

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 Maurens-Scopont



SOMMAIRE

I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	4
I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ	4
I.1.1 Définition	4
I.1.2 Champ d'application	4
I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU	4
I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER	4
I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES	5
I.4.1 Procédure en cinq étapes	5
I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet	5
I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique	5
I.4.1.3 Enquête publique	5
I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune	5
I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme	5
I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité	6
II. PRÉSENTATION DU PROJET	7
II.1 CONTEXTES ET OBJECTIFS	7
II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE	9
II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE	10
II.3.1 Territoire communal	10
II.3.2 Projet sur le territoire communal	10
III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU	12
III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX	12
III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION	12
III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	13
III.3.1 Objectifs du PADD	13
III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT	13
III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	13
III.5 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES	14
III.6 EMBLEMES RÉSERVÉS	14
III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS	14
III.8 ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.123-1-5 ALINÉA 7 (DEVENU L-151-17 À L-151-25) DU CODE DE L'URBANISME	15
III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME)	15
III.10 PLANS D'AMÉNAGEMENT DE ZAC (ARTICLE L.311-7 DU CODE DE L'URBANISME)	15
IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MAURENS-SCOPONT	16
IV.1 PLAN DE ZONAGE	16

IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME	22
IV.3 LISTE DES EMBLEMES RÉSERVÉS	37
V. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME	38
VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	39
VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE	39
VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	39
VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	40
VI.3.1 Le milieu physique	40
VI.3.1.1 Topographie	40
VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie	40
VI.3.1.3 Hydrologie	41
VI.3.2 Les espaces naturels et agricoles	41
VI.3.2.1 Espace agricole	41
VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturels sensibles	42
VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal	42
VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager	42
VI.3.3.2 Urbanisme	43
VI.3.3.3 Déplacements et trafics	44
VI.3.3.4 Risques sanitaires	44
VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET	45
VI.4.1 Études, débat public et concertations	45
VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES	47
VI.5.1 Le milieu physique	47
VI.5.1.1 Topographie	47
VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie	47
VI.5.1.3 Hydrologie	48
VI.5.2 Les espaces naturels et agricoles	48
VI.5.2.1 Espace agricole	48
VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles	48
VI.5.3 Le milieu humain	49
VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager	49
VI.5.3.2 Urbanisme	50
VI.5.3.3 Déplacements et trafics	50
VI.5.3.4 Risques sanitaires	50
VI.6 SYNTHÈSE DES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE PLAN DE ZONAGE ET SUR LES ENJEUX ET ÉQUILIBRES DÉFINIS DANS LE PLU DE MAURENS-SCOPONT	52
VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques	52
VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU	52
VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT	53
VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	57

Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude.....	7
Figure 2 : Localisation du projet sur la commune.....	11
Figure 3 : Carte 1/2 de zonage avant mise en compatibilité	18
Figure 4 : Carte 1/2 de zonage après mise en compatibilité	19
Figure 5 : Carte 2/2 de zonage avant mise en compatibilité	20
Figure 6 : Carte 2/2 de zonage après mise en compatibilité	21
Figure 7 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016) ...	54

Sommaire des tableaux

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015).....	9
Tableau 2: Rétablissements sur le territoire communal (Source : Egis, 2015)	10
Tableau 3: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2015).....	12
Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)	43
Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014).....	43
Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021	44
Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021	44
Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport dans l'aire d'étude (Source : arrêté préfectoral de classement sonore des infrastructures de transports terrestres du Tarn, 5 octobre 2012)	44
Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'écoulements du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)	46
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016).....	53

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

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

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

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

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

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

du code de l'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 Maurens-Scopont, localisée dans le département du Tarn (81).

