

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



Autoroute

Cas res-toulouse



Pièce E : Étude d'impact

Chapitre 8 : Compatibilité avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE



ÉTUDE D'IMPACT : SOMMAIRE GÉNÉRAL

Atlas cartographique

Pièce E1 : Résumé non technique

Pièce E2 : Description du projet

Pièce E3 : Analyse de l'état initial

Pièce E4 : Analyse des variantes et choix du tracé

Pièce E5 : Effets et mesures

Pièce E6 : Effets du programme

Pièce E7 : Analyse des effets cumulés avec les autres projets connus

Pièce E8 : Compatibilité avec les documents d'urbanisme, articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes et prise en compte du SRCE

Pièce E9 : Spécificités pour les infrastructures de transport

Pièce E10 : Présentation des méthodes choisies et des difficultés rencontrées

Pièce E11 : Auteurs

SOMMAIRE du chapitre 8 de l'étude d'impact

Sommaire des tableaux

VIII. ANALYSE DE L'ARTICULATION DES AUTRES PLANS, SCHÉMAS ET PROGRAMMES AVEC LE PROJET	4
VIII.1 ÉVALUATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LES PLANS ET DOCUMENTS CITÉS DANS L'ARTICLE R.122-17 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT	4
VIII.2 ARTICULATION DU PROJET AVEC LE SDAGE ADOUR-GARONNE	8
VIII.2.1 Principes généraux du nouveau SDAGE	8
VIII.2.2 Objectifs de qualité des masses d'eau	8
VIII.2.3 Les orientations du SDAGE et compatibilité avec le projet	9
VIII.3 ARTICULATION DU PROJET AVEC LE SAGE DE L'HERS-MORT GIROU	12
VIII.4 ARTICULATION DU PROJET AVEC LE SAGE DE L'AGOUT	12
VIII.5 ARTICULATION DU PROJET AVEC LE PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (PGRI) 2016 – 2021 DU BASSIN ADOUR GARONNE	15
VIII.6 ARTICULATION DU PROJET AVEC LE SCHÉMA RÉGIONAL CLIMAT-AIR-ÉNERGIE DE MIDI-PYRÉNÉES	16
VIII.7 ARTICULATION AVEC LES ORIENTATIONS NATIONALES POUR LA PRÉSERVATION ET LA REMISE EN BON ÉTAT DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES	16
VIII.8 ARTICULATION DU PROJET AVEC LE SCHÉMA RÉGIONAL DE COHÉRENCE ÉCOLOGIQUE DE MIDI-PYRÉNÉES APPROUVÉ LE 27 MARS 2015	17
VIII.9 ARTICULATION DU PROJET AVEC LES SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX DES CARRIÈRES DU TARN ET DE HAUTE-GARONNE	19
VIII.10 ARTICULATION AVEC LE PROGRAMME NATIONAL DE PRÉVENTION DES DÉCHETS	19
VIII.11 ARTICULATION AVEC LE PLAN DÉPARTEMENTAL DE PRÉVENTION ET DE GESTION DES DÉCHETS NON DANGEREUX DE HAUTE-GARONNE	20
VIII.12 ARTICULATION DU PROJET AVEC LE PLAN PLURIANNUEL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT FORESTIER	20
VIII.13 ARTICULATION DU PROJET AVEC LE SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE MIDI-PYRÉNÉES	20
VIII.14 ARTICULATION DU PROJET AVEC LE RAPPORT DE LA COMMISSION MOBILITÉ 21	20
VIII.15 ARTICULATION AVEC LE SCHÉMA RÉGIONAL DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS	21
VIII.16 ARTICULATION DU PROJET AVEC LES PLANS DE DÉPLACEMENT URBAIN (PDU)	21
VIII.16.1 PDU de la Grande Agglomération Toulousaine	21
VIII.16.2 PDU de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet	21
VIII.17 ARTICULATION DU PROJET AVEC LES PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES INONDATIONS DE L'AIRE D'ÉTUDES	22
VIII.18 COMPATIBILITÉ AVEC L'AFFECTATION DES SOLS AUX DOCUMENTS D'URBANISME	28
VIII.18.1 Compatibilité du projet avec les schémas de cohérence territoriale (SCoT)	28
VIII.18.2 Compatibilité du projet avec les POS, PLU et cartes communales	29

Tableau 1 : Justification de l'analyse de l'articulation du projet avec certains plans et schémas (article R.122-17 Code de l'Environnement)..... 5

Tableau 2 : Justification de l'analyse de l'articulation du projet avec certains plans et schémas susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas (article R.122-17 Code de l'Environnement) 7

VIII. Analyse de l'articulation des autres plans, schémas et programmes avec le projet

VIII.1 Évaluation de la compatibilité avec les plans et documents cités dans l'article R.122-17 du Code de l'Environnement

Conformément à l'alinéa 6 de l'article R.122-5 du code de l'environnement, relatif au contenu de l'étude d'impact, il est effectué une analyse de l'articulation du projet avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17.

Les plans, schémas, programmes et autres documents de planification listés à l'article R.122-17 du Code de l'Environnement sont présentés dans le tableau ci-dessous. Leur relation éventuelle, directe ou indirecte, avec le projet d'aménagement autoroutier entre Castelmaurou et Castres est identifiée (concerné ou non).

**Tableau 1 : Justification de l'analyse de l'articulation du projet avec certains plans et schémas
(article R.122-17 Code de l'Environnement)**

Document de planification	Concerné/non concerné	Nom du document analysé
1° Programme opérationnel mentionné à l'article 32 du règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion et abrogeant le règlement (CE) n° 1260/1999	Non concerné	
2° Schéma décennal de développement du réseau (électrique) prévu par l'article L. 321-6 du code de l'énergie	Non Concerné	
3° Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables prévu par l'article L. 321-7 du code de l'énergie	Non Concerné	
4° Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L. 212-1 et L. 212-2 du Code de l'Environnement	Concerné	SDAGE Adour Garonne 2016 – 2021
5° Schéma d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L. 212-3 à L. 212-6 du Code de l'Environnement	Concerné	SAGE Agout approuvé le 15/04/2014 et SAGE Hers-Mort Girou en cours d'élaboration
6° Document stratégique de façade prévu par l'article L. 219-3 Code de l'Environnement et document stratégique de bassin prévu à l'article L. 219-6 du même code	Non concerné (pas de mer)	
7° Plan d'actions pour le milieu marin prévu par l'article L. 219-9 du Code de l'Environnement	Non concerné (pas de mer)	
8° Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L. 222-1 du Code de l'Environnement	Concerné	SRCAE Midi-Pyrénées (2012-2020)
9° Zone d'actions prioritaires pour l'air mentionnée à l'article L. 228-3 du Code de l'Environnement	Non concerné	Le dispositif des ZAPA a été supprimé
10° Charte de parc naturel régional prévue au II de l'article L. 333-1 du Code de l'Environnement	Non concerné (pas de Parc Naturel Régional)	
11° Charte de parc national prévue par l'article L. 331-3 du Code de l'Environnement	Non concerné (pas de Parc National)	
12° Plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée prévu par l'article L. 361-2 du Code de l'Environnement	Non concerné (pas de plan départemental d'itinéraires de randonnée motorisée)	
13° Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques prévues à l'article L. 371-2 du Code de l'Environnement	Concerné	Décret n° 2014-45 du 20/01/14 portant approbation du document – cadre « Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques »
14° Schéma régional de cohérence écologique prévu par l'article L. 371-3 du Code de l'Environnement	Concerné	SRCE approuvé le 27 mars 2015
15° Plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article L. 414-4 du Code de l'Environnement à l'exception de ceux mentionnés au II de l'article L. 122-4 même du code	Non concerné. Par ailleurs, ces plans, schémas et programmes sont déjà évoqués par ailleurs dans l'étude d'impact (Chapitre relatif aux milieux naturels).	
16° Schéma mentionné à l'article L. 515-3 du Code de l'Environnement (schéma départemental des carrières)	Concerné	Schéma Départemental des Carrières du Tarn (2005) et de Haute-Garonne (2009)
17° Plan national de prévention des déchets prévu par l'article L. 541-11 du Code de l'Environnement	Concerné	Programme national de prévention des déchets de 2014
18° Plan national de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets prévu par l'article L. 541-11-1 du Code de l'Environnement	Non concerné (pas de plan disponible)	
19° Plan régional ou interrégional de prévention et de gestion des déchets dangereux prévu par l'article L. 541-13 du Code de l'Environnement	Non Concerné	A ce jour le Conseil Régional Midi-Pyrénées a abandonné sa compétence en matière de déchets.
20° Plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux prévu par l'article L. 541-14 du Code de l'Environnement	Concerné	Plan départemental de gestion des déchets non dangereux du Tarn (2011) et de Haute-Garonne (2005)

Document de planification	Concerné/non concerné	Nom du document analysé
21° Plan de prévention et de gestion des déchets non dangereux d'Ile-de-France prévu par l'article L. 541-14 du Code de l'Environnement	Non concerné (projet hors Ile-de-France)	
22° Plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics prévu par l'article L. 541-14-1 du Code de l'Environnement	Concerné	Planification de la gestion des déchets du BTP du Tarn (2004) Aucun Plan BTP en Haute-Garonne
23° Plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics d'Ile-de-France prévu par l'article L. 541-14-1 du Code de l'Environnement	Non concerné (projet hors Ile-de-France)	
24° Plan national de gestion des matières et déchets radioactifs prévu par l'article L. 542-1-2 du Code de l'Environnement	Non concerné, projet ne produisant pas de matières ou déchets radioactifs	
25° Plan de gestion des risques d'inondations prévu par l'article L. 566-7 du Code de l'Environnement	Concerné	PGRI Adour – Garonne 2016 – 2021 approuvé par arrêté du préfet coordonnateur du bassin le 1er décembre 2015
26° Programme d'actions national pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévu par le IV de l'article R. 211-80 du Code de l'Environnement	Non concerné directement, le projet ne portant pas sur l'utilisation de nitrate et n'ayant aucune influence sur celle-ci.	
27° Programme d'actions régional pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévu par le IV de l'article R. 211-80 du Code de l'Environnement	Non concerné directement, le projet ne portant pas sur l'utilisation de nitrate et n'ayant aucune influence sur celle-ci.	
28° Directives d'aménagement mentionnées au 1° de l'article L. 122-2 du code forestier (forêts domaniales)	Non concerné, pas de forêt domaniale dans l'aire d'étude	
29° Schéma régional mentionné au 2° de l'article L. 122-2 du code forestier (forêts des collectivités)	Non Concerné (hors territoire concerné par le schéma régional d'aménagement des forêts pyrénéennes – Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées)	
30° Schéma régional de gestion sylvicole mentionné au 3° de l'article L. 122-2 du code forestier (forêts des particuliers)	Non Concerné (relatif aux méthodes de gestion préconisées)	
31° Plan pluriannuel régional de développement forestier prévu par l'article L. 122-12 du code forestier	Concerné, boisements impactés	Plan pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF) Midi-Pyrénées - Période 2011-2016
32° Schéma départemental d'orientation minière prévu par l'article L. 621-1 du code minier	Non concerné (secteur non minier)	
33° 4° et 5° du projet stratégique des grands ports maritimes, prévus à l'article R. 103-1 du code des ports maritimes	Non concerné (pas de mer)	
34° Réglementation des boisements prévue par l'article L. 126-1 du Code Rural et de la pêche maritime	Non concerné (pas de boisement défini par les Conseils Généraux dans l'aire d'étude)	
35° Schéma régional de développement de l'aquaculture marine prévu par l'article L. 923-1-1 du Code Rural et de la pêche maritime	Non concerné, pas de mer à proximité	
36° Schéma national des infrastructures de transport prévu par l'article L. 1212-1 du code des transports	Concerné	Le SNIT n'a pas abouti (annulation par courrier du ministre des transports en février 2011) ; à ce jour, le document sur lequel repose l'analyse est le rapport mobilité 21
37° Schéma régional des infrastructures de transport prévu par l'article L. 1213-1 du code des transports	Concerné	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (2009)
38° Plan de déplacements urbains prévu par les articles L. 1214-1 et L. 1214-9 du code des transports	Concerné	Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine (2012) Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet en cours de réalisation
39° Contrat de plan Etat-Région prévu par l'article 11 de la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification	Non Concerné	

Document de planification	Concerné/non concerné	Nom du document analysé
40° Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire prévu par l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements et les régions	Concerné	SRADDT de mars 2009
41° Schéma de mise en valeur de la mer élaboré selon les modalités définies à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements et les régions	Non concerné, pas de mer	
42° Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et contrats de développement territorial prévu par les articles 2,3 et 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	Non concerné, projet hors Ile de France	
43° Schéma des structures des exploitations de cultures marines prévu par l'article 5 du décret n° 83-228 du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines	Non concerné, pas de mer	

