

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



Autoroute

Cas res-toulouse



Volume 7

*Pièce H : Mise en compatibilité du PLU
Commune de Cuq-Toulza*



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

ASF

SOMMAIRE

I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	4
I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ	4
I.1.1 Définition	4
I.1.2 Champ d'application	4
I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU	4
I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER	4
I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES	5
I.4.1 Procédure en cinq étapes	5
I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet	5
I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique	5
I.4.1.3 Enquête publique	5
I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune	5
I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme	5
I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité	6
II. PRÉSENTATION DU PROJET	7
II.1 CONTEXTES ET OBJECTIFS	7
II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE	9
II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE	10
II.3.1 Territoire communal	10
II.3.2 Projet sur le territoire communal	10
III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU	12
III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX	12
III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION	12
III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES	13
III.3.1 Objectifs du PADD	13
III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT	13
III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	14
III.5 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES	14
III.6 EMBLEMES RÉSERVÉS	14
III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS	15
III.8 ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-19 DU CODE DE L'URBANISME	15
III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME)	15
IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CUQ-TOULZA	16
IV.1 PLAN DE ZONAGE	16
IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME	24
IV.3 LISTE DES EMBLEMES RÉSERVÉS	35

V. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME	36
VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	37
VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE	37
VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	37
VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	38
VI.3.1 Le milieu physique	38
VI.3.1.1 Topographie	38
VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie	38
VI.3.1.3 Hydrologie	39
VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels	39
VI.3.2.1 Espace agricole	39
VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturels sensibles	40
VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal	40
VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager	40
VI.3.3.2 Urbanisme	41
VI.3.3.3 Déplacements et trafics	41
VI.3.3.4 Risques sanitaires	41
VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET	43
VI.4.1 Études, débat public et concertations	43
VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES	44
VI.5.1 Le milieu physique	44
VI.5.1.1 Topographie	44
VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie	44
VI.5.1.3 Hydrologie	44
VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels	45
VI.5.2.1 Espace agricole	45
VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles	45
VI.5.3 Le milieu humain	46
VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager	46
VI.5.3.2 Urbanisme	46
VI.5.3.3 Déplacements et trafics	46
VI.5.3.4 Risques sanitaires	47
VI.6 SYNTHÈSE DES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE PLAN DE ZONAGE ET SUR LES ENJEUX ET ÉQUILIBRES DÉFINIS DANS LE PLU DE CUQ-TOULZA	48
VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques	48
VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU	48
VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT	48
VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	52

Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude.....	7
Figure 2 : Localisation du projet sur la commune.....	11
Figure 3 : Carte 1/3 de zonage avant mise en compatibilité	18
Figure 4 : Carte 1/3 de zonage après mise en compatibilité	19
Figure 5 : Carte 2/3 de zonage avant mise en compatibilité	20
Figure 6 : Carte 2/3 de zonage après mise en compatibilité	21
Figure 7 : Carte 3/3 de zonage avant mise en compatibilité	22
Figure 8 : Carte 3/3 de zonage après mise en compatibilité	23
Figure 9 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016) ...	49

Sommaire des tableaux

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015).....	9
Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2016)	10
Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015).....	12
Tableau 4 : Surfaces agricoles dans la bande DUP (RPG2012)	39
Tableau 5: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)	41
Tableau 6: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014).....	41
Tableau 7 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021	42
Tableau 8 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021	42
Tableau 9 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral du Tarn, 5 octobre 2012)	42
Tableau 10: Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)	43
Tableau 11 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016).....	48

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

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

La réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme).

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

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

- L.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (SCoT) ;
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (PLU).

du code de l'urbanisme¹.

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

I.1.2 Champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

¹ Le code de l'urbanisme a été récemment modifié :

Révision de la partie Législative par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Révision de la partie Règlementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

I.2 Mise en compatibilité d'un PLU

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

- Définit le Projet d'Aménagement et de Développement Durables de son territoire d'application ;
- Découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- Prévoit les futurs équipements publics ;
- Fixe les règles pour les constructions...

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé en date du 14 décembre 2010 de la commune de Cuq-Toulza, localisée dans le département du Tarn (81).

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

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

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

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

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Procédure en cinq étapes

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

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

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

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

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

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

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

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

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

- Les chambres de commerces et d'industries territoriales ;
- Les chambres des métiers ;
- Les chambres d'agriculture.

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

I.4.1.3 Enquête publique

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

L'article L.153-55 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

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

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

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

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

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

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme, éventuellement modifié au préalable, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

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

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est élaborée conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

- Article L.153-54

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

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

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

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

- Article L.153-55

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

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

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

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

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

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

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

- Article L.153-56

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

- Article L.153-57

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

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

- Article L.153-58

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

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

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

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

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

- Article L.153-59

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

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

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

- Article R.153-14

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

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

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

II. Présentation du projet

II.1 Contextes et objectifs

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

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

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

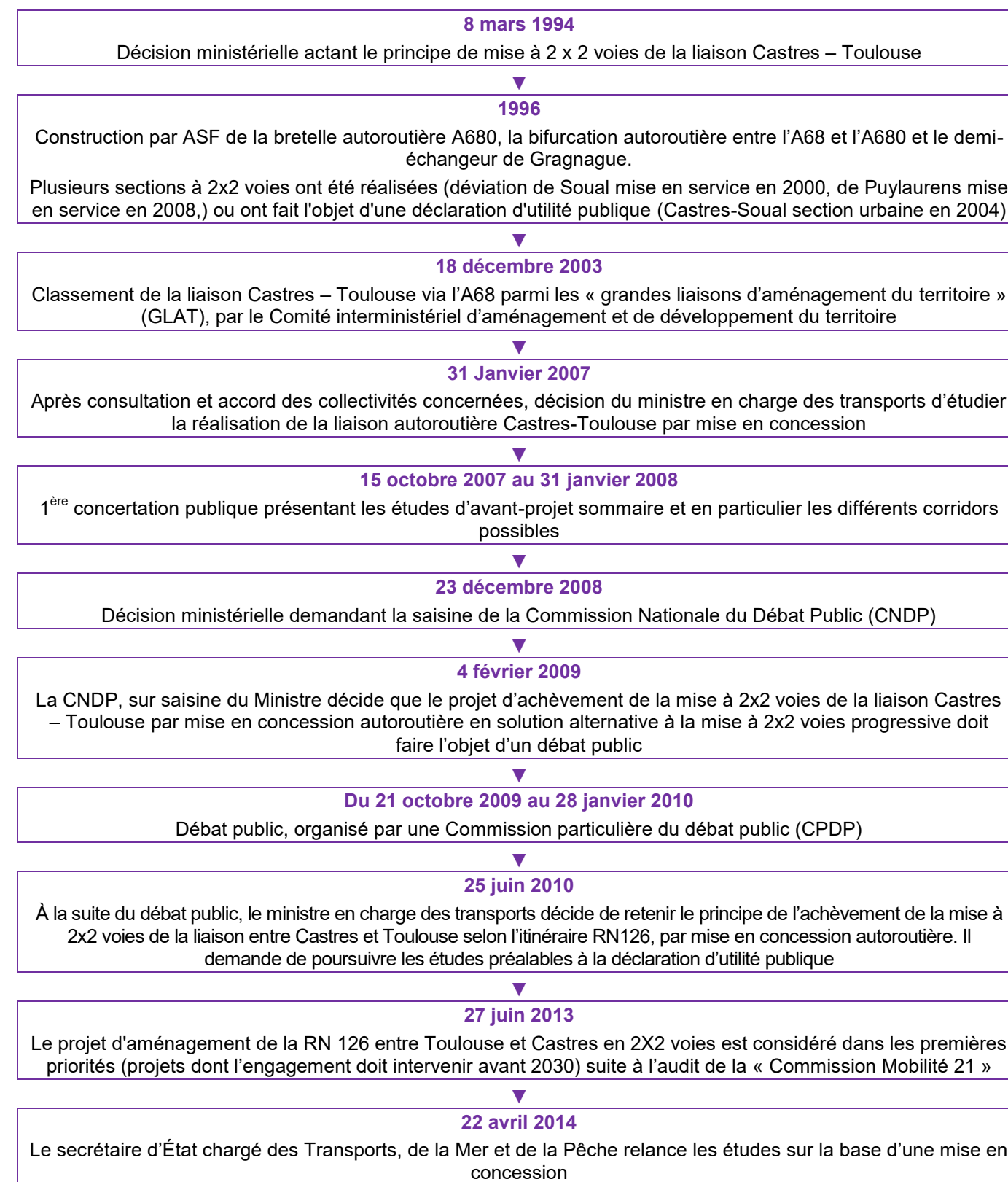
Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du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

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

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

Ce programme a pour ambitions :

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



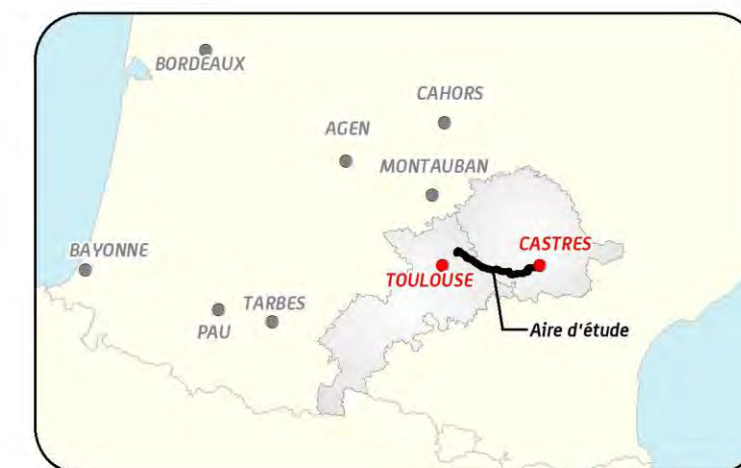
La carte en page suivante présente le linéaire global relatif au projet LACT sur l'ensemble des communes traversées. Seules celles dotées d'un PLU sont susceptibles de faire l'objet d'une Mise en Compatibilité.

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude

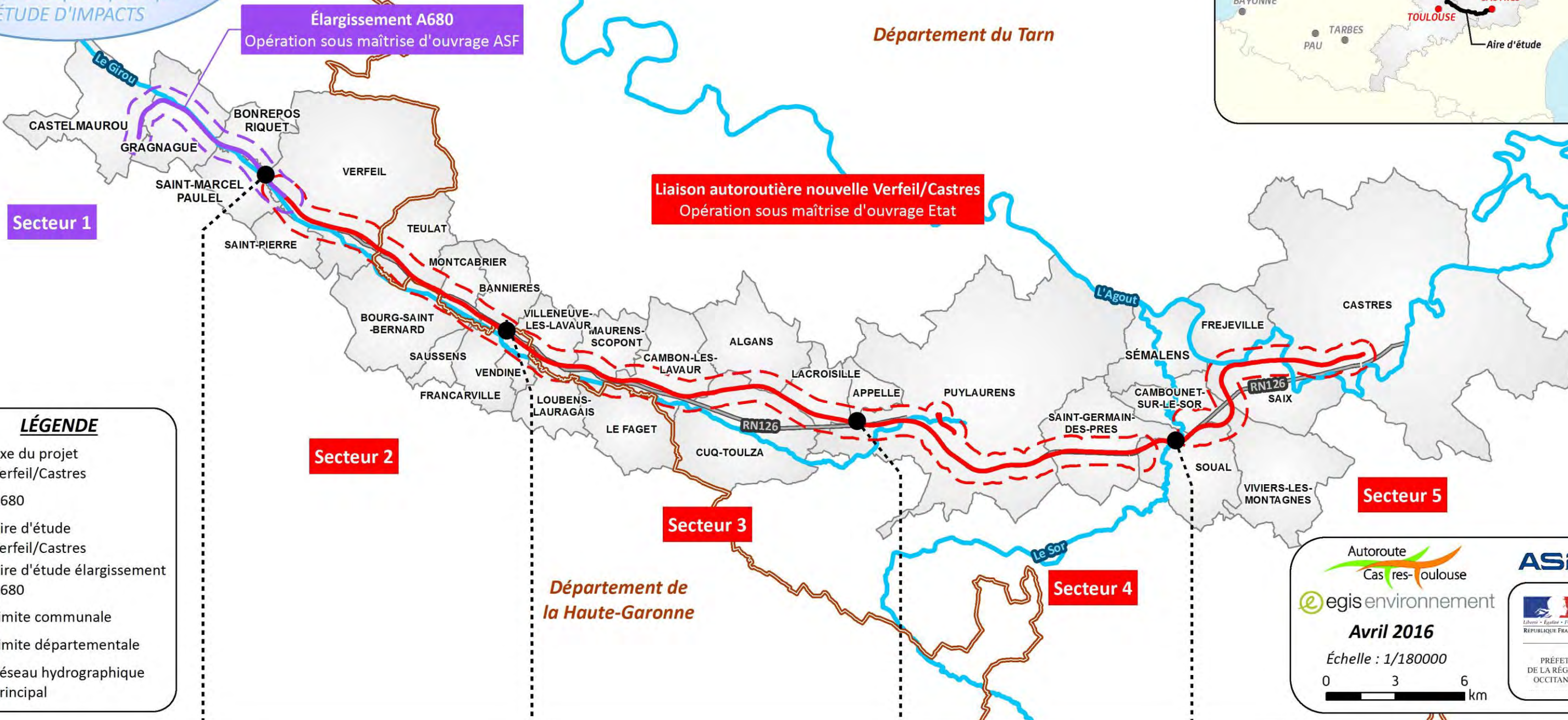
Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

PRÉSENTATION DES SECTEURS D'ÉTUDE

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS



Département du Tarn



LÉGENDE

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

Autoroute
Castres - Toulouse

egis environnement

Avril 2016

Échelle : 1/180000

0 3 6 km

ASF

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

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

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

Secteur 1 :

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

Secteur 2 :

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

Secteur 3 :

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

Secteur 4 :

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

Secteur 5 :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- à l'origine du tracé sur la commune de Verfeil
- et à l'extrémité du tracé sur la commune de Castres.

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

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

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

La réalisation de grands projets linéaires génère d'importants mouvements de matériaux.

Les principaux volumes de déblais et besoins en remblais sont rappelés ci-après par secteur :

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

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

Hors barreau de Puylaurens

Le décapage de la terre végétale représente environ 1,7 millions m³. Tous les matériaux de déblais n'étant pas réutilisables, un apport extérieur de 1,3 millions m³ sera nécessaire.

