisme, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement relatif à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme avec l'aménagement de la ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse dans le cadre du GPSO.

Conformément à l'article R 121-15-IV, l'avis de l'Autorité Environnementale n'ayant pas été émis dans les trois mois à compter de la date de réception, soit le 25 juillet 2014, il est réputé sans observation.





## 8. ANNEXE : PV EXAMEN CONJOINT





PREFET DE LA HAUTE GARONNE

Direction Départementale des Territoires

Service Prospective et Stratégie

**Réunion d'examen conjoint préalable  
à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation  
de la ligne nouvelle ferroviaire à grande vitesse du Grand Projet du Sud  
Ouest valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse-  
Métropole -commune de Saint Jory- et des communes de Fronton, Grenade,  
Saint Rustice et Castelnau d'Estrétefonds**

jeudi 26 juin 2014 à 9h00

**Procès- verbal**

Le jeudi 26 juin 2014 à 9h00, s'est tenue à la préfecture, sous la présidence de M. Philippe Kahn, directeur départemental des territoires de la Haute Garonne, la réunion d'examen conjoint préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la ligne nouvelle ferroviaire à grande vitesse du Grand Projet du Sud Ouest valant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulouse Métropole -commune de Saint Jory-, et des communes de Fronton, Grenade, Saint Rustice et Castelnau d'Estrétefonds.

**Etaient présents :**

- M. Fourcassier Thierry, maire de Saint Jory,
- M. Soulet Serge, adjoint au maire de Saint Jory,
- M. Aussen Edmond, maire de Saint Rustice,
- M. Dupuy Daniel, maire de Castelnau d'Estrétefonds,
- M. Benaïoun Henri, conseiller municipal de Grenade,
- M. Houles Laurent, représentant le conseil régional de Midi Pyrénées,
- M. Ramade Lionel, représentant le conseil général de la Haute Garonne,
- M. Gosset Eric, représentant la communauté urbaine de Toulouse Métropole,
- M. Doucet Christophe, représentant le syndicat mixte des transports en commun,
- Mme Espinasse Mathilde, représentant le président de la chambre d'agriculture,
- Mme Belleville Marie Hélène, représentant le président du Scot NordToulousain,
- M. Moncho P., représentant le président du syndicat mixte EuroCentre,
- M. Castan Patrick, Réseau Ferré de France,
- M. Thomas Armand, Réseau Ferré de France,
- M. Aubeleau Jean Michel, Réseau Ferré de France,
- M. Radoubé Maxime, Réseau Ferré de France,
- Mme Barrère Fabienne, bureau d'études Egis,
- Mme Françoise Haeffelin, bureau de l'aménagement commercial et des procédures d'utilité publique de la préfecture.
- M. Kahn Philippe, directeur départemental des territoires de la Haute Garonne,
- M. Vivier Pascal, direction départementale des territoires de la Haute Garonne
- M. Bardou Thierry, direction départementale des territoires de la Haute Garonne,
- M. Gourmaud Bruno, direction départementale des territoires de la Haute Garonne,
- M. Roujean Alain, direction départementale des territoires de la Haute Garonne

Le président ouvre la séance au cours de laquelle ont été successivement examinés les points suivants :

- exposé du contexte réglementaire,
- présentation du projet et des mesures envisagées pour mettre en compatibilité les plans locaux d'urbanisme de Toulouse Métropole -commune de Saint Jory-, et des communes de Fronton, Grenade, Saint Rustice, et Castelnau d'Estrétefonds.
- observations des participants.

## CONTEXTE REGLEMENTAIRE

### 1 Ouverture de la séance :

M. Kahn ouvre la séance d'examen conjoint en précisant que le secrétaire d'État des Transports, de la Mer et de la Pêche vient d'approuver les dossiers supports des trois enquêtes publiques pour la première phase du GPSO. Ces enquêtes concernent les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, les aménagements de la ligne existante au Sud de Bordeaux et les aménagements de la ligne existante au Nord de Toulouse.

La ligne nouvelle Dax-Espagne fera l'objet d'une enquête publique ultérieure.

Cette réunion, relative au projet de construction des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax, s'inscrit donc dans le contexte de préparation de l'enquête publique prévue à l'automne. Elle est organisée dans le cadre des dispositions du Code de l'Urbanisme, en application de son article L.123-14-2: en effet, l'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU).

Tous les dossiers de mise en compatibilité, établis par commune, comprennent également un volet relatif à l'évaluation environnementale. Elle est exigée par le Code de l'urbanisme pour les PLU dont le territoire comprend un site Natura 2000. Dans un souci d'homogénéité cette analyse a été étendue à l'ensemble des communes.

Après une présentation par RFF de l'état d'avancement du GPSO et des modalités de la mise en compatibilité, les observations seront recueillies. La réunion donnera lieu à un procès-verbal, qui sera joint au dossier d'enquête publique. A l'issue de l'enquête, le dossier de mise en compatibilité accompagné du rapport et des conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint seront transmis aux communes (ou EPCI compétents pour le document d'urbanisme), qui disposeront alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis.

A signaler enfin que la réunion est enregistrée pour faciliter la rédaction du procès-verbal.

### 2 La procédure de mise en compatibilité :

En application de l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'à la double condition suivante :

- l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- l'acte déclaratif d'utilité publique est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet des personnes associées visées à l'article L.121-4 du même code.

Au cas présent, le montage juridique retenu prévoit l'ouverture d'une consultation portant sur :

- l'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la ligne nouvelle ferroviaire du Grand Projet du Sud Ouest ;
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulouse Métropole -commune de Saint Jory-, et des communes de Fronton, Grenade, Saint Rustice, et Castelnau d'Estrétefonds.

### 3 La réunion d'examen conjoint :

Conformément à l'article R 123-23-1 du code de l'urbanisme, la réunion d'examen conjoint doit avoir lieu avant l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'automne 2014.