Les plans, schémas, programmes et autres documents de planification susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas sont définis dans le tableau ci-dessous :

Tableau 2 : Justification de l'analyse de l'articulation du projet avec certains plans et schémas susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas (article R.122-17 Code de l'Environnement)

1° Directive de protection et de mise en valeur des paysages prévue par l'article L. 350-1 du Code de l'Environnement	Non concerné (pas de directive de protection et de mise en valeur du paysage dans l'aire d'étude)	
2° Plan de prévention des risques technologiques prévu par l'article L. 515-15 du Code de l'Environnement et plan de prévention des risques naturels prévisibles prévu par l'article L. 562-1 du même code	Concerné	PPRi du Sor, de l'Agout Aval et de Castres
3° Stratégie locale de développement forestier prévue par l'article L. 123-1 du code forestier	Non concerné (pas de charte forestière de territoire dans le secteur)	
4° Zones mentionnées aux 1° à 4° de l'article L. 2224-10 du code général des collectivités territoriales	Concerné	Document d'urbanisme des communes traversées par le projet
5° Plan de prévention des risques miniers prévu par l'article L. 174-5 du code minier	Non concerné (pas de PPRM sur l'aire d'étude, ni d'ancien site minier référencé)	
6° Zone spéciale de carrière prévue par l'article L. 321-1 du code minier	Non concerné	Cf. Schéma Départemental des Carrières (SDC)
7° Zone d'exploitation coordonnée des carrières prévue par l'article L. 334-1 du code minier	Non concerné	Cf. SDC
8° Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine prévue par l'article L. 642-1 du code du patrimoine	Non concerné (pas d'AVAP, ni ZPPAUP dans l'aire d'étude)	
9° Plan local de déplacement prévu par l'article L. 1214-30 du code des transports	Non concerné	
10° Plan de sauvegarde et de mise en valeur prévu par l'article L. 313-1 du Code de l'Urbanisme	Non concerné (aucun plan de sauvegarde et de mise en valeur dans l'aire d'étude)	

L'analyse de l'articulation du projet avec les plans, schémas, programmes et autres documents de planification retenus est précisée ci-dessous.

VIII.2 Articulation du projet avec le SDAGE Adour-Garonne

Le SDAGE, Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, définit pour 6 ans les priorités en matière de politique de l'eau par bassin versant hydrographique.

Le SDAGE Adour Garonne 2010 – 2015 a fait l'objet d'une révision. Le SDAGE 2016 – 2021, approuvé en comité de bassin le 1er décembre 2015, est devenu le nouveau document de référence à partir de janvier 2016.

VIII.2.1 Principes généraux du nouveau SDAGE

Le nouveau SDAGE définit pour les 5 ans à venir 4 orientations confirmées depuis le SDAGE 2010-2015 :

- ORIENTATION A : créer les conditions de gouvernance favorable
- ORIENTATION B : réduire les pollutions
- ORIENTATION C : améliorer la gestion quantitative
- ORIENTATION D : préserver et restaurer les milieux aquatiques (zones humides, lacs, rivières...)

Il est établi en cohérence avec le PGRI (Plan de Gestion des Risques Inondation) et intègre les enjeux liés au changement climatique.

VIII.2.2 Objectifs de qualité des masses d'eau

La DCE (Directive Cadre sur l'Eau) fixe pour objectif l'atteinte du bon état des masses d'eaux à 2015. Cependant, il est possible, sous certaines conditions, de déroger à l'atteinte des objectifs environnementaux fixés par la DCE. Cela concerne les masses d'eau profondément aménagées par l'activité humaine ou dont les conditions naturelles sont telles que la réalisation des objectifs est impossible ou d'un coût disproportionné.

Les leçons tirées du premier cycle de gestion ont permis de fixer des objectifs plus réalistes pour le SDAGE 2016-2021.

Certains objectifs par masse d'eau ont ainsi pu faire l'objet d'un report d'échéance.

Au droit de notre projet les objectifs ont évolué comme suit :

■ Masses d'eaux souterraines

N°	Nom masse d'eau	Secteurs concernés	Objectif quantitatif		Objectif chimique	
			SDAGE 2010 - 2015	SDAGE 2016-2021	SDAGE 2010 - 2015	SDAGE 2016-2021
FRFG083	Calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne	1, 2, 3, 4 (jusqu'à l'Ouest de Puylaurens)	Bon état 2015	Bon état 2015	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFG082	Sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG	1, 2, 3, 4, 5	Bon état 2027	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFG089	Molasses du bassin du Tarn	4 (depuis l'Est de Puylaurens), 5	Bon état 2015	Bon état 2021	Bon état 2021	Bon état 2027
FRFG043	Molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes de Piémont	2, 3, 4 (Puylaurens)	Bon état 2015	Bon état 2015	Bon état 2021	Bon état 2027
FRFG020	Alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou	1, 2, 3 (jusqu'à l'Est de la commune de Cuq-Toulza)	Bon état 2015	Bon état 2015	Bon état 2021	Bon état 2027
FRFG021	Alluvions du Tarn, du Dadou et de l'Agout Secteurs hydro o3-o	5	Bon état 2015	Bon état 2015	Bon état 2021	Bon état 2027

⇒ Les objectifs restent sensiblement les mêmes. Certaines masses d'eau font néanmoins l'objet d'un report en ce qui concerne l'atteinte du bon état chimique ; les paramètres justifiant l'exemption sont les nitrates et les pesticides.

■ Masses d'eaux superficielles

Secteur 1 de Castelmaurou à Verfeil et secteur 2 de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur

Nom masse d'eau	Objectif écologique		Objectif chimique	
	SDAGE 2010 - 2015	SDAGE 2016-2021	SDAGE 2010 - 2015	SDAGE 2016-2021
FRFRR153-1 : Le Girou	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFRR153-6 : Le ruisseau du Conné	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFRR153-7 : Le Dagour	Bon état 2015	Bon état 2021	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFRR153-5 : La Balerme	Bon état 2015	Bon état 2021	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFRR153-8 : Le Nadalou	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFR597 : La Vendinelle	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015

Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens

Nom masse d'eau	Objectif écologique		Objectif chimique	
	SDAGE 2010 - 2015	SDAGE 2016-2021	SDAGE 2010 - 2015	SDAGE 2016-2021
FRFRR153-1 : Le Girou	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFRR153-4 : Le Peyrencou	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFRR153-2 : Ruisseau de Mailhès	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015

VIII.2.3 Les orientations du SDAGE et compatibilité avec le projet

Les orientations et axes pouvant concerner le projet sont présentés ci-après.

Secteur 4 : de Puylaurens à Soual

Nom masse d'eau	Objectif écologique		Objectif chimique	
	SDAGE 2010 - 2015	SDAGE 2016-2021	SDAGE 2010 - 2015	SDAGE 2016-2021
FRFRR153-1 : Le Girou	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFRR151-7 : ruisseau de Saint-Pierre	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFRR151-10	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015

Secteur 5 : de Soual à Castres

Nom masse d'eau	Objectif écologique		Objectif chimique	
	SDAGE 2010 - 2015	SDAGE 2016-2021	SDAGE 2010 - 2015	SDAGE 2016-2021
FRFR151 : Le Sor du lac des Cammazes au confluent de l'Agout	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFR388 : Le Bernazobre	Bon état 2021	Bon état 2021	Bon état 2015	Bon état 2015
FRFR152A : L'Agout du confluent de la Durenque au confluent du Tarn	Bon état 2021	Bon état 2027	Bon état 2015	Bon état 2015

⇒ On note un report du bon état écologique pour quasiment tous les cours d'eau.

Orientations générales et objectifs du SDAGE	Compatibilité du projet avec les priorités du SDAGE 2016 - 2021
<p>A - Créer les conditions de gouvernance favorable</p>	<p>Non concerné</p>
<p>B – Réduire les pollutions L'amélioration de la qualité de l'eau est indispensable à l'atteinte du bon état des eaux d'une part, d'autre part à la mise en conformité vis-à-vis de l'alimentation en eau potable, de la baignade et des loisirs nautiques, de la pêche et de la production aquacole et conchylicole.</p> <p>B16 Adopter des démarches d'utilisation raisonnée des produits phytosanitaires en zone non agricole et préparer la transition vers l'interdiction d'utilisation de ces produits dans les espaces publics</p> <p>B2 Macropolluants : fixer les niveaux de rejets pour atteindre ou maintenir le bon état des eaux</p>	<p>Réduire l'utilisation des produits phytosanitaires : seules les dépendances vertes de l'autoroute seront éventuellement traitées par le biais de produits phytosanitaires ; leur utilisation sera raisonnée et limitée au strict minimum</p> <p>Pour mémoire, aucun captage d'eau potable n'est situé à proximité du projet de liaison autoroutière. Les eaux pluviales de la plate-forme seront récupérées dans un système d'assainissement permettant de rejeter, dans le milieu naturel, des eaux traitées conformes aux normes en vigueur (mise en œuvre de bassins multifonction). D'autre part, ces bassins multifonction seront équipés de façon à permettre le confinement d'une pollution en cas de déversement accidentel sur la chaussée. Enfin, des dispositifs adaptés seront mis en place lors de la phase chantier pour éviter les risques de pollution des eaux.</p>
<p>C – Améliorer la gestion quantitative Le bassin Adour-Garonne est soumis à des étiages sévères et fréquents. La gestion quantitative équilibrée de la ressource en eau est donc un enjeu majeur.</p> <p>C14 Généraliser l'utilisation rationnelle et économe de l'eau et quantifier les économies d'eau</p> <p>C21 Suivre les milieux aquatiques en période d'étiage</p>	<p>Les eaux de ruissellement sur la plateforme routière seront collectées puis acheminées vers des bassins de rétention / écrêtement. Ces ouvrages, dimensionnés sur la base d'une pluie de fréquence de retour décennale, permettront de stocker puis d'assurer un rejet des eaux pluviales à débit régulé au milieu naturel.</p> <p>Non concerné. Le projet concerne la réalisation d'une infrastructure routière.</p> <p>Il est prévu un suivi quantitatif et qualitatif des cours d'eau recoupés par le projet en aval immédiat et en amont du chantier.</p>
<p>D - Préserver et restaurer les milieux aquatiques (zones humides, lacs, rivières...)</p> <p>En réduisant l'impact des aménagements hydrauliques : D1 Réduire l'impact des installations relevant de la nomenclature « IOTA » (installation, ouvrages, travaux ou aménagements)</p> <p>D6 Fixation et évaluation du débit minimal en aval des ouvrages</p>	<p>Le projet est concerné par la réalisation d'une étude d'impact au titre de l'article L. 122-1, et R.122-1 suivants du Code de l'Environnement s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement et d'une procédure d'autorisation Loi sur l'eau au titre des articles R.214-1 et R.214-8. Ces dossiers présentent les mesures compensatoires dès lors qu'un impact résiduel est identifié ainsi que les moyens de surveillance mis en œuvre.</p> <p>Les études hydrauliques ont permis de dimensionner de façon optimale les ouvrages de rétablissement des écoulements amont, notamment dans les zones inondables</p>