À ce stade des études, il est prévu :

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

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

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

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

En matière d'assainissement :

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

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

Les études ont abouti à un découpage de l'aire d'étude du programme en 5 secteurs. La commune de Cuq-Toulza est incluse dans le secteur n°3 (voir la carte ci-avant : « Présentation des secteurs d'étude »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'étude d'impact et plus spécifiquement aux paragraphes relatifs au secteur 3.

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

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

II.3.1 Territoire communal

Le territoire communal de Cuq-Toulza est traversé par la vallée du Girou. L'aire d'étude est localisée sur les reliefs au Nord du cours d'eau et du village.

Les milieux présents sont les zones de pelouses sèches, des parcelles agricoles et des bois. Plusieurs cours d'eau permanents ou intermittents traversent la zone d'étude avant de rejoindre le Girou. Les milieux naturels abritent des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt écologique.

Les parcelles agricoles représentent plus de 75% de la surface communale.

Des équipements et services de proximité sont présents dans le village.

La population est en augmentation et relativement jeune. Le logement est représenté majoritairement par des maisons individuelles.

L'actuelle route nationale 126, voie de communication principale, longe le Girou et traverse le bourg de Cuq-Toulza (hors zone d'étude).

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Principes et caractéristiques géométriques

À partir de Villeneuve-lès-Lavaur, le tracé repasse au nord et le long de la RN126 jusqu'à Cambon-lès-Lavaur. À Cuq-Toulza, le tracé s'en éloigne significativement au nord pour contourner le bourg de Cadix dans les coteaux. Cette configuration permet ainsi une bonne atténuation des impacts visuels et acoustiques pour les secteurs urbanisés.

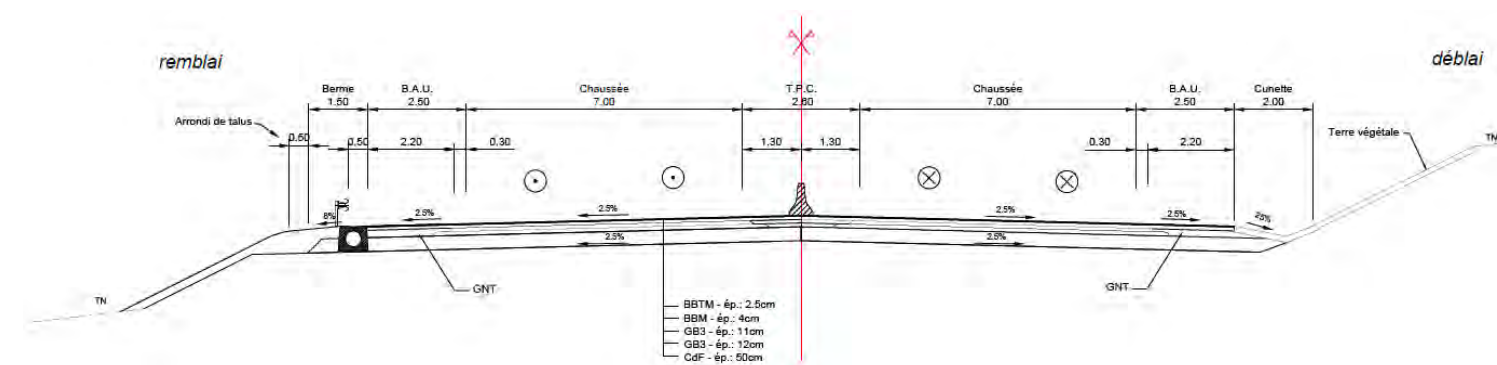
Sur la commune de Cuq-Toulza le tracé est essentiellement en déblais mis à part pour le rétablissement du chemin de la Bastide Vieille en passage inférieur. L'ensemble des rétablissements sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal
(Source : Egis, 2016)

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
Rétablissement agricole En Buc	Rétablissement agricole En Buc	Agricole	Voie latérale	sur chemin de la Gariguette
Chemin de la Gariguette	Chemin de la Gariguette	Routier	Voie latérale	depuis PI Bastide Vieille côté Nord
PI 2218	Chemin de la Bastide Vieille	Routier	Passage inférieur	Gabarit agricole
Rétablissement agricole la Gariguette	Rétablissement agricole la Gariguette	Agricole	Voie latérale	depuis PI Bastide Vieille côté Sud-Est

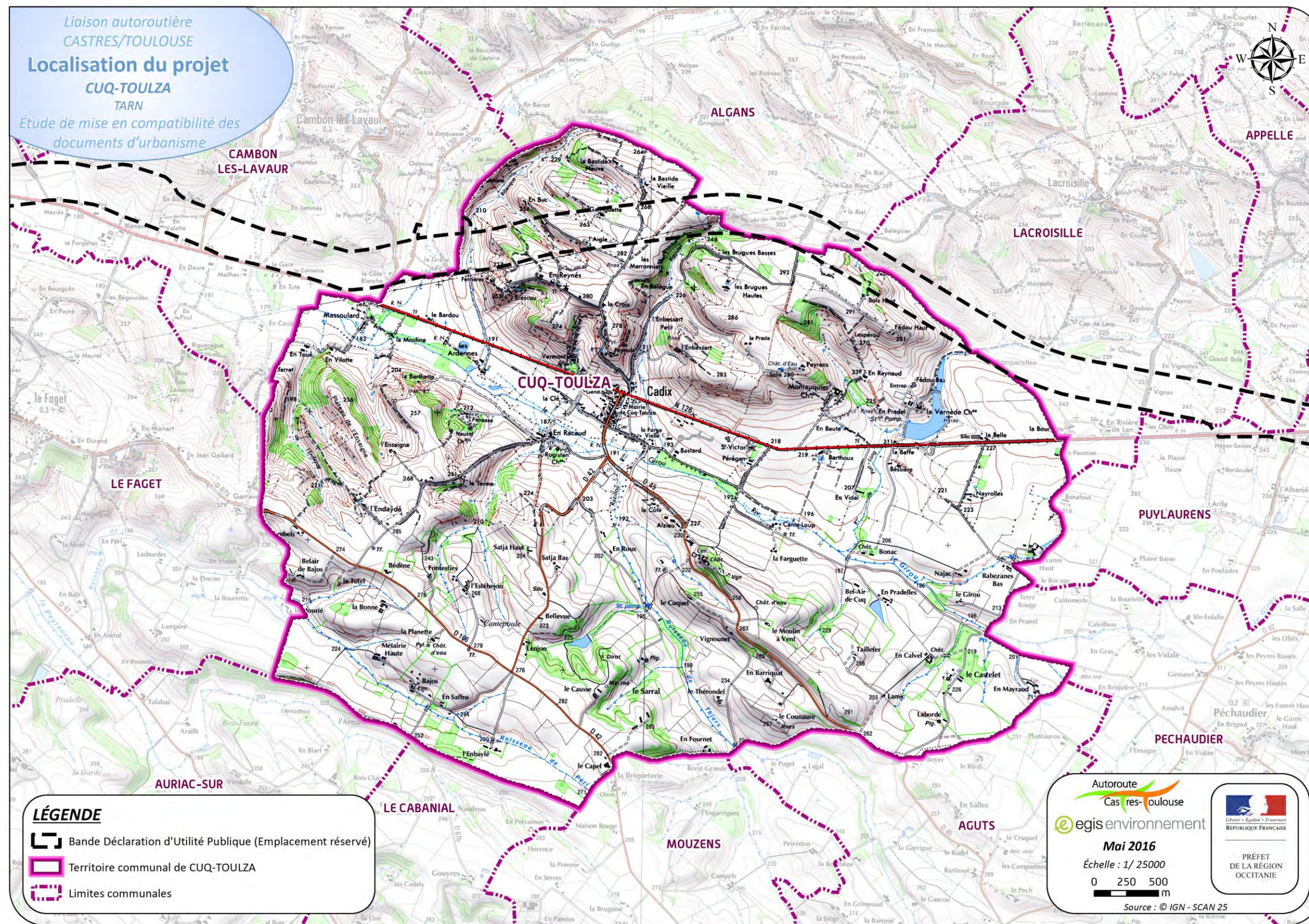
Le profil en travers type section courante (type autoroutier à 2x2 voies) comporte :

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



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

Figure 2 : Localisation du projet sur la commune



III. Analyse de la compatibilité du PLU

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

Le PLU de Cuq-Toulza actuellement opposable est le document approuvé en date du 14 décembre 2010.

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

Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur
(Source : Egis, 2015)

PLU de la commune de Cuq-Toulza		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
Élaboration : 18/07/2007	Élaboration : 03/05/2010	Élaboration : 14/12/2010

III.1 Principes généraux

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

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

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

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

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

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

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

III.2 Compatibilité du rapport de présentation

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

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

Il justifie les objectifs compris dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Dans le chapitre 6 « Le projet de PLU » du rapport de présentation du PLU de la commune de Cuq-Toulza, dans le chapitre 6.1.5. « Améliorer et sécuriser les déplacements », une des orientations définies par la commune est la suivante : « Prendre en compte les fuseaux d'études de tracé du projet de liaison Toulouse-Castres. »

↳ Le projet de liaison entre Castres Toulouse est compatible avec le rapport de présentation du PLU.

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

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

Le PADD de la commune de Cuq-Toulza s'articule autour de trois principes fondamentaux :

- La protection de l'environnement et du cadre de vie ;
- L'équité et la cohésion sociale ;
- L'efficacité économique.

A la lumière des enjeux identifiés, les orientations générales du PADD se déclinent selon cinq principes directeurs :

- Maîtriser l'urbanisation et la croissance de la population ;
- Organiser un espace de vie solidaire ;
- Favoriser le développement des activités économiques ;
- Préserver l'environnement, la qualité du cadre de vie et les espaces agricoles ;
- Améliorer et sécuriser les déplacements.

III.3.1 Objectifs du PADD

À ce titre, le projet de PADD se décline autour de ces 5 orientations générales :

- Maîtriser l'urbanisation et la croissance de la population :
 - Satisfaire les besoins diversifiés des nouveaux arrivants tout en maîtrisant l'évolution démographique ;
 - Assurer une gestion équilibrée de l'espace et une consommation économe des sols ;
- Organiser un espace de vie solidaire :
 - Répondre aux besoins de la population en terme de logements et d'équipements ;
- Favoriser le développement des activités économiques :
 - Conforter et développer l'attractivité du centre-bourg ;
 - Permettre le développement de petits commerces et de services sur la zone du Rigoulet ;
 - Aménager une zone d'activités artisanales, à proximité du centre bourg, en entrée Ouest de la commune pour répondre à la demande locale ;
 - Asseoir le rôle de « vitrine économique » de la zone d'activités en entrée Est de Cuq Toulza ;
 - Pérenniser les activités agricoles ;
- Préserver l'environnement, la qualité du cadre de vie et les espaces agricoles :
 - Conserver la qualité des sites naturels et des paysages ;
 - Aménager une zone verte de balade le long du Girou et du Rigoulet ;
 - Préserver les points de vue sur la vallée du Girou et sur Cuq Château ;
 - Préserver l'espace agricole de tout « mitage » ;
 - Prendre en compte les risques naturels ;
 - Prendre en compte la zone de bruit le long de la RN126 ;

- Valoriser les paysages urbains ;
- Améliorer et sécuriser les déplacements :
 - Sécuriser l'ensemble des carrefours avec la RN126 ;
 - Aménager les carrefours « à risque » ;
 - Prendre en compte les fuseaux d'études de tracé du projet de liaison Toulouse-Castres ;
 - Développer une liaison entre le lotissement de la Boulbène et les équipements scolaires via le centre bourg (liaison Est/Ouest) ;
 - Rechercher un meilleur équilibre entre les différents modes de transports.

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

Le projet LACT est pris en compte dans le PADD de la commune de Cuq-Toulza dans l'orientation générale concernant l'amélioration et la sécurisation des déplacements : « Prendre en compte les fuseaux d'études de tracé du projet de liaison Toulouse-Castres. »

Néanmoins concernant l'objectif « Préserver l'environnement, la qualité du cadre de vie et les espaces agricoles », la réalisation d'une infrastructure routière nécessite une consommation d'emprise dont une grande partie est actuellement à vocation agricole.

La définition du tracé a été conçue pour limiter l'impact sur les exploitations agricoles et des mesures pour limiter les effets sur la déstructuration sont prévues par le maître de l'ouvrage. Parmi ces mesures, figurent le rétablissement des réseaux d'irrigation et de drainage et la proposition de réaliser un aménagement foncier qui apparaît comme une mesure utile.

Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée. **L'enjeu est de permettre l'insertion de l'infrastructure tout en préservant l'activité agricole.**

↳ Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet LACT ne remet pas en cause les orientations du PADD associé au document d'urbanisme applicable sur la commune de Cuq-Toulza.

III.4 Orientations d'aménagement et de programmation

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

Cette pièce a été introduite par la loi n° 2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 2003. Alors facultative, appelée « Orientations d'Aménagement » (OA), elle prévoyait, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations à mener pour une mise en valeur de l'environnement dans sa globalité (paysage, entrée en ville, renouvellement urbain...).

En 2010, avec la Loi dite « Grenelle II » cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

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

Les OAP concernent uniquement le secteur du Rigoulet.

Le projet LACT ne recoupe aucune emprise concernée par une opération d'aménagement et de programmation.

↳ Ainsi, il est compatible avec ces dernières.

III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

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

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

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

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

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement de la liaison autoroutière ;

- hauteur des constructions ;
- implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- l'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

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

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

- **Zone N : zones naturelles à préserver.** Il s'agit de zones, de la commune, équipées ou non, à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages. Dans cette zone, le projet recoupe également le secteur N1, qui correspond à des zones naturelles dans lesquelles des habitations sont présentes.
- **Zone A : zones agricoles à vocation agricole.** Ce sont des secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles.

Pour mémoire, selon l'article 2 - Ouvrage Technique des dispositions générales :

Dans toutes les zones, l'édification d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement :

- *des réseaux divers (eau potable, assainissement, gaz, électricité, télécommunications, radiotéléphonies, ouvrages pour la sécurité publique...)* ;
- *des voies de circulations terrestres, ferroviaires, aériennes...*

peut être autorisé même si les installations ne respectent pas le corps de règle de la zone concernée.

↳ Le projet LACT constitue l'édification d'ouvrages techniques. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées en zones A et N. Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet.

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

III.6 Emplacements réservés

Aucun emplacement réservé inscrit au PLU n'est intercepté ou concerné par le nouvel emplacement réservé du projet LACT.

↳ En conséquence le projet est sans incidence sur les emplacements réservés actuellement définis au PLU de Cuq-Toulza.

III.7 Espaces Boisés Classés

Le projet n'intercepte aucun Espace Boisé Classé (EBC).