Ont été conviés à cette séance les services et organismes prévus à l'article L.124-1 du même code et les services associés en application du principe général d'association et de concertation:

- les maires des communes concernées : Fronton, Grenade, Saint Rustice, Castelnau d'Estrétefonds et Saint Jory ;
- les présidents des conseils régional et général,
- le président du syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine,
- le président du syndicat mixte en charge du SCOT de la grande agglomération toulousaine,
- le président du syndicat mixte en charge du SCOT Nord Toulousain,
- les présidents des trois chambres consulaires,
- le président de la communauté urbaine Toulouse Métropole
- le pétitionnaire : Réseau Ferré de France,
- les services de l'État concernés : la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, la direction départementale des territoires.

Se sont excusés : la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et le syndicat mixte en charge du SCOT de la grande agglomération toulousaine,

### 4 Les suites de la procédure :

Une fois l'enquête publique achevée, l'assemblée délibérante des collectivités disposera d'un délai de deux mois pour émettre son avis sur :

- le dossier de mise en compatibilité, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête,
- le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur,
- le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.

Si elle ne s'est pas prononcée dans ce délai, son avis sera réputé favorable.

La déclaration d'utilité publique emportera approbation des nouvelles dispositions des plans locaux d'urbanisme de Toulouse Métropole -commune de Saint Jory-, et des communes de Fronton, Grenade, Saint Rustice, et Castelnau d'Estrétefonds.

## PRESENTATION DU PROJET ET DES MESURES DE MISE EN COMPATIBILITE

## 1 Présentation du projet :

Patrick Castan (RFF) présente l'état d'avancement du programme du GPSO :

- avancement des procédures : les décisions ministérielles des 30 mars 2012 et 23 octobre 2013 ont approuvé un projet de tracé et la réalisation du programme GPSO en deux phases : « Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax » (phase 1) puis « Dax-Espagne » (phase 2) ;
- les avis de l'Autorité Environnementale, du Parc naturel régional des Landes de Gascogne et du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) ont été rendus sur la phase 1. Le dossier vient d'être déposé en vue de la désignation de la commission d'enquête et l'enquête publique est prévue cet automne ;
- l'objet de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est d'adapter les dispositions du PLU pour permettre la réalisation des lignes nouvelles avec l'ensemble des aménagements qui lui sont liés : section courante de la ligne, raccordements au réseau ferroviaire, aménagements techniques et mesures d'insertion, gares nouvelles et haltes ferroviaires, bases travaux/ maintenance, rétablissements de voirie et autres réseaux.... ;
- après la déclaration d'utilité publique (DUP), la mise au point finale du projet sera poursuivie avec les études détaillées, accompagnées d'une poursuite de la concertation, qui permettra le calage final du projet technique et de l'ensemble des mesures. Des procédures complémentaires (défrichage, loi sur l'eau, enquêtes parcellaires, espèces protégées..) seront alors menées, dont certaines avec de nouvelles enquêtes.

Armand Thomas (RFF) présente les principes et modalités de la mise en compatibilité qui portent sur l'ensemble des pièces dont les dispositions ne permettent pas la réalisation du projet. Il s'agit du règlement, du plan de zonage et de la liste des emplacements réservés :

- création d'un emplacement réservé (ER) pour le projet de lignes nouvelles dont le bénéficiaire est RFF (largeur égale aux emprises prévisionnelles augmentée de 25 m de part et d'autre) ;
- suppression ou réduction des ER préexistants recoupés par l'ER inscrit au nom de RFF ;
- déclassement des espaces boisés classés (EBC) sur la largeur des ER augmentée de 25 m. de part et d'autre, sauf en site Natura 2000. Les reculs retenus pour les ER et le déclassement des EBC sont nécessaires pour la mise au point finale du projet. Il sera veillé à ce que la consommation d'espace et les défrichements portent sur les surfaces strictement nécessaires. Après la mise en service, les ER non utilisés seront supprimés et les superficies déclassées pourront être à nouveau inscrites en EBC par les collectivités ;
- modification du règlement qui porte sur les zones coupées par la bande de 500 m de large qui est centrée sur le tracé : les articles 4, 6, 7, 10, 11 et 13 ont été généralement modifiés (il n'est pas créé de zonage ferroviaire) ;
- compléments apportés aux articles pour autoriser les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire ainsi que les affouillements et exhaussements induits (avec des formulations systématiques compte tenu du nombre de documents concernés) ;
- modification de la liste des emplacements réservés.

En Haute-Garonne, 5 communes sont concernées par l'enquête publique des lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse et par la mise en compatibilité (5 dossiers).

Les SCoT Nord Toulousain et Grande Agglomération Toulousaine sont compatibles avec le GPSO. L'avis de l'autorité environnementale sur les dossiers de MECDU de Fronton, Saint-Rustice et Grenade a été émis le 13 mai 2014. Celui relatif aux dossiers des communes de Castelnaud d'Estrétefonds et de Saint-Jory sera disponible fin juillet.

## 2 Documents de séance :

### SYNTHESE DES OBSERVATIONS DES PARTICIPANTS

## Communauté urbaine de Toulouse Métropole :

M. Gosset précise que l'avis de la CUTM sera formalisé par un courrier à l'issue de la réunion. Il indique que le PLU de Saint-Jory va prochainement faire l'objet d'une modification en lien avec des projets communautaires.

Il formule les remarques suivantes sur le dossier de Saint-Jory :

- le dossier est concerné par deux mises en compatibilité successives liées aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) et aux lignes nouvelles du GPSO : il serait intéressant que la notice de mise en compatibilité (MEC) pour l'opération lignes nouvelles porte d'une part sur le PLU opposable et, d'autre part, sur le PLU mis en compatibilité avec l'opération AFNT ;
- la MEC de la ligne nouvelle prévoit un emplacement réservé qui se superpose avec celui de l'opération AFNT. A cet égard, il s'interroge sur le bien-fondé juridique d'une telle superposition.