Orientations générales et objectifs du SDAGE	Compatibilité du projet avec les priorités du SDAGE 2016 - 2021
<p>En préservant et restaurant les continuités écologiques :</p> <p>D25 Mettre en œuvre les mesures nécessaires à la restauration de la continuité écologique D27 Préserver les milieux aquatiques et humides à forts enjeux environnementaux D33 Pour les migrateurs amphihalins, préserver et restaurer la continuité écologique et interdire la construction de tout nouvel obstacle</p> <p>D40 Éviter, réduire ou, à défaut, compenser l'atteinte aux fonctions des zones humides</p> <p>D44 Les espèces des milieux aquatiques et humides remarquables menacées et quasi-menacées de disparition du bassin</p>	<p>Le projet intègre le nécessaire rétablissement des continuités écologiques et donc prévoit la mise en œuvre de mesures visant la circulation de la faune (faune aquatique, semi-aquatique et terrestre). L'infrastructure routière telle que conçue n'aura pas d'incidence sur la circulation des poissons migrateurs.</p> <p>⇒ Le maintien des continuités écologiques sera assuré grâce à l'aménagement de passages pour la petite faune et la grande faune. ⇒ Les ouvrages hydrauliques mis en place ne remettront pas en cause les continuités piscicoles existantes sur le territoire.</p> <p>Le projet a été conçu de façon à éviter au mieux les zones humides, puis a été affiné afin de limiter les emprises sur les zones humides impactées : les emprises provisoires et définitives ont été adaptées dans ce sens.</p> <p>Dès lors qu'il y aura impact sur une zone humide, quel que soit son intérêt écologique, des mesures de compensation seront mises en œuvre. La surface de compensation recherchée correspondra à celle déterminée dans le SDAGE Adour Garonne 2016-2021, à savoir 150% de la surface substituée pour les zones humides identifiées comme présentant un enjeu moyen à majeur.</p> <p>Pour les zones humides à enjeux forts à très forts, leur mise en défens devra être maximum, et induisant si nécessaires des techniques de travaux spécifiques afin de limiter les emprises du chantier.</p> <p>Conformément au SDAGE, la restauration de zone humide aujourd'hui dégradée sera préférée.</p> <p>À noter que la fonctionnalité des zones humides étant essentiellement écologique, la compensation sera mutualisée avec celles relatives aux milieux naturels qui accueillent des habitats d'espèces protégées.</p> <p>Les espèces aquatiques remarquables menacées du bassin : les espèces ont été inventoriées et sont présentées dans l'état initial de l'étude d'impact (pièce E, chapitre 3)</p>
<p>En réduisant la vulnérabilité et les aléas inondation :</p> <p>D48 Mettre en oeuvre les principes du ralentissement dynamique D50 Adapter les programmes d'aménagement D51 Adapter les dispositifs aux enjeux</p>	<p>Les PPRi concernés sur le territoire sont pris en compte pour la réalisation du projet dès lors que celui-ci traverse une zone inondable.</p> <p>Mettre en oeuvre les principes du ralentissement dynamique : Les différents ouvrages hydrauliques mis en place le long du projet seront adaptés (notamment au regard des débits de crue) : type d'ouvrages (buse, cadre, portique...), ouverture hydraulique optimale, mise en place d'encrochements ou de système d'épis permettant de réduire l'intensité du courant, etc...</p> <p>Le projet prévoit le rétablissement de l'ensemble des écoulements amont dans l'objectif d'assurer la transparence hydraulique de l'ouvrage et sans aggraver les risques de crues. À ce titre, les ouvrages de franchissement ont été dimensionnés sur la base d'une crue de fréquence centennale.</p>

VIII.3 Articulation du projet avec le SAGE de l'Hers-Mort Girou

L'article L.212-5-2 du code de l'environnement précise que lorsque qu'un SAGE a été approuvé et publié, le règlement et ses documents cartographiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de toute installation, ouvrage, travaux ou activité mentionnés à l'article L. 214-2.

Le SAGE Hers-Mort Girou est en cours d'élaboration. Au stade actuel d'avancement des études, il semble que ses enjeux soient les suivants :

- Maîtrise des pollutions diffuses d'origine agricole et des rejets domestiques,
- Restauration des milieux aquatiques et des fonctionnalités environnementales des cours d'eau,
- Gestion des risques d'inondation.

Le projet tel que conçu prend en compte ces enjeux.

À ce titre rappelons les mesures mises en œuvre par le projet et présentées ci-avant :

- Maintien des transparences hydrauliques par la mise en œuvre d'ouvrages hydrauliques dimensionnés sur la base d'une crue de fréquence de retour centennale ;
- Limitation de l'usage des produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces verts ;
- Gestion des eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière par des bassins multifonctions (écrêtement des débits et traitement des eaux avant rejet au milieu naturel) ;
- Mise en place d'ouvrages destinés hydrauliques suffisamment dimensionnés pour permettre la circulation de la faune (faune aquatique, semi-aquatique et terrestre) ;
- Maintien des continuités écologiques grâce à l'aménagement de passages pour la petite faune et la grande faune...

Au regard des informations disponibles, une analyse plus poussée de la compatibilité du projet au présent SAGE ne peut être conduite (*prise en compte en date de février 2016*).

VIII.4 Articulation du projet avec le SAGE de l'Agout

Le SAGE de l'Agout a été approuvé le 15 avril 2014. Son périmètre concerne la totalité du bassin versant de l'Agout, soit 3490 km².

En ce qui concerne le projet de liaison autoroutière Toulouse – Castres, le SAGE Agout concerne plus particulièrement les communes de :

- Saint-Germain-des-Prés, Puylaurens sur le secteur 4 ;
- Cambounet-Sur-le-Sor, Viviers-les-Montagnes, Saïx, Soual, Castres sur le secteur 5.

Outre cinq orientations fondamentales que présentent le SAGE Agout, le PAGD (Plan d'Aménagement et de Gestion Durable) définit 6 enjeux déclinés en plusieurs dispositions :

- A – Maîtriser l'état quantitatif de la ressource en eau à l'étiage ;
- B – Inondation ;
- C – Qualité physicochimique des eaux ;
- D – Hydro-morphologie et fonctionnalités écologiques des cours d'eau ;
- E – Fonctionnalités des zones humides ;
- F – Mise en œuvre du SAGE, accompagnement des collectivités et communication publique.

Les dispositions du SAGE concernant le projet sont plus spécifiquement les suivantes.

Dispositions du SAGE	Compatibilité du projet avec le SAGE AGOUT
<p>A - Maîtriser l'état quantitatif de la ressource en eau à l'étiage</p> <p>Dispositions au PADD : A6 Fixer des objectifs de débits par sous bassin : cadre général A7 Fixer des objectifs de débit sur les axes non réalimentés A9 Stabiliser un objectif de débit sur le Sor, compatible avec le caractère partagé de la ressource</p>	<p>Le projet ne nécessite pas la mise en œuvre de prélèvements dans la ressource en eaux souterraines ou superficielles</p>
<p>B – Inondation</p> <p>Disposition au PADD : B2 Préserver le potentiel de zones d'expansion des crues</p> <p>Règlement SAGE Article 3 – Incidences des aménagements sur l'aggravation du risque d'inondation « Toute création d'un nouvel obstacle à l'écoulement des crues provoquant ou aggravant le risque inondation est interdit (sauf dérogations précisées ci-après) Dérogations à la disposition : La création d'un nouvel obstacle à l'écoulement des crues provoquant ou aggravant le risque d'inondation en amont et en aval du site sont permises dans la mesure où : - le projet est déclaré d'utilité publique (DUP) - le projet est déclaré d'intérêt général (PIG) - le projet est en lien avec les enjeux liés à la sécurité ou à la salubrité publique. [...] »</p>	<p>Le projet nécessite la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'Agout. Celui-ci est conçu de façon à assurer la transparence hydraulique des écoulements jusqu'à une crue centennale au minimum. En effet, le débit de transit retenu est celui de la crue de 1930 (> crue centennale). => Aucune aggravation du risque inondation n'est attendue du fait de la création de l'ouvrage.</p> <p>D'autre part, afin de préserver au maximum les caractéristiques hydrauliques, morphométriques et écologiques de l'Agout, l'ouvrage de franchissement prévu sera de type « viaduc ». Ce type d'ouvrage permet de préserver les berges et le lit du cours d'eau.</p>
<p>B – Inondation</p> <p>Disposition au PADD : B3 Prendre en compte l'enjeu de prévention des inondations dans l'aménagement du bassin versant</p> <p>Règlement SAGE Article 7 - Incidences des rejets d'eaux pluviales Tout projet d'imperméabilisation susceptible de provoquer ou d'aggraver les effets de ruissellement pluvial sur le régime hydrologique et/ou la qualité du milieu récepteur fera l'objet d'une étude d'incidence. Le pétitionnaire justifie le dimensionnement des dispositifs de régulation des eaux pluviales sur les plans quantitatif et qualitatif dans le cadre de la procédure administrative relevant de la rubrique 2.1.5.0. de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement. [...] </p> <p>Dans le cas d'un rejet en cours d'eau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les enjeux présents à l'aval du rejet sont pris en compte, en termes de gestion des inondations, d'érosion et de stabilité des berges, de milieux aquatiques et d'usages. Le point de rejet est choisi de manière à minimiser l'impact du projet. - d'un point de vue qualitatif, le rejet ne doit pas dégrader la qualité du milieu récepteur et ne doit pas compromettre l'atteinte ou le maintien du bon état des masses d'eau, notamment le bon état chimique qui vise les métaux, hydrocarbures et pesticides. Les émissions de matières en suspension doivent être également maîtrisées. 	<p>Le projet fera l'objet d'une demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et R.214-1 et suivants du code de l'environnement, notamment au titre de la rubrique 2.1.5.0. La présente étude d'impact intègre toutefois une analyse des incidences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques.</p> <p>Les eaux de ruissellement sur la plateforme routière seront collectées puis acheminées vers des bassins de rétention / écrêtement. Ces ouvrages, dimensionnés sur la base d'une pluie de fréquence de retour décennale, permettront de stocker puis d'assurer un rejet des eaux pluviales à débit régulé au milieu naturel. Hypothèse de dimensionnement : bassins multifonction avec écrêtement pour une pluie décennale et un confinement de la pollution accidentelle pour une pluie de durée 2 h d'occurrence 2 ans ;</p> <p>Ces bassins de rétention / écrêtement assureront également un rôle de traitement qualitatif des eaux pluviales avant rejet. Ils seront constitués :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'un volume mort favorisant notamment la décantation particulière des polluants - d'un voile siphonide, pour assurer la fonction de déshuilage ; - d'un orifice calibré permettant de réguler le débit de fuite ; - d'un déversoir pour les pluies d'occurrence supérieure à la période de dimensionnement du bassin ; - d'un dispositif d'obturation (vanne manuelle) permettant le piégeage des pollutions accidentelles. <p>Enfin, le point de rejet sera aménagé de manière à limiter l'érosion des berges.</p>

Dispositions du SAGE	Compatibilité du projet avec le SAGE AGOUT
<p>C – Qualité physicochimique des eaux</p> <p>Disposition au PADD : C12 Gérer les impacts des rejets d'eaux pluviales Règlement SAGE : Article 7 - Incidences des rejets d'eaux pluviales</p>	<p>Cette disposition rejoint la disposition précédente. Le lecteur est invité à s'y référer.</p>
<p>D - Hydro-morphologie et fonctionnalités écologiques des cours d'eau</p> <p>Dispositions au PADD : D1 Définition de mesures compensatoires délocalisées de restauration d'habitats D3 Élaborer et mettre en oeuvre des programmes pluriannuels d'entretien/restauration de cours d'eau D7 Favoriser la restauration de la continuité écologique sur les cours d'eau classés liste 2</p> <p>Règlement SAGE Article 5 – Incidences des aménagements en rivière Tout projet impactant le milieu aquatique sera obligatoirement accompagné de mesures correctrices et/ou compensatoires</p>	<p>L'ouvrage de franchissement (de type viaduc) a été conçu dans un objectif de transparence hydraulique et écologique. ⇒ Le projet ne constituera pas un obstacle à la continuité écologique assurée par le ruisseau de l'Agout, tant pour la faune terrestre, semi-aquatique que piscicole.</p>
<p>E – Fonctionnalités des zones humides</p> <p>Disposition au PADD : E5 Préserver ou à défaut compenser la perte de zones humides lors des projets d'aménagement</p> <p>Règlement SAGE Article 4 - Incidences des aménagements sur les zones humides Tout projet impactant une zone humide sera obligatoirement accompagnée de mesures correctrices et/ou compensatoires</p>	<p>Le projet tel que conçu évite au maximum les zones humides. Les piles et fondations de l'ouvrage de franchissement ainsi que les travaux permettront de préserver les berges et la ripisylve de l'Agout.</p>

VIII.5 Articulation du projet avec le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) 2016 – 2021 du bassin Adour Garonne

Le premier plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Adour Garonne a été approuvé par arrêté du préfet coordonnateur du bassin le 1er décembre 2015, en application de la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation.

Dorénavant, les décisions administratives prises dans le domaine de l'eau (SDAGE, SAGE), les PPRI et les documents d'urbanisme (SCoT et en l'absence de SCoT, PLU et cartes communales) doivent être compatibles avec le PGRI.

Le PGRI définit 6 objectifs stratégiques :

- Développer des gouvernances, à l'échelle territoriale adaptée, structurées, pérennes, et aptes à porter des stratégies locales et programmes d'actions ;
- Améliorer la connaissance et la culture du risque inondation en mobilisant tous les acteurs concernés ;
- Améliorer la préparation et la gestion de crise et raccourcir le délai de retour à la normale des territoires sinistrés ;
- Aménager durablement les territoires, par une meilleure prise en compte des risques d'inondation, dans le but de réduire leur vulnérabilité ;
- Gérer les capacités d'écoulement et restaurer les zones d'expansion des crues pour ralentir les écoulements ;
- Améliorer la gestion des ouvrages de protection.

Ces objectifs se déclinent en 49 dispositions, dont 13 sont communes avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de gestion de l'Eau (SDAGE).