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

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

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

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

IV. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Cuq-Toulza

IV.1 Plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

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

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

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

Il convient de signaler que le document graphique intitulé « 5.2 Pièce graphique du règlement » intègre les informations suivantes :

- Tableau listant les emplacements réservés de la commune de Cuq-Toulza ;
- Cartographie des emplacements réservés de la commune de Cuq-Toulza

Légende - avant mise en compatibilité

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES				
N°	Désignation	Bénéficiaire	Largeur (comptée à partir de la limite d'emprise publique)	Superficie (m ²)
1- Emplacements réservés à des voiries				
1	Elargissement de voie	Commune	3 m	610
2	Aménagement d'un parc de stationnement	Commune	-	740
3	Aménagement d'un piétonnier	Commune	4 m	180
4	Elargissement de la rue Aristide Briand	Commune	4 m	420
5	Elargissement de la RD45	Commune	4 m	350
6	Elargissement de la RD45	Commune	4 m	600
7	Aménagement d'un cheminement piéton	Commune	4 m	970
8	Aménagement d'un cheminement piéton	Commune	4 m	8 350
9	Aménagement du croisement du VC n°8 avec la RN126	Commune	-	60
10	Elargissement de la VC n°8	Commune	3 m	230
13	Aménagement d'un piétonnier	Commune	5 m	210
14	Aménagement du carrefour chemin du Rigoulet / RN126	Commune - Etat	-	100
15	Création d'une voie entre le chemin de Rigoulet et le groupe scolaire	Commune	largeur = 10 m	2 040
16	Elargissement du chemin du Rigoulet à 10 mètres d'emprise	Commune	-	960
17	Elargissement du chemin des Ardennes à Cadix	Commune	-	1 150
18	Aménagement du croisement RN126 - Chemin des Ardennes à Cadix	Commune - Etat	-	345
2- Emplacements réservés à des ouvrages publics				
11	Extension du groupe scolaire	Commune	-	7 300
12	Extension du cimetière	Commune	-	1 300
				20 245

Zone urbaine:

U1	Secteur de centre bourg
U2	Secteur pavillonnaire
U3	Secteur correspondant au hameau de Cuq Château
Ue	Zone à usage d'équipements
Ux	Zone à usage d'activités


Zone à urbaniser:

AUm	Zone à urbaniser (Plan masse)
AUx	Zone à urbaniser à vocation d'activités
AU0	Zone à urbaniser (long terme)


Zone naturelle:

-  Zone naturelle - Inconstructible
-  Secteur naturel à dominante d'habitat (habitat isolé); extensions mesurées possibles/ changement de destination interdit
-  Secteur naturel à dominante d'habitat (habitat isolé); extensions mesurées possibles/ urbanisation possible de manière très limitée des "dents creuses"
-  Secteur naturel à dominante d'habitat (habitat isolé); extensions mesurées et changement de destination autorisés
-  Secteur naturel à dominante d'activités extensions mesurées possibles à usage d'activités
-  Zone Inondable D.I.R.E.N. (secteur donné à titre indicatif)

Zone agricole:

-  Zone agricole

Secteurs particuliers

 Secteur au titre de l'article L123-1 16° du Code de l'Urbanisme:
- En cas de réalisation d'un programme de logements, 30 % de ce programme devra être affecté à du logement local/ conventionné bénéficiant d'un financement aidé par l'Etat; avec la variété des formes actuelles de financement possibles (PLA), PLUS, PLS).

 Emplacements réservés

 Elément paysager au titre de l'article L123-1 du Code de l'Urbanisme

👉 La liste des emplacements réservés sera complétée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite des emplacements déjà listés. Il sera établi au bénéfice de l'État ou de son représentant. Le reste de la légende ne nécessite pas de mise en compatibilité.

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

Légende - après mise en compatibilité

LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

N°	Destination	Bénéficiaire	Largeur (comptée à partir de la limite d'emprise publique)	Superficie (m²)
1 – Emplacement réservés à des voiries				
1	Élargissement de voie	Commune	3 m	610
2	Aménagement d'un parc de stationnement	Commune		740
3	Aménagement d'un piétonnier	Commune	4 m	130
4	Élargissement de la rue Aristide Briand	Commune	4 m	420
5	Élargissement de la RD45	Commune	4 m	330
6	Élargissement de la RD45	Commune	4 m	600
7	Aménagement d'un cheminement piéton	Commune	4 m	370
8	Aménagement d'un cheminement piéton	Commune	4 m	3 350
9	Aménagement du croisement du VC n°8 avec la RN126	Commune		60
10	Élargissement de la VC n°8	Commune	3 m	230
13	Aménagement d'un piétonnier	Commune	5 m	210
14	Aménagement du carrefour chemin du Rigoulet / RN126	Commune		100
15	Création d'une voie entre le chemin de Rigoulet et le groupe scolaire	Commune	Largeur = 10 m	2 040
16	Élargissement du chemin du Rigoulet à 10 mètres d'emprise	Commune		960
17	Élargissement du chemin des Ardennes à Cadix	Commune		1 150
18	Aménagement du croisement RN126 – Chemin des Ardennes à Cadix	Commune		345
19	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (cessionnaire)		781 800
2 – Emplacement réservés à des ouvrages publics				
11	Extension du groupe scolaire	Commune		7 300
12	Extension du cimetière	Commune		1 300
				20 246
				802 045