M. Thomas (RFF) précise que les communes de St-Jory et de Castelnau d'Estrétefonds sont situées à l'interface des deux opérations du GPSO. Les dossiers de mise en compatibilité sont rédigés de manière autonome dans la mesure où ils seront soumis à des enquêtes publiques distinctes, en vue de déclarations d'utilité publique également distinctes (tout en comportant la mention des deux procédures). Les avis juridiques recueillis ont conduit à retenir une superposition des emplacements réservés (ER) :

1. d'une part, parce que cela correspond à une réalité temporelle (la base travaux liée à l'opération AFNT sera finalisée avant le démarrage des travaux des lignes nouvelles). En ce sens, les deux dossiers de mise en compatibilité (ligne nouvelle et ligne existante) développent ces éléments au paragraphe 5.3 des dossiers ;
2. d'autre part, parce que cela correspond bien à une réalité technique (interpénétration des deux projets).

Il précise également que la mise en compatibilité porte sur le PLU actuellement en vigueur.

La direction départementale des territoires souligne que deux emplacements réservés se superposent effectivement mais que le bénéficiaire est le même. La rédaction des dossiers sera ajustée en précisant l'interpénétration technique des deux projets afin de clarifier cet enchaînement temporel d'une part et cette interpénétration technique d'autre part.

## Commune de Castelnau d'Estrétefonds

M. Dupuy précise qu'une révision simplifiée pourrait être lancée prochainement suite à l'approbation récente du document.

M. Thomas (RFF) précise que c'est le document en vigueur (PLU approuvé le 20 mars 2014) qui est pris en compte pour la procédure de MECDU.

La direction départementale des territoires précise qu'il n'y a pas d'obstacles à la procédure de révisions simplifiée du PLU pour autant que celle-ci ne porte pas sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité du PLU avec le GPSO.

## Commune de Saint Jory

M. Fourcassier souligne qu'une deuxième modification du PLU doit être lancée en septembre 2014 et envisage de supprimer l'emplacement réservé (ER) n°52 « 3<sup>ème</sup> voie SNCF » à cette occasion.

M. Thomas (RFF) précise que les deux déclarations d'utilité publique (DUP) vont venir supprimer l'un après l'autre une partie de l'ER n°52 qui deviendra donc caduc à l'issue des deux DUP. Il n'est donc pas judicieux que la commune opère cette suppression via sa procédure de modification du PLU. En effet, si

cette suppression intervenait avant la mise en place des ER des deux opérations du GPSO, elle risquerait de fragiliser la mise en œuvre du projet avant la prise de la DUP.

M. le maire souligne son impact sur la commune car ce dernier bloque la commune dans son développement d'activités économiques.

M. Aubeleau (RFF) propose d'aborder plus spécifiquement ce problème lors d'une réunion entre RFF et la commune afin de prendre en compte ses projets de développement.

## Commune de Castelnau d'Estrétefonds

M. Dupuy demande si les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'extraction de granulats sont concernés par la procédure de mise en compatibilité du PLU avec le GPSO.

M. Thomas (RFF) souligne que la procédure de mise en compatibilité du PLU ne porte pas sur les arrêtés préfectoraux cités. Il souligne en revanche que le périmètre de prise en considération défini dernièrement par l'arrêté préfectoral modificatif du 26 février 2014 donne la possibilité de surseoir à statuer sur les demandes d'autorisation d'urbanisme mais également sur les autorisations d'extraction de granulats. A cet égard, des échanges sont en cours avec un exploitant afin qu'il puisse dimensionner sa demande d'autorisation au vu des emprises prévisionnelles du GPSO.

## Chambre d'agriculture de la Haute Garonne

Mme Lespinasse fait plusieurs remarques sur le contenu du paragraphe « agricole » et signale des maladroites de rédaction et des imprécisions. Des corrections sont à apporter aux dossiers. Un avis sera formulé pour signaler ces imprécisions et les corriger.

M. Thomas (RFF) souligne que RFF s'efforcera de prendre en compte les remarques parvenant très rapidement afin de corriger les coquilles ou imprécisions des dossiers avant qu'ils soient soumis à enquête publique.

## Commune de Saint Rustice

M. Aussel s'interroge sur la superficie d'emprise sur la commune et notamment la surface de l'emplacement réservé.

M. Thomas (RFF) indique que l'emprise prévisionnelle, au stade actuel des études, est d'environ 14,5 ha tandis que l'emplacement réservé couvre une superficie plus importante (21,8 ha) en raison des marges retenues pour permettre la mise au point finale du projet. Il rappelle qu'après la mise en service, les terrains non utilisés feront l'objet d'une suppression des emplacements réservés.

## Conclusion de la réunion

Le président demande à RFF de rappeler le calendrier de la procédure à venir :

- désignation de la commission d'enquête début juillet,
- enquête publique annoncée à l'automne 2014,
- délai d'instruction de 12 mois après la clôture de l'enquête pour l'opération sur les lignes existantes et de 18 mois pour l'opération des lignes nouvelles.

En l'absence d'observations complémentaires, le président remercie les participants et lève la séance à 10h00.

Toulouse, le 21 JUL. 2014

**Annette LAIGNEAU**  
Vice-Présidente

N/REF : JLM/NG/MV/VD/EG/VR  
D14029327

**Affaire suivie par :** Eric GOSSET  
Responsable PLU – Secteur Est-Garonne  
Reglementation-urbaine@toulouse-metropole.fr

Monsieur Le Préfet  
Préfecture de la Haute-Garonne  
1 pl St Etienne  
31038 TOULOUSE CEDEX 9

**Objet :** Mise en compatibilité des PLU de Toulouse Métropole, Communes de Fenouillet, Lespinasse, Toulouse et Saint-Jory avec les opérations « Lignes nouvelles » et « Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse » du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Monsieur le Préfet,

Suite aux réunions d'examen conjoint en date du 26 mai 2014 concernant la mise en compatibilité (MEC) des PLU de Toulouse Métropole, Communes de Fenouillet, Lespinasse, Toulouse et Saint-Jory avec les opérations du GPSO citées en objet, je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous la synthèse des principales observations émises par la Communauté urbaine Toulouse Métropole.

