

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 Gagnague*

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

ASF

SOMMAIRE

I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	4
I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ	4
I.1.1 Définition	4
I.1.2 Champ d'application	4
I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU	4
I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER	4
I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES	5
I.4.1 Procédure en cinq étapes	5
I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet	5
I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique	5
I.4.1.3 Enquête publique	5
I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune	5
I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme	5
I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité	6
II. PRÉSENTATION DU PROJET	7
II.1 CONTEXTES ET OBJECTIFS	7
II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE	9
II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE	10
II.3.1 Territoire communal	10
II.3.2 Projet sur le territoire communal	10
III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU	13
III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX	13
III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION	13
III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES	14
III.3.1 Objectifs et orientations du PADD	14
III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT	14
III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	14
III.5 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES	15
III.6 EMBLEMES RÉSERVÉS	15
III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS	16
III.8 ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-19 DU CODE DE L'URBANISME	16
III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME)	16
IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE GRAGNAGUE	17
IV.1 PLAN DE ZONAGE	17
IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME	24
IV.3 LISTE DES EMBLEMES RÉSERVÉS	32

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	33
VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	34
VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE	34
VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	34
VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	35
VI.3.1 Le milieu physique	35
VI.3.1.1 Topographie	35
VI.3.1.2 Géologie et hydrogéologie	35
VI.3.1.3 Hydrologie	36
VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels	36
VI.3.2.1 Espace agricole	36
VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturels sensibles	37
VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal	38
VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager	38
VI.3.3.2 Urbanisme	38
VI.3.3.3 Déplacements et trafics	39
VI.3.3.4 Risques sanitaires	39
VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET	41
VI.4.1 Études, débat public et concertations	41
VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES	42
VI.5.1 Le milieu physique	42
VI.5.1.1 Topographie	42
VI.5.1.2 Géologie et hydrogéologie	42
VI.5.1.3 Hydrologie	42
VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels	43
VI.5.2.1 Espace agricole	43
VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles	43
VI.5.3 Le milieu humain	43
VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager	43
VI.5.3.2 Urbanisme	44
VI.5.3.3 Déplacements et trafics	44
VI.5.3.4 Risques sanitaires	44
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 GRAGNAGUE	45
VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques	45
VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU	45
VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT	45
VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	48

Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude.....	7
Figure 2 : Localisation du projet sur la commune.....	12
Figure 3 : Carte 1/2 de zonage avant mise en compatibilité	20
Figure 4 : Carte 1/2 de zonage après mise en compatibilité	21
Figure 5 : Carte 2/2 de zonage avant mise en compatibilité	22
Figure 6 : Carte 2/2 de zonage après mise en compatibilité	23
Figure 7 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016) ...	46

Sommaire des tableaux

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015).....	9
Tableau 2: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015).....	13
Tableau 3: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)	38
Tableau 4: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014).....	38
Tableau 5 : Les objectifs des masses d'eau superficielles de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021	39
Tableau 6 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021	40
Tableau 7 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral de la Haute-Garonne, 18 janvier 2006)	40
Tableau 8 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT	41
Tableau 9 : Valeur des emprises par zone ante-projet et post-projet (Source : EGIS, 2016)	45

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 Réglementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

I.2 Mise en compatibilité d'un PLU

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

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

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

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Gragnague, localisée dans le département de la Haute - Garonne (31).

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 Gragnague.

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.

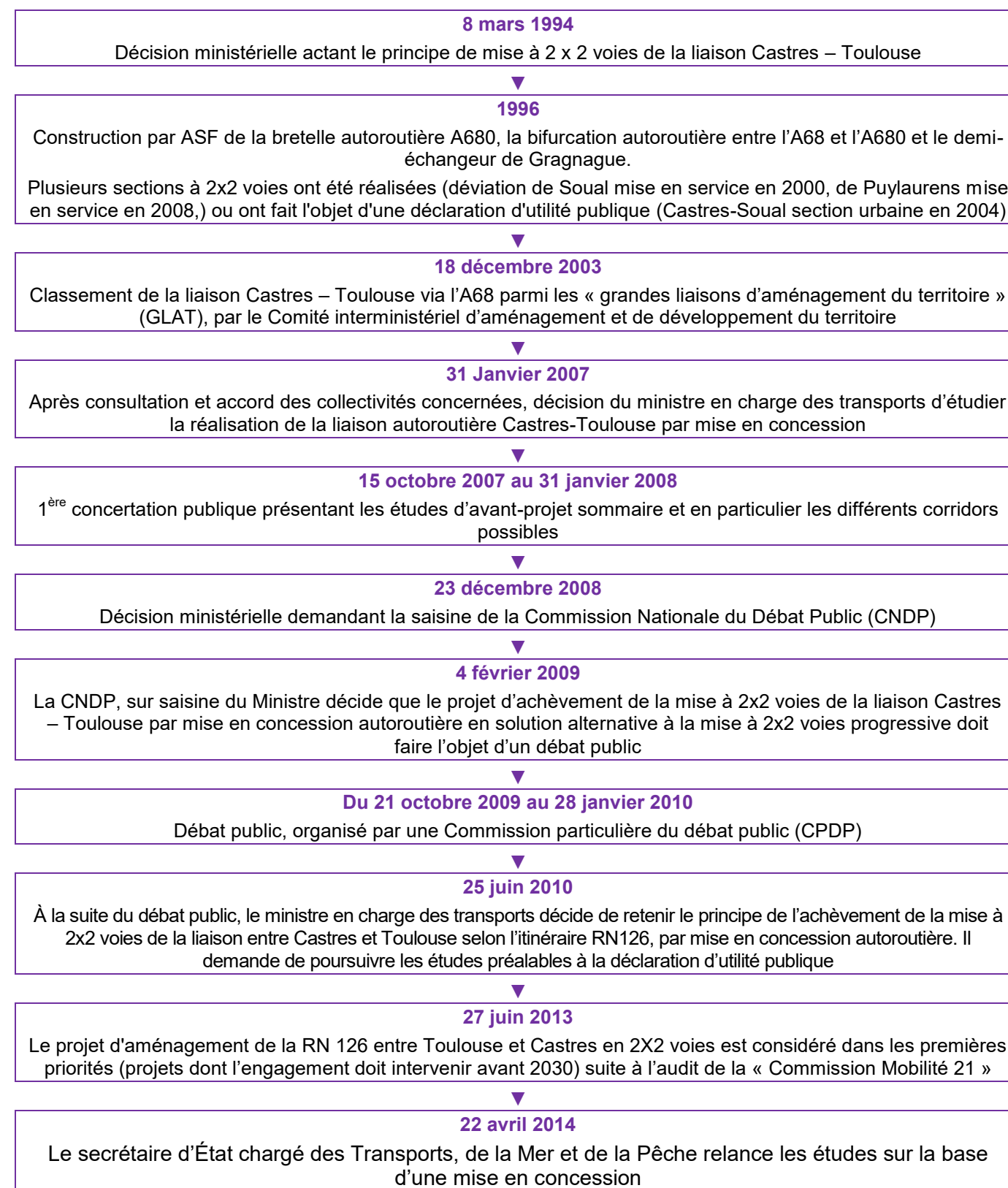
Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du 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.



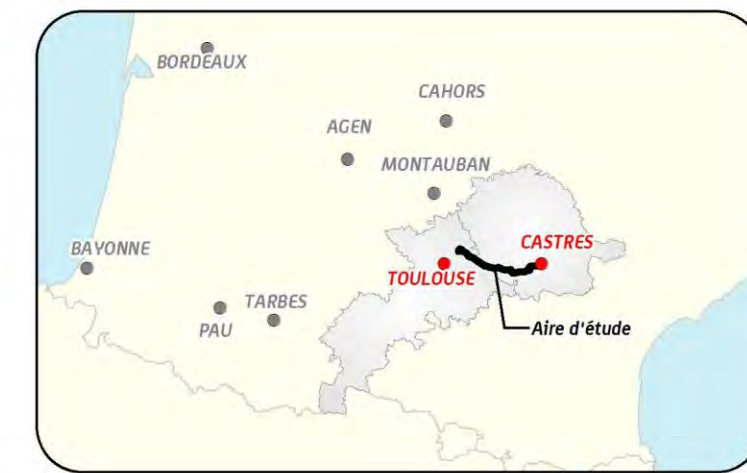
La carte en page suivante présente le linéaire global relatif au projet LACT sur l'ensemble des communes traversées. Seules celles dotées d'un PLU sont susceptibles de faire l'objet d'une Mise en Compatibilité.

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

Élargissement A680
Opération sous maîtrise d'ouvrage ASF

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

Secteur 1

Secteur 2

Secteur 3

Secteur 4

Secteur 5

Département de
la Haute-Garonne

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
- Saïx
- Sémalens
- Soual*
- Viviers-lès-Montagnes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hors barreau de Puylaurens

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

A ce stade des études, il est prévu :

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

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

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

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

En matière d'assainissement :

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

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

Les études ont abouti à un découpage de l'aire d'étude du programme en 5 secteurs. La commune de Gragnague est incluse dans le secteur n°1 (voir la carte ci-avant : « Présentation des secteurs d'étude »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'étude d'impact et plus spécifiquement au paragraphe relatif au secteur 1.

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

La commune de Gragnague marque le démarrage de l'A680 sur laquelle elle dispose d'une bretelle d'accès (sortie n°3).

Cette commune fait partie du canton de Pechbonnieu, ainsi que de la communauté de communes des Coteaux du Girou qui compte 18 communes. Son territoire est, du fait de sa proximité géographique, en limite de la zone d'influence de l'agglomération toulousaine et son étalement urbain.

Cette commune est traversée par la rivière du Girou qui longe sur une bonne partie de son parcours l'A680, ainsi que plusieurs de ses effluents (notamment le canal du Moulin, ruisseau des Pradets, ruisseau de Foncalbe...).

D'une superficie de 13 km², la commune compte 1 802 habitants (Population totale légale 2013 en vigueur à compter du 1er janvier 2016 - INSEE). Son urbanisation s'est essentiellement développée le long de la RD32 et la RD20.

Elle est caractérisée par une alternance de cultures dans les parties de plaines (vallées du Girou) et de masses boisées dans les parties hautes des coteaux.

↳ Les principales contraintes sur ce secteur sont liées à la présence du Girou et de sa zone inondable, ainsi qu'à la présence de zones urbanisées à proximité de l'infrastructure en place.

De fait, l'A680 se localise en presque totalité dans le champ d'expansion des crues du Girou ; seul le secteur de l'échangeur actuel au sud du rond-point de Gragnague, est hors des zones inondables.

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Le territoire communal est uniquement concerné par l'aménagement de l'A680.

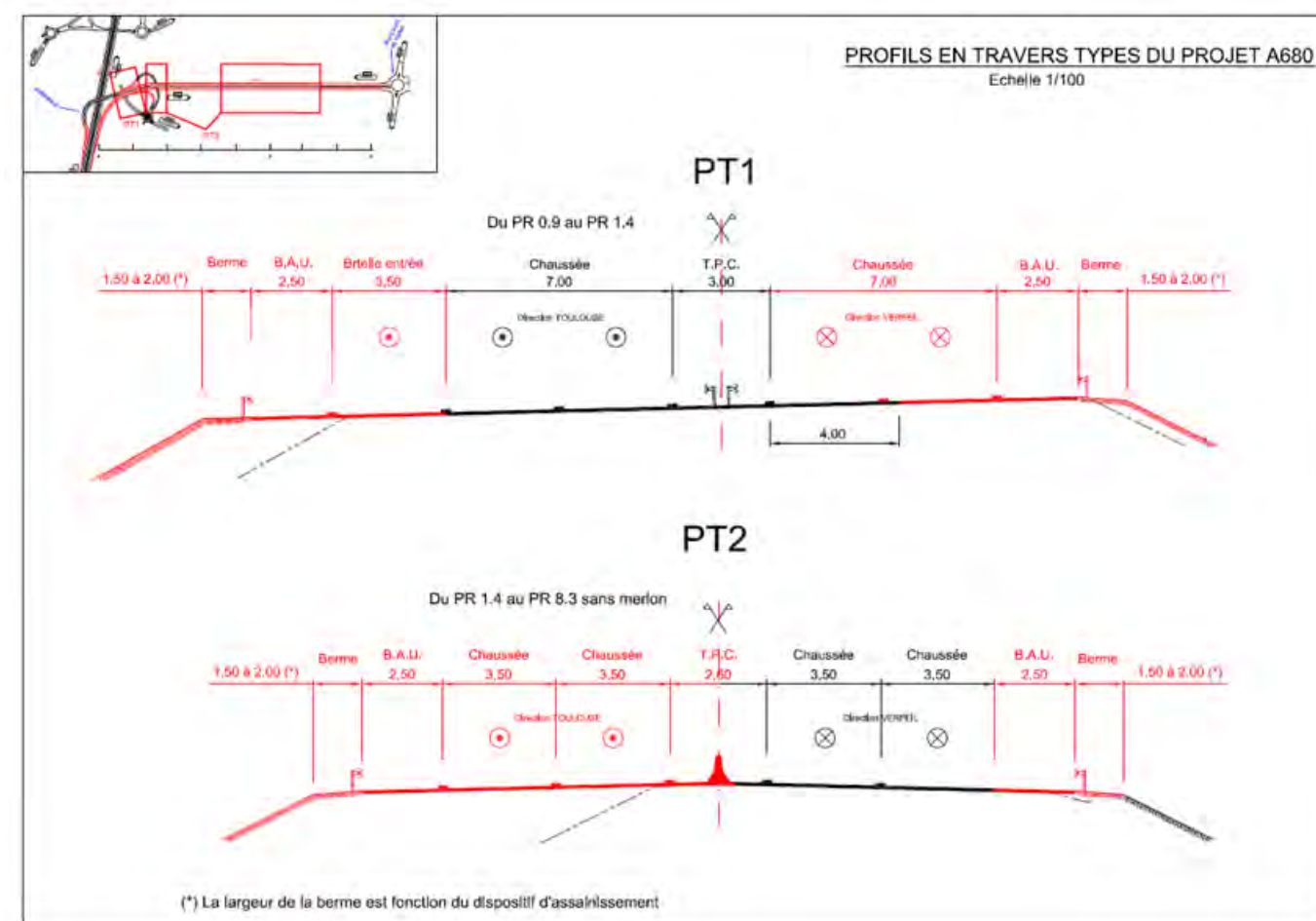
Principes et caractéristiques géométriques

Aujourd'hui, l'A680 est une voie de 7 m de large à double sens sur laquelle la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h.