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

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

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

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

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Procédure en cinq étapes

Le processus ci-après explicite les principales étapes 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 ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

I.4.1.3 Enquête publique

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

L'article L.153-55 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Article L.153-54

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

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

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

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

- Article L.153-55

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

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

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

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

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

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

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

- Article L.153-56

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

- Article L.153-57

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

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

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

- Article L.153-58

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

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

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

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

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

- Article L.153-59

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

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

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

- Article R.153-14

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

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

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

II. Présentation du projet

II.1 Contextes et objectifs

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

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

L'opération de réalisation d'un axe autoroutier a pour vocation de répondre à un besoin de transports 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.

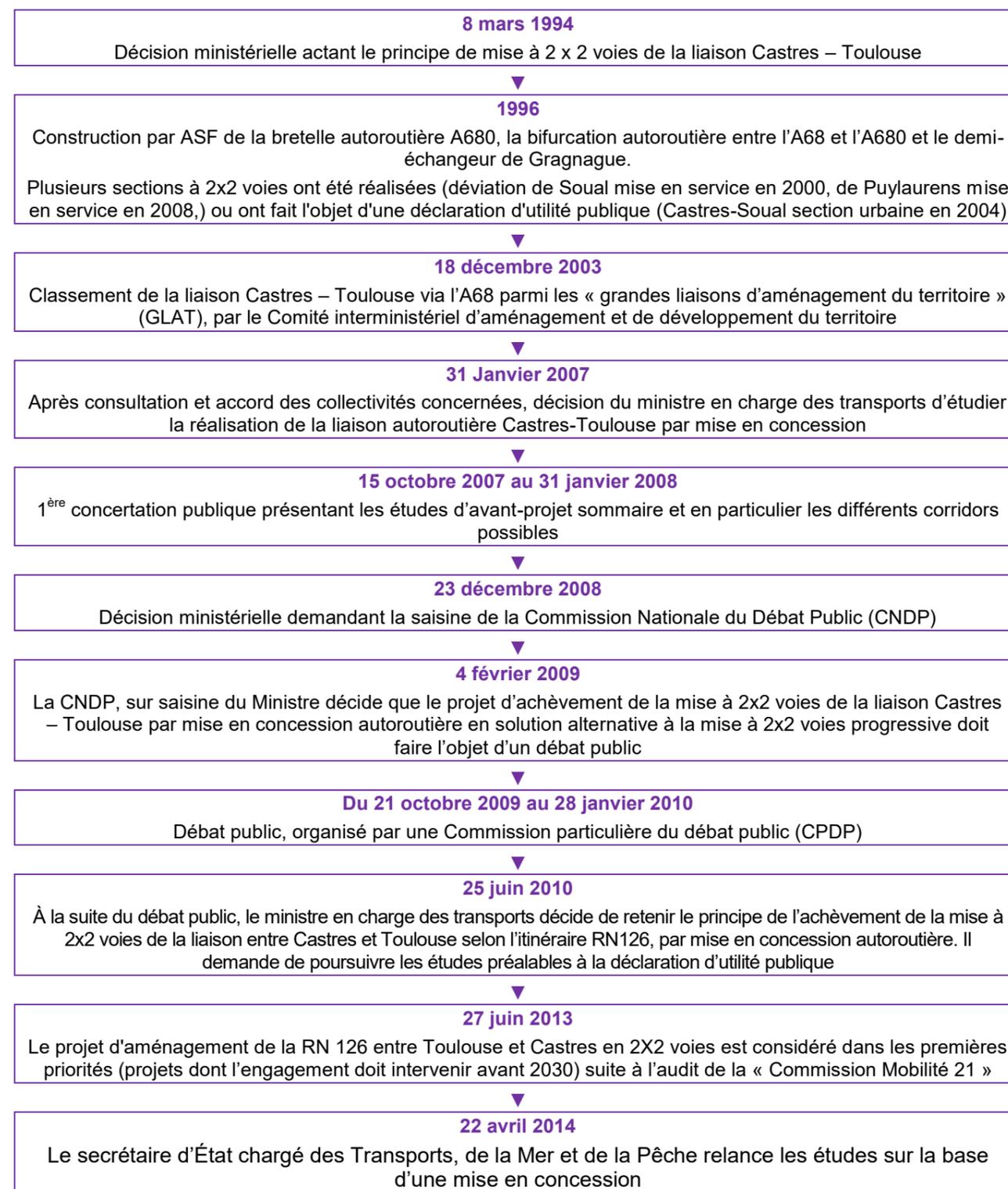
Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du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