### **1° Rappel de la position de Toulouse Métropole concernant les aménagements autour des haltes ferroviaires**

Le dossier concernant la mise en compatibilité des PLU des Communes de Saint-Jory, Fenouillet et Toulouse ne comporte aucune indication d'emplacements réservés (ER) relatifs aux aménagements envisagés autour des futurs pôles d'échanges multimodaux.

A leur sujet, la Communauté urbaine Toulouse Métropole souhaite rappeler sa position.

Elle considère que les études préliminaires menées par RFF pour définir les caractéristiques de ces aménagements sont en l'état insuffisantes pour permettre de délimiter les emplacements réservés nécessaires. A ce titre, les esquisses d'aménagement figurant au dossier des Aménagements Ferroviaires Nord Toulousain constituent des illustrations d'un schéma de principe fonctionnel urbain et de mobilité.

Les études d'Avant Projet à venir seront plus à même de définir précisément les caractéristiques et les périmètres de ces aménagements et donc leurs assiettes foncières.

### **5° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération AFNT**

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ont été analysées. Il est conclu que la mise en compatibilité du PLU pour les AFNT va dans le même sens que les orientations particulières d'aménagement du PLU. Si tel est le cas, il est nécessaire d'approfondir cette analyse car il apparaît certains points de conflit. Par exemple, il est prévu dans les orientations particulières d'aménagement une halte nautique au bord du canal latéral de la Garonne qui est localisée dans le nouvel ER 73 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

L'absence d'impact de l'ER n°73 créé à proximité immédiate de la ZAC Le Vigné – Ladoux est à démontrer.

La remarque concernant la superposition des ER n°73 et 74 effectuée précédemment est aussi valable pour le dossier de MEC du PLU de Saint-Jory avec le projet AFNT.

### **6° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de TOULOUSE, avec l'opération « AFNT »**

L'analyse de la pièce 4B2 du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, n'a pas été réalisée. Il s'agit du document graphique « Cahier au 21/2500ème » comportant des dispositions graphiques complémentaires à celles de la pièce 4B1.

Ce cahier fait apparaître notamment les périmètres d'OAP ainsi que les périmètres de projet « L.123-2-a » et éléments de paysage identifiés au titre du L 123-1-5 III 2°.

Il est donc indispensable que cette pièce du document graphique soit analysée et mise en compatibilité le cas échéant, au même titre que la pièce 4B1.

Par ailleurs, si l'étude porte sur une bande de 500 m, l'incidence du projet n'est pas établie sur l'ensemble des documents car seraient également impactés :

- deux OAP : OAP Lapujade et OAP des Izards Trois Cocus ;
- d'autres ER et SEP ;
- d'autres secteurs du zonage, autres que ceux mentionnés ;
- des EBC ;
- des Éléments de Paysage identifiés ;
- deux ZAC : ZAC de La Vache et ZAC de Borderouge ;
- des périmètres L.111-10 et L.123-2-a ;
- des périmètres de lotissement.

Le chapitre 3 du dossier de MEC devrait donc présenter l'incidence du projet dans une bande de 500m au regard de l'ensemble des éléments exposés ou bien exprimer l'absence d'incidence de l'ER°914 sur ces éléments.

Les précisions apportées aux articles 2, 3, 4, 6, 9, 10 et 11 des dispositions communes du règlement écrit du PLU ne semblent pas utiles puisque ce dernier propose déjà des exceptions pour les aménagements ferroviaires ainsi que les locaux afférents à ceux-ci. Ces dispositions sont celles apparaissant sous le titre « réseaux de transport en commun en site propre (TCSP) » ou bien sont liés aux exemptions des services publics ou d'intérêt collectif. L'introduction de dispositions spécifiques pour les AFNT risque de fragiliser l'application des règles pour les aménagements à venir, si distincts de ceux présentés pour l'ensemble des TCSP.

## 2° Observations générales sur l'ensemble des dossiers de MEC

La rédaction de la partie « 3.1 » de tous les dossiers mérite d'être clarifiée et mise en cohérence entre les opérations AFNT et GPSO. En effet, il est nécessaire de savoir précisément quels sont les éléments du PLU qui ont été analysés dans la bande des 500 m de part et d'autre du tracé car de nombreux outils réglementaires semblent impactés, notamment dans le PLU de Toulouse et de Saint-Jory (voir points 5° et 6° ci-après).

Saint-Jory étant concernée par l'opération AFNT et par l'opération « Lignes nouvelles », il serait pertinent de disposer d'une vision d'ensemble des impacts de ces 2 projets sur la commune. De plus, la notice de MEC pour l'opération « Lignes nouvelles » devrait porter d'une part sur le PLU opposable et d'autre part, sur le PLU mis en compatibilité avec l'opération AFNT.

La modification de rédaction proposée aux articles 6 et 7 du règlement écrit des PLU permet aux « constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire » de s'implanter à l'alignement mais ne précise pas de distance minimale de retrait le cas échéant. Or, cette disposition ne paraît pas légale. En effet, il est impératif, même pour des équipements publics ou d'intérêt collectif, de réglementer la distance d'implantation en cas de retrait.

## 3° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de FENOUILLET, avec l'opération AFNT

Au chapitre 5 de la notice, les extraits du document graphique du PLU en vigueur sont erronés. En effet, ils ne font pas apparaître les espaces boisés classés (EBC) inscrits le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne.

L'élément bâti patrimonial n°2 identifié au règlement graphique est impacté par l'ER n°34 créé pour le projet d'aménagements ferroviaires.

En l'état, l'intérêt de préservation de cet élément de patrimoine bâti n'est pas compatible avec la vocation de l'ER créé.

## 4° Observations concernant le dossier de MEC du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération «Lignes nouvelles»

En page 46, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Hers, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donné qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.

Vous trouverez en annexe une note technique plus détaillée reprenant l'ensemble des observations émises par mes services.

Enfin, je vous informe que les PLU concernés devraient faire l'objet d'évolutions entre l'enquête publique du projet GPSO prévue à l'automne et les DUP qui suivront.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations les meilleures.