Le projet d'aménagement autoroutier est plus particulièrement concerné par les dispositions suivantes :

D4.10 « *Évaluer les impacts cumulés et les mesures de compensation des projets sur le fonctionnement des bassins versants. L'État, les collectivités territoriales et les EPCI à fiscalité propre intègrent le fonctionnement des bassins versants (mécanismes hydrologiques et morphologiques) dans les politiques d'aménagement du territoire.*

Pour les projets d'aménagement présentant un obstacle à l'écoulement des eaux (remblais, digues, constructions...), l'autorité administrative veille à ce que le porteur de projet évalue notamment, via des études hydrologiques ou hydrauliques qu'il fournit :

- les impacts potentiels et cumulés,
- la qualité et l'efficacité des mesures compensatoires identifiées. »

D4.11 « *Les collectivités ou leurs groupements prennent les mesures nécessaires dans les projets d'aménagement pour limiter les risques d'inondation et leurs impacts sur les biens et les personnes, notamment en limitant l'imperméabilisation des sols, en maîtrisant l'écoulement des eaux pluviales et en conservant les capacités d'évacuation des émissaires naturels et en préservant ou en restaurant des zones d'expansion de crue.* »

Le projet d'aménagement intègre le risque inondation de la manière suivante :

Le projet d'aménagement intègre le risque inondation de la manière suivante :

- Les PPRI concernés sur le territoire sont pris en compte pour la réalisation du projet dès lors que celui-ci traverse une zone inondable.
- Le projet prévoit le rétablissement des écoulements amont dans l'objectif d'assurer la transparence hydraulique de l'ouvrage et la non aggravation des risques de crues. À ce titre, les ouvrages de franchissement ont été dimensionnés sur la base d'une crue de fréquence centennale.
- Le projet a fait l'objet d'une étude hydraulique spécifique afin d'évaluer son incidence sur la zone inondable du Girou entre Gragnague et Loubens-Lauragais (secteurs 1, 2 et 3).

Cette étude montre que le projet n'a aucun impact sur l'inondabilité des lieux habités, grâce :

- aux 8 ouvrages de décharge et à l'ouvrage de franchissement du Girou, ouvrages déjà existants au niveau de l'A680 ;
- à la construction d'un nouvel ouvrage spécifique faune mitoyen à l'ouvrage hydraulique existant de franchissement du Girou au niveau de l'A680 ;
- à la construction de 17 nouveaux ouvrages permettant la transparence hydraulique sur le tronçon en tracé neuf entre Verfeil et Loubens-Lauragais :
 - 6 ouvrages permettant le franchissement des affluents principaux du Girou :
 - cours du Messal ;
 - cours de l'Herle ;
 - cours du Nadalou ;
 - cours de la Balerme ;
 - cours du Rieubaqué ;
 - cours du Conné.
 - 11 ouvrages de rétablissement d'écoulements naturels secondaires.

Cette étude hydraulique a été intégrée à l'étude d'impact élaborée conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, et qui comprend à cet effet une analyse des effets du projet et - le cas échéant - de ses effets cumulés avec d'autres projets connus.

- Mise en œuvre de principes de ralentissement dynamique : Les différents ouvrages hydrauliques prévus le long du projet seront adaptés (notamment au regard des débits de crue) : type d'ouvrages (buse, cadre, portique...), ouverture hydraulique optimale, mise en place d'enrochements ou de système d'épis permettant de réduire l'intensité du courant, etc...
- En matière de gestion des eaux pluviales : rappelons que les eaux de ruissellement issues de la plateforme routière seront collectées puis acheminées vers des bassins de rétention / écrêtement. Ces ouvrages, dimensionnés sur la base d'une pluie de fréquence de retour décennale, permettront de stocker puis d'assurer un rejet des eaux pluviales à débit régulé au milieu naturel.

⇒ Le projet ne constituera donc pas un obstacle à l'écoulement des eaux et est cohérent avec les dispositions du PGRI.

VIII.6 Articulation du projet avec le Schéma Régional Climat-Air-Énergie de Midi-Pyrénées

Le SRCAE de Midi-Pyrénées est un document stratégique de cadrage régional qui fixe, face aux enjeux relatifs au climat, à l'air et à l'énergie, des objectifs stratégiques (horizon 2020), ainsi que des orientations permettant leur atteinte.

L'un des buts primordiaux est de s'inscrire dans l'objectif du Facteur 4 en 2050 (division par 4 des émissions de Gaz à Effet de Serre par rapport à 1990).

Le SRCAE présente ainsi des pistes de mise en œuvre à l'intention des acteurs menant des démarches ayant pour finalités le climat, l'air et/ou l'énergie.

Cinq objectifs stratégiques sont fixés :

- réduire les consommations énergétiques ;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- développer la production d'énergies renouvelables ;
- adapter les territoires et les activités socio-économiques face aux changements climatiques ;
- prévenir et réduire la pollution atmosphérique.

Une évaluation de l'impact sur la qualité de l'air a été réalisée dans le cadre du projet de liaison autoroutière Toulouse – Castres.

Dans ce cadre il a notamment été évalué :

- les émissions polluantes générées du fait du projet,
- la qualité de l'air induite par ces émissions et la comparaison de ces teneurs aux normes de qualité de l'air en vigueur.

Les émissions routières ont été évaluées pour chacun des tronçons du réseau routier, pour l'état initial (2014), l'état de référence¹ (2042 sans projet) et l'état projeté (2042 avec projet). L'année 2042 correspond à l'année de mise en service + 20 ans.

Ces études montrent que la Liaison Autoroutière Castres Toulouse, à l'horizon 2042, n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude (*sauf aux abords immédiats de l'infrastructure*). Les concentrations moyennes en polluants restent sensiblement similaires entre l'état de référence et l'état projeté, et ne mettent pas en évidence d'évolution significative des teneurs en polluants du fait de la réalisation du projet.

Elles mettent même en évidence une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence ou l'état projeté, du fait du renouvellement prévisionnel du parc automobile entre 2014 et 2042.

Les améliorations technologiques (généralisation du pot catalytique, reformulation des carburants, etc.) et le renouvellement du parc automobile sont des facteurs importants en matière de réduction des nuisances atmosphériques.

⇒ Le projet d'aménagement autoroutier entre Gagnague et Castres ne remet pas en cause les objectifs de préservation de la qualité de l'air du SRCAE.

1

L'état de référence correspond à l'évolution au fil de l'eau des trafics sur le réseau routier local, c'est-à-dire sans mise en œuvre du projet de liaison autoroutière.

VIII.7 Articulation avec les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques

Le document-cadre « Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques » a été élaboré, à partir des travaux du Comité opérationnel « Trames verte et bleue » mis en place dans le cadre du Grenelle de l'environnement et en association avec le comité national « trames verte et bleue » mis en place fin 2011.

Le document-cadre contient deux parties :

- une partie relative aux choix stratégiques précisant les définitions, les objectifs et les grandes lignes directrices pour la mise en œuvre des trames verte et bleue ;
- une partie constituant le guide méthodologique précisant les enjeux nationaux et transfrontaliers pour la cohérence écologique des trames verte et bleue à l'échelle nationale, les éléments méthodologiques propres à assurer la cohérence des schémas régionaux en termes d'objectifs et de contenu et un dernier volet relatif à l'élaboration des schémas régionaux pour les départements d'Outre-Mer.

Les trames verte et bleue ont pour objectif de contribuer à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques afin d'enrayer la perte de biodiversité. Elles visent à favoriser la libre expression des capacités adaptatives des espèces et des écosystèmes, en prenant en compte les effets positifs des activités humaines et en limitant ou en supprimant les freins et barrières d'origine humaine.

Les études écologiques menées dans le cadre de la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Gagnague et Castres ont permis dans un premier temps de déterminer les corridors écologiques existants à l'échelle du projet. Dans un second temps, une étude des effets sur les trames vertes et bleues présentes sur le territoire (réservoirs et corridors écologiques) a été menée. Ces deux analyses ont permis d'insérer au mieux le projet au sein de l'aire d'étude, ainsi que de proposer des mesures permettant le maintien des trames vertes et bleues et des espèces qu'elles concernent.

À ce titre nous indiquerons par exemple les mesures suivantes de rétablissement des continuités écologiques :

Le projet prévoit la réalisation de :

- 7 passages grande faune « Maitres » (dont la largeur est égale ou supérieure à 14 m pour une hauteur comprise entre 3,5 et 4,5 m), dont un viaduc (sur l'Agout) et un passage supérieur spécifique (type diabolo).
- 33 passages secondaires (d'une largeur comprise entre 1,5 et 12m et d'une hauteur comprise entre 1,5 et 4,5m),
- 30 ouvrages non dédiés au passage de la faune (rétablissement de routes ou de chemins agricoles), mais utilisables tout de même par la faune du fait de leur largeur et leur hauteur,
- environ 145 buses sèches de de 80 cm, qui équiperont le nouvel ouvrage pour en favoriser la transparence pour la petite et la moyenne faune.

Cette mesure intègre notamment :

- l'aménagement de passages à faune « hors d'eau » (buse et dalot) ;
- l'adaptation de certains ouvrages hydrauliques en passages mixtes hydraulique/faune.

Parmi les ouvrages les plus emblématiques, on évoquera le passage de l'Agout, avec un ouvrage d'art non courant de type « viaduc » de 144 m de long, laissant une ouverture maximum pour la transparence hydraulique et faunistique.

Vue de principe du viaduc, depuis le pont existant de la voie ferrée Toulouse-Castres (Source : Egis, 2015)



Également, un ouvrage de type « Diabolo » sera mis en place en passage supérieur au droit du secteur de Cap Blanc (Lacroisille). Ces ouvrages ont montré tout leur intérêt vis-à-vis de la faune en général, et de la faune cynégétique en particulier. Il présentera une largeur d'un minimum de 10 m en son centre, et des ouvertures élargies de chaque côté. Couvert de terre végétal, il sera planté et aménagé de façon à orienter et faciliter le passage d'un grand nombre d'espèces faunistiques.

Exemple d'ouvrage de type Diabolo, pour la transparence faunistique (Source : Egis, 2015)



⇒ Le projet d'aménagement autoroutier entre Gragnague et Castres est cohérent avec les dispositions du document cadre de l'ONTVB.

VIII.8 Articulation du projet avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique de Midi-Pyrénées approuvé le 27 mars 2015

A l'échelle régionale, les trames verte et bleue (abordée ci-avant) se concrétisent par l'élaboration d'un Schéma Régional de Cohérence Écologique co-piloté par l'État et la Région. Il s'agit d'un outil de cadrage des politiques existantes et d'un accompagnement dans la déclinaison des trames verte et bleue locales.

Le SRCE assure la cohérence des dispositifs existants et les complète par son approche en réseaux. Le SRCE a pour objectif de lutter contre la dégradation et la fragmentation des milieux naturels, de protéger la biodiversité, de participer à l'adaptation au changement climatique et à l'aménagement durable du territoire.

Neuf enjeux régionaux ont été définis vis-à-vis des continuités écologiques : 3 s'appliquent à l'ensemble du territoire de Midi-Pyrénées, les 6 autres sont sectorisées. Les trois enjeux génériques sont les suivants :

- la conservation des réservoirs de biodiversité ;
- le besoin de préservation des zones humides et des continuités latérales des cours d'eau ;
- la nécessaire continuité longitudinale des cours d'eau.

Parmi les six enjeux sectorisés, le projet est concerné par :

- l'enjeu n° 5 : l'amélioration des déplacements des espèces de la plaine : le bassin de vie toulousain et ses alentours ;
- l'enjeu n° 7 : le besoin de flux d'espèces entre Massif Central et Pyrénées pour assurer le fonctionnement des populations.

Au regard des enjeux identifiés, neuf objectifs stratégiques ont été définis : cinq objectifs concernent l'ensemble de la région Midi-Pyrénées et quatre sont spatialisés par grands ensembles paysagers.

Ces objectifs sont fixés pour répondre aux modalités de « préservation » ou de « remise en bon état » qui doivent être assignées aux continuités écologiques. Ils ont pour but commun d'enrayer la perte de biodiversité, voire de la restaurer ou d'en recréer.

Les objectifs stratégiques régionaux sont :

- préserver les réservoirs de biodiversité,
- préserver les zones humides, milieux de la TVB menacés et difficiles à protéger,
- préserver et remettre en bon état les continuités latérales des cours d'eau,
- préserver les continuités longitudinales des cours d'eau de la liste 1, pour assurer la libre circulation des espèces biologiques,
- remettre en bon état les continuités longitudinales des cours d'eau prioritaires de la liste 2 pour assurer la libre circulation des espèces biologiques.

Les objectifs stratégiques spatialisés sont :

- préserver et remettre en bon état la mosaïque de milieux et la qualité des continuités écologiques des piémonts pyrénéens à l'Armagnac, un secteur préservé mais fragile,
- remettre en bon état les corridors écologiques dans la plaine et les vallées,
- préserver les continuités écologiques au sein des Causses,
- préserver les zones refuges d'altitude pour permettre aux espèces de s'adapter au changement climatique.

Le projet intègre le nécessaire rétablissement des continuités écologiques et prévoit à ce titre la mise en œuvre de mesures visant la circulation de la faune (faune aquatique, semi-aquatique et terrestre).