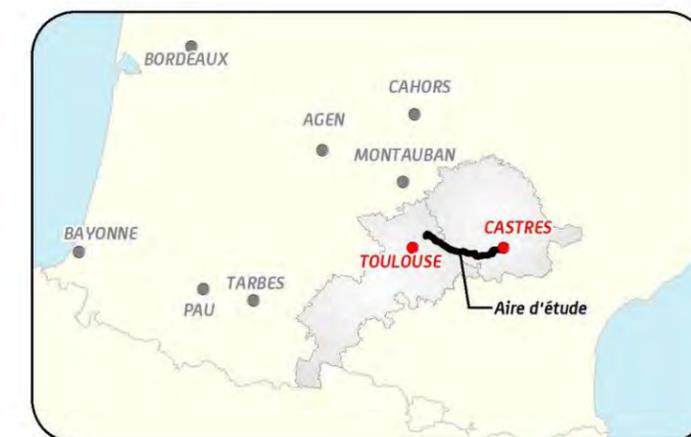
La carte en page suivante présente le linéaire global relatif au projet LACT sur l'ensemble des communes traversées. Seules celles dotées d'un PLU sont susceptibles de faire l'objet d'une Mise en Compatibilité.

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
- Saix
- Sémalens
- Soual*
- Viviers-lès-Montagnes

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

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

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

- l'élargissement de l'A680 existante, passant de 2x1 voies à 2x2 voies, entre 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 Verfeil – Castres : Le réseau d'assainissement de la liaison autoroutière sera conçu de façon à dissocier les apports de la plate-forme autoroutière et les écoulements naturels. Le dimensionnement des ouvrages est effectué pour un débit correspondant à une pluie de fréquence 10 ans.

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

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

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

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

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

II.3.1 Territoire communal

Cette commune fait partie du canton de Lavar Cocagne, ainsi que de la communauté de communes du Sor et de l'Agout qui compte 26 communes. Localisée à 29,7 km à l'est de Toulouse et à 34,6 km à l'ouest de Castres,

D'une superficie de 8,6 km², Maurens-Scopont est une commune rurale qui compte 185 habitants (Population totale légale 2013 en vigueur à compter du 1er janvier 2016 - INSEE).

À ce jour, Maurens-Scopont est desservie par la RN126 et la RD 826, routes importantes, reliant Castres à Toulouse.

Située en bordure de la plaine du Lauragais, la commune présente un paysage vallonné, avec un caractère agricole prononcé, bordé par le Girou au sud. Le Château de Maurens-Scopont est classé à l'inventaire des Monuments Historiques.

La commune de Maurens-Scopont n'est concernée par aucune mesure de protection (type Natura 2000, APPB...) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO...). Toutefois, Le domaine de Maurens-Scopont, le Girou et ses affluents, les coteaux présente un fort intérêt écologique.

Commune rurale, Maurens-Scopont se caractérise par un nombre d'emplois conséquent par rapport à sa population. La commune fait actuellement face à une forte demande de logements.

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Principes et caractéristiques géométriques

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

Sur la commune de Maurens-Scopont, le tracé du projet retenu est neuf et traverse l'extrême sud de la commune tout en se maintenant au nord du Girou et hors de la zone inondable. Il longe par le nord la RD42 puis la RN126 après le giratoire RD42 - RD826 - RN126. Le tracé se raccorde au sud à ce giratoire et au nord à la RD35.