Figure 3 : Carte 1/3 de zonage avant mise en compatibilité

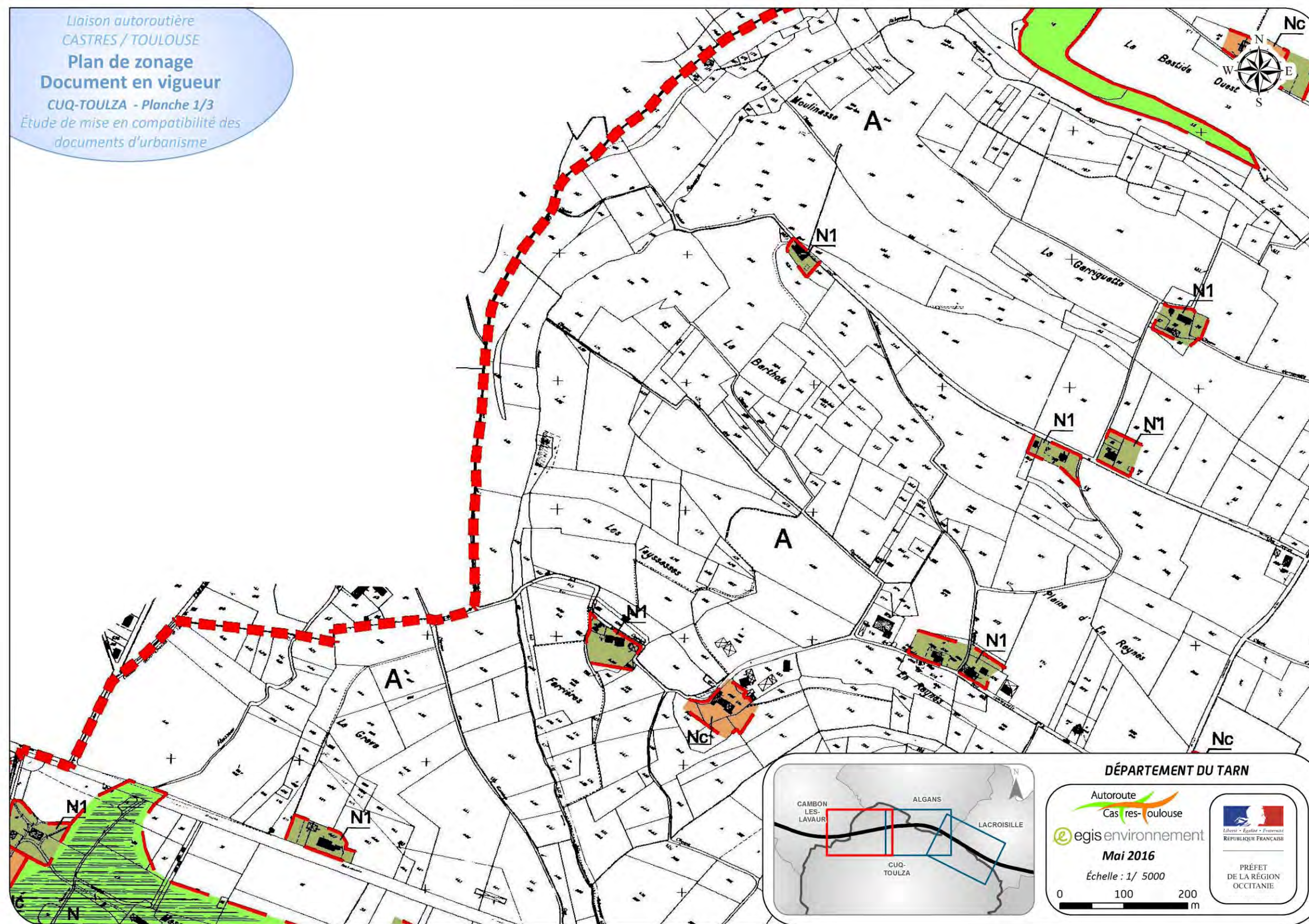


Figure 4 : Carte 1/3 de zonage après mise en compatibilité

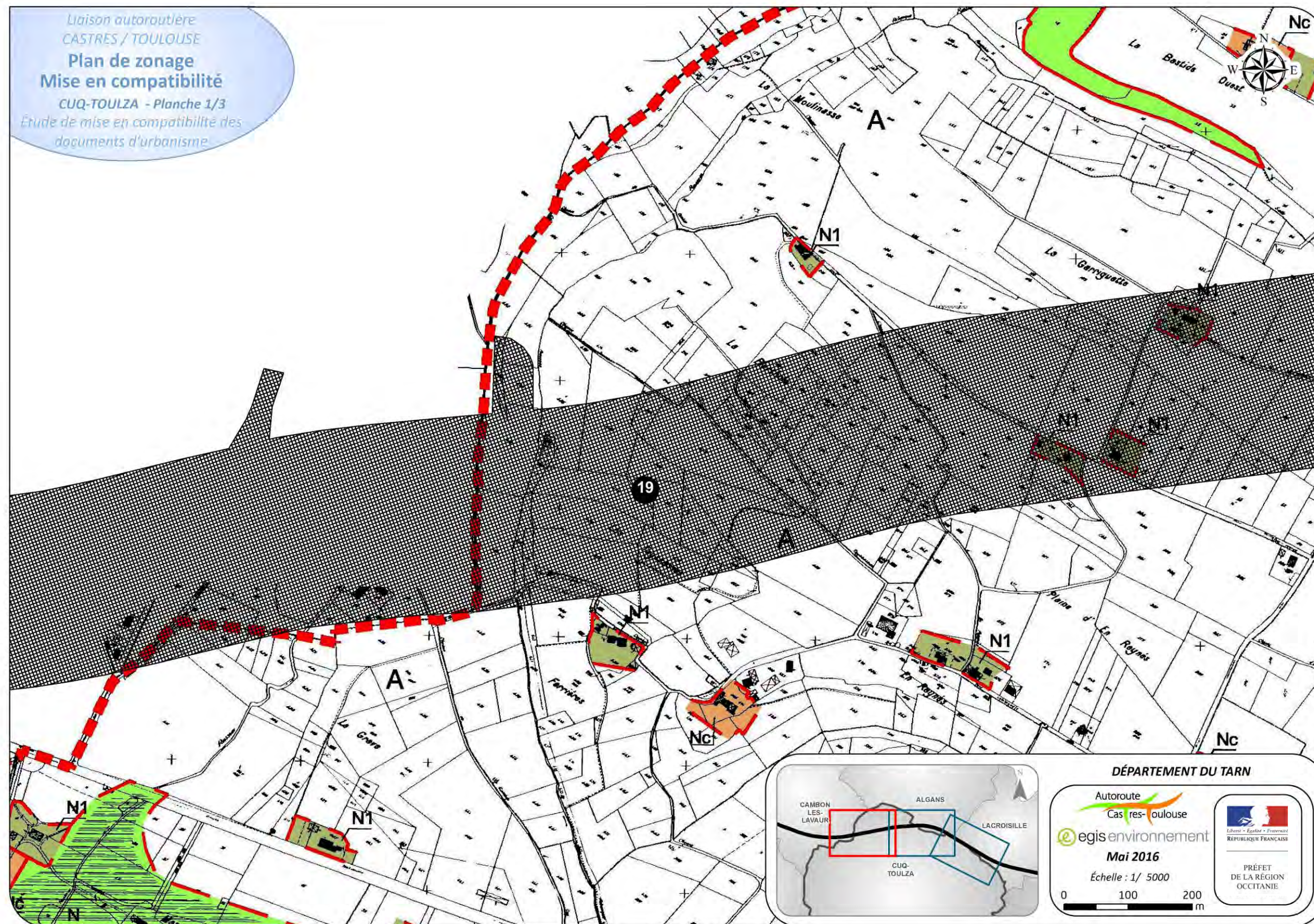


Figure 5 : Carte 2/3 de zonage avant mise en compatibilité

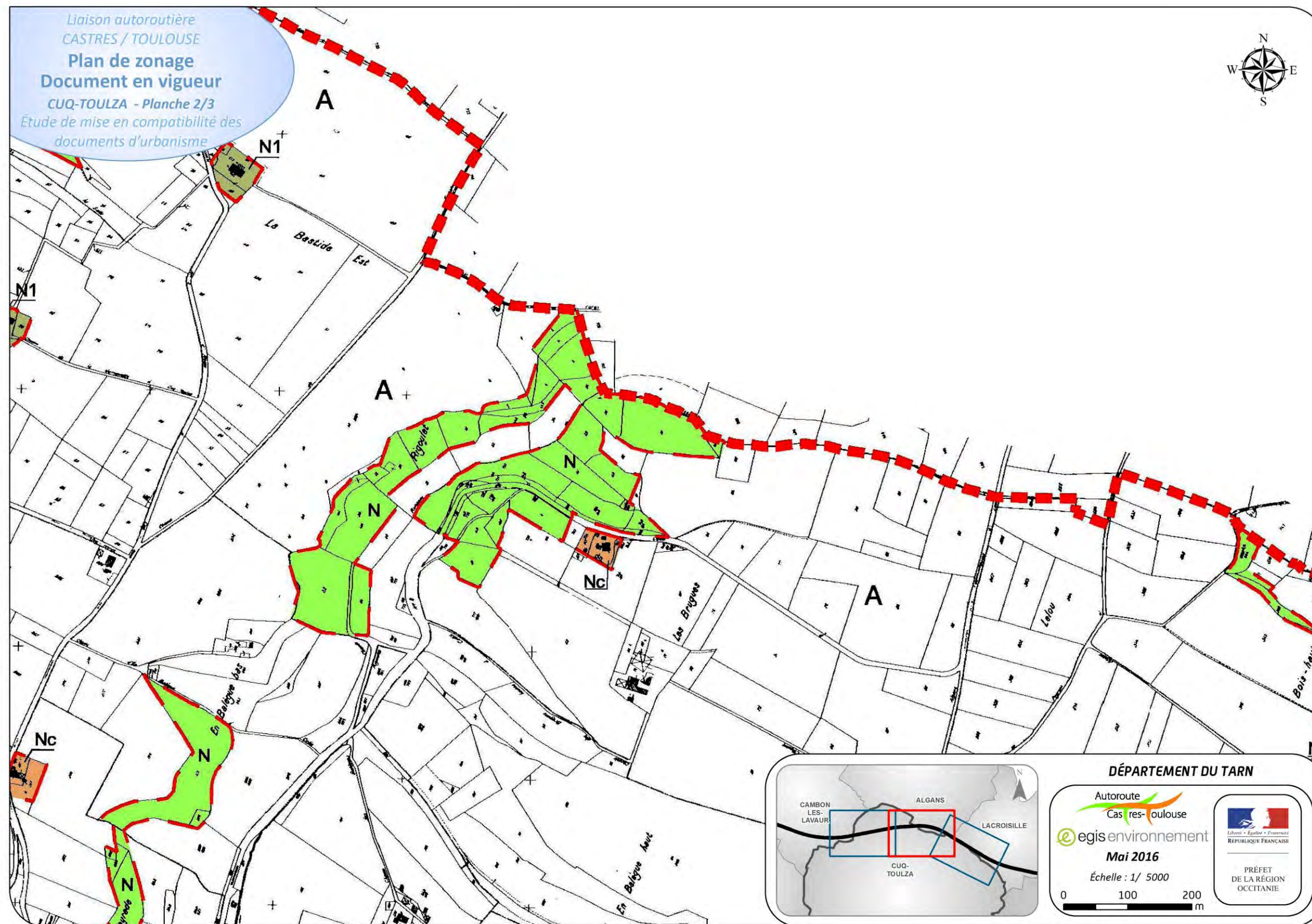


Figure 6 : Carte 2/3 de zonage après mise en compatibilité

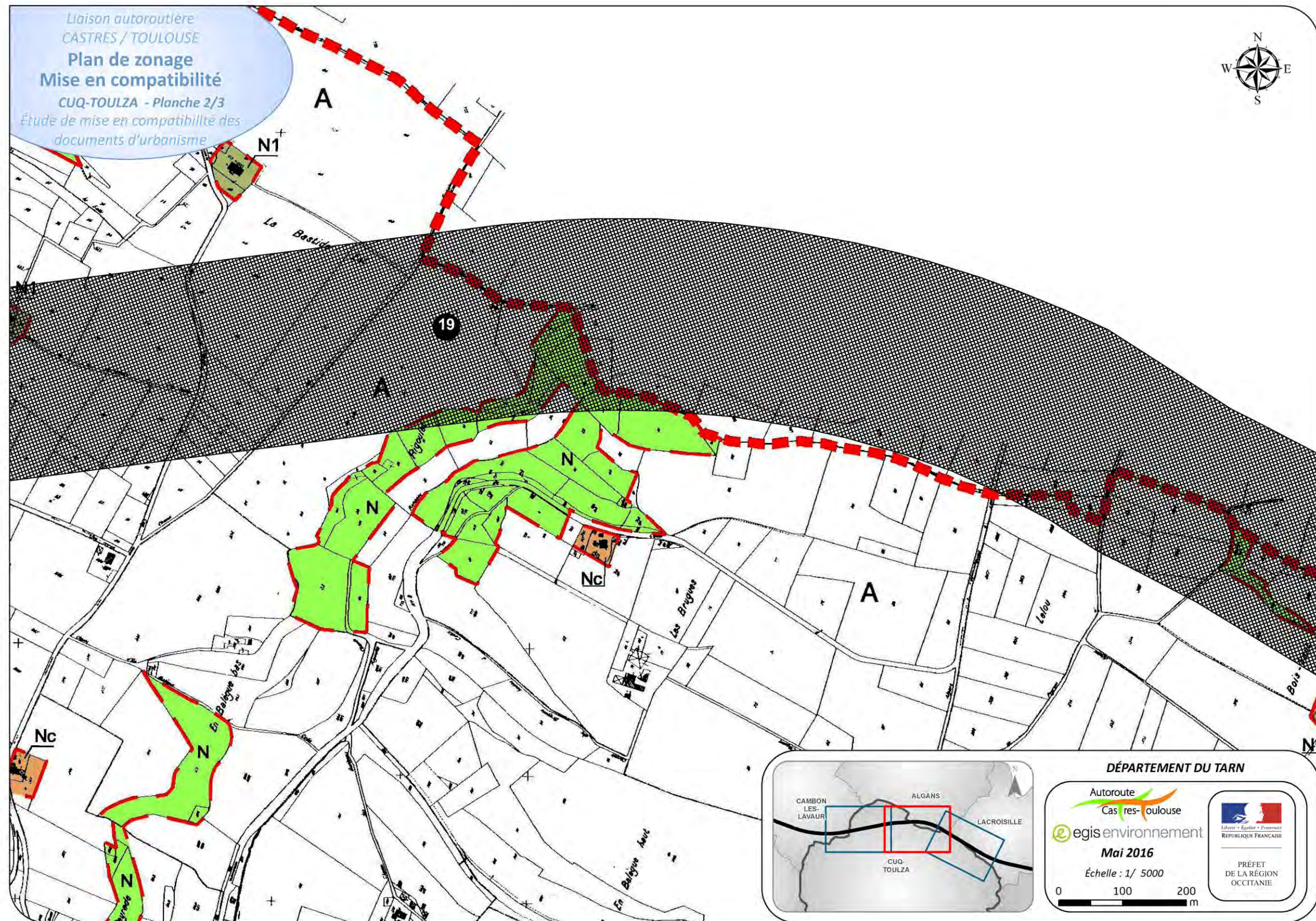


Figure 7 : Carte 3/3 de zonage avant mise en compatibilité

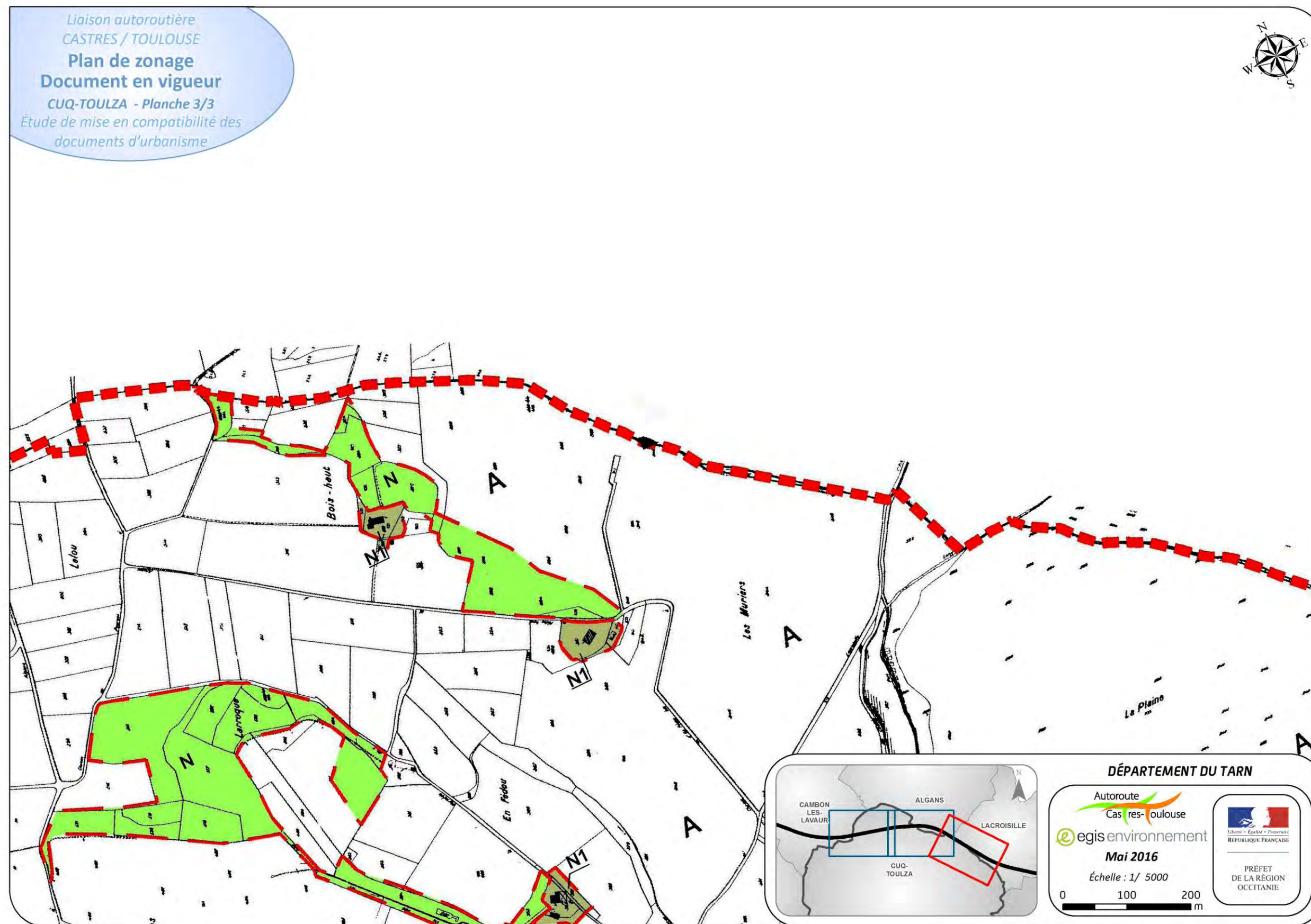
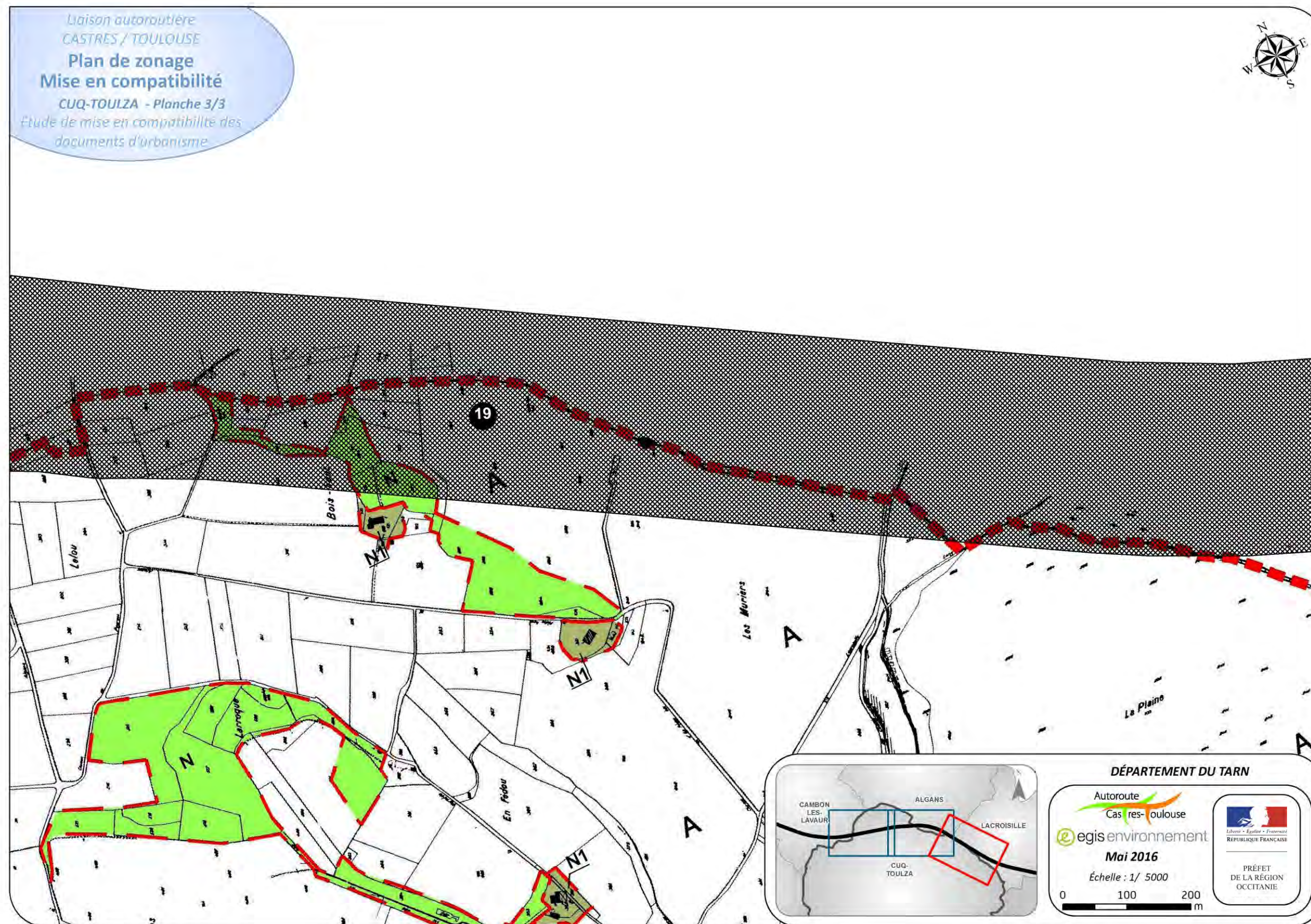


Figure 8 : Carte 3/3 de zonage après mise en compatibilité



IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zones N et A seront concernés par la mise en compatibilité.

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

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

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Dans tous les secteurs :
 - les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.
- Dans le secteur N1 :
 - l'aménagement et l'extension des constructions existantes à condition qu'elle soit mesurée dans la limite d'une augmentation de 30% de la Surface Hors Œuvre Brute en place à l'approbation du Plan Local d'Urbanisme et à condition qu'il ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages ;
 - les annexes (construction de moins de 20m² de S.H.O.B.) à condition qu'elles soient en cohérence avec les constructions existantes.
- Dans le secteur N2 : [..]