La mise en place d'ouvrages hydrauliques suffisamment dimensionnés, de passages faunes mixtes ou spécifiques, le respect de précautions prises lors du chantier (adaptation du calendrier d'intervention aux espèces...), et l'évitement et/ou la compensation des zones humides sont autant de mesures qui répondent favorablement aux enjeux et objectifs stratégiques du SRCE.

Tous les cours d'eau de l'aire d'étude bénéficient d'ouvrages de transparence. À ce titre, le projet est compatible avec le SRCE.

Concernant les continuités terrestres, le projet est compatible avec le SRCE au niveau des corridors suivants :

- corridor boisé et un corridor ouvert et semi-ouvert de plaine au niveau du vallon et des coteaux bordant le ruisseau du Rigoulet. Le projet coupe ces deux corridors sur Algans. Mais il est mis en place, au niveau du tracé de ces corridors, un passage supérieur grande Faune de type diablo.
- corridor ouvert et semi-ouvert de plaine sur Saïx. Un passage maître grande faune de 14 m de large et de 4,5 m de haut est prévu pour la bonne prise en compte de ce corridor au droit de la future autoroute.

- corridor ouvert et semi-ouvert de plaine sur Soual et Cambounet sur le Sor. L'échangeur de Soual est situé sur ce corridor. Compte-tenu de la surface d'emprise et du nombre d'aménagements au niveau de cet échangeur (nombreuses voies), aucun passage inférieur réellement fonctionnel ne peut être construit sur ce secteur. Toutefois, un ouvrage « maître » est prévu à proximité plus à l'est, sur le Bernazobre. Des plantations spécifiques seront réalisées pour guider les animaux du secteur du corridor du SRCE vers le Bernazobre, afin de créer une nouvelle continuité. En ce sens, le projet est compatible avec le SRCE.
- corridor ouvert et semi-ouvert de plaine sur Soual et Cambounet sur le Sor. L'échangeur de Soual est situé sur ce corridor. Compte-tenu de la surface d'emprise et du nombre d'aménagements au niveau de cet échangeur (nombreuses voies), aucun passage inférieur réellement fonctionnel ne peut être construit sur ce secteur. Toutefois, un ouvrage « maître » est prévu à proximité plus à l'est, sur le Bernazobre. Des plantations spécifiques seront réalisées pour guider les animaux du secteur du corridor du SRCE vers le Bernazobre, afin de créer une nouvelle continuité. En ce sens, le projet est compatible avec le SRCE.
- corridor ouvert et semi-ouvert de plaine de Longuegineste à En Alary sur Saïx. Cette continuité a bien été prise en compte au travers d'un passage maître grande faune (de 14 m de large sur 4 m de haut) sur le secteur du chemin de la Crémade, et un passage inférieur grande faune (de 9 m sur 4 m) au niveau d'En Alary. Il convient cependant de relever qu'il existe une distance d'environ 600 m entre le corridor ouvert et semi-ouvert de plaine tel qu'il est positionné sur le SRCE et le passage maître grande faune du chemin de la Crémade. Des plantations seront réalisées pour établir une continuité entre ce passage et le secteur où l'autoroute intersecte le corridor du SRCE. Un passage inférieur pour des modes de déplacement doux est prévu par ailleurs à proximité à environ 300 m au sud du tracé du corridor du SRCE. Ce passage de 6 m de large sur 3 m de haut pourra être utilisé également la nuit par la faune sauvage.

Une continuité n'a toutefois pas été prise en compte :

- Le SRCE définit un corridor terrestre ouvert et semi-ouvert de plaine à hauteur de Puech Mérilloux (ouest de Puylaurens). Mais aucune continuité paysagère remarquable n'a été identifiée sur ce secteur par le bureau d'études qui coordonne les études naturalistes (Biotope) ou par la Fédération des Chasseurs du Tarn. Ce secteur est en effet dominé par des cultures intensives. Aucun passage maître ou grande faune n'a donc été proposé logiquement sur cette zone, car la mise en place d'un tel passage n'est pas du tout pertinente. La zone bénéficiera toutefois d'une buse sèche de 80 cm permettant le passage de la petite et moyenne faune.

⇒ Le projet d'aménagement autoroutier entre Gragnague et Castres est compatible avec le SRCE Midi-Pyrénées.

VIII.9 Articulation du projet avec les schémas départementaux des carrières du Tarn et de Haute-Garonne

Les départements de la Haute-Garonne et du Tarn sont tous deux dotés d'un schéma départemental des carrières (respectivement approuvés les 10/12/2009 et 11/08/2005). La conception du projet de liaison autoroutière entre Gragnague et Castres a permis de définir un profil en long amenant à un déficit des terres d'environ 2 millions de mètres cubes sur l'ensemble du tracé pour la réalisation des terrassements. La mise en œuvre des couches de forme et des chaussées nécessitent l'approvisionnement en matériaux issus de carrières.

Au stade actuel d'avancement des études il est prévu :

- pour la réalisation des remblais et des couches de forme, de faire appel à des carrières situées dans un rayon de 30 km autour du projet, le nombre d'installations existantes semblant suffisant pour couvrir les besoins du projet,
- pour la réalisation des chaussées, de faire appel à des carrières localisées dans le Sidobre, soit dans un rayon d'environ 50 km autour du projet.

VIII.10 Articulation avec le programme national de prévention des déchets

Le programme national de prévention des déchets 2014 / 2020 met en évidence la nécessité « de réduire la quantité ou la nocivité des déchets produits, en intervenant à la fois sur leur mode de production et de consommation ».

Cette démarche s'inscrit dans un objectif de respect de l'environnement, en parallèle d'une gestion des coûts associés à la maîtrise des déchets et ce sachant que « le meilleur déchet est celui qu'on ne produit pas ».

La France est, en Europe, l'un des pionniers en termes d'action pour la prévention des déchets, notamment concernant son objectif de réduction des quantités d'ordures ménagères et assimilées (OMA).

La prévention des déchets demeure ainsi une priorité des politiques environnementales et il apparaît que les déchets d'activités économiques et notamment les déchets du BTP, restent en croissance sur les dernières années.

Concernant les déchets liés au BTP, le programme décline ainsi des actions envisagées par type d'opérations :

- « Construction de bâtiments ou d'ouvrages de travaux publics : dans ce cas, les actions concerneront principalement l'éco-conception des ouvrages et des matériaux et produits utilisés, ainsi que la limitation de la quantité et de la nocivité des déchets générés pendant le chantier (limitation des chutes de mise en œuvre et excédents de chantier, équilibre déblais-remblais...), mais également lors de la maintenance et en fin de vie du bâtiment ou de l'ouvrage ;

- [...] ;
- Réhabilitation de bâtiments ou d'ouvrages de travaux publics : les actions envisageables pour les deux types d'opération visées ci-dessus sont susceptibles d'être applicables dans le cas de la réhabilitation. La réhabilitation est généralement préférable à la déconstruction d'un strict point de vue de la prévention des déchets et devrait donc être favorisée dans cette optique. Il convient toutefois de noter que d'autres obligations applicables en matière, par exemple, de résistances des matériaux, de performance acoustique ou d'efficacité énergétique, conduisent à une approche multi-critères susceptible dans certains cas d'orienter les décisions vers une opération de déconstruction.

Dans tous les cas, la prévention des déchets et les actions correspondantes devront être intégrées dans la réflexion le plus en amont possible. De fait, l'implication et la sensibilisation des maîtres d'ouvrages à cette problématique est un axe essentiel de la politique de prévention des déchets dans le BTP. »

La conception du projet de liaison autoroutière a été réalisée afin de minimiser autant que possible les besoins en matériaux (recherche de l'équilibre des terres en remblais / déblais). Les matériaux éventuellement en excès seront mis en dépôt dans des zones déterminées par avance et dont l'exploitation future sera adaptée aux sols mis en place.

Lors de la phase travaux, un plan de management de l'environnement sera mis en place afin d'être appliqué par toutes les entreprises travaillant sur le chantier.

Un plan de gestion des déchets (SOSED- Schéma d'Organisation et de Suivi de l'Élimination des Déchets ou SOGED - Schéma d'Organisation et de la Gestion et de l'Élimination des Déchets) sera élaboré par les entreprises à la demande du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, un Schéma Organisationnel plus global pourra être mis en place. Ces schémas portent diverses appellations (SOE, SOPAE, SOPRE ou encore SDDD). Ce schéma d'organisation doit expliciter de manière plus ou moins libre la façon dont l'entreprise répondra aux exigences de respect de l'environnement que le maître d'ouvrage formule dans le Dossier de Consultation des Entreprises.

⇒ En ce sens, le projet d'aménagement autoroutier entre Gragnague et Castres est compatible avec le programme national de gestion des déchets.

VIII.11 Articulation avec le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux de Haute-Garonne

La Haute-Garonne est dotée d'un plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés datant de 2005. Il est actuellement en cours de révision.

Le Tarn est doté d'un plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés datant de février 2011. Ce dernier précise par ailleurs l'existence d'un plan départemental d'élimination des déchets du BTP (juin 2004).

Les entreprises en charge de la réalisation du projet, ainsi que le maître d'ouvrage, devront prendre en compte les éléments et orientations de ces différents plans relatifs à la gestion des déchets du BTP. On peut notamment évoquer les actions suivantes fixées au sein de ces documents :

- dans la mesure du possible, utilisation des mâchefers pour la réalisation des couches de forme ;
- réduction à la source des déchets ;
- réduction de la mise en décharge : valorisation sur place des matériaux inertes (notamment des terres), concassage des déchets inertes... ;

VIII.12 Articulation du projet avec le plan pluriannuel régional de développement forestier

Ce plan, qui court de 2011 à 2016, est élaboré par l'ensemble des acteurs du développement forestier dans l'objectif d'une mobilisation accrue des bois dans les massifs insuffisamment exploités.

Il vise à améliorer la production et la valorisation économique du bois en identifiant à l'échelle régionale les massifs forestiers qui nécessitent des actions prioritaires pour la mobilisation du bois. Des actions sont mises en place pour remédier au fait que certaines exploitations sont insuffisantes. Ces dernières concernent l'animation des secteurs, la coordination locale du développement forestier, l'organisation de l'approvisionnement en bois et l'identification des investissements à réaliser, dans la perspective d'une meilleure valorisation économique du bois et de ses différents usages.

Le projet de liaison autoroutière s'insère, en grande majorité en parallèle de la RN 126 existante. Ces effets sur les massifs forestiers restent limités. Par ailleurs, les mesures mises en place (aménagement foncier, etc.) permettront de compenser les pertes et se feront dans le respect du plan de développement forestier : optique de valorisation et de dynamisation des massifs.

⇒ Le projet d'aménagement autoroutier entre Gagnague et Castres est compatible avec le plan pluriannuel régional de développement forestier de Midi-Pyrénées.

VIII.13 Articulation du projet avec le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire Midi-Pyrénées

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) définit une évolution stratégique de l'espace régional. Il s'agit de mobiliser la société civile et les collectivités autour d'un projet de développement commun.

Ce document (adopté le 30 mars 2009) vise à fédérer l'action des acteurs autour d'une stratégie régionale partagée, notamment au travers de sa charte. Cette dernière se décline en 4 axes stratégiques :

- AXE 1 : aménager l'espace régional pour un développement équilibré et une gestion raisonnée des ressources ;
- AXE 2 : soutenir un développement garant de la qualité de vie et de la cohésion territoriale ;
- AXE 3 : renforcer le rayonnement de Midi-Pyrénées ;
- AXE 4 : développer la solidarité entre les acteurs du développement de Midi-Pyrénées.

Le projet autoroutier entre Gagnague et Castres répond à l'axe 1.1-2 « Améliorer et optimiser les liaisons entre les pôles ». D'ailleurs, l'axe Toulouse-Castres-Mazamet fait partie des grandes priorités d'achèvement permettant de terminer le réseau routier structurant dont Midi-Pyrénées a besoin.

⇒ Le projet d'aménagement autoroutier entre Gagnague et Castres est compatible avec le SRADDT Midi-Pyrénées.

VIII.14 Articulation du projet avec le rapport de la Commission Mobilité 21

Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), projet de 2011, planifiait de nombreux projets de liaisons ferroviaires, routières et fluviales ainsi que des opérations d'intervention sur les réseaux existants.

L'ampleur des investissements, évaluée à 245 milliards d'euros sur 25 ans, entraînait une participation de l'État de l'ordre de 90 milliards d'euros (les dépenses réelles annuelles de l'Etat pour les infrastructures sont de l'ordre de 2 milliards). Le même schéma de dépenses et financement était prévu pour les collectivités territoriales. Le SNIT était donc incompatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques.