Ce tracé est essentiellement en déblai avec cependant des zones de remblais à l'est et à l'ouest de la commune ainsi qu'un niveau du raccordement avec le giratoire. La bande

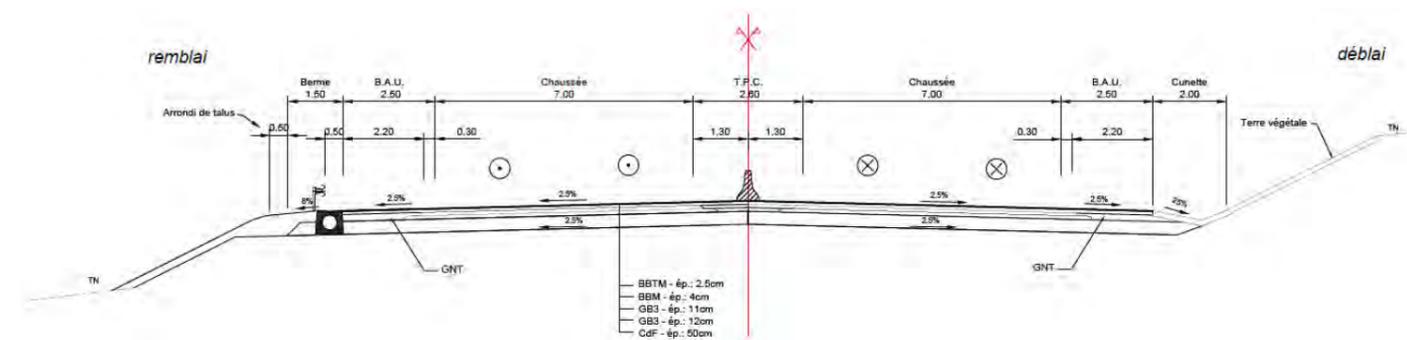
Ainsi, les éléments suivants seront aménagés :

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

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
PI 1597	RD 35	Routier	Passage inférieur	Gabarit agricole
Chemin d'Esclauzolles	Chemin d'Esclauzolles	Routier	Voie latérale	sur RD 35
RN126 à Maurens-Scopont	RN 126 à Maurens-Scopont	Routier	Voie latérale	
OH 1663	Écoulement	Hydraulique	Cadre	Passage petite et moyenne faune