La Vice-Présidente,  
Urbanisme et Projets Urbains  
Archéologie Préventive



Annette LAIGNEAU

**PJ** : Avis technique de Toulouse Métropole concernant les dossiers de MEC des PLU

**Copie** : Pascal Courcier, Jean Capdeville, Jacques Rosen, Christian Dumez

**Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest  
Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse  
Lignes nouvelles  
Mise en compatibilité des PLU de Toulouse Métropole,  
Communes de Fenouillet, Lespinasse, Toulouse et Saint-Jory**

**Avis technique de Toulouse Métropole**

**Réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques  
Associées du 26 juin 2014**

Affaire suivie par : Eric GOSSET  
T. : 05 81 91 72 34

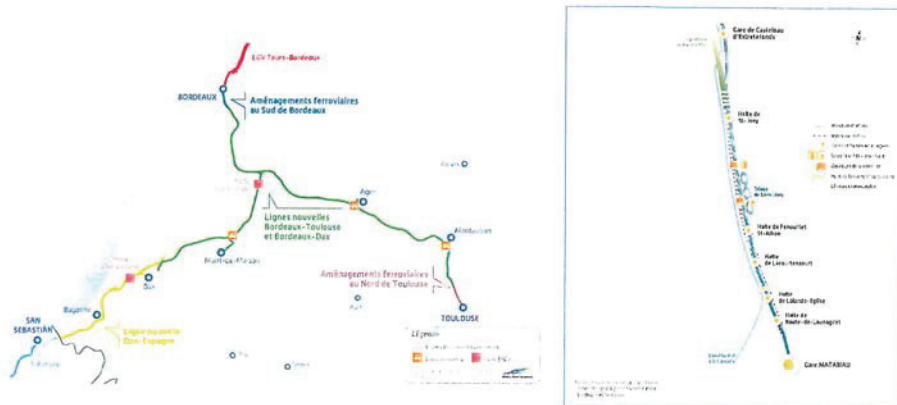
**Présentation de la procédure**

Conçu pour répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle du grand Sud-Ouest, le programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) doit permettre une amélioration globale des services ferroviaires à travers notamment :

- de meilleures performances pour les voyageurs, par l'apport de la grande vitesse (lignes nouvelles) relayée ensuite par la complémentarité trains à grande vitesse/TER ;
- le renforcement des transports du quotidien au droit des deux métropoles (ligne existante au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse).

Le programme GPSO comprend trois opérations faisant chacune l'objet d'une enquête préalable aux Déclarations d'Utilité Publique (DUP) :

- les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux ;
- les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax ;
- les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT).



Seules les deux dernières opérations concernent Toulouse Métropole et nécessitent la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) suivants :

- PLU de Fenouillet, Lespinasse et Toulouse avec l'opération « AFNT » ;
- PLU de Saint-Jory avec les opérations « AFNT » et « Lignes nouvelles ».

Planning prévisionnel de la procédure de DUP/MEC pilotée par le Préfet de la Région Aquitaine :

- Examen conjoint le 26 juin 2014 :
  - de 9h-10h30 pour l'opération Lignes nouvelles ;
  - de 10h30-12h00 pour l'opération AFNT.
- Enquêtes publiques concomitantes aux 2 opérations : octobre/novembre 2014
- DUP pour les AFNT : fin 2015 / MEC des PLU de Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Toulouse
- DUP pour les lignes nouvelles : juin 2016 / MEC n°2 du PLU de Saint-Jory

La présente note a pour objectif de formaliser l'avis de Toulouse Métropole en vue des réunions d'examen conjoint du 26 juin.

Suite à l'enquête publique organisée par le Préfet, il reviendra à la Communauté Urbaine et aux Conseils Municipaux des communes concernées, d'émettre un avis sur la MEC des PLU impactés.

**Avis technique**

Après analyse et en préambule, il apparaît que le projet ne remet pas en cause les orientations des PADD des PLU de Toulouse Métropole concernés.

Néanmoins, d'un point de vue réglementaire, il est possible d'apporter les observations ci après.

**1° Remarques valables pour l'ensemble des dossiers de MEC**

La rédaction de la partie « 3.1 » de tous les dossiers mérite d'être clarifiée et mise en cohérence entre les opérations AFNT et GPSO. En effet, il est nécessaire de savoir précisément quels sont les éléments du PLU qui ont été analysés dans la bande des 500 m de part et d'autre du tracé car de nombreux outils réglementaires (OAP, ZAC,...) semblent impactés, notamment dans le PLU de Toulouse et de Saint-Jory (voir ci-après).

Dans la partie 3.1 « Les principes généraux », il est évoqué la suppression d'Espaces Boisés Classés (EBC) sur une bande de 50 m de part et d'autre des emprises du projet, à l'exception de quelques cas particuliers. Même s'il s'agit de l'explication des principes généraux, il est préférable pas évoquer la suppression d'EBC lorsque la commune concernée n'est pas impactée.

Saint-Jory étant concernée par l'opération AFNT et par l'opération lignes nouvelles, il serait pertinent de disposer d'une vision d'ensemble des impacts de ces 2 projets sur la commune. De plus, la notice de MEC pour l'opération lignes nouvelles devra porter d'une part sur le PLU opposable et d'autre part, sur le PLU mis en compatibilité avec l'opération AFNT.

La modification de rédaction proposée aux articles 6 et 7 du règlement écrit des PLU permet aux « constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire » de s'implanter à l'alignement mais ne précise pas de distance de retrait minimale le cas échéant. Or, cette disposition ne paraît pas légale. En effet, il est impératif, même pour des équipements publics ou d'intérêt collectif, de réglementer la distance d'implantation en cas de retrait.

In fine, dans les dossiers de PLU qui seront mis en compatibilité, le figuré utilisé pour représenter l'ER dédié aux Aménagements ferroviaires au bénéfice de RFF devra être identique à celui utilisé pour l'ensemble des emplacements réservés (ER) inscrits aux PLU.