Il était nécessaire de présenter une vision soutenable des transports, donnant la priorité aux transports du quotidien, à une vision partagée, réaliste et cohérente à court, moyen et long termes. Une commission a été chargée de trier, hiérarchiser et mettre en perspective les grandes infrastructures ; sur ces bases, un nouveau schéma national de mobilité durable, contenant notamment les principales orientations à court, moyen et long termes, d'une politique des transports soutenable et tournée vers l'utilisateur pourra être proposé.

Le rapport Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable » a été approuvé le 27 juin 2013 : ce dernier classe les projets d'infrastructures selon 2 priorités en fonction également de deux scénarios (relatifs aux engagements financiers futurs fluctuant au gré de la conjoncture économique).

Le premier scénario retient un montant d'engagement de projets d'ici à 2030, tous financements confondus, compris entre 8 et 10 Md€ ; le second scénario propose un montant d'investissements compris entre 28 et 30 Md€. Ceci repose entre autres sur l'hypothèse d'une amélioration de la conjoncture.

Concernant les priorités, les premières identifient les projets à engager avant 2030 (leurs études doivent être poursuivies de façon active). Les secondes priorités identifient les projets ayant vocation à être engagés entre 2030 et 2050 et dont les études doivent être poursuivies en fonction de cette échéance.

Le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse est classé en :

- première priorité du scénario 2 ;
- seconde priorité du scénario 1.

⇒ Le projet d'aménagement autoroutier entre Gragnague et Castres est donc compatible avec le schéma de la commission Mobilité 21.

VIII.15 Articulation avec le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

L'objectif du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) est de définir les grandes orientations de la politique de transport de voyageurs et de marchandises sur le territoire régional. Il a été approuvé en juin 2008.

Au sein de ce schéma se dégagent 6 axes stratégiques :

- conforter l'attractivité régionale de Midi-Pyrénées aux niveaux national et international ;
- désenclaver et conforter l'attractivité de la Région Midi-Pyrénées ;
- répondre aux différents besoins de déplacements de voyageurs ;
- favoriser le report modal des voyageurs dans une logique de développement durable ;
- maîtriser la logistique sur le territoire et favoriser les modes alternatifs ;
- pour le transport des marchandises, faire émerger des solutions à l'interface des logiques privées et publiques.

Parmi les actions à mettre en œuvre, le projet de liaison autoroutière peut permettre :

- d'élaborer une stratégie structurant le développement des activités des plates-formes aéroportuaires régionales, en coordination avec les Régions limitrophes : développement économique de la Région et de ses différents territoires (Castres – Mazamet abritant une infrastructure aéroportuaire secondaire) ;
- d'améliorer la desserte et les connexions interrégionales en désenclavant le territoire régional castrais ;
- d'assurer la liaison entre tous les pôles de la Région Midi-Pyrénées en améliorant la desserte de l'axe Toulouse – Albi – Rodez / Castres.

Par ailleurs, la liaison autoroutière Toulouse Castres fait partie des aménagements prévus au Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI) de l'État en Midi-Pyrénées.

Par ailleurs, la liaison autoroutière Toulouse Castres fait partie des aménagements prévus au Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI) de l'État en Midi-Pyrénées.

⇒ Le projet d'aménagement autoroutier entre Gragnague et Castres est donc compatible avec le SRIT.

VIII.16 Articulation du projet avec les plans de déplacement urbain (PDU)

VIII.16.1 PDU de la Grande Agglomération Toulousaine

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse (CUGT), approuvé le 17 octobre 2012, a notamment pour objectifs la maîtrise des déplacements mécanisés par une cohérence Urbanisme/Transports, ainsi que la maîtrise du trafic automobile.

Les orientations définies pour atteindre ces objectifs se traduisent par les actions suivantes :

- résorber les zones d'insécurité routière ;
- achever le réseau structurant d'agglomération.

La réalisation du projet d'autoroute entre Castres et Toulouse permettra de réduire l'insécurité routière pour les personnes réalisant les trajets pendulaires entre Toulouse et les communes en direction de Castres. Ce projet permet également l'ouverture de l'agglomération toulousaine à d'autres pôles économiques : le projet est donc compatible avec le PDU de la CUGT.

VIII.16.2 PDU de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet est en cours de réalisation.

Ainsi, une étude sur les déplacements domicile-travail des salariés (entreprises et administration) a été réalisée afin d'optimiser les tracés des lignes et leurs horaires. Cette étude a été conduite par la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet en collaboration avec certaines entreprises et administrations de son périmètre, afin de répondre plus finement aux besoins du plus grand nombre et d'offrir une alternative crédible à la voiture particulière.

Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse ne devrait pas aller à l'encontre des objectifs fixés par le PDU.

VIII.17 Articulation du projet avec les plans de prévention des risques inondations de l'aire d'études

Ce sous-chapitre présente les éléments développés au chapitre 5 de l'étude d'impact (Pièce E).

L'aire d'étude est concernée par trois PPRi : ceux du Sor, de Castres et de l'Agout Aval.

Les zones inondables du Sor, du Bernazobre et de l'Agout sont inscrites en zone rouge aux PPRi (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) du bassin du Sor (Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés et Cambounet-sur-le-Sor), de l'Agout aval (commune de Saïx) et du PPRi de Castres au niveau de leur franchissement par le projet.

VIII.17.1.1.1.1.1 PPRi du Sor

Le règlement du PPRi du Sor précise qu'en zone rouge, très exposées au risque d'inondation, sont autorisés :

- « la création d'aires de stockage sous réserve du respect de l'article 2-2-4. Les stocks susceptibles de générer des embâcles [...] devront être arrimés. Les stockages susceptibles d'engendrer une pollution en cas de submersion ne seront autorisés qu'au-dessus du niveau de la crue de référence ;
- [...] ;
- les aires de stationnement non couvertes ; »
- les clôtures de types suivants : « clôtures végétales et haies et clôtures agricoles constituées d'un ou plusieurs fils superposés ou de grillages à mailles larges ;
- les plantations d'arbres, [dans le cas d'alignement les rangées seront dans le sens du courant] ;
- les travaux relatifs à la suppression de digues, remblais, épis situés dans le lit majeur, si une étude hydraulique justifie l'absence d'impact négatif mesurable ou la pertinence des mesures compensatoires à mettre en place ;
- [...] ;
- toute réalisation ou tous travaux liés à des aménagements hydrauliques si une étude hydraulique justifie l'absence d'impact négatif mesurable ou la pertinence des mesures compensatoires à mettre en place ;
- les déblais qui constituent une mesure compensatoire ou améliorent l'écoulement et/ou le stockage des eaux de crue, à condition de ne pas aggraver les risques en d'autres points ;
- les travaux d'infrastructures publiques, y compris les réseaux (notamment pose de lignes, de canalisations ou de câbles), à condition de ne pas aggraver les risques et leurs effets de façon notable et après analyse des impacts hydrauliques (sous forme de dire d'expert, d'étude hydraulique en fonction des enjeux concernés) [...] »

L'article 2-2-4 stipule que :

Spécifiquement aux bâtiments, « les constructions et travaux autorisés en zone rouge ne le sont que dans la mesure où l'emprise au sol cumulée de l'ensemble des bâtiments après travaux ne dépasse pas un coefficient d'emprise au sol de 0,35 calculé sur la partie du terrain affecté par la zone rouge.

Cependant pour les terrains déjà bâtis en zone rouge dont le coefficient d'emprise au sol dépasserait 0.30 à la date d'approbation du présent PPR, ce coefficient pourra être porté jusqu'à 120% de sa valeur initiale uniquement lors de la première demande déposée après cette date d'approbation.

[...].

L'axe principal des constructions et installations isolées doit être parallèle au flux du plus grand écoulement et la longueur de la façade perpendiculaire à ce flux doit être inférieure à 25 m. [...] »

VIII.17.1.1.1.1.2 PPRi de Castres et de l'Agout aval

Les règlements des PPRi de Castres et l'Agout aval précisent qu'en zone rouge, très exposées au risque d'inondation sont interdits :

- [...] ;
- *Les remblais ou terrassements amenant la surélévation de tout ou partie des surfaces de terrains inondables ;*
- *Les clôtures de tous types à l'exception de celles autorisées à l'article 2-2-2 ;*
- [...] ;
- *La création ou l'extension de stockage, en dessous de la cote de la crue de référence, de produits de nature à polluer les eaux ou à réagir avec l'eau et mentionnés dans la nomenclature des installations classées [...] »*

Toutefois, les PPRi de Castres et de l'Agout aval autorisent, par leur article 2-2-2, les mêmes travaux que le PPRi du bassin du Sor. Quelques subtilités sont apportées concernant les clôtures autorisées en zone rouge : les clôtures végétales et les haies verront leur hauteur limitée à 1.20 m, les clôtures agricoles seront constituées au maximum de 3 fils superposés espacés d'au moins 30 cm avec poteaux distants d'au moins 3 m et les clôtures fusibles seront autorisées si il existe une justification fonctionnelle ou technique liée à la sécurité ou à l'environnement.

Des études hydrauliques complémentaires permettront de déterminer les dimensions des ouvrages de franchissement du Sor et du Bernazobre (Soual, secteur 5) ainsi que de l'Agout (Saïx, Castres, secteur 5), nécessaires au respect des recommandations de la circulaire du 24 juillet 2002 traitant des zones sensibles au risque d'inondation.

Mesures

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

Une étude hydraulique spécifique a été réalisée en 2012 et mise à jour en 2015/2016 afin d'évaluer l'impact du projet sur la zone inondable du Girou entre Gragnague et Loubens-Lauragais (secteurs 1, 2 et 3).

Cette étude montre que le projet n'a aucun impact sur l'inondabilité des lieux habités, grâce :

- aux 8 ouvrages de décharge et à l'ouvrage de franchissement du Girou, ouvrages déjà existants au niveau de l'A680 ;
- à la construction d'un nouvel ouvrage spécifique faune mitoyen à l'ouvrage hydraulique existant de franchissement du Girou au niveau de l'A680 ;
- à la construction de 17 nouveaux ouvrages permettant la transparence hydraulique sur le tronçon en tracé neuf entre Verfeil et Loubens-Lauragais:
 - 6 ouvrages permettant le franchissement des affluents principaux du Girou :
 - cours du Messal ;
 - cours de l'Herle ;
 - cours du Nadalou ;
 - cours de la Balerme ;
 - cours du Rieubaqué ;
 - cours du Conné.
 - 11 ouvrages de rétablissement d'écoulements naturels secondaires ;

Ainsi, dans les zones considérées à forts enjeux (zones urbanisées ou urbanisables, ouvrages de protection, équipements agricoles, milieux naturels), la transparence est définie pour la crue de référence (100 ans) par la précision relative du modèle hydraulique, c'est-à-dire 1 cm en régime fluvial. Un impact plus important peut-être accepté en dehors des zones à fort enjeu, ou lorsque les mesures nécessaires au respect d'un impact minimum portent préjudice à d'autres intérêts environnementaux.

L'étude hydraulique (2012, 2015) a également mis en évidence que le projet aura une emprise sur la zone inondable entre Gragnague et Loubens-Lauragais.

Au droit de l'A680 (tracé existant, l'élargissement induira une perte de 70 500 m³ sur la zone inondable. Au droit du futur tracé neuf, l'emprise sur la zone inondable du Girou est de 191 000 m³.

La construction d'une infrastructure linéaire entraîne des impacts sur les écoulements des eaux superficielles et notamment en termes de risques d'inondation.

Les remblais en lit majeur, étant donné les volumes concernés, sont soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'eau. La circulaire du 24 juillet 2002, relative à la mise en œuvre du décret n°2002-202 du 13 février 2002, précise que « dans le cas des ouvrages et remblais dont l'objectif n'est pas d'assurer une protection contre les inondations, la plus grande transparence hydraulique possible est exigée ».

L'article 4 de l'arrêté du 13 février 2002 relatif à l'application de la rubrique 3.2.2.0 (ex-2.5.4) de la nomenclature des opérations soumises à la réglementation sur l'eau apporte les précisions suivantes :

« La plus grande transparence hydraulique est demandée dans la conception et l'implantation des installations, ouvrages ou remblais. Cette transparence hydraulique doit être recherchée, au minimum, jusqu'aux conditions hydrauliques de la plus forte crue historique connue ou celle de la crue centennale si celle-ci lui est supérieure. La transparence hydraulique est demandée afin de ne pas réduire les capacités naturelles d'expansion des crues dans le lit majeur, de ne pas aggraver les conséquences des inondations et de ne pas constituer de danger pour la sécurité publique en cas de crue.

Les installations, ouvrages ou remblais doivent être conçus ou implantés de façon à réduire au maximum la perte de capacité de stockage des eaux de crue, l'augmentation du débit à l'aval de leur implantation, la surélévation de la ligne d'eau ou l'augmentation de l'emprise des zones inondables à l'amont de leur implantation.