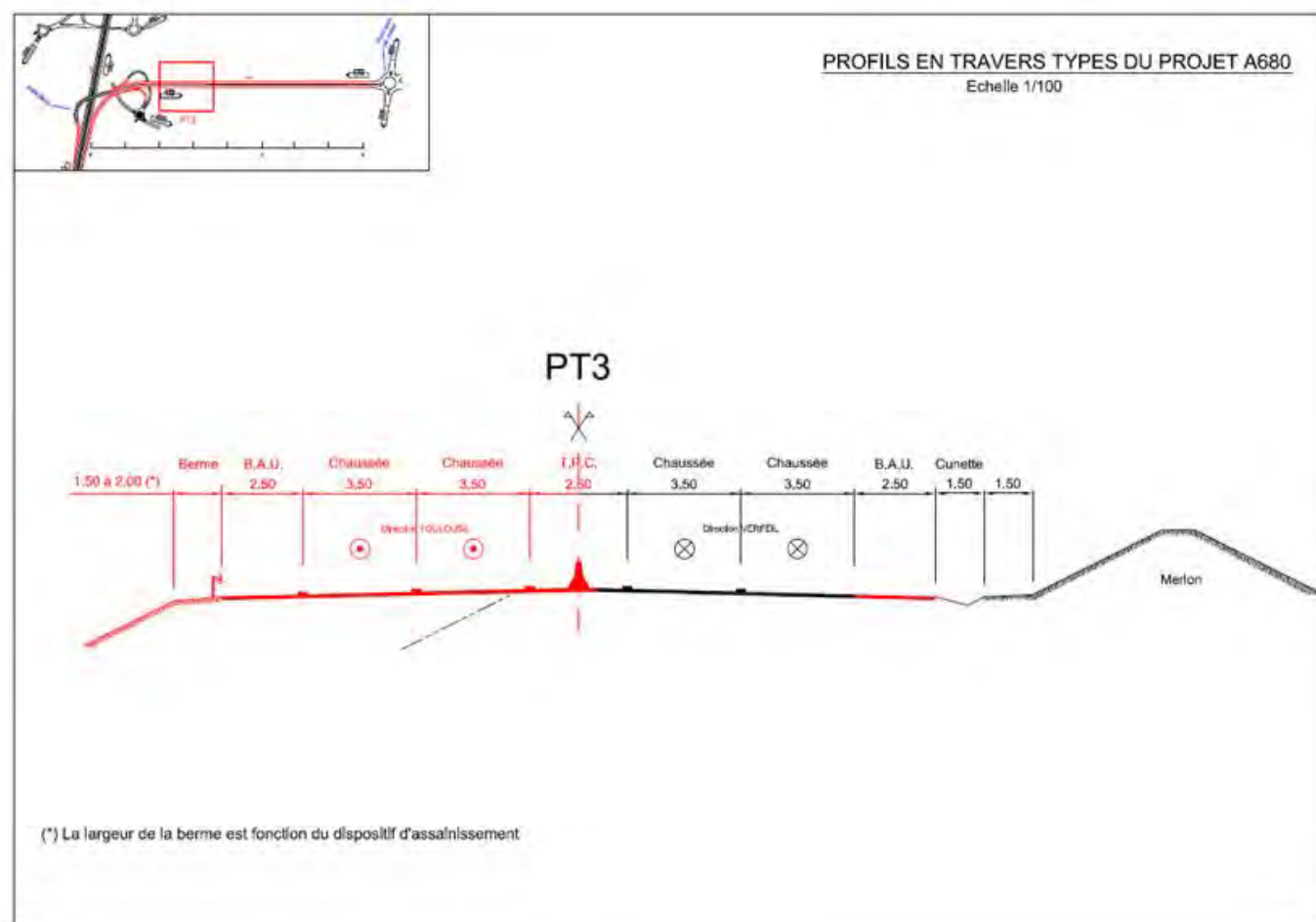
Néanmoins, elle avait été initialement conçue dans la perspective de pouvoir être élargie à 2 x 2 voies. Les aménagements fonciers agricoles ont été réalisés en conséquence.

L'A680 est, sur toute sa section, en remblais. En effet, étant située dans la zone inondable du Girou son en long a été calé de manière à être hors d'eau jusqu'à une crue centennale (BAU² inondée).

Le projet prévoit un doublement, en remblais également, de la bretelle et de la section courante de l'A680 par le nord (sens Verfeil / Castelmaurou).



² BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence



En raison du risque inondable en provenance du Girou, le projet prévoit la mise en œuvre d'ouvrages de décharge complémentaires à ceux existants. Ces aménagements permettront de limiter drastiquement les effets résiduels en cas d'inondation, notamment sur l'agriculture et le milieu humain.

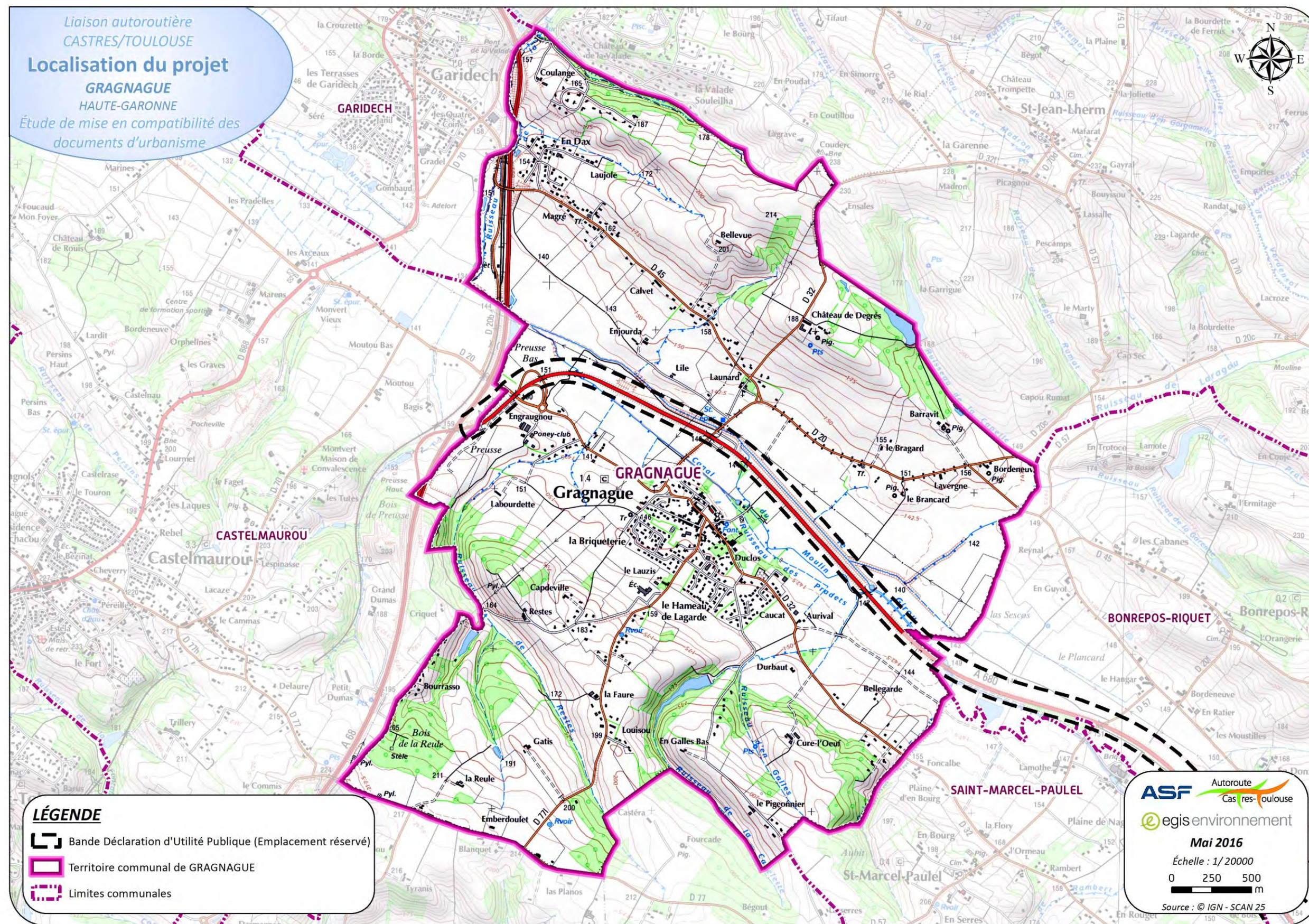
Tous les rétablissements routiers existants seront maintenus.

Le passage à 2 x 2 voies de l'A680 impliquera également une reprise des échanges existants A68/A680 et A680/RD20.

A ce stade des études, aucune aire permettant la mise en place d'installations de chantier (base travaux...) n'est prévue sur la commune, en dehors des emprises du DPAC (Domaine Public Autoroutier Concédé) de ASF.

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

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 Gragnague, 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 Gragnague actuellement opposable a fait l'objet d'une deuxième révision approuvée en date du 13 février 2014, puis de deux modifications approuvées en date du 6 mars 2015.

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

Tableau 2: Étapes d'avancement du document en vigueur
(Source : Egis, 2015)

PLU de la commune de Gragnague		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
Révision n°2 : 24/11/2008	Révision n°2 : 21/05/2013	Révision n°2 : 13/02/2014
Modification n°1 : 09/07/2014	Modification n°1 : /	Modification n°1 : 06/03/2015
Modification n°2 : 09/07/2014	Modification n°2 : /	Modification n°2 : 06/03/2015
Modification simplifiée n°1 : /	Modification simplifiée n°1 : /	Modification simplifiée n°1 : 23/02/2016

III.1 Principes généraux

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

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

L'emprise de l'emplacement réservé sur la commune de Gragnague correspond, à partir de l'axe central actuel de l'A680, à une bande de largeur suivante :

- 100 m côté « nord »,
- 50 m côté « sud ».

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

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

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

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

III.2 Compatibilité du rapport de présentation

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

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

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

Le rapport de présentation de la commune de Gragnague est composé de 5 parties :

- diagnostic territorial,
- analyse de l'état initial de l'environnement,
- objectifs, choix du PADD et du règlement
- préservation et mise en valeur du paysage et de l'environnement
- indicateur dévaluation du PLU

↳ Le rapport de présentation du PLU de Gragnague prend en compte l'A680 comme élément structurant du territoire communal. Il est compatible avec le projet LACT.

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

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

Au PADD de la commune de Gragnague, les enjeux en termes d'habitat, d'économie, de déplacements, de paysages ont été déclinés en plusieurs thématiques, qui déterminent les orientations de la commune pour les prochaines années :

III.3.1 Objectifs et orientations du PADD

Les objectifs de la commune sont en adéquation avec les prescriptions du SCoT Nord Toulousain auquel la commune appartient. Les objectifs du PADD sont fixés en termes de population, de logements et d'emplois à l'échelle du territoire du SCoT.

À ce titre, le projet de PADD se décline autour de ces 6 orientations :

1. Préserver le cadre de vie en étant respectueux du paysage et de l'environnement
2. Organiser les déplacements alternatifs à la voiture
3. Accueillir une nouvelle population diversifiée dans le respect du SCOT
4. Créer les conditions d'un projet attractif pour développer le lien social à travers l'aménagement d'espaces et d'équipements publics de qualité.
5. Mettre en œuvre les conditions permettant de développer l'emploi local
6. Pérenniser l'économie agricole en consommant peu d'espace.

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

Dès la définition de ses objectifs, le PADD de Gragnague précise que : « *La commune, dans son contexte départemental et intercommunal, s'inscrit sur un axe majeur de la croissance économique et appartient au bassin de vie qu'animent également Verfeil et Montastruc la Conseillère. L'accessibilité de l'autoroute (échangeur) Albi /Toulouse et de la future liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (en projet) d'une part, la présence d'une gare d'autre part sont des critères qui participent à ce statut.*

Cette situation rend la commune attractive et à ce titre elle est sollicitée pour accueillir de nouveaux habitants qui veulent vivre dans un cadre de vie campagnard. ».

Dans ce document, le projet de LACT est donc présenté comme un élément essentiel de développement du territoire communal.

Au regard des orientations du PADD, le projet de LACT est également une composante du développement et de l'aménagement de Gragnague, notamment concernant les thématiques suivantes :

- **Mettre en œuvre les conditions permettant de développer l'emploi local**

En facilitant les déplacements entre les communes de Castres et de Toulouse, la liaison autoroutière pourra, indirectement, redynamiser les communes situées à proximité des futurs échangeurs.

A ce titre, le PADD indique notamment que: « *L'autoroute Toulouse-Albi, la future liaison autoroutière à deux fois deux voies entre Toulouse et Castres, sont également des atouts pour la zone d'activité prévue à proximité. »*

- **Préserver le cadre de vie en étant respectueux du paysage et de l'environnement**

La conception du projet LACT a permis de prendre en compte tous les enjeux des territoires traversés. Les études, les débats et la concertation ont permis d'aboutir à un tracé respectant un maximum les enjeux naturels, paysagers et agricoles de la commune.