L'article N2 permet les constructions et installations nécessaires au projet, sans autoriser le projet autoroutier en tant que tel. L'article sera modifié en conséquence.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Dans tous les secteurs :
 - les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.
 - **sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.**
- Dans le secteur N1 :
 - l'aménagement et l'extension des constructions existantes à condition qu'elle soit mesurée dans la limite d'une augmentation de 30% de la Surface Hors Œuvre Brute en place à l'approbation du Plan Local d'Urbanisme et à condition qu'il ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages ;
 - les annexes (construction de moins de 20m² de S.H.O.B.) à condition qu'elles soient en cohérence avec les constructions existantes.
- Dans le secteur N2 : [..]

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la RN126.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 15 m de l'axe des routes départementales, porté à 20 m en cas de plantations d'alignement.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

L'aménagement, le changement de destination et l'extension mesurée des constructions existantes peuvent être implantés avec le même recul que la construction existante.

L'article N6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la RN126.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 15 m de l'axe des routes départementales, porté à 20 m en cas de plantations d'alignement.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

L'aménagement, le changement de destination et l'extension mesurée des constructions existantes peuvent être implantés avec le même recul que la construction existante.

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

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée entre le niveau du sol naturel et l'éégout du toit.

La hauteur d'une construction ne doit pas dépasser 7 mètres, sauf en cas d'harmonisation avec la construction existante.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public.

L'article N10 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des hauteurs maximums imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée entre le niveau du sol naturel et l'éégout du toit.

La hauteur d'une construction ne doit pas dépasser 7 mètres, sauf en cas d'harmonisation avec la construction existante.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public.

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

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N11 : ASPECT EXTERIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

11.1 – COUVERTURES

Si toitures traditionnelles :

Les toitures doivent être en tuiles ou similaire, de surface courbe et leur pente comprise entre 30 et 40%. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public, aux vérandas, aux serres et aux couvertures de piscines, aux abris de jardin.

Les toitures de type contemporain (terrasses végétales, etc....) pourront être autorisées dès lors qu'elles s'intègrent dans le milieu environnant.

11.2 – MATERIAUX ET TEINTE

Les toitures, les revêtements de façade et les clôtures doivent être d'une conception et d'une teinte en référence avec la palette de couleur du Tarn (CAUE). Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public, aux annexes et aux vérandas.

11.3 – CLOTURES

La hauteur totale des clôtures ne doit pas dépasser 1,80 mètre.

L'article N11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N11 : ASPECT EXTERIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

11.1 – COUVERTURES

Si toitures traditionnelles :

Les toitures doivent être en tuiles ou similaire, de surface courbe et leur pente comprise entre 30 et 40%. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public, aux vérandas, aux serres et aux couvertures de piscines, aux abris de jardin.

Les toitures de type contemporain (terrasses végétales, etc....) pourront être autorisées dès lors qu'elles s'intègrent dans le milieu environnant.

11.2 – MATERIAUX ET TEINTE

Les toitures, les revêtements de façade et les clôtures doivent être d'une conception et d'une teinte en référence avec la palette de couleur du Tarn (CAUE). Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public, aux annexes et aux vérandas.

11.3 – CLOTURES

La hauteur totale des clôtures ne doit pas dépasser 1,80 mètre.

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et sous réserve d'être implantées à proximité des bâtiments d'exploitation.

L'article A2 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et sous réserve d'être implantées à proximité des bâtiments d'exploitation.
- les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la RN126.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 15 m de l'axe des routes départementales, porté à 20 m en cas de plantations d'alignement.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

L'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes peuvent être implantés avec le même recul que la construction existante.

L'article A6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la RN126.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 15 m de l'axe des routes départementales, porté à 20 m en cas de plantations d'alignement.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

L'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes peuvent être implantés avec le même recul que la construction existante.

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

L'article A7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit.

La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas dépasser 7 mètres.

La hauteur d'une construction à usage agricole ne doit pas dépasser 12 mètres.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public.

L'article A10 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des hauteurs maximums imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit.

La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas dépasser 7 mètres.

La hauteur d'une construction à usage agricole ne doit pas dépasser 12 mètres.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public.

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Les éventuelles constructions nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de ce projet et de ses aménagements connexes devront être dispensées des règles imposées aux constructions nouvelles ou modifiées.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

La végétation existante doit être maintenue ou remplacée par des plantations au moins équivalentes.

L'article A13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

La végétation existante doit être maintenue ou remplacée par des plantations au moins équivalentes.

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

IV.3 Liste des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés est intégré au plan de zonage du PLU de la commune de Cuq-Toulza.

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

Conférer le chapitre IV ci-avant intitulé « Plan de zonage » pour l'identification des modifications apportées pour la mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés.

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

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

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

- 1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;
- 2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;
- 3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;
- 4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;
- 5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »

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

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

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

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

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

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

Le territoire de Cuq-Toulza n'est concerné par aucun SCoT en vigueur.

VI. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

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

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

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

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

- 1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;
- 2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;
- 3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

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

VI.1 Cadre réglementaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI.2 Contenu de l'évaluation environnementale

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

Celui doit comprendre :

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

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

3° *Une analyse exposant :*

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

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

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

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

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

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

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

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

Le PLU ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du Code de l'Urbanisme, ni de rapport environnemental spécifique. Toutefois, le chapitre 7 du Rapport de présentation analyse les incidences des orientations du plan sur l'environnement et la prise en compte du souci de sa préservation et de sa mise en valeur.

Ainsi, dans la mesure où de nombreuses informations sont déjà données :

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

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

- Analyse de l'état initial de l'environnement ;
- Raisons du choix du projet retenu ;
- Analyse des incidences attendues de la mise en compatibilité sur l'environnement, et présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire, et si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en compatibilité sur l'environnement ;
- Définition de critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement ;
- Résumé non technique.

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

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

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

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

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

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

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

VI.3.1 Le milieu physique

VI.3.1.1 Topographie

La commune de Cuq-Toulza est située dans la vallée du Girou. Le cours d'eau traverse la commune du Nord-Ouest au Sud-Est.

Ainsi le territoire communal est vallonné et marqué par des reliefs présents de part et d'autre de la vallée du Girou (au Nord-Est et au Sud-Ouest).

L'altitude sur le territoire varie entre 182 mètres et 296 mètres environ, avec une moyenne de 239 mètres.

Les versants et la plaine sont occupés par des bois et des zones agricoles.

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Géologie, pédologie

Le territoire de Cuq-Toulza est inscrit dans la vallée du Girou, formée par des molasses au sein desquelles s'insèrent quelques niveaux calcaires et intercalations gréseuses. Les basses plaines et les basses terrasses sont constituées d'une épaisseur variable d'alluvions formant des sols plus ou moins compressibles.

Au niveau de la vallée du Girou, les sols rencontrés sont peu évolués argilo-calcaires issus d'apports récents (érosion des molasses et reliefs environnants) et pour la plupart en phase d'alluvionnement. Les terrains de la plaine alluviale sont généralement compressibles. Les éboulis et colluvions des formations de pentes présentent des caractéristiques géotechniques leur conférant un caractère souvent instable.

D'un point de vue géomorphologique, cette zone de formations molassiques est surplombée, au niveau des basses plaines et des basses terrasses, par des alluvions, et au niveau des flancs, par des colluvions et éboulis. Les alluvions des basses plaines sont susceptibles de contenir des lentilles de dépôts vasards. On rencontre ainsi, des zones préférentielles de glissement et des zones potentiellement compressibles ainsi que des cônes d'éboulement aux abords du Girou. Ces zones de formation s'avèrent instables.

Plus précisément l'aire d'étude rencontre les formations suivantes :

- Alluvions des basses terrasses des cours d'eau secondaires. Cette formation est présente au niveau de la vallée du Girou mais aussi du ruisseau d'Algan (affluent du Girou situé sur la commune voisine à l'Ouest). Les matériaux sont essentiellement constitués de débris de grèzes et de quartz ;
- Formations de pente, éboulis et solifluxions würmiens. Ces formations se rencontrent dans les petites vallées notamment dans la vallée de l'affluent du Girou (le ruisseau de Ribenque) ;
- Terrains tertiaires répartis entre des formations du Stampien supérieur et des molasses.

Risques liés à la géologie et à la nature des sols

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

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

Hydrogéologie

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

- Les « alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou » (FRFG020) d'une superficie de 1 479 km² ;
- Les « molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes de piémont » (FRFG043) d'une superficie de 14 559 km² ;
- Les « calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne » (FRFG083) d'une superficie de 23 493 km² ;
- Les « sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG » (FRFG082) à dominante sédimentaire d'une superficie de 25 888 km².

Aucun captage public destiné à l'alimentation en eau potable des populations ni périmètre de protection associé n'a été recensé.

Aucun captage agricole n'est présent à proximité.

VI.3.1.3 Hydrologie

Réseau hydrographique

La rivière le Girou traverse la commune du Nord-Ouest au Sud-Est. Des affluents rive droite (ruisseau de Ribenque, ruisseau de Rigoulet, Port-Long) et rive gauche (ruisseau de Thiers) alimentent le cours d'eau.

Au Sud de la commune s'écoule le ruisseau de Péri se rejetant dans le Girou, plus à l'aval.

Une multitude de petits talwegs, canaux et fossés drainent la commune.

Le lac de Vernède est un lac artificiel.

Risque d'inondation

La zone inondable du Girou se localise en fond de vallée. La bande DUP étant localisée au Nord de la commune et au Nord de la vallée du Girou, elle n'est pas concernée par ce risque d'inondation.

Notons cependant la présence de petit cours d'eau s'écoulant Nord-Sud dont les écoulements sont à prendre en compte dans le cadre du projet.

La commune n'est pas couverte par un PPRi (Plan de Prévention des Risques inondation). Néanmoins un périmètre d'inondabilité a été défini sur la commune et celui-ci est consultable au niveau du plan de zonage du PLU.

Zones humides

Plusieurs zones humides sont présentes au Nord de l'aire d'étude. Le Lac de la Vernède et le ruisseau de Portauque présentent un enjeu assez fort mais sont hors de la bande de DUP. Deux autres zones humides sont dans la bande DUP : un ensemble de zones humides à proximité du ruisseau de Rigoulet (lieu-dit les Brugues Basses) et une zone humide au niveau de l'affluent du ruisseau de Ribenque.

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.3.2.1 Espace agricole²

La commune de Cuq-Toulza est un espace à forte vocation agricole où l'on compte de nombreux sièges d'exploitation agricole.

Les espaces agricoles représentent 75,4 % de la superficie communale. Ceci représente 1 738 ha sur les 2 305 ha de la commune. L'emprise des terres agricole représente donc plus des ¾ de la superficie communale.

La polyculture domine l'activité. Le secteur compte également plusieurs élevages.

Les parcelles sont de tailles et de formes très diverses avec certaines parcelles très vastes. On trouve par endroits des parcelles découpées par des haies arbustives et arborées.

La commune de Cuq-Toulza compte deux silos, l'un au Sud-Est le long de la RD42 et l'autre à l'Est le long de la RN126.

Dans la bande DUP, les surfaces agricoles sont les suivantes :

Tableau 4 : Surfaces agricoles dans la bande DUP (RPG2012)

Libellé (RPG2012)	Surface (ha) dans la bande DUP
Tournesol	35,5
Colza	0,4
Blé tendre	3,0
Autres céréales	20,0
Autres gels	0,90
Prairies temporaires	1,7

Les surfaces agricoles représentent environ 78,5% de la bande DUP.

² Données issues du rapport de présentation du PLU et de l'étude d'impact du présent projet

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturels sensibles

Végétation

La commune de Cuq-Toulza présente une assez grande variété de milieux intéressants d'un point de vue écologique : des zones de pelouses sèches (« pelouses de l'Embessart », « pelouses sèche de la Croix », « les coteaux secs de Lacroisille »), des zones où ces pelouses sèches sont mêlées aux zones cultivées (« coteaux Ouest de Cadix », « coteaux de la Ribenque et d'Algans »), des secteurs agricoles (« secteur de la Riat et Cap Blanc », « Domaine de Rouanet et lac de Vernède »...), des milieux boisés dans le secteur de Montauquier.

Les pelouses calcaires sèches extrêmement variées et les boisements de chêne pubescent sont bien représentatifs de la végétation naturelle de la commune.

Espaces inventoriés ou protégés

La commune de Cuq-Toulza n'est concernée par aucune mesure de protection (type Natura 2000, Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope...) ni mesure d'inventaire (type Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique...).

Le projet n'intercepte aucun Espace Boisé Classé (EBC).

Trames vertes et bleues

Les réservoirs de biodiversité sont localisés sur les coteaux calcaires et sont constitués par les pelouses sèches extrêmement variées et les boisements de chêne pubescent et par les cultures extensives riches en espèces messicoles. Ces secteurs constituent des habitats intéressants et des continuités de milieux naturels remarquables pour la flore.

Les cours d'eau et ruisseaux de l'aire d'étude (le Girou, le ruisseau de Ribenque, le ruisseau du Rigoulet, le ruisseau de Portauque, le ruisseau de Port-Long) constituent des corridors aquatiques. La retenue de Vernède est un obstacle aux continuités aquatiques du ruisseau de Port-Long.

Le vallon et les coteaux bordant le ruisseau du Rigoulet sont identifiés dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique comme corridor terrestre boisé et corridor terrestre herbacé.

Descriptif des enjeux

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

L'aire d'étude sur la commune est relativement éloignée du lit du Girou.

L'aire d'étude est localisée sur le relief des coteaux où les sites d'intérêt pour la flore et la faune sont présents. Ces zones d'intérêt peuvent être regroupées en 5 grands groupes :

- Des sites composés essentiellement de zones de pelouses sèches, comme les « coteaux secs de la Ribenque » (Cambon-les-Lavaur, Cuq-Toulza), les « coteaux secs de Lacroisille » (Cuq-Toulza, Lacroisille). Ces derniers abritent des enjeux liés aux habitats naturels (pelouses calcaires, ...), à la fore (Nigelle de France, ...) et/ou aux insectes (Damier la Succise, Azuré du Serpolet, ...). Sur les sites des « pelouses sèches de la Croix » et des « pelouses de l'Embessart » (Cuq-Toulza), le principal enjeu est constitué par la Linotte mélodieuse, passereau « vulnérable » sur la liste rouge des oiseaux nicheurs de France.
- Des sites composés de zones cultivées, mais regroupant également des zones de pelouses. Le site des « coteaux secs de Cuq-Toulza » (Cuq-Toulza, Algans) accueille ainsi des enjeux liés aux habitats naturels (pelouses sèches, ...), à la fore (Nigelle de France, ...), aux insectes (Azuré du Serpolet, Zygène cendré, ...), mais aussi aux mammifères terrestres et aux chiroptères (Minioptère de Schreibers...). Les « coteaux ouest de Cadix » (Cuq-Toulza) présentent des

enjeux batrachologiques forts, en raison essentiellement de la présence de 3 mares abritant le Triton marbré. Le site des « coteaux de Cadix et Cambon-Les-Lavaur » (Algans, Cambon-les-Lavaur, Cuq-Toulza, Lacroisille, Maurens-Scopont), qui est très étendu, présente des enjeux forts, en raison de la présence de la rare Vipère aspic et de la Coronelle girondine. Le site des « coteaux de la Ribenque et d'Algans » (Cambon-lès-Lavaur et Cuq-Toulza), situé dans la zone d'influence de 2 gîtes de chiroptères d'importance majeure en Midi-Pyrénées, présente un enjeu chiroptérologique majeur.