**2° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de FENOUILLET, avec l'opération AFNT**

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « AFNT » sont :

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique :
  - par la création d'un ER n°34 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes »
  - par la suppression de 8,4 ha d'EBC situés le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne ;

- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire :
  - dans les dispositions générales, les articles 1 et 2 de la zone UE,
  - dans l'article 1 de la zone AUEO
  - dans les articles 1, 2, 6 et 7 de la zone N ;
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°34 cité ci-dessus.

#### **Observations de Toulouse Métropole**

##### **Concernant la notice explicative :**

P26-27 : Sur le plan de zonage du PLU de Fenouillet, l'élément bâti patrimonial n°2 et un « site archéologique » sont repérés. Le projet d'ER n°34 impacte notamment l'EBP. En revanche, ces éléments ne sont pas repérés sur les cartes du cahier géographique n°12 (PP73&75), ni mentionnés dans les tableaux des effets et des mesures (PP72&74).

##### **Concernant le règlement graphique :**

Au chapitre 5 de la notice, les extraits du document graphique du PLU en vigueur sont erronés. En effet, ils ne font pas apparaître les EBC inscrits le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne. La représentation des planches de zonage « avant MEC » et « après MEC » doit montrer la modification induite par la MEC du PLU concernant la suppression des 8,4 ha d'EBC.

L'élément bâti patrimonial n°2, identifié au règlement graphique (pièce 4-2) ainsi qu'à la pièce 4-4 « Liste des éléments bâtis et paysagers à protéger au titre de l'article L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme », est impacté par l'ER n°34 créé pour le projet d'aménagements ferroviaires.

En l'état, l'intérêt de préservation de cet élément de patrimoine bâti n'est pas compatible avec la vocation de l'ER créé.

La chapitre 5 qui recense l'ensemble des dispositions proposées pour assurer la MEC du PLU de Fenouillet doit comporter une mention sur la suppression des 8,4 ha d'espaces boisés classés (EBC) situés le long de la berge Est du canal latéral à la Garonne.

##### **Concernant le règlement écrit :**

Article 2 de la zone UE / Article 1 de la zone N : Les modifications proposées concernant les constructions, installations et aménagements autorisés à l'intérieur du périmètre d'étude du plan de prévention des risques technologiques de « Total gaz » devront être validées par le Préfet.

### **3° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de LESPINASSE, avec l'opération AFNT**

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « AFNT » sont :

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique par la création d'un ER n°11 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes »
- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire :
  - dans les dispositions générales et les articles 6 des zones UB et UF ;
  - dans les dispositions générales et les articles 1, 2 et 6 de la zone A ;
  - dans les dispositions générales et les articles 2 et 6 de la zone N.
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°11 cité ci-dessus.

#### **Observations de Toulouse Métropole**

##### **Concernant la notice explicative :**

Dans le tableau de la page 16, supprimer « par décret » dans la mention « 1ère modification simplifiée approuvée par décret en conseil communautaire du 19/12/13 ».

En page 17, la description du sous-secteur UFa, impacté par le projet ferroviaire, est erronée. La rédaction doit être remplacée par « Le secteur UFa correspond à la majeure partie de la zone d'activité existante. Elle englobe l'ensemble du domaine public ferroviaire ».

##### **Concernant le règlement écrit :**

En page 30, dans l'article UB-6 « avant mise en compatibilité » et « après mise en compatibilité », il est nécessaire de rajouter le § 5 existant dans le PLU opposable : « 5- Les aménagements et agrandissements de constructions existantes à une distance inférieure à celles énoncées ci-dessus peuvent être autorisés sans tenir compte des paragraphes ci-dessus à condition que cela ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics. ».

### **4° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération « AFNT »**

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « AFNT » sont :

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique par la création d'un ER n°73 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes » et la modification du périmètre de l'ER n°52 au bénéfice de l'Etat intitulé « Création d'une troisième voie SNCF » ;
- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire dans les articles 2 et 6 des zones UA, UB, UF, N et 2AU ;
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°73 et la modification de la surface de l'ER n°52.

#### **Observations de Toulouse Métropole**

##### **Concernant la notice explicative :**

Dans le tableau de la page 16, supprimer « par décret » dans la mention « Modification n°1 : approuvée par Décret en conseil communautaire du 19/12/13 ».

Pages 16 et 17, les Orientations d'aménagement et de programmation ont été analysées. Il est conclu que la mise en compatibilité du PLU pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse va dans le même sens que les orientations particulières d'aménagement du PLU. Si tel est le cas, il est nécessaire d'approfondir cette analyse car il apparaît certains points de conflit. Par exemple, il est prévu dans les orientations particulières d'aménagement une halte nautique au bord du canal latéral de la Garonne qui est localisée dans le nouvel ER 73 pour les Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

L'absence d'impact de l'ER n°73 créé à proximité immédiate de la ZAC Le Vigné – Ladoux est à démontrer.

Page 17 dans la partie 3.7 « Les Emplacements réservés », il est nécessaire de remplacer « suppression » par « modification » dans la dernière phrase du paragraphe relative à l'ER n°52.

##### **Concernant le règlement graphique :**

Page 24 dans l'introduction de la partie, il est nécessaire de rappeler les éléments modifiés : la création de l'ER n°73 et la modification de l'ER n°52, à l'image du résumé de la partie 5.2.

##### **Concernant le règlement écrit :**

Pour l'ensemble des articles modifiés des zones UA, UB, UF, 2AU et N, il est impératif de reprendre l'ensemble des articles du PLU opposable et non une version tronquée.

Il est préférable de reprendre pour l'article 2.6 de la zone UA et l'article 2.4 de la zone UB (pages 33 et 35) la même rédaction que celle de l'article 2 des zones UF, 2AU et N (page 37, 39 et 41) par souci de cohérence.

##### **Concernant la liste des Emplacements réservés :**

Page 43, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Her, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donnée qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.