Des aménagements paysagers (plantations) et des mesures visant à réduire les effets acoustiques (caractéristiques de l'enrobage mis en place sur la section courante) du projet seront mis en place. Une étude du contexte agricole a été menée de manière à proposer les mesures les mieux adaptées aux besoins des exploitants dans l'objectif d'assurer la pérennité des exploitations agricoles des secteurs traversés par le projet : cette étude montre l'absence d'impact agricole sur la commune de Gragnague.

↳ Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ne remet pas en cause les orientations du PADD associé au document d'urbanisme de la commune de Gragnague.

III.4 Orientations d'aménagement et de programmation

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

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

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

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

Le document Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU de Gragnague a fait l'objet de modification dans le cadre de la révision n°2 de février 2014. Ce document approuvé est donc opposable.

Les OAP correspondent à la future zone d'activités de la Trezemies - La Tuilerie, à la zone d'activité communautaire au nord de la commune, le long de l'A68, au nouveau quartier en face de l'école (bourg) et aux futures aménagements dans le quartier de « Les Moucharies » (centre bourg).

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

↳ Ainsi, il est compatible avec ces dernières.

III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

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

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

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

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

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

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

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

- **Zone A : zone agricole.**

« Cette zone est dédiée aux constructions nécessaires à l'activité agricole »

Pour mémoire, selon l'article A-1, en zone A « tout est interdit à l'exception :

- Des constructions et installations nécessaires à l'activité agricole
- **Des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »**

- **Zone N : zone naturelle inconstructible.**

Le projet recoupe plus particulièrement les deux sous-secteurs Nr et Nco.

« Cette zone définit les espaces dont la vocation est de rester en l'état. Cela concerne certains bois, les ruisseaux et fossés-mère.

[...]

La zone N comprend un secteur Nr qui comprend les cours d'eau et un secteur Nco qui vise la préservation de la trame verte et bleue. »

Pour mémoire, selon l'article N-1, « en zone N, toutes les constructions et installations sont interdites **sauf celles visées à l'article 2** ».

À ce titre l'article N-2 précise que sont autorisées « Dans les secteurs Nr et Nco, **les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics.** [...] »

↳ 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 (Nr et Nco). Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet. Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité »

III.6 Emplacements réservés

Un emplacement réservé actuellement inscrit au PLU de Gragnague serait susceptible d'être intercepté par la proposition de futur emplacement réservé et relatif au projet LACT.

N° des emplacements réservés	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Surface (à titre indicatif en m²)
6	Élargissement pour piste cyclable	Commune	900

Il convient néanmoins d'indiquer que cet emplacement réservé concerne l'aménagement d'une piste cyclable en bordure de la RD20, or la RD20 croise l'A680 par le biais d'un passage inférieur.

↳ En conséquence, le projet est sans incidence sur les emplacements réservés actuellement définis au PLU de Gragnague

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 Gragnague

IV.1 Plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

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

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

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

Il convient de signaler que le document graphique intitulé « Découpage en zones et emplacements réservés » intègre, comme son titre le mentionne, les informations suivantes :

- liste
- cartographie des emplacements réservés de la commune de Gragnague

Légende - avant mise en compatibilité

N° des emplacements	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Surface (a titre indicatif en m2)
1a	Emprise pour piste cyclable	Commune	1700
1b	Emprise pour piste cyclable	Commune	1500
2	Création d'un tourne à gauche (accs ZAC)	Commune	1620
3	Création d'un bassin de rétention	Commune	1450
4	Création de liaison et équipement	Commune	5000
6	Emprise pour piste cyclable	Commune	900
7a	Elargissement de la voirie communale	Commune	1200
7b	Elargissement de la voirie communale	Commune	550
8	Ouvrage hydraulique jusqu'au canal du moulin (6 mtres)	Commune	2800

Le repérage au titre du L 123-1-5 7		
n°	objet	Lieu dit
1	allées de Murier	Goutils
2	château et alignement de pins	Degres
3	alignement de Platanes	Entre Ouest du bourg
4	pigeonnier	La Menjouno
5	pigeonnier	Bordeneuve
6	moulin	Communal
7	allée de chènes	Laounard
8	tour	La Tullerie
9	maison de maître	Emberdoulet
10	maison de maître	Barrablt

LEGENDE

	Ua	Bourg historique dense à développer
	Ub	Faubourg à conforter et densifier
	Uc	Quartier à densifier
	Ud	Quartier existant
	UL	Quartier dédié aux activités sportives
	Us	Secteur dédié à la station d'épuration
	AU	Nouveaux quartier à développer
	AUS	Nouveaux quartier à vocation paramédicale
	AUX	Nouveaux quartier d'activité à développer
	AU0	Secteur à urbaniser à long terme avec modification du PLU
	A1	zone agricole bâti ou l'extension mesurée, le changement de destination, la construction d'annexes et l'habitat sont autorisés
	NL	Secteur dédié à l'activité de loisirs et d'hébergement de tourisme.
		Toute opération de construction ou de lotissement de 8 logements ou plus ou générant une surface de plancher (affectée aux logements) égale ou supérieure à 400m² devra consacrer 25% minimum de la surface de plancher du programme à la création de logements sociaux au sens des 2°, 3°, 4° et 5° de l'article L.351-2 du Code de l'Habitation (social public et conventionné), avec 10% de logements locatifs sociaux.
	Nr	Zone naturelle liée à la protection des ruisseaux ; Inconstructible
	Ap	Zone naturelle liée à la qualité du paysage et du point de vue ; Inconstructible
	A	Secteur dédié à l'espace agricole
	EBC	Espaces Bolsés classés
		Protection au titre de l'article L123-1-5 alinéa 7 du CU
		zone inondable
	Nco	Secteur dédié à la préservation et au repérage des bois (TVTb)
		Périmètre de la ZAC
		Secteur affecté par le bruit de l'A62, A 680
		Secteur affecté par le bruit de la ligne SNCF

↪ 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.

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

Légende - après mise en compatibilité

N° des emplacements réservés	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Surface (à titre indicatif en m²)
1a	Emprise pour piste cyclable	Commune	1700
1b	Emprise pour piste cyclable	Commune	1500
2	Création d'un tourne à gauche (accès ZAC)	Commune	1620
3	Création d'un bassin de rétention	Commune	1450
4	Création de liaison et équipement	Commune	5000
6	Emprise pour piste cyclable	Commune	900
7a	Élargissement de la voie communale	Commune	1200
7b	Élargissement de la voie communale	Commune	550
8	Ouvrage hydraulique jusqu'au canal du moulin (6 mètres)	Commune	2800
9	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	511505

Le repérage au titre du L 123-1-5 7

n° objet Lieu dit
 1 allées de Murier Goutils
 2 château et alignement de pins Degres
 3 alignement de Platanes Entre Ouest du bourg
 4 pigeonnier La Menjouno
 5 pigeonnier Bordeneuve
 6 moulin Communal
 7 allée de ches Laounard
 8 tour La Tuillerie
 9 maison de maître Emberdoulet
 10 maison de maître Barrablt

LEGENDE

























-  **Ua** Bourg historique dense à développer
-  **Ub** Faubourg à conforter et densifier
-  **Uc** Quartier à densifier
-  **Ud** Quartier existant
-  **UL** Quartier dédié aux activités sportives
-  **Us** Secteur dédié à la station d'épuration
-  **AU** Nouveaux quartier à développer
-  **AUS** Nouveaux quartier à vocation paramédicale
-  **AUX** Nouveaux quartier d'activité à développer
-  **AU0** Secteur à urbaniser à long terme avec modification du PLU
-  **A1** zone agricole bâtie ou l'extension mesurée, le changement de destination, la construction d'annexes et l'habitat sont autorisés
-  **NL** Secteur dédié à l'activité de loisirs et d'hébergement de tourisme.
-  Toute opération de construction ou de lotissement de 8 logements ou plus ou générant une surface de plancher (affectée aux logements) égale ou supérieure à 400m² devra consacrer 25% minimum de la surface de plancher du programme à la création de logements sociaux au sens des 2°, 3°, 4° et 5° de l'article L.351-2 du Code de l'Habitation (social public et conventionné), avec 10% de logements locatifs sociaux.
-  **Nr** Zone naturelle liée à la protection des ruisseaux ; Inconstructible
-  **Ap** Zone naturelle liée à la qualité du paysage et du point de vue ; Inconstructible
-  **A** Secteur dédié à l'espace agricole
-  **EBC** Espaces Bolsés classés
-  Protection au titre de l'article L123-1-5 alinéa 7 du CU
-  zone inondable
-  **Nco** Secteur dédié à la préservation et au repérage des bois (TVTB)
-  Périmètre de la ZAC
-  Secteur affecté par le bruit de l'A62, A 680
-  Secteur affecté par le bruit de la ligne SNCF
-  Emplacement réservé pour la Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse (A680) et aménagements connexes