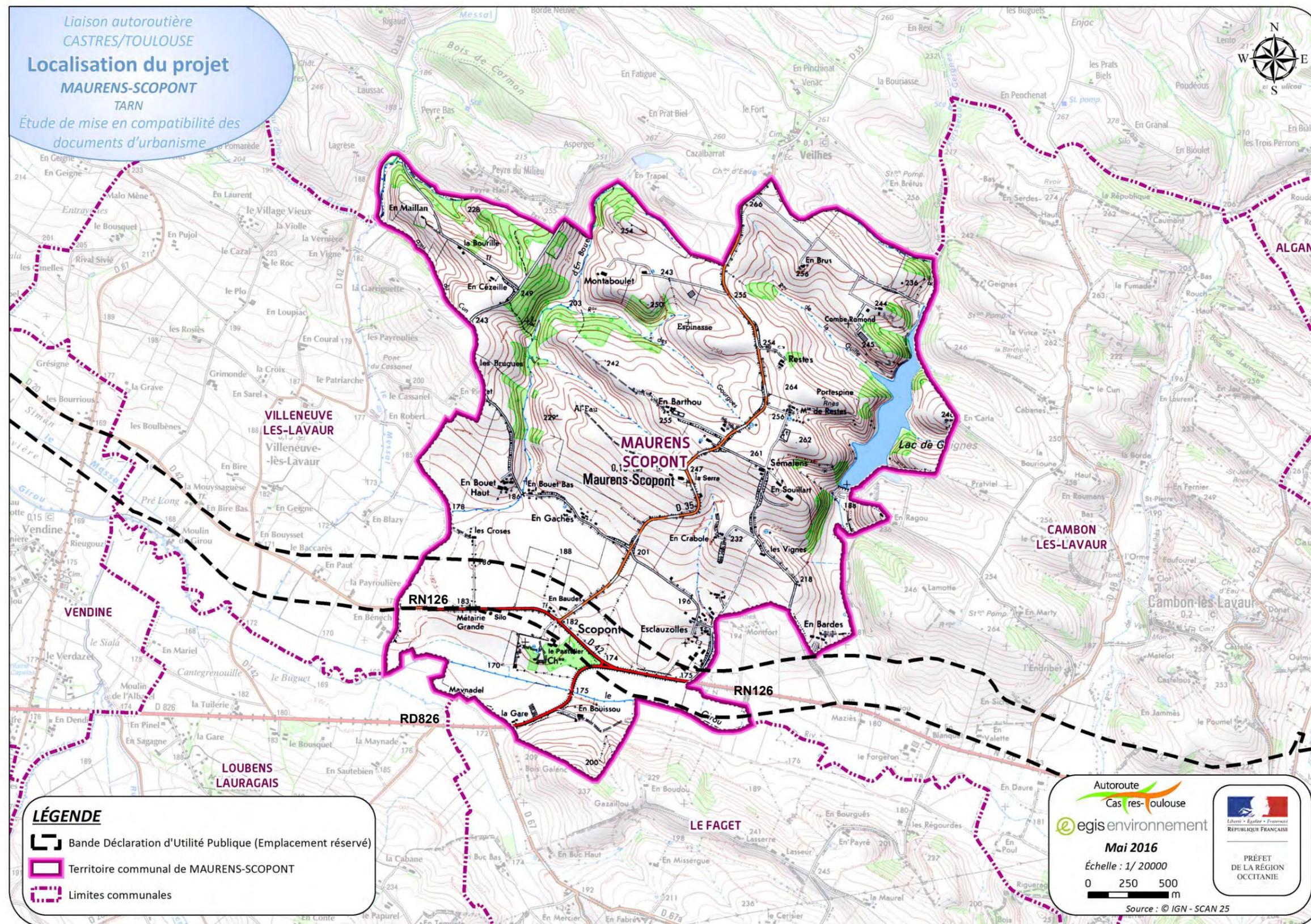
Le profil en travers type section courante (type autoroutier à 2x2 voies) comporte :

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



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

Figure 2 : Localisation du projet sur la commune



III. Analyse de la compatibilité du PLU

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

Le PLU de Maurens-Scopont actuellement opposable est le document approuvé en date du 9 décembre 2014.

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

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

PLU de la commune de Maurens-Scopont		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
Élaboration : 27/11/2008	Élaboration : 30/04/2014	Élaboration : 09/12/2014

III.1 Principes généraux

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

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

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

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

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

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

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

III.2 Compatibilité du rapport de présentation

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

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

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

Le rapport de présentation de la commune de Maurens-Scopont est composé de 4 parties :

- Diagnostic physique et état initial de l'environnement ;
- Diagnostic socio-économique ;
- Justifications du projet ;
- Incidences du PLU sur l'environnement.

Le projet LACT est mentionné en page 10 du rapport de présentation : « *La commune de Maurens-Scopont bénéficie d'une situation géographique privilégiée : comprise entre l'agglomération Toulousaine (35kms) et celle de Castres (41kms), elle est traversée par la RN126 qui assure la liaison entre les deux agglomérations et également concernée par le projet autoroutier Toulouse-Castres.* »

↳ Le rapport de présentation du PLU de Maurens-Scopont est compatible avec le projet LACT.

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

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

La commune de Maurens-Scopont envisage un projet dont l'objectif est de concevoir un véritable village en se basant sur deux axes directeurs déclinés en plusieurs objectifs présentés ci-dessous.