- Des sites composés essentiellement de cultures, comme le « secteur agricole de la Riat et le Cap-Blanc » (Cuq-Toulza), le « domaine de Rouanet et lac de la Vernède » (Cuq-Toulza, Lacroisille) et la « Plaine agricole de Nayrolles à la Plaine Haute » (Cuq-Toulza, Puylaurens) qui hébergent des cortèges intéressants d'oiseaux liés notamment aux milieux agropastoraux. Sur les deux derniers, niche notamment l'Oedicnème criard, limicole assez rare dans la région et présentant un enjeu fort.
- Des milieux boisés. Le secteur de Montauquier (Cuq-Toulza), qui compte 3 sites d'intérêt (« parc du château de Montauquier », « domaine et château de Montauquier », « bois de Montauquier et lac de la Vernède » (Cuq-Toulza)) abrite des enjeux ornithologiques (Pigeon colombin, Gobemouche gris, ...), mammalogiques (Minioptère de Schreibers, Genette commune, ...) et batrachologiques (Salamandre tachetée, ...).
- Des bâtiments qui abritent des chauves-souris pour la mise-bas sur « la Bastide Neuve ».

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Contexte général

Situé dans le Lauragais, Cuq-Toulza présente des paysages collinaires vallonnés et faiblement accidentés, dont l'ambiance rurale est marquée par les exploitations agricoles, des habitats dispersés, et un bâti traditionnel souvent préservé.

La commune appartient à l'unité paysagère de la haute vallée du Girou et ses vallons tributaires caractérisés par un relief plus accentué et une vallée plus étroite que dans la basse vallée.

Du fait du relief plus accentué les espaces sont plus fermés que dans la basse vallée et les vues plus restreintes. Les parcelles sont de petites tailles et on rencontre de nombreux bois et de haies champêtres. Le regard est souvent arrêté par des bandes boisées et des haies vives en limites de parcelles agricoles.

Cette unité laisse apparaître ainsi un espace à forte vocation agricole où on compte de nombreux sièges d'exploitation agricoles et bâtiments agricoles. Les parcelles agricoles sont occupées par des cultures céréalières majoritairement et par des élevages d'ovins et de bovins. Au sein de cette unité, on retrouve également plusieurs alignements routiers d'arbres qui forment d'ailleurs des composantes identitaires du paysage.

Le bourg de Cuq-Toulza s'insère entre le Girou et la RN126.

À travers ce décor naturel, on note la présence de « points noirs », notamment les lignes électriques à haute tension, traversant le secteur d'Ouest en Est et qui viennent altérer l'aspect du territoire.

Enfin, en termes d'occupation des sols il est important d'indiquer que la majeure partie du territoire de la commune est constituée par de l'activité agricole (+75%).

Patrimoine culturel et paysager

L'aire d'étude n'est concernée par la présence d'aucun monument historique, d'aucun site classé ou inscrit, ni aucun autre élément du patrimoine culturel ou historique.

Aucune zone de présomption de prescription archéologique n'est définie sur la commune mais l'aire d'étude recoupe une zone de forte densité de sites archéologiques.

Les sites archéologiques connus sur la commune sont :

- *Au droit de Bois-Haut, à l'intersection des limites communales de Cuq-Toulza, Algans et Lacroisille,*
- *Au niveau de la limite communale entre Cuq-Toulza et Lacroisille. Ce site à potentiel archéologique s'étend sur une superficie importante, bien delà de l'aire d'étude et comprend notamment des maisons troglodytes.*

La commune abrite quelques monuments à forte valeur identitaire et patrimoniale mais non protégés (hors aire d'étude) :

- Une croix au niveau de Massoulard ;
- Le château de Vernède et son lac.

VI.3.3.2 Urbanisme

Population, habitat et données démographiques

La commune de Cuq-Toulza se trouve dans le secteur 3 compris entre Villeneuve-lès-Lavaur et Puylaurens, qui représente le secteur le plus rural de l'aire d'étude.

Bien représentatif du secteur 3, la croissance démographique est importante sur la commune de Cuq-Toulza : en l'espace de 14 ans, la population a augmenté d'environ 35% et la population est plutôt jeune : 35,5 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 21,8 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 5: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km ²)	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Cuq-Toulza	705	30,52	+ 35,84	35,5	21,8

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +26,6% entre 1999 et 2012.

La composition des logements à Cuq-Toulza est majoritairement monotype. Le développement de ces territoires s'organise autour d'un modèle unique porté sur la maison individuelle : près de 95,5% à Cuq-Toulza.

Tableau 6: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales en 2012 (%)	Part de résidences secondaires en 2012 (%)	Part de logements individuels en 2012 (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2012 (%)
Cuq-Toulza	309	86,2	9,1	95,5	+ 26,6

Cuq-Toulza fait partie de ces territoires ruraux dépendants, dont les actifs se déplacent dans tout le département, mais aussi vers les départements limitrophes. La commune remplit ainsi, un rôle majoritairement résidentiel : 86,2% (résidences principales). En effet, de plus en plus d'actifs sortent de leur commune de résidence pour aller travailler, augmentant par la même les trajets domicile-travail.

Plus de 80% de la population communale utilise la voiture comme moyen de transport pour se rendre au travail.

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

- 78,8 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 71,9 % d'actifs avec emplois et 6,9 % de chômeurs ;
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres...) représente 21,2 %.

Économie, équipements

Au niveau de la commune de Cuq-Toulza le principal réseau routier est constitué par la RN126 hors de l'aire d'étude, plus au Sud. Il s'agit également d'un axe de transport de matières dangereuses.

Une ligne haute tension suit l'aire d'étude.

Une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) est située hors de l'aire d'étude au niveau du bourg de Cadix.

Une crèche, une école élémentaire et une école maternelle, une salle polyvalente et une médiathèque sont présentes sur la commune. Ces équipements sont hors de l'aire d'étude et plutôt localisés au niveau du bourg.

Des commerces de proximité et des entreprises sont installées sur la commune.

L'activité économique dominante sur le territoire reste l'agriculture.

VI.3.3.3 Déplacements et trafics

La commune de Cuq-Toulza est desservie par plusieurs routes, dont les principales sont la RN126, la RD106, la RD42 et la RD45.

Les déplacements s'effectuent pour la plupart des cas en voiture individuelle, correspondant d'une part au profil socio-professionnel des nouveaux habitants et à leurs modes de vie, et d'autre part à l'éloignement entre les différentes zones d'habitations. Il faut également noter un facteur non négligeable, les habitants doivent se rendre dans les communes aux alentours afin d'accéder à certains équipements et services.

La commune est desservie par une ligne de bus interurbain (ligne 941).

VI.3.3.4 Risques sanitaires

VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

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

Eaux superficielles

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Cuq-Toulza de la masse d'eau superficielle identifiée sont présentés ci-dessous :

Tableau 7 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Ecologique	Global
Le Girou (du confluent de l'Algans à la confluence de l'Hers Mort) FRFRR153	État écologique médiocre	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

Eaux souterraines

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

Tableau 8 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Quantitatif	Global
Calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne (FRFG083)	Bon état quantitatif	2015	2015	2015
	Bon état chimique			
Sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG (FRFG082)	Mauvais état quantitatif	2015	2027	2027
	Bon état chimique			
Alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou (FRFG020)	Bon état quantitatif	2027	2015	2027
	Mauvais état chimique			
Molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes de Piémont (FRFG043)	Bon état quantitatif	2027	2015	2027
	Mauvais état chimique			

VI.3.3.4.2 Ambiance sonore

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

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

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

Tableau 9 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral du Tarn, 5 octobre 2012)

Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
RN126 hors du bourg de Cadix	3	100 m
RN126 dans le bourg de Cadix	4	30 m

Cette infrastructure classée bruyante est en dehors de l'aire d'étude.

Néanmoins, les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre du projet montrent que la très grande majorité de l'aire d'étude se trouve en zone d'ambiance sonore modérée.

L'ensemble de l'aire d'étude sera donc traité comme relevant d'un territoire situé en ambiance sonore modéré, ce qui permet une approche plus globale et plus favorable aux riverains.

VI.3.3.4.3 Qualité de l'air

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

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

Aucun établissement sensible n'est présent dans l'aire d'étude.

VI.4 Raison du choix du projet

Les données ci-dessous constituent une synthèse des éléments présentés dans les dossiers présentés à la phase d'enquête publique relative au programme LACT (élargissement de la bretelle de l'A68 et aménagement d'un itinéraire autoroutier de Verfeil à Castres).

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

VI.4.1 Études, débat public et concertations

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

Tableau 10 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI.5.1 Le milieu physique

VI.5.1.1 Topographie

Le projet sur la commune de Cuq-Toulza traverse une zone de relief.

La réalisation des travaux va nécessiter d'importants terrassements. En effet plus de la moitié des déblais de l'ensemble de l'opération sera réalisée sur la commune (2,8 millions de m³ sur 4,7). Les volumes de remblais seront également importants (1,1 million de m³). L'impact des travaux sur la commune sera donc important.

Mesures

Une partie des matériaux extraits des déblais sera réutilisée pour la réalisation des couches de forme, des remblais et pour la confection des modelés paysagers. Dans la mesure du possible, il sera recherché l'équilibre entre les volumes de déblais et de remblais, afin de minimiser les excédents ou les déficits de matériaux à l'échelle de l'ensemble du linéaire. Des transports de matériaux (1,7 Mm³) du site de Cuq-Toulza vers les secteurs déficitaires situés à l'Ouest et à l'Est permettent une réutilisation maximale des ressources du site. Ces matériaux seront déplacés de façon optimale en privilégiant la circulation sur les pistes de chantier.

Les effets visuels des modifications du relief seront atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief environnant. Ces aménagements prendront en compte le risque de tassement en

surface, qui subsistera durant quelques temps après la phase de terrassement, avant la mise en place définitive des revêtements de surface.

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Phase travaux

La phase travaux, notamment du fait de la présence d'engins de chantier et de la réalisation de remblais risque d'entraîner l'apparition de zones de compression, de mouvements de terrain ou d'érosion des sols. Sur la commune de Cuq-Toulza, le risque de compression lié au projet porte sur une surface d'environ 4,56 ha.

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

Par ailleurs, les déblais risquent d'entraîner un rabattement de la nappe.

Mesures

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

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

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

Phase d'exploitation

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

Dans ce secteur les masses d'eau souterraines sont majoritairement proches de la surface ce qui les rend très vulnérables. Elles présentent donc un risque de contamination en cas d'infiltration d'une pollution.

Les remblais peuvent avoir un effet sur l'écoulement des eaux souterraines

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

Mesures

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

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

VI.5.1.3 Hydrologie

La plate-forme autoroutière franchira le ruisseau de la Ribenque. Plusieurs autres talwegs seront également franchis par le projet. En cas d'interception des écoulements, des phénomènes de débordements ou d'érosion peuvent se produire.

Mesures

De manière à conserver la continuité hydraulique des écoulements des ouvrages de franchissements hydrauliques seront mis en place. Ils sont dimensionnés pour laisser transiter les débits centennaux. L'ouvrage de franchissement de la Ribenque présentera ainsi une largeur de 14 m, une longueur de 30,80 m et une hauteur de 4,5 m. Cet ouvrage assurera plusieurs fonctions (agricole, hydraulique, grande faune).

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

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

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

Mesures

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

Le projet étant localisé sur les coteaux est hors zone inondable du Girou.

Mesures

Une attention particulière devra cependant être portée aux travaux à réaliser dans les talwegs de manière à ne pas perturber les écoulements (ne pas créer d'obstacle...).

Deux zones humides incluses dans la bande DUP peuvent potentiellement être impactées par le projet : un ensemble de zones humides à proximité du ruisseau de Rigoulet (lieu-dit les Brugues Basses) et une zone humide au niveau de l'affluent du ruisseau de Ribenque.

Si les travaux se situent au droit de ces zones humides elles seront détruites. Si ces travaux sont à proximité de ces zones, elles peuvent être durablement impactées (perturbation de la circulation des eaux, dégradation du sol,...).

Mesures

Les Plans de respect de l'Environnement imposeront aux entreprises de travaux des mesures strictes pour limiter l'effet du projet sur les zones humides. Ces mesures seront notamment la limitation au strict minimum des emprises du chantier, la mise en défens de certains secteurs... De plus, des mesures de compensation des impacts sur les zones humides seront mises en place.

Les risques de pollution sont traités au VI.5.3.4.1

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.5.2.1 Espace agricole

Plusieurs exploitations agricoles seront impactées par le tracé du projet. La bande DUP occupe 73,58 ha de zone agricole identifiée au PLU de Cuq-Toulza, soit environ 2,7 % du territoire communal. A ce stade des études, la consommation d'espaces agricoles en vue de permettre la réalisation du projet, en terme d'emprise travaux et d'emprise définitive, est estimée à environ 22 ha.

Sur la commune, dans l'ensemble de l'aire d'étude les sites (avec bâtiments) agricoles sont de 5, mais tous ont été exclus de la bande DUP.

Les effets majeurs sur ces exploitations sont :

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

Mesures

Les emprises du projet sont réduites au strict minimum.

Le projet intègre le rétablissement des accès à chacune des parcelles, le rétablissement des réseaux de drainage et d'irrigation. Trois ouvrages de rétablissement des accès agricoles seront mis en place (PK21, PK22 et PK24).

Les indemnités des exploitants agricoles seront calculées selon les protocoles établis entre le maître d'ouvrage et la Chambre d'Agriculture du Tarn.

Les emprises du projet sont limitées au strict nécessaire pour l'exploitation de l'autoroute, afin de réduire les dommages aux bâtiments d'exploitation, aux zones agricoles et de limiter la création de délaissés.

Lors de la définition des emprises foncières, qui interviendra au stade d'études ultérieures, un soin particulier sera apporté pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables. La configuration de l'emplacement du projet au regard des infrastructures existantes, la structuration du parcellaire de certaines exploitations en grands îlots d'exploitation adaptés aux grandes cultures laissent à penser qu'un aménagement foncier apporterait une mesure utile.