Figure 3 : Carte 1/2 de zonage avant mise en compatibilité

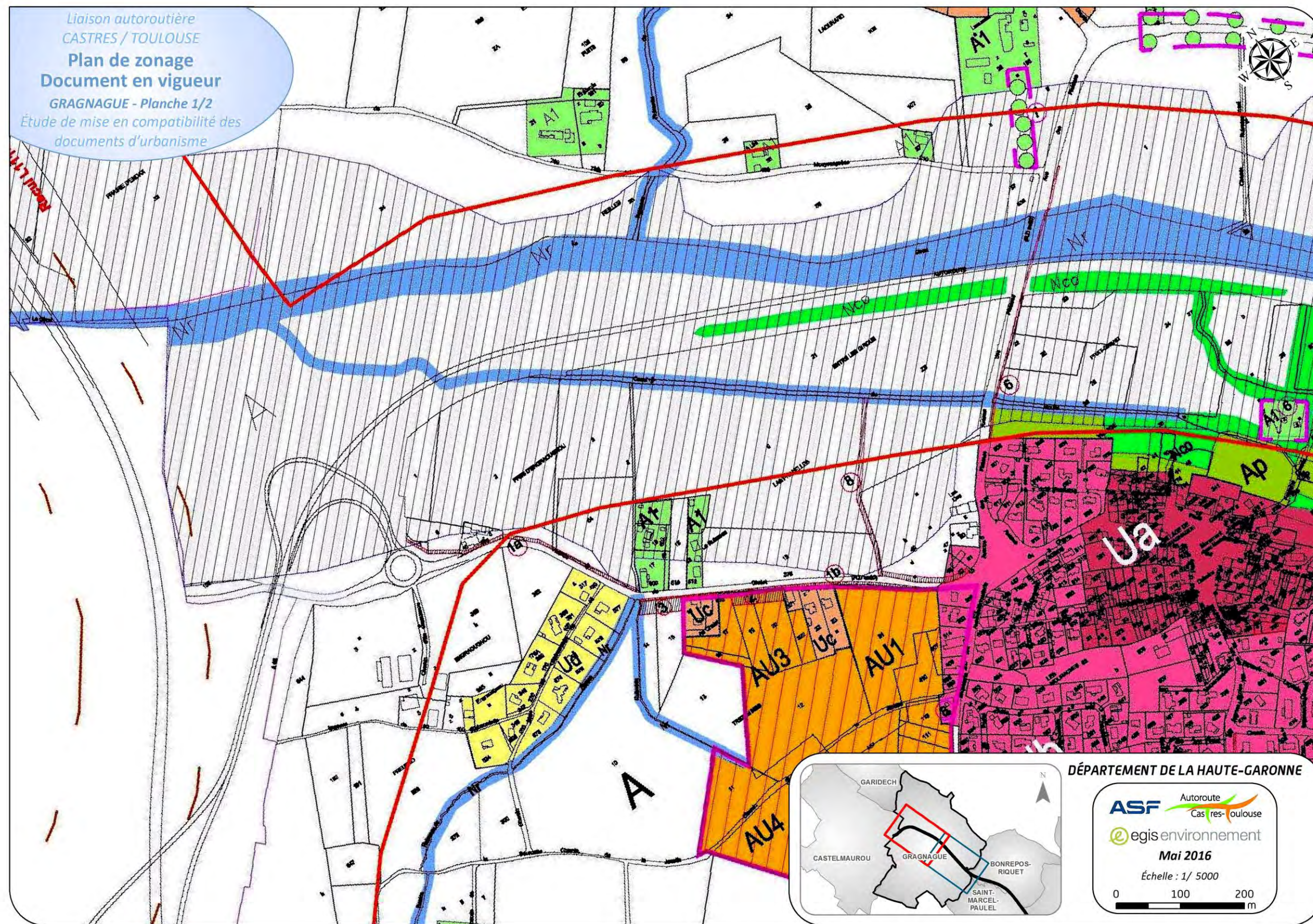


Figure 4 : Carte 1/2 de zonage après mise en compatibilité

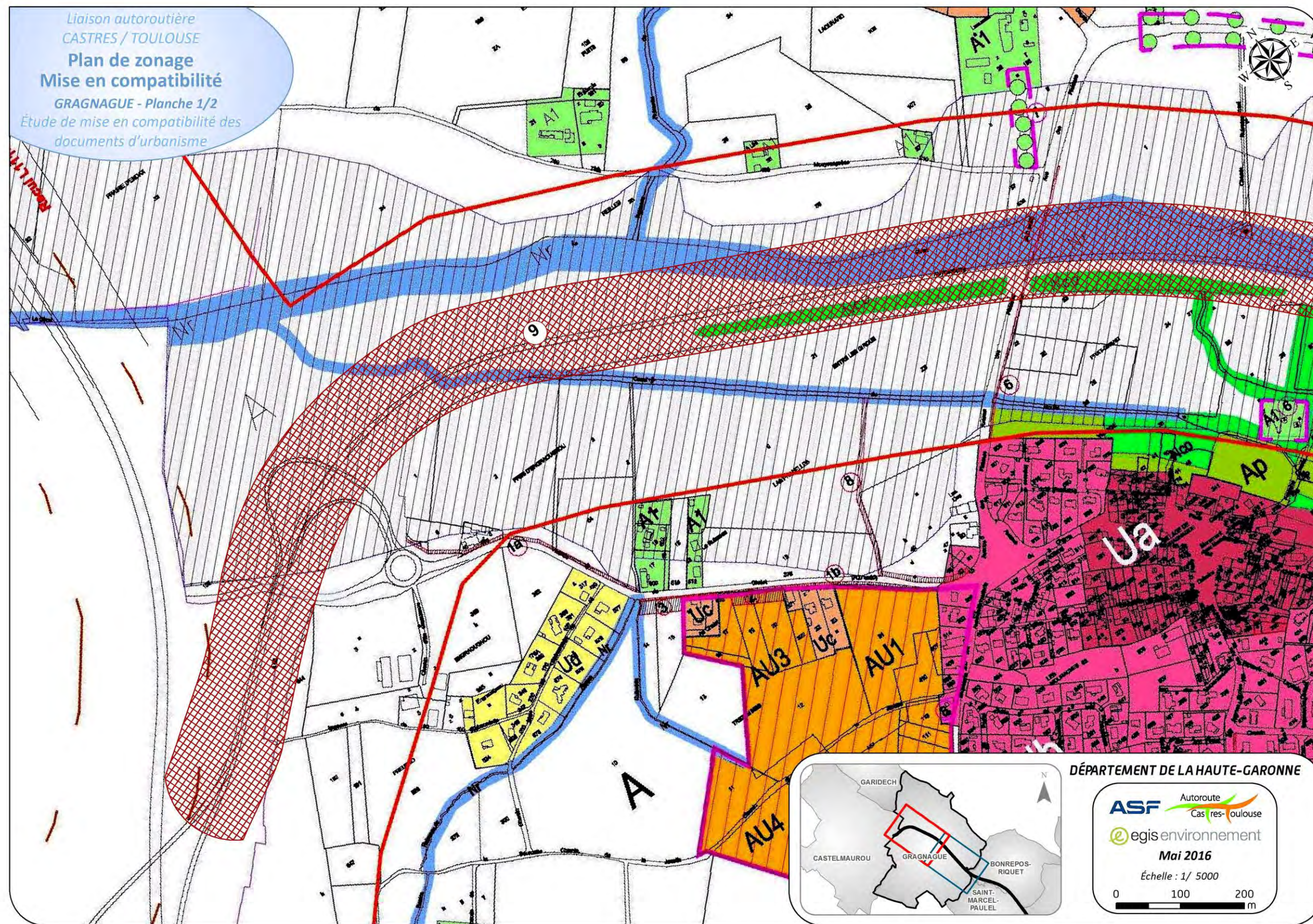


Figure 5 : Carte 2/2 de zonage avant mise en compatibilité

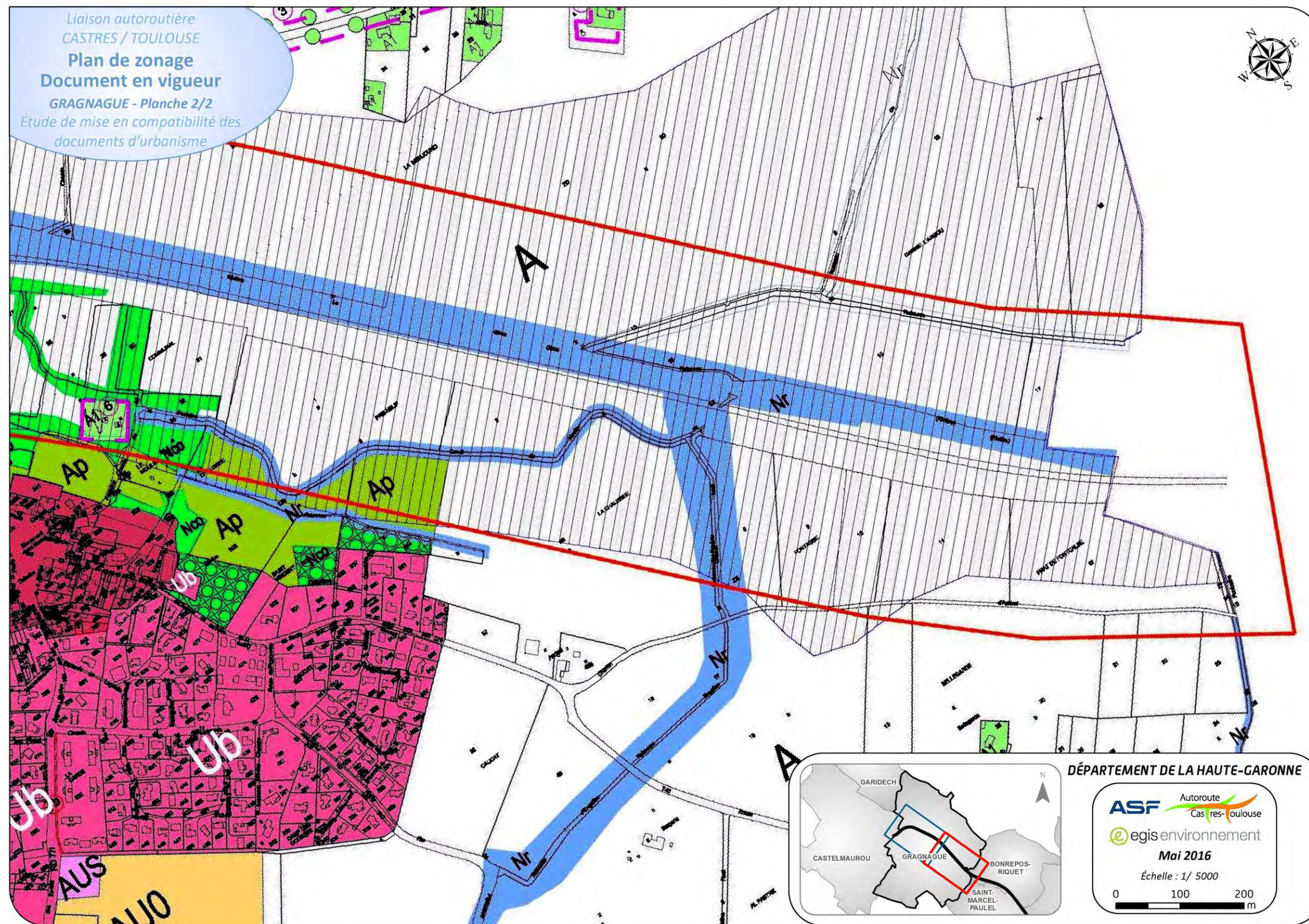
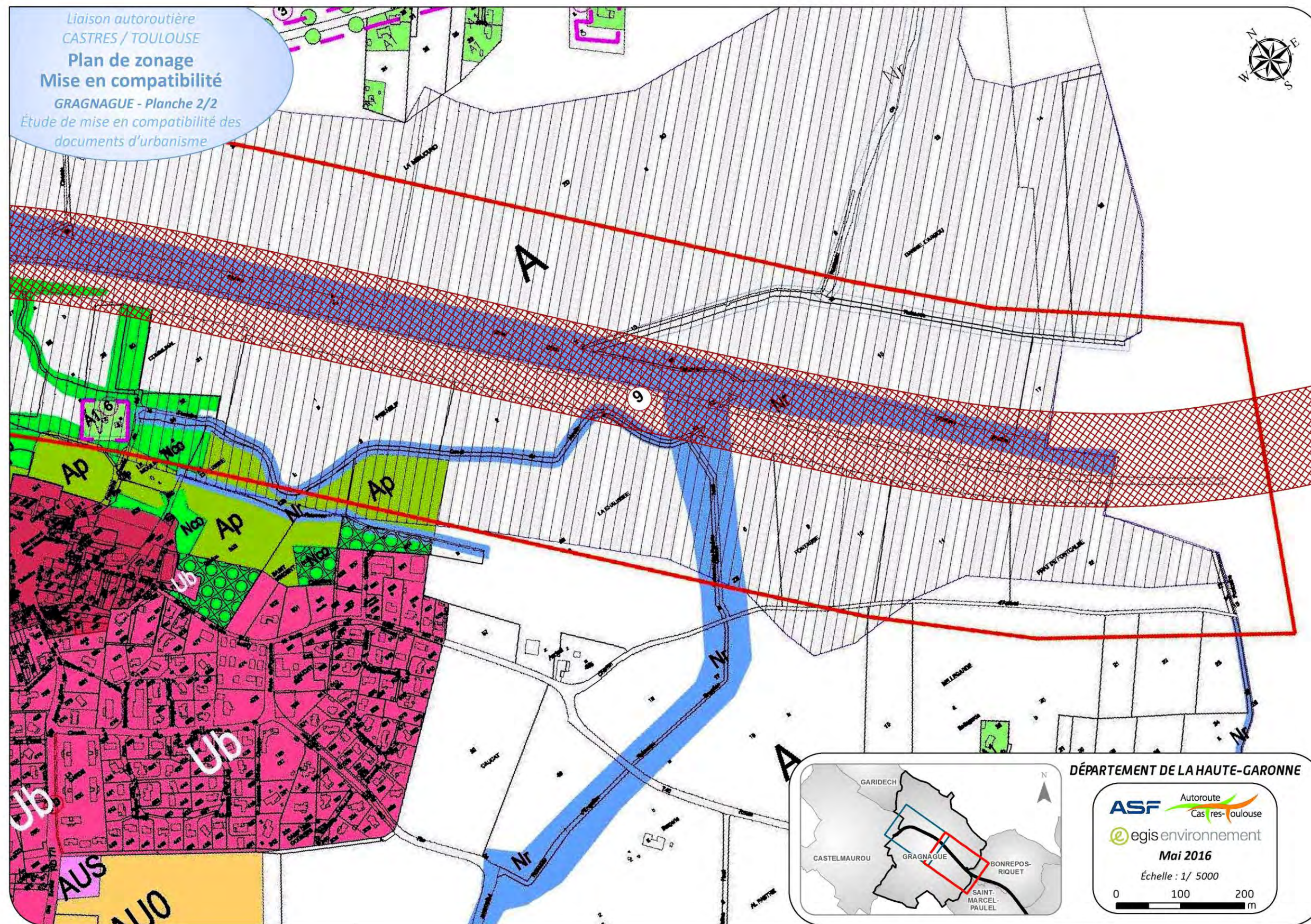


Figure 6 : Carte 2/2 de zonage après mise en compatibilité



IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zonages A, Nco, Nr seront concernés par la mise en compatibilité.

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

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A - 1 -TYPES D'OCCUPATIONS ET D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS

Dans les zones A :

Tout est interdit à l'exception :

- Des constructions et installations nécessaires à l'activité agricole
- Des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

Dans le secteur A1, tout est interdit à l'exception :

- des édicules et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.
- des extensions des constructions existantes.
- des annexes des constructions existantes.
- le changement de destination à condition que la capacité de desserte (accès et réseau) soit suffisante.

Les édifices identifiés au titre de l'article L123-1-5 7° devront respecter la volumétrie, les matériaux, les ouvertures de l'édifice devront rester en harmonie et s'inscrira dans le respect de l'architecture du bâtiment.

Dans le secteur Ap, tout est interdit à l'exception :

- des édicules et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

L'article A1 ne permet que les constructions et installations nécessaires au projet d'intérêt collectif, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A - 1 -TYPES D'OCCUPATIONS ET D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS

Dans les zones A :

Tout est interdit à l'exception :

- Des constructions et installations nécessaires à l'activité agricole
- Des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif
- **Des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.**

Dans le secteur A1, tout est interdit à l'exception :

- des édicules et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.
- des extensions des constructions existantes.
- des annexes des constructions existantes.
- le changement de destination à condition que la capacité de desserte (accès et réseau) soit suffisante.

Les édifices identifiés au titre de l'article L123-1-5 7° devront respecter la volumétrie, les matériaux, les ouvertures de l'édifice devront rester en harmonie et s'inscrira dans le respect de l'architecture du bâtiment.

Dans le secteur Ap, tout est interdit à l'exception :

- des édicules et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Zone A – Avant mise en compatibilité

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

Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, l'implantation se fait soit à l'alignement des voies soit avec un recul de 30cm minimum. Quand le terrain jouxte plusieurs voies, les règles d'implantation s'appliqueront sur la voie servant d'accès à la construction.

Pour la zone A :

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites publiques de telle sorte que la construction ne soit pas à plus de 50 mètres des constructions existantes de l'unité foncière quand elles existent et de telle façon qu'elles ne soient pas perçues, depuis l'espace public, comme un élément détaché de l'ensemble bâti.

Dans le cas de la création d'un siège d'exploitation, l'implantation doit être à 2m au moins des voies et emprises publiques.

Pour les zones A1

Les constructions doivent être implantées dans le périmètre de la zone A1 définie dans le plan.

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

Zone A – Après mise en compatibilité

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

Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics **ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse**, l'implantation se fait soit à l'alignement des voies soit avec un recul de 30cm minimum.

Quand le terrain jouxte plusieurs voies, les règles d'implantation s'appliqueront sur la voie servant d'accès à la construction.

Pour la zone A :

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites publiques de telle sorte que la construction ne soit pas à plus de 50 mètres des constructions existantes de l'unité foncière quand elles existent et de telle façon qu'elles ne soient pas perçues, depuis l'espace public, comme un élément détaché de l'ensemble bâti.

Dans le cas de la création d'un siège d'exploitation, l'implantation doit être à 2m au moins des voies et emprises publiques

Pour les zones A1

Les constructions doivent être implantées dans le périmètre de la zone A1 définie dans le plan.

Zone A – Avant mise en compatibilité

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

Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, l'implantation se fait soit à en limite séparative soit avec un recul de 30cm minimum.

Quand le terrain jouxte plusieurs voies, les règles d'implantation s'appliqueront sur la voie servant d'accès à la construction.