### **5° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de SAINT-JORY, avec l'opération «Lignes nouvelles »**

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « GPSO » sont :

- le rapport de présentation, par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le règlement graphique par la création de l'ER n°74 au bénéfice de RFF intitulé « Projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax et ses aménagements connexes », la modification du périmètre de l'ER n°52 au bénéfice de l'État intitulé « Création d'une troisième voie SNCF » et la modification du périmètre de l'ER n°37 au bénéfice de Toulouse Métropole intitulé « Création de contre allées à la RD820, de voies de désenclavement, et de raquette de retournement » ;
- le règlement écrit, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire dans les articles 2 et 11 de la zone 2AU, dans les articles 2, 6, 7, 10, 11 et 13 de la zone N (secteurs Na, Nc, Ne et Nh) et dans les articles 2, 6, 7, 9, 10 et 13 de la zone UF ;
- la liste des emplacements réservés, par l'ajout de l'ER n°74 et la modification de la surface des ER n°52 et n°37.

## Observations de Toulouse Métropole

### **Concernant la notice explicative :**

Pour rappel, la notice de MEC pour l'opération lignes nouvelles devra porter d'une part sur le PLU opposable et d'autre part, sur le PLU mis en compatibilité avec l'opération AFNT. Dans le tableau de la page 16, remplacer « Modification M1 le 9 décembre 2013 » par « Modification n°1 approuvée par délibération du conseil communautaire du 19/12/13 ».

### **Concernant le règlement graphique :**

Comme spécifié dans la partie 3.8 « les Espaces boisés Classés » page 17, il n'y a pas d'EBC déclassé, il ne faut donc pas évoquer l'ajustement éventuel d'EBC dans l'introduction de la partie. L'étiquette de l'ER 74 sur le plan de zonage (pages 27 et 29) doit être représentée graphiquement de la même façon que les étiquettes des autres ER. Suite à la suppression partielle des ER n°37 et n°52, il reste 2 étiquettes de ces ER sur les parties supprimées qu'il convient d'enlever.

### **Concernant la liste des Emplacements réservés :**

Page 46 dans l'introduction de la partie, pour parler de l'ER réservé aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, il est fait référence à l'ER n°74, or il s'agit de l'ER n°73. L'ensemble du texte fait également l'amalgame entre ces 2 ER.

Dans ce même texte, il est précisé que l'ER 74 pour le projet de lignes nouvelles se superposera au niveau de la base arrière au droit de l'Hers, avec l'ER 73 destiné aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Étant donnée qu'il s'agit d'une installation provisoire de chantier pour les aménagements ferroviaires (ER 73), il est préférable de ne pas superposer les ER à cet endroit et de favoriser l'ER 74 pour les lignes nouvelles qui constitue *in fine* l'aménagement pérenne.

Dans le tableau de la liste des ER pages 49 et 50, la modification des surfaces des ER n°37 et n°52 n'a pas été faite. Il manque également dans ce tableau la destination, le bénéficiaire et la superficie de l'ER n°73. A ce titre, il aurait été préférable de rajouter dans la notice la mise en compatibilité du PLU pour les lignes nouvelles sur la base du PLU déjà mis en compatibilité avec les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse pour le règlement graphique et écrit et la liste des ER, cela d'autant plus que la cette mise en compatibilité risque d'intervenir après celle relative aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

## **6° Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de TOULOUSE, avec l'opération « AFNT »**

Les pièces du PLU concernées par la MEC avec l'opération « AFNT » sont :

- le rapport de présentation : pièce n°1 (pièces 1A à 1F), par l'intégration d'une notice expliquant et justifiant la mise en compatibilité ;
- le document graphique du règlement : pièces n°4B1 « plan de zonage au 1/5000ème » et 4B2 « Cahier au 1/2500ème »
  - par la création d'un ER n°914 au bénéfice de RFF intitulé : « Emprises des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et de leurs aménagements connexes » et par la modification d'un ER n°322
- le règlement écrit : pièce n°4A, par l'ajout de la référence au service public ferroviaire :
  - dans les dispositions générales aux articles 2, 3, 4, 6, 9 et 10,
  - dans les dispositions spécifiques des zones UI, UM, UL, UE et N (articles 2 et 6 de chacune des zones).
- la liste des ER et des Servitudes pour Équipements Publics (SEP) : pièce n°4C, par l'ajout de l'ER n°914 cité ci-dessus et la réduction de la superficie de l'ER n°322.

## Observations de Toulouse Métropole

L'analyse de la pièce 4B2 du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, n'a pas été réalisée. Il s'agit du document graphique « Cahier au 1/2500ème » comportant des dispositions graphiques complémentaires à celles de la pièce 4B1. Ce cahier fait apparaître notamment les périmètres d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ainsi que les périmètres de projet « L.123-2-a » et éléments de paysage identifiés au titre du L.123-1-5 III 2°. Il est donc indispensable que cette pièce du document graphique soit analysée au même titre que la pièce 4B1.

## **Concernant la notice explicative :**

### Remarques relatives aux chapitres 2 et 3 de la notice de mise en compatibilité

Comme spécifié dans le titre 1°, si l'étude porte sur une bande de 500 m, l'incidence du projet n'est pas établie sur l'ensemble des documents (p.17 de la notice de MEC) car seraient également impactés :

- deux OAP : OAP Lapujade et OAP des Izards Trois Cocus ;
- d'autres ER et SEP ;
- d'autres secteurs du zonage, autres que ceux mentionnés ;
- des EBC ;
- des Éléments de Paysage identifiés. Pour rappel, la Loi ALUR a changé la dénomination de l'article L.123-1-5-7° par L.123-1-5 III 2°. A priori, aucun Espace Vert Protégé (EVP) ne serait concerné mais un Élément Bâti Patrimonial (EBP), sur le secteur des Izards, serait recensé dans la bande des 500 m.
- deux ZAC : ZAC de La Vache et ZAC de Borderouge ;
- des périmètres L.111-10 et L.123-2-a ;
- des périmètres de lotissement : bien que la loi ALUR ait supprimé les règlements de lotissements, les droits de ceux approuvés depuis moins de 10 ans continuent de perdurer. Or, la pièce 5E1 ne fait apparaître que les périmètres dont les règlements ont été maintenus. Des règlements de lotissement toujours en vigueur pourraient être inclus dans la bande des 500 m.