Dans le cas où cet aménagement foncier ne serait pas retenu par la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier, où qu'il s'avèrerait insuffisant, la relocalisation d'exploitations agricoles sera proposée.

VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles

Le projet n'a aucun impact sur les boisements classés de la commune, ni aucune zone d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel (Natura 2000, ZNIEFF...). La bande DUP occupe 4,49 ha de zone naturelle (Zone N dont secteur N1 du PLU de Cuq-Toulza).

Sur la commune de Cuq-Toulza, les enjeux floristiques sont importants notamment au niveau des coteaux de la Ribenque, des coteaux secs de Cuq-Toulza. Des stations de Nigelle de France, espèce végétale protégée, sont impactées. Les prairies de fauche et les boisements de chêne pubescent sont également impactés.

Le projet impacte le ruisseau de la Ribenque, ce qui constitue une barrière écologique.

L'aire d'étude traverse des zones à enjeux faunistiques forts. De façon générale, le projet entraînera une consommation d'espace naturel, un dérangement des espèces présentes et constituera une barrière écologique.

Les impacts sur les insectes sont forts mais les populations locales ne seront pas remises en cause car les secteurs les plus riches sont préservés.

Les impacts sur les amphibiens sont également jugés forts notamment par rapport à la destruction d'habitats d'espèces ainsi que des effets induits (risque de collision).

Les impacts sur les reptiles sont jugés jusqu'à très fort notamment par rapport à la destruction et à la fragmentation d'habitat d'espèces à haute valeur patrimoniale ainsi que des effets induits (risque de collision).

Concernant les oiseaux, les impacts sont variables de faible à très fort suivant les espèces et les habitats.

Le projet traverse deux milieux aquatiques : le ruisseau de la Ribenque et le ruisseau de Rigoulet. Les impacts sur les mammifères aquatiques vivant dans ces milieux sont globalement modérés à forts. Par ailleurs, le ruisseau de la Ribenque présente un enjeu écologique modéré d'un point de vue de la faune aquatique. Son franchissement sera réalisé par la pose d'un cadre qui présentera des impacts modérés principalement en phase travaux.

Sur les coteaux, l'impact du projet sur les mammifères terrestres est modéré.

Plusieurs bâtiments constituent des gîtes pour les chauves-souris et les ripisylves des cours d'eau abritent des espèces à enjeux. Le niveau d'impact lié à la destruction d'habitat, ainsi qu'à la destruction d'individus est considéré comme très fort. À cela se rajoutent les coupures et les ruptures de corridors de déplacements ainsi que la fragmentation des habitats.

Mesures

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

- *minimisation des emprises chantier,*
- *intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes,*
- *rétablissement des corridors de déplacement,*
- *mise en défens des zones à enjeux importants,*
- *création le cas échéant de zones de compensation (création de marre d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes...),...*

En vue de conserver les continuités écologiques aquatiques et/ou terrestres des ouvrages de rétablissement seront mis en place au niveau la plate-forme autoroutière : sur la commune de Cuq-Toulza 11 ouvrages seront mis en place. Ils sont de type cadre, PIPO passage inférieur ou supérieur.

VI.5.3 Le milieu humain

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Le projet n'impacte aucun monument historique, site inscrit, site classé ou zone de protection du patrimoine historique ou culturel.

Aucune zone de présomption de prescription archéologique n'est définie sur la commune mais le projet recoupe une zone de forte densité de sites archéologiques.

Les sites archéologiques connus sur la commune sont :

- *Au droit de Bois-Haut, à l'intersection des limites communales de Cuq-Toulza, Algans et Lacroisille ;*
- *Au niveau de la limite communale entre Cuq-Toulza et Lacroisille. Ce site à potentiel archéologique s'étend sur une superficie importante, bien delà de l'aire d'étude et comprend notamment des maisons troglodytes.*

Le projet risque donc d'impacter des vestiges archéologiques et d'en mettre à jour de nouveaux.

Des monuments à forte valeur identitaire et patrimoniale mais non protégés sont présents sur la commune mais en dehors de l'aire d'étude. Ils ne seront donc pas impactés par le projet.

Mesures

Le dossier de saisine archéologique établi après la déclaration d'utilité publique du projet permettra de saisir les services de l'Etat. Sur la base des diagnostics, ils ordonneront potentiellement la réalisation de fouilles préventives.

En cas de découvertes fortuites de vestiges lors des phases de travaux, les services concernés seront saisis afin d'évaluer leur intérêt et éventuellement de mener des fouilles plus approfondies. Leur autorisation sera nécessaire à la reprise du chantier.

En phase travaux, les installations de chantier, pistes provisoires, zones terrassées... auront un effet temporaire sur le paysage.

En phase d'exploitation, l'autoroute aura un impact fort sur le paysage. Sur la commune de Cuq-Toulza le projet traverse un secteur très rural.

Mesures

Des mesures d'insertion paysagères seront mises en place afin de fondre au maximum le projet dans le paysage : merlon paysager, plantation d'arbres...

Au niveau de la vallée et du lac de la Vernède des mesures spécifiques d'intégration paysagère du projet seront mises en œuvre :

- *Reconstitution et rétablissement des continuités paysagères (ripisylves, boisements, lisières)...*
- *Préservation des arbres notamment au niveau de la ripisylve des affluents du Girou ;*
- *Adoucissement de la pente des talus de remblais et des crêtes de talus de déblais ;*
- *Aménagement des délaissés pour former une continuité avec les espaces adjacents ;*
- *Mise en place d'écrans de végétation.*

VI.5.3.2 Urbanisme

Le projet entraîne une modification de l'affectation des sols.

Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracé le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâties. Ainsi, le projet est éloigné du village.

Sur la commune de Cuq-Toulza, le tracé défini à l'heure actuelle (et susceptible d'évoluer dans les phases ultérieures) impacte 4 bâties (de surface supérieure à 13 m²). Il ne s'agit pas d'habitation.

D'autre part, la réalisation du projet n'aura pas d'effet sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur la commune, les zones impactées étant à vocation naturelle (N) ou agricole (A).

Mesures

L'indemnisation des propriétaires dont le bâti et/ou les biens fonciers se trouvent inclus dans les emprises du projet sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.

VI.5.3.3 Déplacements et trafics

La liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peut perturber légèrement les déplacements au sein de la commune en phase chantier. Le projet intercepte plusieurs voies de communication : voies communales menant à En Buc, La Guariguette et la Bastide Vieille sur les coteaux.

Mesures

Les principales voies coupées par l'infrastructure seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (passage inférieur ou supérieur) soit par un itinéraire de rabattement. En l'état actuel du projet les rétablissements prévus sont au niveau du chemin de la Gariguette (voie latérale) et au niveau du chemin de la Bastide Vieille (passage inférieur).

L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.

VI.5.3.4 Risques sanitaires

VI.5.3.4.1 Qualité des eaux

Les sources de pollution éventuelles peuvent provenir :

- En phase chantier : d'émission de matière en suspension, de pollutions accidentelles, de pollutions par la chaux...
- En phase exploitation : de pollutions chroniques dues à la circulation journalière, de pollutions saisonnières (sel lors d'épisode neigeux / verglaçant, phytosanitaires lors du traitement des dépendances vertes) et accidentelles.

Mesures

Des mesures spécifiques seront mises en place :

- *En phase chantier : mise en place et entretien d'un assainissement provisoire de chantier, mise en place d'aires spécifiques imperméables, stockages des produits et matériels hors des zones sensibles, choix de produits limitant les risques de pollutions, mise en défens de certaines zones,*
- *En phase exploitation : mise en place de bassins de rétention et de dépollution avant rejet au milieu naturel. Ces ouvrages assureront également le confinement des éventuelles pollutions accidentelles. L'utilisation des produits phytosanitaires sera limitée.*

VI.5.3.4.2 Ambiance sonore

Le tracé du projet a été étudié afin de s'éloigner du village et ainsi de réduire les impacts acoustiques du projet sur les habitants.

Une étude acoustique spécifique a été réalisée dans le cadre du projet LACT.

Les résultats de cette étude montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire.

L'aire d'étude étant constituée d'habitat épars, une seule habitation, relativement isolée, est impactée par le projet.

Mesures

L'habitation impactée fera l'objet d'un diagnostic acoustique et d'un renforcement des performances acoustiques de la façade si besoin (lieu-dit « L'Aigle »).

VI.5.3.4.3 Qualité de l'air

Sous réserve des hypothèses de trafics, le projet n'aura pas d'effet significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude.

L'étude Air met en avant à l'échelle du projet :

- Une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence ou l'état projeté du fait du renouvellement du parc automobile ;
- Une amélioration de la qualité de l'air au droit des zones déviées par le nouveau tracé autoroutier et une dégradation de la qualité de l'air au droit du tracé du fait même de sa réalisation.

Plus précisément, l'analyse comparative des émissions polluantes à l'horizon 2042 avec et sans projet met en avant :

- Une diminution très forte des émissions polluantes (- 44% à - 73 % en moyenne) pour la RN126 ;
- De nouvelles émissions liées à la nouvelle autoroute représentant 26% à 65 % des émissions totales, suivant les polluants.

Ces diminutions illustrent parfaitement les reports de trafics de ces axes vers la LACT.

Ainsi, sur la commune, la qualité de l'air devrait s'améliorer dans le village et se dégrader au Nord de la commune.

VI.6 Synthèse des effets de la mise en compatibilité sur le plan de zonage et sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU de Cuq-Toulza

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques

L'emplacement réservé prévu, au document graphique, pour le projet LACT aura une emprise sur :

- la zone destinée à l'agriculture : zone A
- la zone naturelle : N dont le secteur N1 correspondant à l'habitat diffus.

Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées en zones A et N. Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet.

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

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

Le document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet LACT après la mise en compatibilité du PLU fera apparaître l'emplacement réservé au projet.

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

Le projet reste compatible avec les objectifs définis dans le PLU de Cuq-Toulza, notamment ceux identifiés au sein du PADD.

En effet, l'autoroute ne remettra pas en cause les 5 orientations suivantes définies au PADD :

1. Maîtriser l'urbanisation et la croissance de la population,
2. Organiser un espace de vie solidaire,
3. Favoriser le développement des activités économiques,
4. Préserver l'environnement, la qualité du cadre de vie et les espaces agricoles,
5. Améliorer et sécuriser les déplacements.

Le projet autoroutier s'éloigne du village pour préserver le cadre de vie des habitants.

Les paysages seront préservés par la mise en place de mesure d'insertion (merlon paysager, plantation d'arbres et arbustes...) permettant l'intégration du projet au sein du territoire communal.

VI.7 Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement

Cette partie doit permettre de définir des critères de suivi de la mise en compatibilité ; ces critères sont à distinguer des critères de suivi des mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet (cf. chapitre 5 de l'étude d'impact du projet à ce sujet). L'objectif est de mesurer, postérieurement à la réalisation du projet, les effets réels de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'organisation du territoire, afin d'en vérifier a posteriori la cohérence avec les effets attendus au moment de la réalisation de la présente étude.

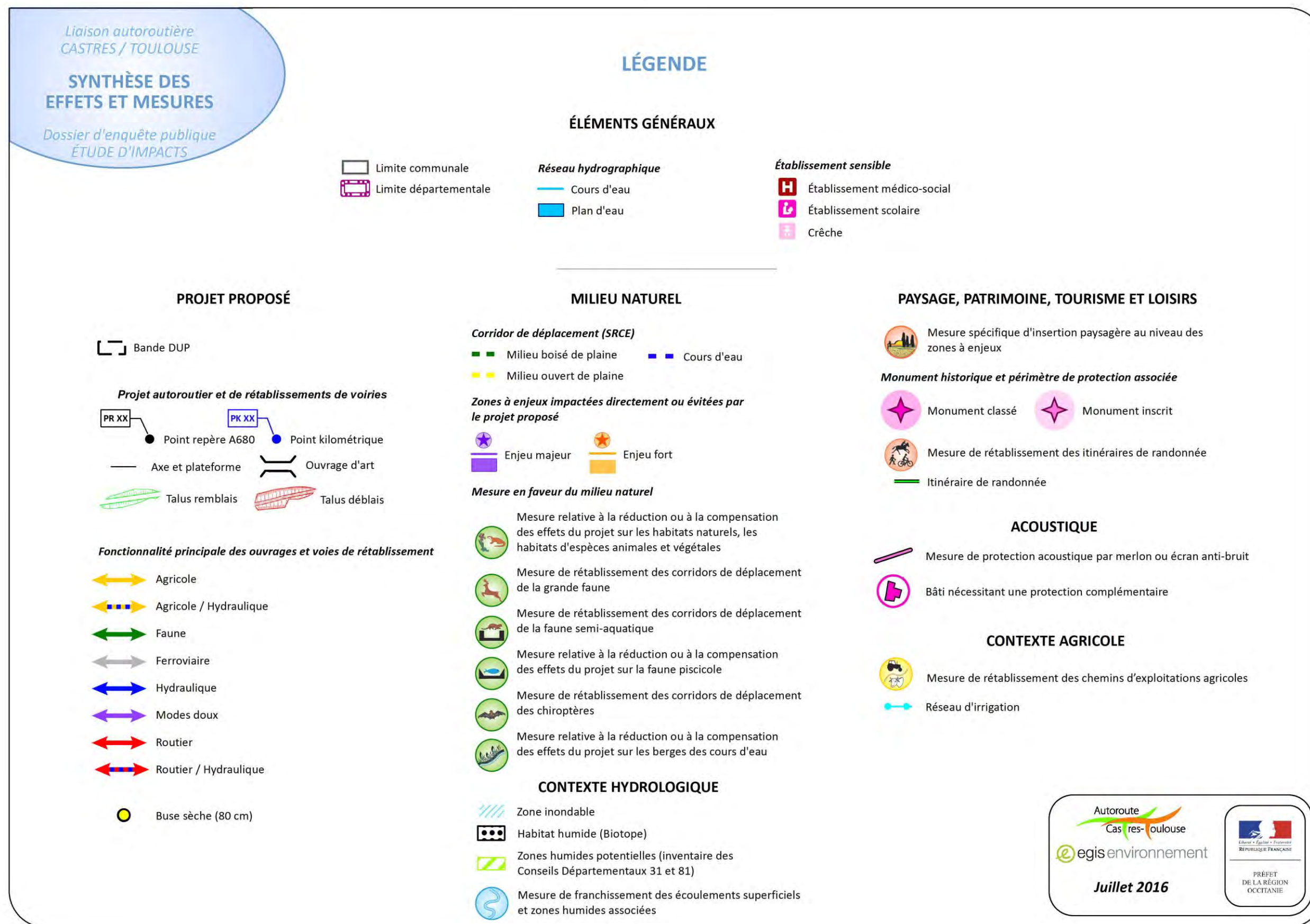
Le suivi de l'occupation des sols proposé dans le chapitre 5 de l'étude d'impact peut en donner une première indication ; il convient cependant de pousser l'analyse plus loin, zonage par zonage.