Afin qu'ils ne constituent pas de danger pour la sécurité publique, ils ne doivent en aucun cas engendrer une surélévation de la ligne d'eau en amont de leur implantation susceptible d'entraîner leur rupture. Ils ne devront ni faire office de barrage ni de digue, sauf à être conçus, entretenus et surveillés comme tels. »

Lors de la comparaison des différents tracés retenus lors des étapes préalables, le tracé de moindre effet sur le champ d'expansion des crues a été recherché (cf. chapitre 4 relatif aux analyses de variantes).

Les éléments discriminants pour la comparaison des tracés, en raison de leurs coûts et de leur impact sur le foncier, sont :

- les ouvrages hydrauliques ainsi que tout ouvrage de rétablissement (routier, écologique, agricole) qui permettent une circulation libre de l'eau de part et d'autre de l'infrastructure, notamment en cas de crue,
- les volumes prélevés sur le champ d'expansion des crues.

Le tableau suivant indique, par secteur, et pour le tracé retenu, le nombre de franchissements du Girou et le volume soustrait à la zone inondable.

La modélisation hydraulique ayant abouti à ces résultats prend en compte l'ensemble des ouvrages permettant la transparence de l'infrastructure vis-à-vis des champs d'inondation, à savoir les ouvrages hydrauliques, les passages routiers inférieurs, et les ouvrages de transparence écologiques, comme par exemple le passage inférieur Grande Faune mis en place à proximité de l'ouvrage existant du Girou au droit de l'A680.

Secteur	Nombre de franchissements du Girou	Volume soustrait à la zone inondable (m ³)
Secteur 1 - A680	1 (élargissement)	70 500
Secteur 2 - déviation de Verfeil	0	57 000
Secteur 2 - plaine du Girou	0	117 000
Secteur 3 - Maurens-Scopont	0	25 000

Les zones inondables sont des zones très sensibles qui nécessiteront la mise en place de bassins de traitement des eaux spécifiques.

Outre la nécessité d'un abattement très fort des polluants², les ouvrages devront être équipés d'éléments spécifiques dus aux problèmes d'inondabilité de la zone :

- mise en place de clapet anti-retour évitant, lors des inondations, les remontées d'eau sur la plate-forme autoroutière,
- lestage des bassins de traitement évitant la remontée du système de protection des fonds de bassin. Il est usuellement préconisé la mise en place de béton en lestage permettant le maintien de l'imperméabilisation,
- les zones inondables correspondent à des zones très compressibles en raison des sols présents et de leur taux hydrique. La mise en place d'une infrastructure autoroutière nécessitera la consolidation des sols par :
 - mise en place de remblai par couche successive avec attente des tassements nécessaires, ce qui rallongera la durée de réalisation de ces ouvrages,
 - consolidation du sol par plot ballasté ou autre technique, consistant à mettre en place des plots béton maillés³, sur la surface de l'emprise technique ce qui améliorera la portance du sol.

Les modélisations hydrauliques, réalisées en 2015 et 2016 pour chacun des maîtres d'ouvrage à partir du tracé du projet et des ouvrages hydrauliques et de rétablissement, montrent que les volumes soustraits à la zone inondable du Girou n'engendrent aucune surélévation de ligne d'eau dans les secteurs habités : toutes les zones de surélévations dont la hauteur d'eau excède 1 cm, déterminées à l'issue des modélisations, concernent des zones agricoles. De plus, aucune accélération des écoulements significative n'est constatée.

Les figures suivantes illustrent les résultats de sur- ou sous-élévations des lignes d'eau à la suite de la réalisation de la liaison autoroutière objet du présent dossier.

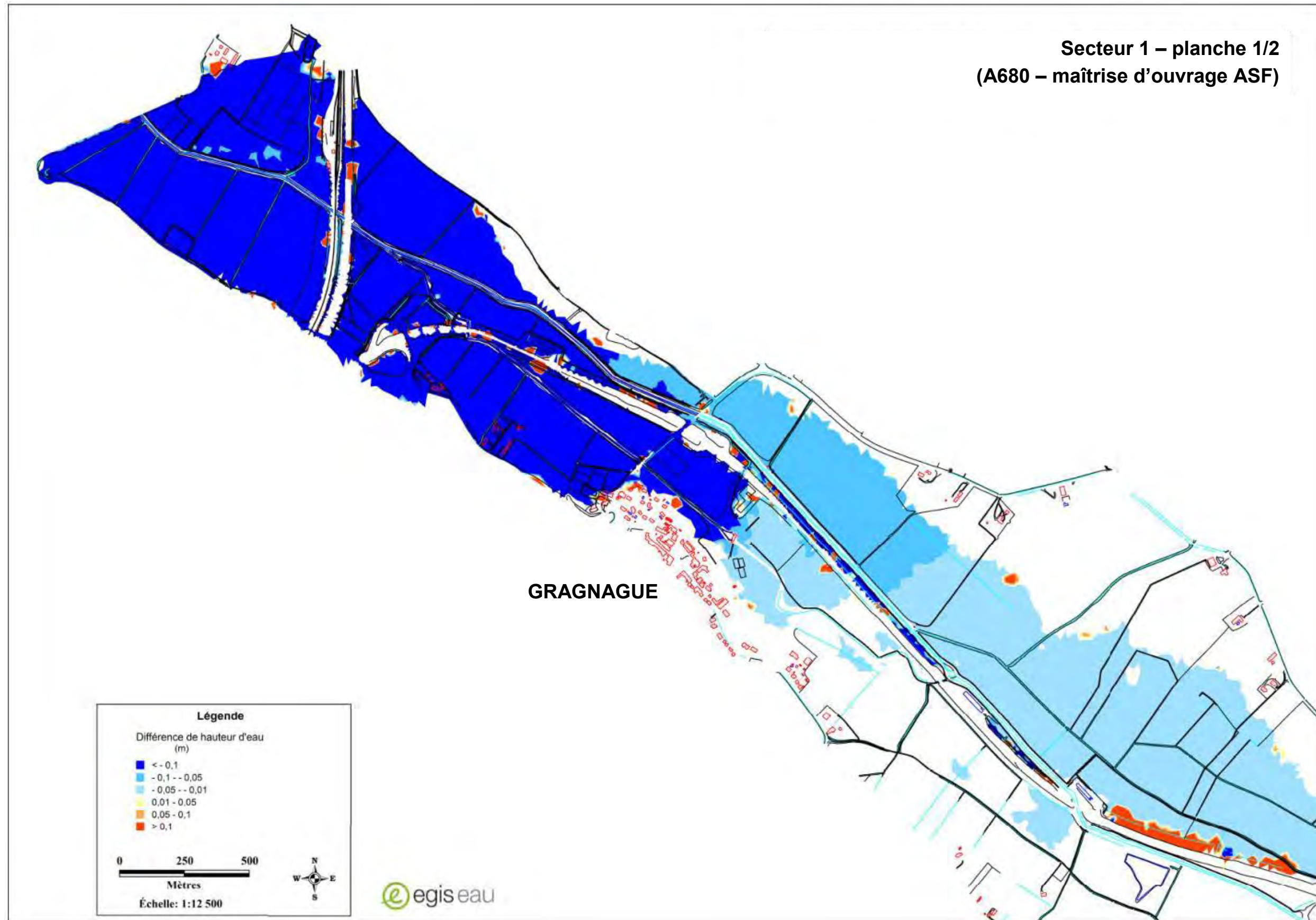
² la baisse des concentrations en polluants s'effectue principalement par décantation

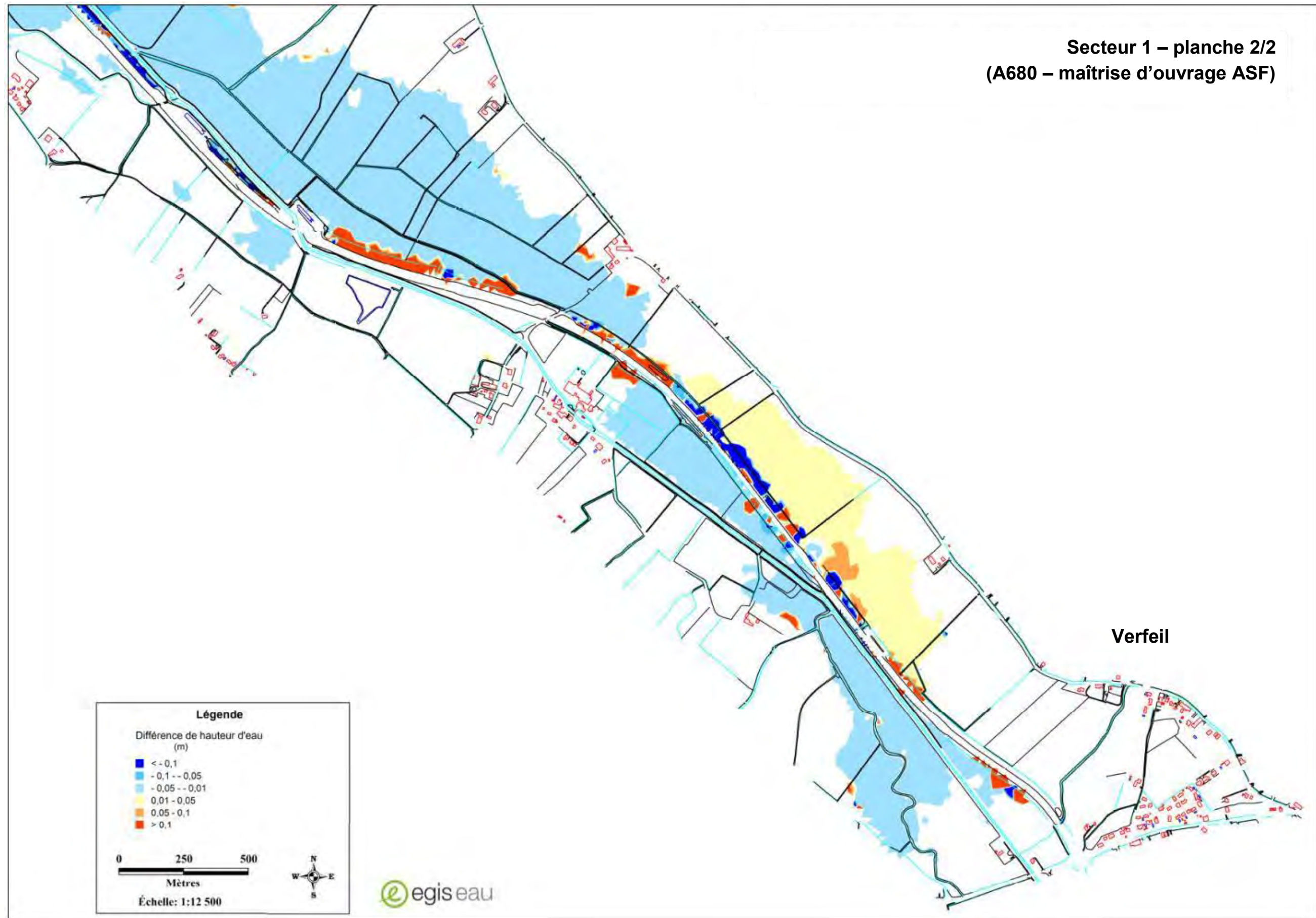
³ les plots de béton sont répartis sur le sol de manière régulière