Pour les zones A

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites publiques de telle sorte que la construction ne soit pas à plus de 50 mètres des constructions existantes de l'unité foncière quand elles existent et de telle façon qu'elles ne soient pas perçues, depuis l'espace public, comme un élément détaché de l'ensemble bâti.

- Dans le cas de la création d'un siège d'exploitation, la distance minimale, sur au moins une des limites latérales, doit être égale à la hauteur du bâtiment (à l'égout du toit).

- Quand il y a la présence d'un ruisseau ou d'un fossé-mère, toute construction sera alors implantée à 20 mètres minimum de part et d'autre des bords de ceux-ci.

Pour les zones A1

Les constructions doivent être implantées dans le périmètre de la zone A1 définie dans le plan

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

Zone A – Après mise en compatibilité

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

Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics **ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse**, l'implantation se fait soit à en limite séparative soit avec un recul de 30cm minimum.

Quand le terrain jouxte plusieurs voies, les règles d'implantation s'appliqueront sur la voie servant d'accès à la construction.

Pour les zones A

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites publiques de telle sorte que la construction ne soit pas à plus de 50 mètres des constructions existantes de l'unité foncière quand elles existent et de telle façon qu'elles ne soient pas perçues, depuis l'espace public, comme un élément détaché de l'ensemble bâti.

- Dans le cas de la création d'un siège d'exploitation, la distance minimale, sur au moins une des limites latérales, doit être égale à la hauteur du bâtiment (à l'égout du toit).

- Quand il y a la présence d'un ruisseau ou d'un fossé-mère, toute construction sera alors implantée à 20 mètres minimum de part et d'autre des bords de ceux-ci.

Pour les zones A1

Les constructions doivent être implantées dans le périmètre de la zone A1 définie dans le plan

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A - 11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Les bâtiments à construire ou les modifications apportées aux constructions existantes doivent s'harmoniser avec l'agglomération ou le groupe de bâtiments environnants et s'intégrer au site.

Les constructions doivent présenter une simplicité de volume, une unité d'aspect. La recherche architecturale peut être autorisée.

Le choix des matériaux doit être effectué de façon à assurer une cohérence visuelle du paysage, de près comme de loin. Dans le cas particulier d'une recherche architecturale, la demande sera étudiée au cas par cas.

Les terrassements doivent être minimes pour ne pas marquer le paysage de façon trop brutale et ne pas perturber l'écoulement naturel des eaux.

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 A - 11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Les bâtiments à construire ou les modifications apportées aux constructions existantes doivent s'harmoniser avec l'agglomération ou le groupe de bâtiments environnants et s'intégrer au site.

Les constructions doivent présenter une simplicité de volume, une unité d'aspect. La recherche architecturale peut être autorisée.

Le choix des matériaux doit être effectué de façon à assurer une cohérence visuelle du paysage, de près comme de loin. Dans le cas particulier d'une recherche architecturale, la demande sera étudiée au cas par cas.

Les terrassements doivent être minimes pour ne pas marquer le paysage de façon trop brutale et ne pas perturber l'écoulement naturel des eaux.

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

Zones N, Nco et Nr – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N - 2 TYPES D'OCCUPATION ET D'UTILISATION SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dans les secteurs Nr et Nco, les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics.

En zone NL, les édifices identifiés au titre de l'article L123-1-5 7° devront respecter la volumétrie, les matériaux, les ouvertures de l'édifice repéré et devront rester en harmonie et dans le respect de l'architecture initiale du bâtiment.

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

Zones N, Nco et Nr – Après mise en compatibilité

ARTICLE N - 2 TYPES D'OCCUPATION ET D'UTILISATION SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

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

Dans les secteurs Nr et Nco, les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics.

En zone NL, les édifices identifiés au titre de l'article L123-1-5 7° devront respecter la volumétrie, les matériaux, les ouvertures de l'édifice repéré et devront rester en harmonie et dans le respect de l'architecture initiale du bâtiment.

Zones N, Nco et Nr – Avant mise en compatibilité

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

Pour l'ensemble des zones :

Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, l'implantation se fait soit à l'alignement des voies soit avec un recul de 30cm minimum.

Dans les secteurs Nr et Nco :

Les constructions doivent être implantées à 2 mètres minimum de l'emprise publique.

En zone NL :

Quand le terrain jouxte plusieurs voies, les règles d'implantation s'appliqueront sur la voie servant d'accès à la construction.

Les constructions devront s'implanter :

- Avec un retrait de 5m minimum par rapport à l'emprise des voies existantes, modifiées ou à créer
- Avec un retrait de 15m minimum par rapport à la RD20
- Soit dans le prolongement des constructions existantes s'il s'agit d'extension de bâtiments existants

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, Nco et Nr – Après mise en compatibilité

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

Pour l'ensemble des zones :

Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics **ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse**, l'implantation se fait soit à l'alignement des voies soit avec un recul de 30cm minimum.

Dans les secteurs Nr et Nco :

Les constructions doivent être implantées à 2 mètres minimum de l'emprise publique.

En zone NL :

Quand le terrain jouxte plusieurs voies, les règles d'implantation s'appliqueront sur la voie servant d'accès à la construction.

Les constructions devront s'implanter :

- Avec un retrait de 5m minimum par rapport à l'emprise des voies existantes, modifiées ou à créer
- Avec un retrait de 15m minimum par rapport à la RD20
- Soit dans le prolongement des constructions existantes s'il s'agit d'extension de bâtiments existants

Zones N, Nco et Nr – Avant mise en compatibilité

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

Pour l'ensemble des zones :

Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, l'implantation se fait soit à en limite séparative soit avec un recul de 30cm minimum.

Dans les secteurs Nr et Nco :

Toute construction doit être implantée à 2m minimum de part et d'autre des bords de ruisseaux et fossés-mères.

En zone NL :

Les constructions devront être implantées à minimum 5m des limites séparatives

L'article N7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones N, Nco et Nr – Après mise en compatibilité

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

Pour l'ensemble des zones :

Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics **ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse**, l'implantation se fait soit à en limite séparative soit avec un recul de 30cm minimum.

Dans les secteurs Nr et Nco :

Toute construction doit être implantée à 2m minimum de part et d'autre des bords de ruisseaux et fossés-mères.

En zone NL :

Les constructions devront être implantées à minimum 5m des limites séparatives

IV.3 Liste des emplacements réservés

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

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. »

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

Par contre, le territoire de Gragnague est concerné par le SCoT³ du Nord Toulousain, approuvé le 4 juillet 2012, et qui couvre les communes de Verfeil, Saint-Pierre, Bonrepos-Riquet, Gragnague et Saint-Marcel-Paulel.

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

Le dossier du SCoT comporte trois parties :

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

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

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

- dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) en p.76: « Faciliter les déplacements et favoriser les usages non polluants : aménagement de la liaison Toulouse-Castres »
- dans le PADD en p.55 : « Aménagement de la liaison routière Toulouse-Castres : l'amélioration de la liaison routière entre Toulouse et Castres à travers sa mise à 2x2 voies aux normes autoroutières est actuellement programmée par les services de l'État. Cette infrastructure aura un impact le territoire du SCoT Nord Toulousain, notamment entre Gragnague et Verfeil/St-Pierre »
- le projet est cité dans le document de Synthèse en p 11 : « Le territoire du Nord Toulousain est relié à l'agglomération toulousaine par un maillage serré de voies routières structurantes, avec notamment plusieurs axes autoroutiers traversant ou bordant le territoire. D'importants projets, liaisons Toulouse - Castres ou Eurocentre-Blagnac, vont compléter cette armature. »

Dans les objectifs présentés dans le PADD, définis pour le projet de Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse, sont précisés les points suivants :

- Être associé et consulté ultérieurement, si le projet devait être confirmé
- Anticiper les éventuelles retombées et opportunités pour le SCoT.

Par ailleurs, la prescription P140 du DOO définie pour le projet de Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse met en avant le point suivant :

« Il sera préservé les capacités foncières de créer, à hauteur du demi-échangeur de Gragnague, un échangeur complet mais aussi la réalisation d'un diffuseur complet entre l'A68 et l'autoroute Toulouse-Castres. »

Le projet actuel de Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse conserve l'accès sous forme de demi-échangeur au niveau de la jonction A68/A680. Néanmoins ce choix n'oblitére pas la possibilité d'aménager à ultérieurement un double échangeur au niveau de cette jonction.

↳ Le projet LACT est compatible avec le SCoT Nord Toulousain.

³ SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

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 la commune de Gragnague.

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.104-2, 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 de la commune de Gragnague ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du Code de l'Urbanisme, ni de rapport environnemental spécifique. On note toutefois la présence d'un chapitre intitulé « Préservation et mise en valeur du paysage et de l'environnement ».

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

- dans le dossier d'étude d'impact du projet LACT ;
- dans le présent dossier de mise en compatibilité ;
- dans le rapport de présentation du PLU de Gragnague ;

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 Gragnague. Pour des compléments d'informations, des renvois pourront être faits vers cette étude d'impact.

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

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

Les sources d'information pour réaliser le présent état initial du territoire communal de Gragnague 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 humain et le contexte socioéconomique (urbanisation, agriculture, sylviculture...), le milieu physique, (topographie, eaux souterraines et superficielles...), le milieu naturel, le patrimoine et les loisirs, ainsi que le paysage.

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

VI.3.1 Le milieu physique

VI.3.1.1 Topographie

Situé dans le Lauragais, le relief de la commune est globalement vallonné. Le territoire est entaillé par la Vallée du Girou qui le traverse du nord-ouest au sud-est et est caractérisé par une alternance de cultures dans les parties de plaines et de masses boisées dans les parties hautes des coteaux.

Les coteaux s'étirent entre les vallées du Girou et du Tarn, formant un ensemble collinaire au relief souple, recouvert de petits bois et de parcelles cultivées. Certaines lignes de crête offrent de vrais points de vue.

L'altitude sur le territoire varie entre 136 m et 233 m environ au niveau des coteaux, avec une moyenne de 185 m.

L'implantation de l'urbanisation dans la vallée, principalement autour du bourg de Gragnague, permet une perception très claire, depuis les routes de coteaux, de sa forme et de son développement.

VI.3.1.2 Géologie et hydrogéologie

Géologie

Le territoire de Gragnague 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.

Inscrit dans un secteur géographique issu de l'érosion de deux massifs montagneux : les Pyrénées au sud et le Massif Central au nord-est, la morphologie du territoire consécutive à cette période d'érosion est peu spectaculaire et marquée par l'absence de relief important.

Le Girou et plus globalement la vallée, terre de Boulbène⁴, est un élément structurant à l'origine du paysage. En s'écartant de la plaine, les coteaux argilo-calcaires se démarquent très clairement.

Pédologie

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.

On distingue une homogénéité du sol à travers de longues collines aux versants fertiles et leurs vallons plus ou moins encaissés.

La nature des sols est propice à la culture de céréales au regard de la fertilité des terres.

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 Gragnague 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 Gragnague intercepte trois masses d'eau captives et une masse d'eau libre :

- 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 ;
- 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

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

Par contre, on note la présence de deux captages agricoles :

- un captage dit « Gragnague » situé au niveau du bourg de la commune à 400 m au sud (au plus proche) de la bretelle de l'A680 ;
- un captage de prélèvement agricole dit « Las Pradelles » le long de la RD 20, à 150 m environ au sud de la bretelle de l'A680.

VI.3.1.3 Hydrologie

La commune de Gragnague 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

⁴ Ce sont des sols issus du dépôt successif d'alluvions par les cours d'eau dans les bassins ou vallées créés par érosion des molasses. Dans la vallée du Girou, on trouve des alluvions actuelles et modernes : un limon d'inondation à éléments fins, « posés » sur une couche plus riche en argiles

SDAGE 2010 – 2015 et est rentré en application en janvier 2016. Elle est également concernée par un plan de gestion des étiages.

Réseau hydrographique

Le réseau hydrographique de la commune est composé d'une rivière, le Girou, de son canal et de plusieurs ruisseaux qui viennent alimenter des plans d'eau. Leur rôle est important pour l'écoulement des eaux d'orage et pour la biodiversité des milieux humides. On indiquera à ce titre la présence, en limite de commune Gragnague/Castelmaurou, de zones humides aux lieux dits « Preusse Bas », « Preusse Haut », « Bois de Preusse », en bordure de l'autoroute et de l'échangeur A68/A680.

Sur le territoire communal, un ancien seuil marque l'activité passée du moulin communal : il permettait de garantir l'alimentation permanente du moulin depuis le Girou via le canal du Moulin.

Sur quasiment toute sa traversée sur le territoire communal, l'A680 longe le Girou. On notera également que l'autoroute intercepte à deux reprises le canal du Moulin.

Risque d'inondation

Le réseau hydrographique de la commune de Gragnague présente un risque d'inondation dans la plaine du Girou.

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 est consultable au niveau du plan de zonage du PLU. Par ailleurs, une cartographie informative des zones inondables (CIZI) est mise à disposition du public (www.mipygeo.fr).

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.3.2.1 Espace agricole⁵

La majeure partie du territoire de la commune est marquée par l'activité agricole.

La surface valorisée par l'activité agricole représente 920 ha environ soit 70% de la superficie communale, les 30% restants étant occupés par les bois (près de 120 ha), les cours d'eau et plans d'eau, les zones urbanisées et les grandes infrastructures (autoroute et voie ferrée).

Les premiers résultats du RGA⁶ 2010 montrent une forte résistance de l'activité agricole à Gragnague : le nombre d'exploitations régresse peu (17 en 2010 pour 18 en 2000 et 21 en 1988), la SAU⁷ des exploitations également (867 ha en 2010 pour 904 en 2000 et 884 en 1988), et le nombre d'UTA⁸ progresse (22 en 2010 pour 14 en 2000 et 23 en 1988).

Les terres sont considérées comme de bonne qualité, tout particulièrement dans la vallée du Girou.