La pièce 4B2 du document graphique fait apparaître l'ensemble de ces dispositions. La pièce 5C « Graphiques d'information » comporte les périmètres de ZAC, de PAE, de DPU, DPUR, de DPC et les périmètres de sursis à statuer.

Il est donc nécessaire que le chapitre 3 du dossier de mise en compatibilité présente l'incidence du projet dans une bande de 500 m au regard de l'ensemble des éléments exposés ou bien exprime l'absence d'incidence de l'ER°914 sur ces éléments.

### Remarques relatives au chapitre 4 : analyse des incidences de la compatibilité sur Natura 2000

Au chapitre intitulé « Site de la Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » (p 20), il est précisé que la commune de Toulouse et les aménagements prévus ne sont pas situés en Natura 2000. Or, si les aménagements ne sont pas situés en zone Natura 2000, la commune de Toulouse en comporte, comme indiqué au chapitre 6 « évaluation environnementale de la mise en compatibilité ».

### Remarques relatives au chapitre 5 : « les dispositions proposées pour assurer la MEC du PLU de Toulouse »

Au chapitre 5.1, voici les remarques à prendre en compte :

Légende (p. 23 de la notice) :

- il serait préférable d'insérer la zone UP en zone mixte plutôt qu'en zone spécifique
- Périmètres L.123-2-a : le périmètre du pôle multimodal TGV secteur Michel-Ange est tombé en décembre 2013 et a été remplacé par un L.111-10 (le Document Graphique du Règlement du PLU et les annexes du PLU vont être modifiés en ce sens dans la cadre d'une prochaine procédure d'évolution). Ce périmètre sera à supprimer du document graphique 4B2.

Il serait nécessaire de faire apparaître les planches de la pièce 4B2 du PLU de Toulouse « Cahier au 1/2500ème » en complément de la pièce 4B1 puisque ces deux pièces se lisent de façon complémentaire à celle du règlement écrit.

Chapitre 5.2 : les extraits du règlement d'urbanisme

Les précisions apportées aux articles 2, 3, 4, 6, 9, 10 et 11 des dispositions communes du règlement ne semblent pas utiles puisque le règlement de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, propose déjà des exceptions pour les aménagements ferroviaires ainsi que les locaux afférents à ceux-ci. Ces dispositions sont celles apparaissant sous le titre « réseau de transport en commun en site propre » ou bien sont liés aux exemptions des services publics ou d'intérêt collectif. L'introduction de dispositions spécifiques pour les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse risque de fragiliser l'application des règles pour les aménagements à venir, si distincts de ceux présentés pour l'ensemble des TCSP.

Relativement aux articles 2 et 6 des zones concernées par les modifications réglementaires liées au projet AFNT, les dispositions générales et les « dispositions spécifiques » de chacune des zones s'appliquent concomitamment. Il ne semble donc pas nécessaire d'identifier à nouveau des exemptions aux articles 2 et 6 des zones citées.

Toutefois, si les règles opposables des dispositions communes relatives aux équipements publics ou d'intérêt collectif ne conviennent pas aux articles 6 et 7, les nouveaux alinéas devront néanmoins être réglementés par un retrait minimum.

Remarques relatives au chapitre 6 : « l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité »

Les remarques relatives à ce chapitre relèvent plutôt d'erreurs matérielles à corriger que de remarques de fond.

A l'alinéa relatif à l'agriculture (p. 57) : ajouter le secteur des « Izards » dans la liste des zones agricoles présentes sur la commune de Toulouse.

Relief et géologie (p. 58) : Corriger « Carnes » et « Esquiols » par « Carnes » et « Esquirol »

Environnement humain (p. 72) : une zone *non aedificandi* de 2 m de part et d'autre des emprises ferroviaires est mentionnée à cet endroit de la notice. Or, réglementairement, elle n'apparaît sur aucun document graphique ou en annexe du PLU. A minima, il serait préférable de l'inscrire en annexe du règlement.

Activités sylvicoles (p. 73) : cet alinéa fait mention d'une zone N modifiée par l'opération de l'écluse de Lacourtenourt à la halte de Lacourtenourt. Or, le chapitre sur les évolutions réglementaires ne fait apparaître aucune modification de zonage. Le texte porte à confusion car on en déduit que le zonage doit être modifié. L'ER n°914 concerne en effet 0,84 ha de la zone N, mais cet outil n'a pas de conséquence directe sur l'évolution du zonage.

Eaux souterraines et superficielles (p. 74) : Mesures concernant les effets sur les eaux superficielles : « Aucun de ces bassins n'est envisagé sur la commune de Lespinasse ». Il serait souhaitable de remplacer la commune de Lespinasse par celle de Toulouse.

Résumé non technique (p. 92)

« *Le projet de mise en compatibilité est donc à apprécier au niveau de l'ER mais aussi des emprises prévisionnelles* ». A quoi correspondent ces emprises prévisionnelles de 3 ha et où sont-elles situées ? Seul l'ER n°914 est reporté sur les planches du 4B1.

Tableau récapitulatif (p. 94 et suivantes) : supprimer dans la colonne « nature de la mise en compatibilité réglementaire » les mentions relatives à l'introduction des dispositions concernant l'affouillement et l'exhaussement qui sont déjà autorisées par le PLU.





Les partenaires financeurs des études



[www.gpso.fr](http://www.gpso.fr)

SNCF Réseau - Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

Direction territoriale Aquitaine Poitou-Charentes  
17 rue Cabanac  
33 800 Bordeaux cedex - Tel. 05 24 73 68 54

Direction territoriale Midi-Pyrénées  
2, esplanade Compans-Caffarelli  
31 000 Toulouse - Tel. 05 34 44 10 60