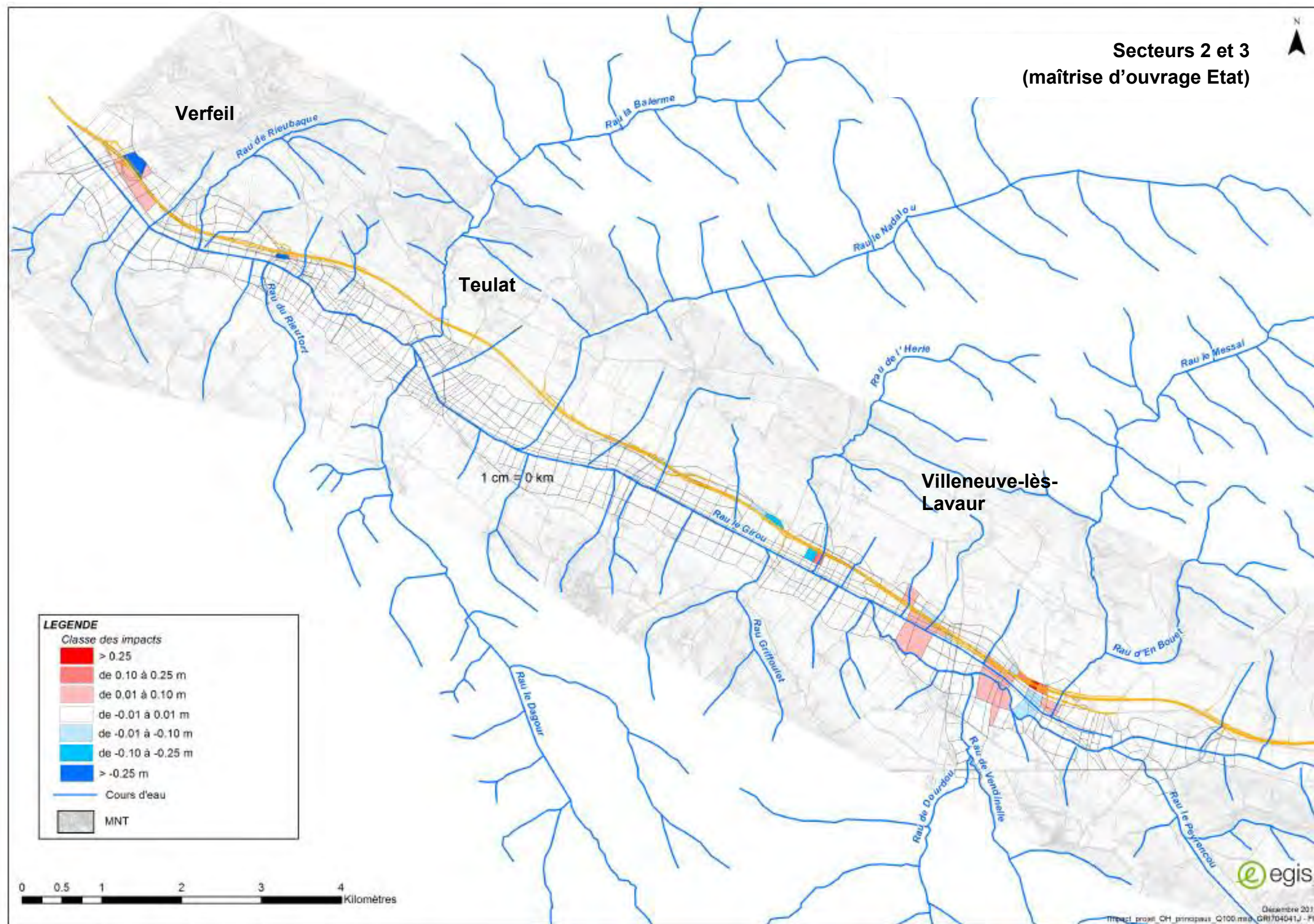
Les règlements relatifs à ces documents et les prescriptions qui en découlent seront respectés pour la réalisation du projet, notamment au droit des franchissements des zones inscrites aux PPRI.

⇒ Le projet de liaison autoroutière Castres – Toulouse sera compatible avec les prescriptions des PPRI dont elle franchit les zones.

Figure 1 : Carte des impacts sur les hauteurs d'eau des crues centennales du Girou : Différence de hauteurs entre État projet (avec ouvrages de transparence hydraulique) et État actuel (Source : Egis, 2016)







VIII.18 Compatibilité avec l'affectation des sols aux documents d'urbanisme

L'article R.122-5 II 6° du code de l'environnement évoque la notion de « compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable ».

VIII.18.1 Compatibilité du projet avec les schémas de cohérence territoriale (SCoT)

Outil de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), le SCoT est un document de planification stratégique. Il permet de mettre en place un projet de territoire à une échelle de plusieurs communes ou groupements de communes dans un souci de cohérence de l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacement, de développement commercial, d'environnement....

Le projet est concerné par la mise en œuvre des SCoT suivants :

SCoT approuvé	Pilote	Situation	Communes concernées
SCoT Nord Toulousain	Syndicat Mixte du SCoT Nord Toulousain	Approuvé le 4 juillet 2012	Verfeil, Gragnague, Bonrepos-Riquet, Saint-Marcel-Paulel
SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine	SMEAT (syndicat mixte d'études de l'agglomération toulousaine)	Approuvé le 15 juin 2012	Castelmaurou
SCoT du Lauragais	Syndicat Mixte du Pays du Lauragais	Approuvé le 26 novembre 2012	Bourg-Saint-Bernard, Vendine, Francarville,
SCoT d'Autan et de Cocagne	Syndicat mixte du SCoT d'Autan et de Cocagne (depuis le 16/01/2015).	Approuvé le 24 janvier 2011.	Algans, Appelle, Castres, Cambon-les-Lavaur, Maurens Scopont, Cambounet-sur-Le-Sor, Lacroisille, Puylaurens, Saïx, Soual, Viviers-les-Montagnes
SCoT du Vaurais	Communauté de Communes TARN-AGOUT	En cours d'élaboration	Villeneuve-lès-Lavaur, Bannières, Montcabrier, Teulat

Le Scot de la Grande Agglomération Toulousaine a été approuvé le 15 juin 2012. Depuis, il a fait l'objet de plusieurs modifications et mises en compatibilité, dont la plus récente date du 9 décembre 2014.

Ce SCoT se situe en marge du projet et ne concerne que la commune de Castelmourou pour ce qui est des territoires traversés par le projet.

Si le projet de liaison Toulouse-Castres n'est pas évoqué, il répond néanmoins aux enjeux suivants :

- Relier les territoires et notamment de préserver l'accessibilité de la métropole.

⇒ **Le projet de liaison autoroutière est compatible avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.**

Le SCoT Nord-Toulousain, approuvé en juillet 2012, met en lumière les besoins d'amélioration d'infrastructures de déplacement et de maintien des capacités à anticiper l'accroissement des flux vers de nouveaux pôles générateurs de mobilité à destination notamment du Tarn.

La liaison entre Castres et Toulouse est à ce titre abordée au sein de la synthèse du SCoT et dans le PADD comme suit :

- dans le Document d'Orientation et d'Objectifs : « accompagner les améliorations d'infrastructures de déplacements et préserver les capacités à faire anticiper l'accroissement des flux vers de nouveaux pôles générateurs de mobilité à destination notamment du Tarn »
- le projet est cité dans le document de Synthèse en p 11 ainsi que dans le PADD⁴ en p 55 ;

⇒ **Le projet de liaison autoroutière est compatible avec le SCoT Nord-Toulousain.**

Le SCoT du Lauragais, approuvé le 26 novembre 2012, évoque le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (alors « projet de voie rapide ») et précise la nécessité de maîtriser l'urbanisation sur les territoires concernés.

Ce SCOT est en cours de révision.

⇒ **Le projet de liaison autoroutière est compatible avec le SCoT du Lauragais.**

Le SCoT d'Autan et de Cocagne : Le territoire d'Autan et de Cocagne a fait l'objet d'un premier SCoT approuvé le 24 janvier 2011. Des extensions successives de la Communauté de communes du Sor et de l'Agout ont significativement étendu le périmètre de ce SCoT depuis son approbation.

Ce SCoT est en cours de révision.

L'amélioration de l'accessibilité du territoire est identifiée au PADD comme un vecteur essentiel et nécessaire à son développement. À ce titre le projet de liaison Toulouse – Castres fait partie des projets concourant à l'atteinte de l'objectif suivant du PADD : « Améliorer l'accessibilité du territoire » et devant être pris en compte dans le cadre du développement territorial à venir.

⇒ **Le projet de liaison autoroutière est compatible avec le SCoT d'Autan et de Cocagne.**

Le SCoT du Vaurais est **en cours d'élaboration**. La validation du document d'orientations et d'objectifs et l'arrêt du projet de SCoT devrait intervenir dans le courant du 1er semestre 2016.

Son PADD prend en compte les projets d'infrastructures structurants du territoire, dont le doublement de la future Liaison Castres-Toulouse. L'objectif est d'anticiper l'évolution des territoires du fait du renforcement du réseau viaire, notamment en termes de développement économique et dans une moindre mesure du développement de l'habitat.

⁴ SCoT : schéma de cohérence territoriale

PADD : projet d'aménagement et de développement durables

VIII.18.2 Compatibilité du projet avec les POS, PLU et cartes communales

Les documents d'urbanisme en vigueur au droit des communes traversées par le projet sont présentés ci-après.

▪ **en Haute-Garonne :**

NOM COMMUNE	CODE INSEE	Communauté de Communes	Documents opposables au 14/01/2016
BONREPOS-RIQUET	31074	CC des Coteaux du Girou	Révision n°1, modification 1 : approbation le 19/02/2015. (Projet de révision n°2 en cours d'instruction administrative)
BOURG-SAINT-BERNARD	31082	CC Cœur Lauragais	Modification 1 : approbation le 09/01/2012
CASTELMAUROU	31117	CC des Coteaux Bellevue	Révision n°3, modification 1: 01/12/2011
FRANCARVILLE	31194	CC Cœur Lauragais	Application du RNU (Règlement National de l'Urbanisme)
GRAGNAGUE	31228	CC des Coteaux du Girou	Révision 2, modification n°2 : approbation le 06/03/2015. (Modification prévue courant février 2016 en raison d'erreurs sur le règlement sur les articles relatifs aux constructions)
SAINT-MARCEL-PAULEL	31501	CC des Coteaux du Girou	Révision 2, modification simplifiée 1 : approbation 19/10/2015
VENDINE	31571	CC Cœur Lauragais	Carte communale approuvée par la Mairie le 13/01/2010, puis approbation Préfet le 07/04/2010
VERFEIL	31573	CC des Coteaux du Girou	Révision 2, modification simplifiée 1 : approbation le 29/12/2009 (Révision 3 en cours : enquête publique finalisée le 29/06/2015, approbation prévue pour avril/mai 2016)

* CC : communauté de communes
PLU : Plan local d'urbanisme

▪ **dans le Tarn :**

NOM COMMUNE	CODE INSEE	Communauté de Communes	Documents opposables au 14/01/2016
ALGANS	81006	CC Sor et Agout	Carte communale approuvée le 04/09/2008 (PLUi en cours)
APPELLE	81015	CC Sor et Agout	Application du RNU (Règlement National de l'Urbanisme) (PLUi en cours)
BANNIERES	81022	CC Sor et Agout	Carte communale approuvée le 31/05/2011
CAMBON-LES-LAVAUUR	81050	CC Sor et Agout	Carte communale approuvée le 04/02/2008 (PLUi en cours)
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR	81054	CC Sor et Agout	PLUi Sor et Agout approuvé le 21 mai 2013 - dernière modification en date du 29/09/2015
CASTRES	81065	CA Castres-Mazamet	PLU approuvé en date du 17/01/2012 Dernière modification (Modif n°6 du 4/02/2014) Dernière Mise à jour (MAJ n°10 du 28/12/2015) (Révision allégée n°1 en cours (actée en conseil le 15/12/15))
CUQ-TOULZA	81076	CC Sor et Agout	PLU du 14/12/2010
LACROISILLE	81127	CC Sor et Agout	Carte communale approuvée le 23/01/2013 (PLUi en cours)
MAURENS-SCOPONT	81162	CC Sor et Agout	PLU arrêté en avril 2014 et approuvé le 9 décembre 2014
MONTCABRIER	81173	CC Sor et Agout	Carte communale approuvée le 28/07/2004 (PLUi en cours)
PUYLAURENS	81219	CC Sor et Agout	PLU approuvé le 23/01/2009 Dernière modification simplifiée le 31/03/2015
SAINT-GERMAIN-DES-PRES	81251	CC Sor et Agout	PLU du 10 juin 2014
SAIX	81273	CC Sor et Agout	PLUi Sor et Agout approuvé le 21 mai 2013 Dernière modification en date du 29/09/2015
SOUAL	81289	CC Sor et Agout	PLUi Sor et Agout approuvé le 21 mai 2013 Dernière modification en date du 29/09/2015
TEULAT	81298	CC Sor et Agout	Carte communale approuvée le 25/05/2005
VILLENEUVE-LES-LAVAUUR	81318	CC Sor et Agout	Application du RNU (Règlement National de l'Urbanisme) (PLU en cours)
VIVIERS-LES-MONTAGNES	81325	CC Sor et Agout	PLUi Sor et Agout approuvé le 21 mai 2013 Dernière modification en date du 29/09/2015
FREJEVILLE	81570	CC du Laurécois-Pays d'Agout	Carte communale approuvée le 20/09/2007

* CC : communauté de communes
PLU : Plan local d'urbanisme

Les documents d'urbanisme des communes traversées par le projet ont été élaborés indépendamment de celui-ci.

Les orientations d'urbanisme ont été arrêtées dans les années passées ou tout récemment, et ne tiennent pas toujours compte du projet de liaison autoroutier.

En conséquence, le projet n'apparaît pas toujours compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur de type PLU, PLUi ou carte communale des communes concernées.

La déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure de mise en compatibilité du dit document prévue aux articles :

- L.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (dans le cas de la mise en compatibilité d'un SCoT)
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (dans le cas de la mise en compatibilité d'un PLU)

du code de l'urbanisme⁵.

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

Ces dossiers de mise en compatibilité sont présentés en pièce H du dossier d'enquête publique.

À noter que les cartes communales ne nécessitent pas de mise en compatibilité.

⁵ Le code de l'urbanisme a été récemment modifié :
Révision de la partie Législative par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015
Révision de la partie Règlementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015