Elles sont essentiellement consacrées à la culture des céréales (maïs, blé tendre, blé dur, ...) et des oléagineux, bénéficiant de l'irrigation à partir du Girou ou de lacs privés.

Deux élevages sont recensés, l'un de vaches allaitantes, pratiquant la vente à la ferme, l'autre de chevaux (centre équestre situé à l'entrée du bourg), ainsi qu'un maraîcher et un héliculteur.

⁵ Données rapport de présentation du PLU

⁶ Recensement Général de l'Agriculture

⁷ Surface Agricole Utile

⁸ Unités de Travail Annuel

La plupart des terres sont irrigables, et huit points de prélèvement, dont quatre dans la rivière le Girou, sont recensés par l'agence de l'eau Adour-Garonne.

Néanmoins, seuls trois d'entre eux sont utilisés (un sur le Girou et deux plans d'eau) par cinq exploitations. Les volumes prélevés, en forte hausse de 2003 à 2008, tendent aujourd'hui à diminuer.

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles

Végétation

Les boisements sont présents sur la commune (environ 118 ha) en majorité dans la partie sud, sur les parties hautes du relief.

Les structures végétales présentes sur la commune sont principalement en limite de parcelles agricoles.

Aux abords du village, un parc existant possède quelques sujets dignes d'intérêt. Un bois situé entre le Girou et le village qualifie la vue vers le bourg.

Certains chemins possèdent encore des haies dont la présence est utile pour un équilibre écologique.

Les haies qui existent encore dans l'espace agricole méritent une attention particulière tant pour la perception paysagère que le potentiel d'habitat pour la faune et la flore.

Les essences les plus répandues sur la commune sont le chêne et l'acacia. Quelques cèdres viennent ponctuer les entrées de fermes ou se situent comme repères au milieu d'un champ.

Une allée de mûrier est singulière et mérite un intérêt.

Les haies sont composées de noisetier, de charmes ...

Espaces inventoriés ou protégés

La commune de Gragnague n'est concernée par aucune mesure de protection réglementaire (type Natura 2000, APPB...) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO ...).

Trames vertes et bleues

La constitution des trames verte et bleue sur la commune de Gragnague s'appuie sur les réserves de biodiversité que constitue les bois, bosquets, ruisseaux et haies.

Celles-ci sont identifiées sur le plan de zonage par les secteurs Nr, Ap, NCo.

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.

Les enjeux les plus élevés se situent au niveau des prairies humides de « Preusse Bas » et au niveau du Girou et de ses affluents, dont il faut préserver la fonctionnalité de corridor écologique.

Situé au cœur de l'échangeur autoroutier de Gragnague, le site de « Preusse Bas » abrite différents milieux herbacés plus ou moins humides, parmi lesquels les prairies humides constituent les habitats les plus remarquables. Sur ce site, se concentrent de très forts enjeux floristiques avec la présence en particulier de cinq espèces protégées. Concernant les insectes, les prairies humides de Preusse bas font partie des milieux les mieux préservés et les plus riches en rhopalocères (papillons de jour) de tout l'ouest de l'aire d'étude. L'intérêt principal du site réside dans la présence d'un petit criquet, rare dans la région Midi-Pyrénées : le Tétrix caucasien (Tetrix bolivari).

Le site du Girou et ses affluents présente un niveau d'enjeu chiroptérologique estimé comme majeur. En effet, la rivière du Girou, ainsi que ses affluents, sont localisés dans la zone d'influence de deux gîtes d'importance majeure pour les chauves-souris en Midi-Pyrénées : celle de la Grotte du Castellas (gîte de reproduction et d'hibernation) et celle de la commune de Saint-Paul-Cap de-Joux (gîte d'échange avec celle du Castellas).

Le Girou et ses affluents sont par ailleurs fréquentés par une douzaine d'espèces (ce qui représente une diversité importante), en tant que voies de déplacement et comme habitats de chasse.

Concernant la faune piscicole, sur le tronçon situé entre Gragnague et Saint-Marcel-Paulel, il est recensé des espèces patrimoniales comme la Bouvière (Rhodeus amarus) et le Brochet (Esox lucius). Par ailleurs, situé proche de la confluence avec l'Hers, le tronçon TRPP2 du Girou peut accueillir potentiellement d'autres poissons migrateurs tels que l'Anguille (Anguilla anguilla).

Les bois de « Preusse » et de « Reule », en limite ouest de la commune de Gragnague, le long de l'A68, constituent une autre zone où se concentrent des enjeux naturalistes. Ce site présente des conditions optimales pour les chiroptères plutôt arboricoles. Les enjeux y sont forts compte tenu notamment de la diversité des espèces présentes.

Ce site présente également des enjeux importants pour les autres groupes faunistiques : amphibiens, reptiles, oiseaux et mammifères.

Le territoire abrite plusieurs zones favorables à des espèces patrimoniales d'insectes. Sur le lieu-dit « Labourdette » (à l'ouest du bourg de Gragnague), on trouve une petite population d'Ocellé de la Canche (Pyronia cecilia), papillon déterminant au titre de la réactualisation des ZNIEFF, et la seule population de l'aire d'étude de Decticelle des pelouses (Pholidoptera femorata). Sur le site dit de « Mare de Bellegarde et bois d'Aubit » (sur Bonrepos-Riquet, Gragnague et St Marcel Paulel), figure la seule population de l'aire d'étude d'Agrion mignon, libellule localisée en région Midi-Pyrénées. Le secteur 1 de l'étude (entre l'A68 et Verfeil) abrite enfin en divers endroits de vieux chênes attaqués par le Grand Capricorne (Cerambyx cerdo), coléoptère protégé.

En divers endroits du secteur 1, de vieux chênes sont attaqués par le Grand Capricorne (Cerambyx cerdo), coléoptère protégé.

Plus généralement, le territoire de Gragnague est favorable aux oiseaux des milieux agro-pastoraux. Le site dit de « Plaine agricole de Bellegarde, Foncalbe, Las Sescos et le Plancard » (Gragnague, Bonrepos-Riquet, Saint-Marcel-Paulel) présente des enjeux forts pour l'avifaune nicheuse. La densité de population de Bergeronnette printanière sur cette zone est par ailleurs la plus élevée de l'aire d'étude.

Enfin, il convient d'indiquer que la mare située sur le site « Mare de Bellegarde et bois d'Aubit » sert de site de reproduction à au moins 4 espèces : Crapaud commun (Bufo bufo), Grenouille agile (Rana dalmatina), Pélodyte ponctué (Pelodytes punctatus) et Rainette méridionale (Hyla meridionalis).

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, Gragnague 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.

Le territoire de Gragnague se répartit sur plusieurs entités :

- Le bourg historique implanté depuis plusieurs siècles au pied du Girou en limite de sa zone d'inondabilité.
- L'extension, des vingt dernières années, vers le sud du village constituant 80% du bourg de Gragnague aujourd'hui. L'école se trouve un peu à l'extérieur et constitue une limite virtuelle du bourg.
- Les hameaux situés au nord de la commune d'« Endax » et de « Laounard » et les hameaux de « Capdeville », « Lafaure », « Durbaut », « Las tutos » et « Bourrasso » situés au sud dans la partie des coteaux. L'esprit de hameau existe dans le cadre d'un mode de vie périurbain rythmé en partie par les déplacements domicile/travail.
- La campagne occupée par des fermes (corps principal et dépendances), des maisons anciennes et des constructions de caractère, qui témoignent de la société agraire des siècles passés.

L'urbanisation sur la commune, s'est développée de façon linéaire en bordure des voies, sous forme d'habitations individuelles, principalement le long de la RD20, de la RD32 et de la RD77.

Pour mémoire, les lieux-dits les plus proches de l'A680 sont localisés :

- au nord : Enjourda (310 m), Lile (220 m) et Launard (200 m) ;
- au sud : Engraugnou (200m pour 2 habitations et 300 m pour les autres), les Ons (270 m), le moulin de Gragnague (200m) et Aurival (390 m) ;

Enfin, en termes d'occupation des sols, il est important d'indiquer que la majeure partie du territoire de la commune est marquée par de l'activité agricole.

Patrimoine culturel et paysager

La commune abrite quelques bâtiments à valeur patrimoniale : Pigeonnier La Menjouno au lieu-dit Le Brancard, Tour de la Tuilerie, Jardin remarquable du château de Degrés et pigeonnier, Pigeonniers au niveau de Bordeneuve, Maison de maître Barravit et pigeonnier et Moulin communal. Ces édifices méritent une attention particulière de protection dans le PLU de Gragnague au titre du L.123-1-5 alinéa 7.

À noter également que des alignements d'arbres sont inscrits au PLU de Gragnague au titre de l'article L.123-1-7-5 : « allée de murier Goutils, alignements de platanes le long de la RD20 et allée de Chênes Laounard. »

Aucun monument classé ou inscrit au titre des Monuments Historiques n'est répertorié sur le territoire de la commune de Gragnague. En revanche, il existe un site inscrit depuis le 6 septembre 1943, délimité par le périmètre de la place de la mairie et de l'église comprenant l'ormeau Sully, la halle, l'église, l'orangerie, la bascule publique et leurs abords.

Enfin, il n'est recensé aucun site ou vestige archéologique connus sur le territoire communal.

Il convient d'indiquer que le projet LACT ne recoupe aucun autre élément du patrimoine culturel communal.

Le paysage de la commune est un élément important de son attractivité et de la qualité du cadre de vie avec les vues proches ou lointaines.

Les bois existants et les haies dessinent le paysage et méritent une attention particulière.

VI.3.3.2 Urbanisme

Population, habitat et données démographiques

La commune de Gragnague se trouve dans le secteur 1 compris entre l'A68 et Verfeil, qui représente la limite de la zone d'influence de l'agglomération toulousaine soumise au phénomène d'étalement urbain.

Située à 18 km de Toulouse, métropole régionale en forte expansion économique et démographique, Gragnague s'est progressivement intégrée à la dynamique de l'aire urbaine toulousaine.

Commune rurale dont la population oscillait de longue date entre 400 et 600 habitants, elle a connu à partir de 1968 une forte croissance démographique, comptant désormais 1 802 résidents.

La croissance démographique y est importante : en l'espace de 14 ans, la population et le nombre d'habitations ont augmenté d'environ 25,4% ; et la population est jeune : 36,7 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 17,3 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 3: 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 2011 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Gragnague	1802	135,4	+ 25,4	36,7	17,3

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +39,4% entre 1999 et 2012.

Les résidences principales constituent l'essentiel du parc des logements de la commune : près de 96,9%. Les logements individuels représentent le principal type d'habitat (88,5%).

Tableau 4: 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 (%)
Gragnague	672	96,9	1,1	88,5	+ 39,4

En matière d'urbanisation, les objectifs de la commune sont de :

- privilégier le développement autour du bourg et densifier les quartiers existants ;
- fixer les habitants existants et accueillir de nouveaux habitants en leur proposant un habitat diversifié et adapté, afin de maintenir le niveau d'équipements et de services ;

- maîtriser l'accueil des nouvelles constructions en termes de consommation du sol (SCoT) et d'impact sur la cohérence paysagère et urbaine.

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

- 78,6 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 72,2 % d'actifs avec emplois et 6,4 % de chômeurs
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres...) représente 21,4 %

Un accroissement marqué de la population dans les dernières décennies souligne une dynamique de développement du territoire dont le bassin toulousain reste le moteur principal, comme pour la croissance démographique et économique.

Économie, équipements

Sont présents sur la communes plusieurs petits commerces et équipements de proximité, malgré la présence proche de Toulouse, qui offrent un large choix en matière de commerces, de professions de santé, d'équipements sportifs et culturels, d'activités associatives ...

On peut y trouver des :

- équipements scolaires, parascolaires et services à l'enfance
- équipements et services de santé
- équipements sportifs
- équipements socioculturels
- équipements d'infrastructures et la gestion de l'environnement. Il y a notamment la présence d'une station d'épuration le long de la D20 et à proximité de l'A680. Cette station, mise en service en 1992, est exploitée par Veolia. Il est projeté de la déplacer sur la ZAE de Gragnague-Garidech
- des associations.

A noter entre les lieux-dits de Preusse et Preusse Bas, à la sortie du demi-échangeur de Gragnague, est implanté un poney-club/

Les principaux projets et secteurs de développement concerne :

- La ZAC de Trèzemes – Tuilerie, au nord-ouest du bourg,
- La ZAE de Gragnague-Garidech : afin de favoriser l'accueil et le développement d'activités économiques, la communauté de communes des coteaux du Girou réalise sur les communes de Gragnague et Garidech une zone d'activités économiques de 26 ha à l'horizon 2030.
- Le développement du quartier en face l'école (sud bourg).

Il convient de noter que Gragnague est traversée par la ligne RTE 2x400 kV Donzac-Verfeil II et Lesquive-Verfeil. Cette ligne est implantée dans la plaine du Girou, et longe l'A680, essentiellement par le nord.

Elle est également traversée par une ligne électrique (14 63kV) traverse la commune du nord (Saint-Sulpice) vers le sud (Balma).

VI.3.3.3 Déplacements et trafics

La commune est globalement peu maillée et laisse percevoir un territoire très agricole.

La particularité de Gragnague est la présence de l'autoroute qui sépare le territoire en deux, tout en lui permettant d'accéder à Toulouse en 20 minutes.

Les routes départementales RD32 et RD20 traversent la partie Est de la commune. Le reste de la commune est maillé par des routes étroites qui font le charme des communes rurales.

Les coteaux comportent des surfaces importantes non traversées, ce qui accentue la dimension agricole et naturelle de ces espaces.

Le réseau communal est intimement lié au relief et à l'hydrographie. Il existe 2 routes de crêtes qui traversent la commune d'est en ouest et 2 routes perpendiculaires qui relient la vallée. Cela permet de voir le relief comme une vague.

Sur le territoire communal, la traversée de la vallée est conditionnée par celle du Girou, uniquement possible par la RD20.