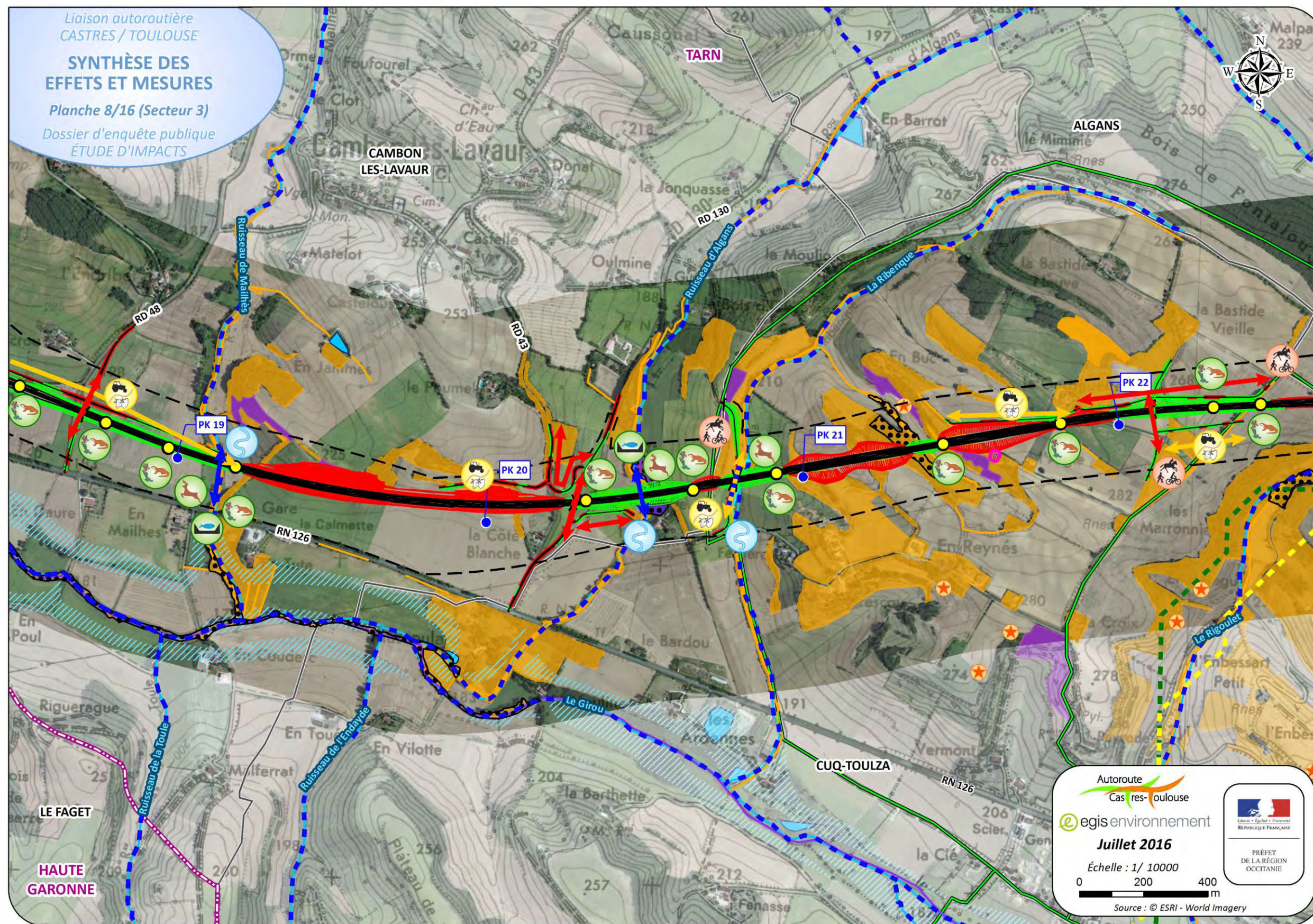
Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

Tableau 11 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	73,2 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone N	4,4 ha inclus dans l'ER dont 0,95 en secteur N1	Y ha acquis

Figure 9 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)





Liaison autoroutière
CASTRES / TOULOUSE

**SYNTHÈSE DES
EFFETS ET MESURES**

Planche 8/16 (Secteur 3)

Dossier d'enquête publique
ÉTUDE D'IMPACTS

Autoroute
Castres - Toulouse

egis environnement

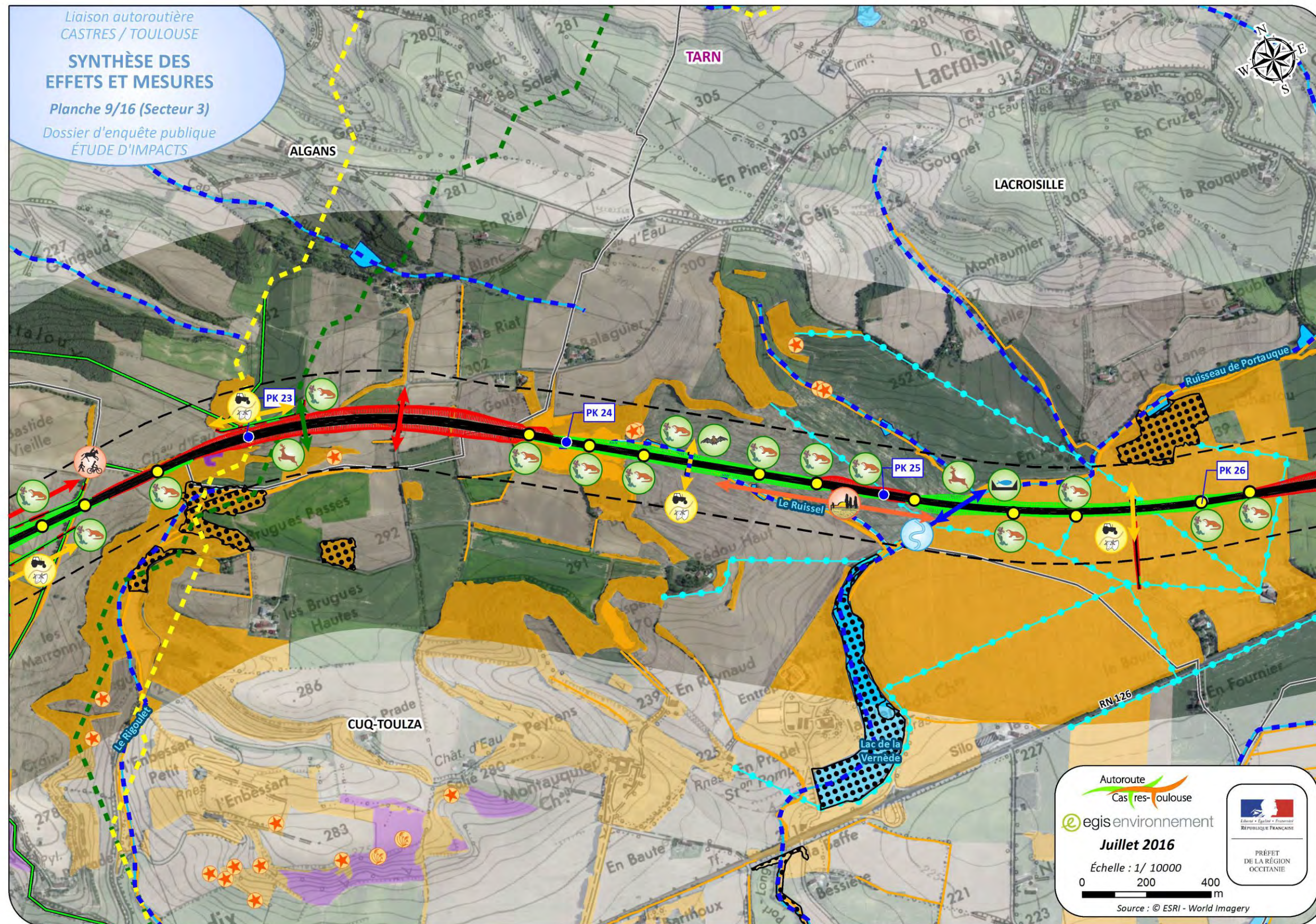
Juillet 2016

Échelle : 1/ 10000

0 200 400 m

Source : © ESRI - World Imagery

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE



VI.8 Résumé non technique

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

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu physique	Géologie, pédologie et hydrogéologie	<p>Terrain de type : sols argilo- calcaires issus d'apports récents (érosion des molasses et reliefs environnants) et pour la plupart en phase d'alluvionnement</p> <p>Risques : retrait et gonflement des sols argileux, risque de mouvement de terrains.</p> <p>Masse d'eau : Trois masses d'eau captives et une masse d'eau libre. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.</p>	<p>Risque de compression des terrains et d'érosion des sols réduits par le renforcement des terrain et la limitation du temps d'intervention en phase chantier.</p> <p>Risque de pollution des eaux souterraines en phase chantier et d'exploitation, réduit par la mise en place de mesures de gestion de chantier et de gestion des eaux pluviales.</p>
	Topographie	<p>Relief : paysage marqué par des reliefs de part et d'autre de la Vallée du Girou.</p> <p>Altitude variant entre 182 et 296 m.</p>	<p>Le projet traverse une zone de relief et nécessite d'important déblais et remblais. La réutilisation des matériaux déblayés sera privilégiée.</p> <p>Les talus feront l'objet d'aménagements paysagers.</p>
	Hydrologie	<p>SDAGE Adour – Garonne et Plan de Gestion des Etiages du Tarn.</p> <p>Cours d'eau du Girou et ses affluents (ruisseau de Ribenque, ruisseau du Rigoulet)</p> <p>On retrouve également de nombreux fossés et un plan d'eau.</p> <p>Risque d'inondation localisé dans la vallée Girou, hors de l'aire d'étude</p> <p>Plusieurs zones humides sont présentes dans la bande DUP</p>	<p>Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel (dimensionnement décennal).</p> <p>Franchissement du ruisseau de Ribenque et d'autres cours d'eau intermittent. Mise en place d'ouvrages hydrauliques de franchissement. Certaines mesures spécifiques seront mises en place pour ne pas dégrader le lit des cours d'eau pendant les travaux.</p> <p>Projet hors zone inondable.</p> <p>Présence de zones humides donc mise en place de mesures spécifiques en vue de les préserver ou mise en place de mesures de compensation.</p>
Milieu naturel	Espace agricole	<p>L'agriculture est une activité économique importante, occupant plus de 75% de la superficie communale (polyculture).</p>	<p>Le projet impacte des exploitations agricoles (perte de bâtiment agricoles, modification de la structure des exploitations, diminution de la surface agricole).</p> <p>Pour limiter les impacts la surface du projet est réduite au strict minimum et des rétablissements d'accès ou de réseau seront mis en place.</p> <p>Des rétablissements agricoles spécifiques seront créés et d'autres mesures d'accompagnement et de compensation telles qu'un aménagement foncier sont proposées.</p>
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	<p>Présence de milieu intéressant d'un point de vue écologique : zones de pelouses sèches, secteurs agricoles, milieux boisés abritant des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt patrimonial.</p> <p>La commune n'est concernée par aucune mesure de protection (type EBC, Natura 2000, APPB...) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO ...).</p> <p>Les ruisseaux affluents du Girou créent des continuités écologiques. Les milieux naturels de la commune constituent des réservoirs de biodiversité.</p>	<p>Aucune emprise sur les boisements classés.</p> <p>Impacts du projet sur des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt écologique.</p> <p>Moyens mis en œuvre pour réduire les impacts sur les milieux naturels sensibles : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes...), ouvrages hydrauliques prévus le long du projet.</p>

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu humain	Patrimoine architectural, urbain et paysage	<p>Le paysage est caractérisé par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • aire d'étude localisée au niveau des reliefs situés au Nord de la commune, • paysage marqué par l'activité agricole ; • présence de zones boisées et haies ; • présence d'une ligne à haute tension ; • village localisé dans la vallée à proximité du Girou. <p>Aucune zone de protection du patrimoine historique n'est présente. L'aire d'étude recoupe une zone de forte densité de sites archéologiques.</p>	<p>Le projet de liaison routière Toulouse Castres n'intercepte aucun élément du patrimoine culturel ou paysager de la commune.</p> <p>Le projet risque d'impacter des vestiges archéologiques. Un dossier de saisine archéologique sera établi ainsi qu'éventuellement des fouilles préventives.</p> <p>Impact du projet sur le paysage notamment au niveau de la vallée et du lac de Vernède.</p> <p>Limitation des emprises travaux, mise en défens des éléments du patrimoine.</p> <p>Mise en place de mesures d'insertion paysagères (merlon paysager, plantation d'arbres...).</p>
	Urbanisme	<p>Population en forte augmentation et plutôt jeune.</p> <p>Nombre de logements en augmentation et majoritairement constitué de maisons individuelles.</p> <p>Des équipements publics (école, crèche médiathèque) et des commerces de proximité sont présents sur la commune.</p> <p>L'activité majoritaire est l'agriculture.</p>	<p>Évitement du village pour réduire les impacts.</p> <p>Le tracé actuel affecte 4 bâtis. Il ne s'agit pas de bâtiment d'habitation.</p> <p>L'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.</p>
	Déplacements et trafics	<p>La voie principale de circulation (RN126) longe le Girou et traverse le village (hors aire d'étude).</p> <p>Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail).</p> <p>Desserte de la commune par une ligne de bus interurbain.</p>	<p>L'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière permettra d'améliorer l'accessibilité aux villes de Toulouse et Castres. Ce projet aura donc un effet positif sur l'économie locale et sur les conditions de déplacement des habitants de la commune.</p> <p>Les voies de communication coupées seront rétablies.</p>
	Risques sanitaires (Bruit et air)	<p>Ambiance sonore de l'aire d'étude modérée car éloignée des sources (routes industries).</p> <p>Qualité de l'air relativement bonne.</p>	<p>Le tracé a été étudié de façon à éviter le village et limiter les nuisances acoustiques. Une habitation est impactée par le projet et bénéficiera de la mise en place de protection acoustique.</p> <p>Sur la commune, la qualité de l'air devrait s'améliorer dans le village et se dégrader au Nord de la commune.</p>