VI.3.3.4 Risques sanitaires

VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

Eaux superficielles

Aucun prélèvement des eaux superficielles à usage d'alimentation en eau potable n'est présent sur la commune, ni dans la vallée à moins de 5 km.

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

Tableau 5 : Les objectifs des masses d'eau superficielles 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
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

Aucun captage des eaux souterraines à usage d'alimentation en eau potable n'est présent sur la commune, ni dans la vallée à moins de 5 km.

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

Tableau 6 : 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			

VI.3.3.4.2 Qualité de l'air et le bruit

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 Gragnague sont présentées ci-après (arrêté préfectoral du 18 janvier 2006, révisé par arrêté préfectoral du 23 décembre 2014).

Tableau 7 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral de la Haute-Garonne, 18 janvier 2006)

Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
A 68	1	300 m
A 680	2	250 m
RD 20	4	30 m

Les secteurs affectés par le bruit en provenance de l'A68 et l'A680 sont repérés au plan de zonage du PLU.

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.

Qualité de l'air

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

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

VI.4 Raison du choix du projet

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

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

VI.4.1 Études, débat public et concertations

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

Tableau 8 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT

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

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

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

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

Les modifications apportées au PLU de la commune de Gragnague 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 concerne le doublement des voies de l'A680 existante, implantée dans la plaine du Girou à proximité du cours d'eau du même nom.

Celle-ci est réalisée en remblais sur toute sa section de façon à être mise hors d'eau du Girou en cas de crue.

Le projet ne remet donc pas en cause le contexte topographique du secteur.

Mesures

Une partie des matériaux extraits des déblais des secteurs d'aménagement voisins (secteur 2 et 3, entre Verfeil et Puylaurens) sera réutilisée pour la réalisation des couches de forme et des remblais. A l'échelle de l'ensemble du projet entre Castres et Toulouse, il sera recherché l'équilibre entre les volumes de déblais et de remblais, afin de minimiser les excédents ou les déficits de matériaux.

Les effets visuels des modifications du relief seront également atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief environnant, similairement aux aménagements existants. 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 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.

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...).

Le chantier, étant en remblai dans ce secteur, n'entrera pas en contact avec le toit de la nappe d'eau souterraine.

Mesures

Afin de prévenir les risques de compression et mouvements de terrain, 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.

Le doublement de l'A680 va entraîner une augmentation des surfaces imperméabilisées qui pourrait modifier les conditions de réalimentation de la nappe.

Néanmoins, les échanges locaux existant entre l'impluvium de surface et la nappe sont actuellement relativement faibles. Etant donné la perméabilité des sols de faible à moyenne, ils devraient donc être peu modifiés par l'imperméabilisation projetée.

Mesures

Toutefois, il est prévu dans le cadre du projet LACT le maintien voire des améliorations du système actuel de gestion des eaux pluviales (système d'assainissement, bassin multifonction avec fonction d'écrêtement). Par ailleurs les ouvrages hydrauliques, qui seront tous adaptés à l'élargissement le long du tracé, permettront également de ne préserver l'équilibre actuel du ruissellement des eaux de surface et de leur infiltration dans le sol.

Par ailleurs, l'évitement au maximum des emprises sur les zones humides (site de Preusse Bas, notamment) permettra également de maintenir un fonctionnement naturel des processus d'accumulation et d'infiltration des eaux dans les sols.

VI.5.1.3 Hydrologie

L'augmentation des surfaces imperméabilisées liées au doublement des voies de l'A680 va engendrer une augmentation des débits d'eaux de ruissellement.

Mesures

Le réseau d'assainissement existant de l'A680 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 de rétention dans son intégralité, sur la base d'une pluie d'occurrence décennale.

L'A680 se localise en presque totalité dans le champ d'expansion des crues du Girou ; seul le secteur de l'échangeur actuel au sud du rond-point de Gragnague, est hors des zones inondables.

L'élargissement de l'A680 peut générer une aggravation des risques d'inondation et notamment par un exhaussement de la ligne d'eau.

Selon le même principe que les voies existantes, les nouvelles voies seront créées en remblais pour être mises hors d'eau en cas de crues du Girou.

Une étude hydraulique spécifique a été réalisée en 2012 (et mise à jour en 2015) afin d'évaluer l'impact du projet sur la zone inondable du Girou entre Gragnague et Loubens-Lauragais. Cette étude montre que le projet n'a aucun impact sur l'inondabilité des lieux habités, notamment sur la commune de Gragnague pour une crue centennale.

Des ouvrages hydrauliques le long du tracé permettront de préserver la transparence hydraulique (pour une crue centennale) et écologique en évitant la stagnation et/ ou un changement de régime hydraulique des cours d'eau (augmentation des risques de crue, étiage plus important...). Par ailleurs, la création d'un nouvel ouvrage pour le passage de la grande faune, jouxtant l'ouvrage de l'A680 au droit du Girou, contribuera à une meilleure transparence de l'autoroute en période de crue du cours d'eau.

La réalisation du projet peut ainsi engendrer une déstructuration des zones humides, notamment dans le secteur de Preusse Bas : alimentation en eau perturbée, voire annulée.

Les risques de pollution sont traités au VI.5.3.4.1

Mesures

L'élargissement de l'A680 étant initié au niveau du demi-échangeur actuel, les emprises des aménagements seront maintenues dans le DPAC, ne portant pas atteinte à la zone humide limitrophe.

Les aménagements et mesures permettront de maintenir l'alimentation des zones humides évitées par le projet et ainsi de préserver un fonctionnement naturel des processus d'accumulation et d'infiltration des eaux dans les sols.

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.5.2.1 Espace agricole

L'A680 est déjà présente sur le territoire communal, et le domaine public autoroutier concédé (DPAC) est dimensionné pour une mise à 2x2 voies de l'autoroute. Dans le cadre d'un éventuel redimensionnement des bassins de traitement actuels des eaux pluviales issues de la plate-forme autoroutière, pour les besoins d'élargissement, il peut être envisagé une emprise supplémentaire de quelques centaines de mètres carrés sur les terres agricoles adjacentes à l'A680.

Mesures

Dans la cadre de la conception du projet, les délaissés ont été minimisés afin de limiter les pertes de terrains agricoles, et afin de maintenir au mieux le projet dans l'emprise actuelle du DPAC.

Par ailleurs, les voies existantes des accès aux parcelles agricoles seront conservées.

Une étude complémentaire sera réalisée dans le cadre de l'aménagement foncier afin de compenser les éventuelles gênes occasionnées sur chaque exploitation. Une indemnisation pourra être envisagée au cas par cas.

VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles

Le projet n'a aucune emprise sur les boisements classés de la commune de Gragnague.

Malgré les études de conception du tracé, il n'a pas été possible d'éviter toutes les zones présentant des enjeux écologiques. L'emplacement réservé pour le projet dans le PLU aura ainsi une emprise de 51,15 hectares sur les zones destinés à protéger les milieux naturels sensibles (Zones, N, Nr et Nco).

Mesures

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

- Minimisation des emprises chantier,*
- Interventions autant que faire se peut en dehors des périodes favorables aux espèces sensibles présentes,*
- Rétablissement/maintien des corridors de déplacement,*
- Préservation par mise en défens des zones à enjeux importants,*
- création le cas échéant de zones de compensation (mare, hibernaculum, zones humides, transplantation de pieds/bulbes...),*
- ...*

Par ailleurs, l'existence ou la création d'ouvrages (hydraulique, faune) le long du tracé, notamment ceux aménagés pour le déplacement de la faune (aménagements éventuels d'ouvrages existants, dimensionnement adapté des ouvrages nouveaux, passages en buse sèche) permettra de préserver les flux des différentes espèces ainsi que les relations entre les différents groupes.

L'alimentation et l'attractivité des zones humides pourront ainsi être maintenues et les espèces faunistiques et floristiques qui dépendent de ces zones pourront être préservées.

VI.5.3 Le milieu humain

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Le PADD fait figurer dans ses orientations le souci de la préservation et de la mise en valeur du cadre de vie, de l'environnement et du patrimoine architectural et urbain de la commune de Gragnague.

L'opération d'élargissement de l'A680 ne recoupera aucun élément du patrimoine culturel communal, et notamment le site inscrit en centre bourg, ainsi que les éléments inscrits au PLU au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme : alignement d'arbres, moulins, pigeonniers, maisons de maître...

Mesures

Néanmoins les emprises travaux seront minimisées, avec si besoin mise en défens, afin d'éviter un maximum d'effet visuel sur les bâtis à valeur patrimoniale.

L'insertion paysagère de l'actuelle A680 sera maintenue afin de fondre au maximum le tracé dans le paysage, notamment par des plantations arborées et arbustives. Les éventuelles plantations détruites dans le cadre de l'élargissement seront renouvelées.

VI.5.3.2 Urbanisme

Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracé le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâties.

Au droit de la traversée de la commune de Gragnague, le projet LACT se traduit par l'élargissement de l'A680 existante, depuis le demi-échangeur.

Il est important de signaler que cet élargissement n'affectera pas de bâti, et se cantonnera dans le DPAC.

D'autre part, la réalisation du projet n'aura pas d'effet sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur la commune de Gragnague.

Mesures

Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.

VI.5.3.3 Déplacements et trafics

En phase chantier, la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peut perturber légèrement les déplacements au sein de la commune de Gragnague. Néanmoins considérant la nature des travaux envisagés (élargissement de l'A680 existante) les incidences resteront limitées.

En phase d'exploitation, l'aménagement de la nouvelle liaison autoroutière préservera les axes de déplacement et d'accès existants, et 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 de Gragnague.

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 matières 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, usage de produits 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 et inondables, choix de produits limitant les risques de pollutions, mise en défens de certaines zones (zones humides, abords de cours d'eau, notamment),*

- *en phase exploitation : les bassins de rétention existants sur l'A680 assureront également le traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel ainsi que le confinement des éventuelles pollutions accidentelles. L'utilisation des produits phytosanitaires sera limitée et respectera la réglementation en matière d'usage de ce type de produit.*

VI.5.3.4.2 Qualité de l'air et le bruit

Ambiance sonore

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

Les résultats de cette étude au droit de l'élargissement de l'A680 montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire entre l'A68 et le futur échangeur de Verfeil, sans qu'aucune habitation ne soit concernée au droit de l'élargissement : aucune mesure spécifique n'est mise en place sur la commune.

Qualité de l'air

Afin de réduire ces pollutions, les orientations du Plan Local d'Urbanisme prévoient la limitation de la circulation automobile en développant l'ensemble des modes de déplacements alternatifs.

Le projet de liaison Toulouse – Castres ne remet pas en cause cette volonté de développer les modes alternatifs et notamment la création de pistes cyclables.

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 Gragnague

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 destinée à la préservation des milieux naturels sensibles :
 - zone Nr qui comprend les cours d'eau
 - zone Nco qui vise la préservation de la trame verte et bleue.

La mise en place de cet emplacement réservé au profit d'ASF pour l'élargissement de l'A680 entrainera donc une réduction des espaces dédiés par le PLU à l'agriculture et à la préservation des milieux naturels.

On notera qu'aucun emplacement réservé n'était prévu à ce jour dans le PLU de Gragnague, emplacement qui aurait intégré le DPAC actuel, dans lequel s'inscriront de façon quasi-totale les aménagements liés à l'élargissement.

On rappelle par ailleurs que les modifications apportées au règlement du PLU de Gragnague autorisent uniquement « les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet LACT ».

Tout autre projet autoroutier ou routier de grande ampleur devra préalablement faire l'objet d'une mise en compatibilité du document d'urbanisme avant sa réalisation.

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

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

En effet, l'autoroute ne remettra pas en cause les 6 orientations suivantes définies au PADD :

- 1- Préserver le cadre de vie en étant respectueux du paysage et de l'environnement
- 2 - Organiser les déplacements alternatifs à la voiture
- 3 - Accueillir une nouvelle population diversifiée dans le respect du SCOT
- 4 - Créer les conditions d'un projet attractif pour développer le lien social à travers l'aménagement d'espaces et d'équipements publics de qualité.
- 5 - Mettre en œuvre les conditions permettant de développer l'emploi local
- 6 - Pérenniser l'économie agricole en consommant peu d'espace.

Les activités agricoles seront pérennisées grâce aux aménagements fonciers qui seront proposés et aux éventuelles indemnités et mesures compensatoires prévues.

Les paysages seront préservés par la mise en place de mesure d'insertion (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, dès que le projet sera réalisé, que les aménagements seront terminés, et que les terrains seront sous concession, avec une limite du domaine public autoroutier concédé (DPAC) clairement définies.

Ainsi, les emprises définitives de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse sur les différentes zones illustrées sur le plan de zonage du PLU de Gragnague seront acquises. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante-projet et post-projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

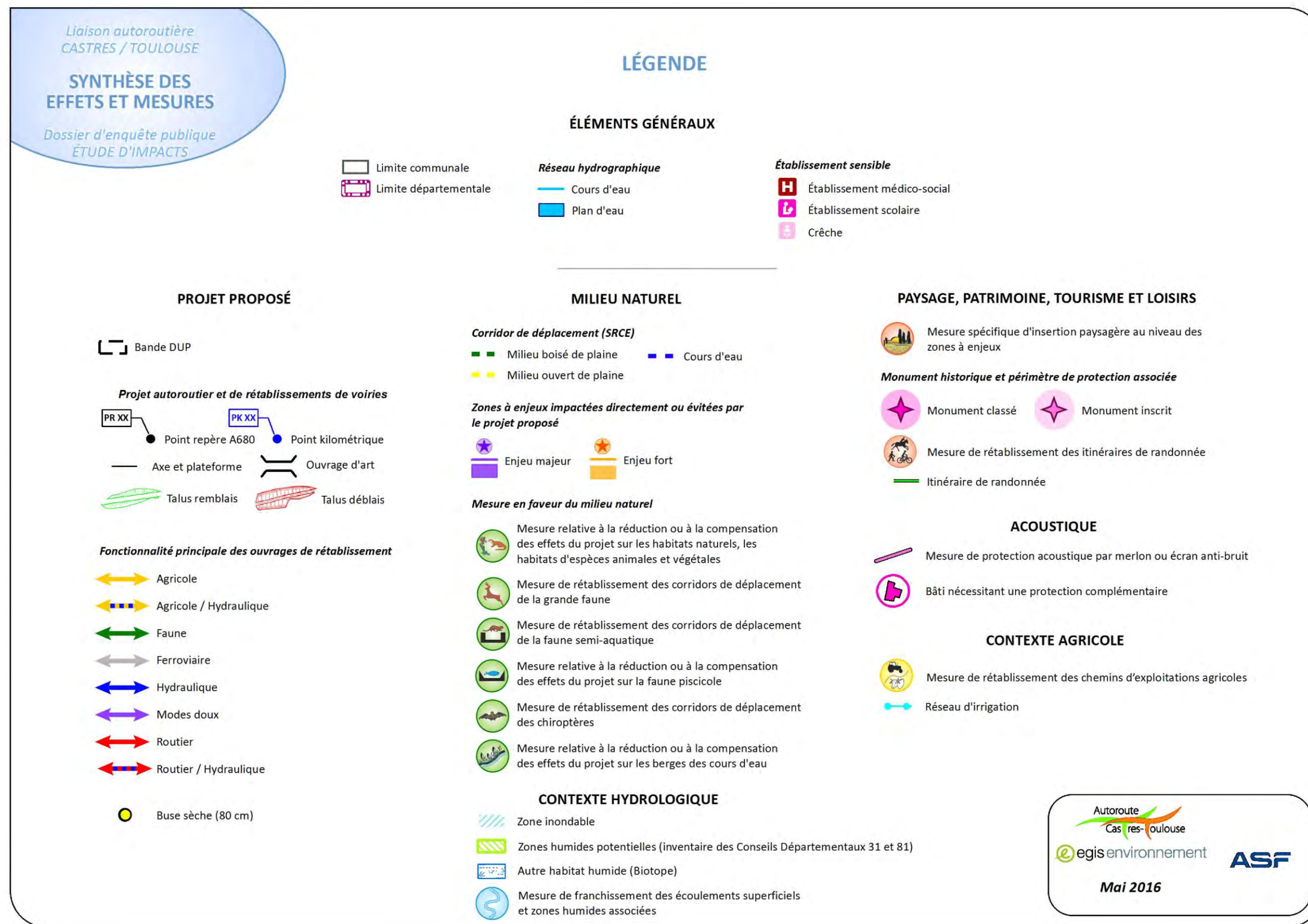
Le tableau suivant illustre les surfaces incluses dans l'emplacement réservé (ER) défini à ce stade du projet, qui pourront être comparées aux surfaces définitives X, Y et Z du projet, pour chaque zone identifiée comme impactée.

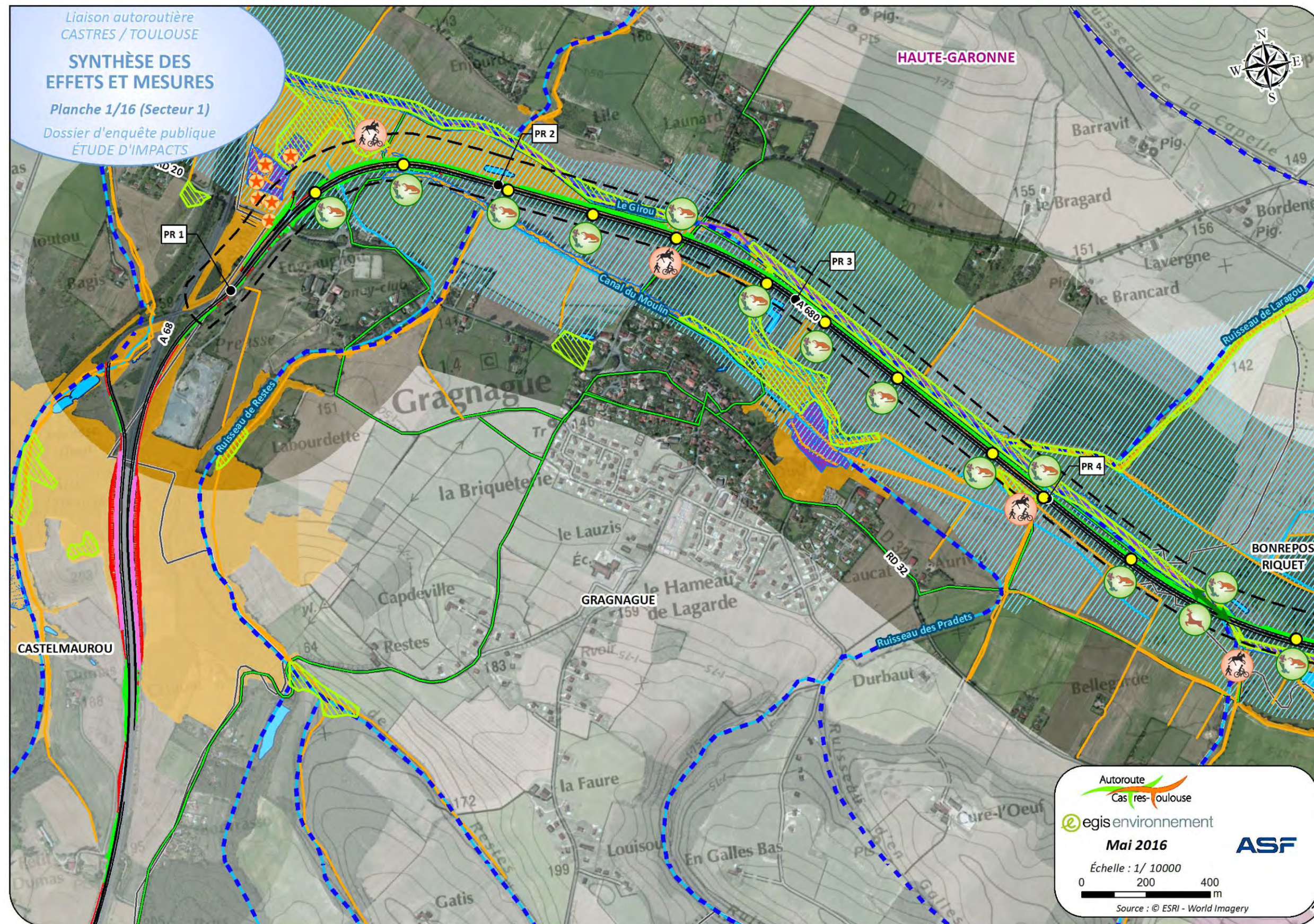
Tableau 9 : Valeur des emprises par zone ante-projet et post-projet (Source : EGIS, 2016)

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	31,6 ha inclus dans l'ER	X ha acquis
Zone Nr	17,3 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone Nco	2,2 ha inclus dans l'ER	Z ha acquis

Notons qu'à ce stade du projet, l'emprise définitive ne sortira pas du DPAC actuel d'ASF.

Figure 7 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)





VI.8 Résumé non technique

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effet et mesures du projet
Milieu physique	Géologie 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, mouvement de terrains.</p> <p>Masse d'eau : Une masse d'eau captive. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.</p>	<p>Renforcement des terrains et limitation du temps d'intervention en phase chantier.</p> <p>Risque de modification de réalimentation de la nappe : mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales + ouvrages de transparence hydraulique le long du tracé afin de préserver les écoulements d'alimentation des milieux aval.</p> <p>Évitement des zones humides pour le maintien des processus d'accumulation et d'infiltration des eaux dans les sols.</p>
	Topographie	<p>Relief : paysage vallonné entaillé par la Vallée du Girou.</p> <p>Altitude oscillant entre 136 m NGF à 233 m NGF.</p>	<p>Le projet concerne le doublement des voies de l'A680 existante, implantée dans la plaine du Girou à proximité du cours d'eau du même nom.</p> <p>L'élargissement sera réalisé en remblais sur toute sa section de façon à être mis hors d'eau du Girou en cas de crue.</p> <p>Le projet ne remet donc pas en cause le contexte topographique du secteur.</p>
	Hydrologie	<p>SDAGE Adour – Garonne et Plan de Gestion des Etiages.</p> <p>Cours d'eau du Girou et ses affluents, notamment le canal du Moulin. On retrouve également de nombreux fossés et plans d'eau.</p> <p>Présence de zones humides (« Preusse-Bas » en limite communale de Castelmourou).</p> <p>Risque d'inondation par les crues du Girou.</p>	<p>Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Confortement du système de gestion des eaux pluviales existant de l'A680 (sur la base d'une pluie d'occurrence décennale), ✓ Maintien des ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements le long du tracé. <p>Pas d'atteinte des secteurs identifiés comme zone humide (maintien des remblais dans le domaine public autoroutier concédé (DPAC) de l'A680.</p> <p>En matière de risque inondable, l'étude hydraulique menée dans le cadre du projet de liaison autoroutière montre l'absence d'impact (ou de rehausse du niveau d'eau) au droit des lieux habités, pour une crue d'occurrence centennale.</p>
Milieu naturel	Espace agricole	<p>L'agriculture reste une activité économique importante, occupant majoritairement l'espace (920 ha, soit environ 70% de la surface communale).</p> <p>Stabilité de l'activité malgré une pression foncière de plus en plus importante.</p> <p>Polyculture dominante avec quelques élevages.</p>	<p>L'élargissement de l'A680 se fera par le nord ; elle aura une incidence négligeable sur les parcelles agricoles présentes à cet endroit : la section courante élargie restant dans le DPAC de l'actuelle A680.</p> <p>Minimisation des délaissés, maintien (ou si nécessaire) rétablissement des accès aux parcelles agricoles.</p>
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	<p>Secteur boisé peu important (120 ha) majoritairement en partie haute du relief.</p> <p>Milieux naturels (petits bois, haies, pelouses calcaires, prairies...) contribuant à l'intérêt écologique et paysager.</p> <p>La commune n'est concernée par aucune mesure de protection réglementaire (type Natura 2000, APPB...) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO ...).</p> <p>Les seules mesures de protection existante sont celles établies au travers du plan de zonage au PLU (sous-secteurs Ap, Nr et Nco).</p>	<p>Aucune emprise sur les boisements classés.</p> <p>Moyens mis en œuvre au titre des milieux naturels sensibles : minimisation des emprises chantier, interventions autant que faire se peut en dehors des périodes favorables aux espèces sensibles présentes, rétablissement/maintien des corridors de déplacement, préservation par mise en défens des zones à enjeux importants, création le cas échéant de zones de compensation (mare, hibernaculum, zones humides, transplantation de pieds/bulbes...).</p>

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effet et mesures du projet
Milieu humain	Patrimoine architectural, urbain et paysage	<p>Plusieurs entités paysagères :</p> <ul style="list-style-type: none"> • paysages fortement vallonnés au nord et au sud de la plaine du Girou ; • paysage agricole dans la plaine du Girou ; • paysage urbain essentiellement localisé autour du bourg. <p>Présence d'un site inscrit localisé au droit du bourg historique.</p> <p>Plusieurs éléments remarquables sont inscrits au PLU de Gragnague au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme : alignement d'arbres, moulins, pigeonniers, maisons de maître...</p>	<p>Le projet de liaison routière entre Castres et Toulouse n'intercepte aucun élément du patrimoine culturel ou paysager de la commune de Gragnague.</p> <p>Limitation des emprises travaux, mise en défens des éléments du patrimoine.</p> <p>Mise en place de mesures d'insertion paysagère (plantation arborées et arbustives) afin de maintenir, voire améliorer l'insertion paysagère actuelle de l'A680. Les éventuelles plantations détruites dans le cadre de l'élargissement seront renouvelées.</p>
	Urbanisme	<p>Le bourg constitue la partie agglomérée la plus importante.</p> <p>Présence de hameaux le long des tronçons routiers (RD45, RD20, RD771, RD32...).</p> <p>En matière d'urbanisation, un des objectifs du PLU est de privilégier le développement autour du bourg et densifier les quartiers existants.</p> <p>Les principaux projets et secteurs de développement concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La ZAC de Trèzemies – Tuilerie, au nord-ouest du bourg, • La création d'une zone d'activité communautaire (communes de Gragnague et Garidech). • Le développement du quartier en face l'école (sud bourg). <p>Pour mémoire, les lieux-dits habités les plus proches de l'A680 sont localisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • au nord : Enjourda (310 m), Lile (220 m) et Launard (200 m) ; • au sud : Engragnou (200m pour 2 habitations et 300 m pour les autres), les Ons (270 m), le moulin de Gragnague (200m) et Aurival (390 m) ; <p>On recense également une ligne électrique haute-tension.</p>	<p>Aucun bâti n'est affecté par le projet d'élargissement.</p> <p>En ce qui concerne le foncier non bâti : le projet d'élargissement sera maintenu dans le domaine public autoroutier concédé (DPAC) de l'A680. le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.</p>
	Déplacements et trafics	<p>Présence de l'autoroute A680 avec un demi-échangeur localisé sur la commune, ce qui permet un accès facile au territoire de l'agglomération toulousaine.</p> <p>Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail).</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 de Gragnague.</p> <p>Tous les axes de déplacements et les accès aux parcelles actuellement en place seront maintenus.</p>
Risques sanitaires (Bruit et air)	<p>Secteur sous influence sonore de l'A680.</p> <p>Qualité de l'air relativement bonne.</p>	<p>Les résultats l'étude acoustique au droit de l'élargissement de l'A680 montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire entre l'A68 et le futur échangeur de Verfeil, sans qu'aucune habitation ne soit concernée au droit de l'élargissement. Aucune mesure spécifique n'est donc à mettre en place.</p>	