III.3.1 Objectifs du PADD

AXE 1 : Relancer l'attractivité démographique de Maurens-Scopont et concevoir un village répondant aux besoins de la population communale

- Créer un village accueillant :
 1. Soutenir la croissance démographique communale ;
 2. Développer une offre de logements diversifiée ;
 3. Assurer un niveau d'équipements et de services répondant aux besoins des nouvelles populations ;
 4. Renforcer le tissu économique communal ;
 5. Accompagner le développement des communications numériques ;
 6. Œuvrer au développement d'une offre de proximité (commerces et services).
- Concevoir un cœur de village de qualité :
 1. Développer une urbanisation villageoise cohérente renforçant la centralité du bourg et encourageant la convivialité ;
 2. Maîtriser le développement du village dans le temps ;
 3. Faciliter les déplacements au sein de la commune ;
 4. Préserver et mettre en valeur la qualité de l'architecture urbaine ;
 5. Renforcer l'identité du cœur du village de Maurens-Scopont.

AXE 2 : Mettre en valeur l'identité rurale de la commune :

- Pérenniser le monde agricole :
 1. Préserver l'économie agricole et participer à sa diversification ;
 2. Protéger le patrimoine agricole de Maurens-Scopont.
- Préserver et valoriser l'environnement naturel de la commune :
 1. Protéger les espaces naturels sensibles et les boisements ;
 2. Prendre en compte les risques naturels et limiter les nuisances ;
 3. Promouvoir une démarche durable et intégrée de développement communal.
- Protéger les composantes identitaires de la commune :
 1. Préserver et valoriser le patrimoine identitaire du village et améliorer sa lisibilité.

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

Le projet LACT est mentionné dès l'avant-propos du PADD : « *Aujourd'hui, la dynamique de l'aire urbaine toulousaine impacte directement le fonctionnement communal de Maurens-Scopont : des entreprises se sont implantées sur la commune et le territoire pourrait connaître un profond changement avec l'arrivée de l'autoroute reliant Castres à Toulouse.* »

En outre l'objectif de « *prendre en compte les fuseaux projetés pour la liaison autoroutière Castres - Toulouse* » est présenté dans la section 3.1 Gérer les liaisons routières » du chapitre 3 « *Faciliter les déplacements au sein de la commune* ».

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

III.4 Orientations d'aménagement et de programmation

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

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

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

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

↳ Le PLU de Maurens-Scopont ne comporte pas de document Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). En conséquence le projet est sans incidence ces OAP du PLU de Maurens-Scopont.

III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

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

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

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

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

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

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

Le nouvel Emplacement Réserve recoupera les zonages suivants, définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU de Maurens-Scopont :

- **Zone A, secteur A1, A3 et A4 : zones agricoles à vocation agricole.** Ce sont des secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles

Dans cette zone, le projet recoupe également les sous-secteurs A1 (zone où les annexes et les extensions des habitations existantes sont autorisées), A3 (zone où les annexes et les extensions des activités sont autorisées) et A4 (zone où les constructions à vocation d'activités sont autorisées).

Pour mémoire, l'article A 1 précise que « *toutes les occupations et utilisation du sol sont interdites à l'exception [...] des constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou des services publics* ».

- **Zone N, Secteur N1 : zones naturelles à préserver.** Il s'agit de secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages.

Dans cette zone, le projet recoupe également le sous-secteur N1, qui correspond à des zones naturelles dans lesquelles des habitations sont présentes.

Pour mémoire, « *dans toute la zone N (y compris les sous-secteurs Nt et N1)* » sont autorisés (article N 2) :

« *les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics si elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.* »

↳ Le projet LACT constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. En conséquence le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées en zones A et N. Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet.
Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité »

III.6 Emplacements réservés

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

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

III.7 Espaces Boisés Classés

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

III.8 Éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 (devenu L-151-17 à L-151-25) du code de l'urbanisme

Les éléments de valeur concernés par la bande DUP sont les suivants :

- Alignement d'arbres (patrimoine végétal) de 540 m localisé le long de la RN126 ;
- Alignement d'arbres le long de la route des Crozes ;
- Alignement d'arbres le long de la RD35 ;

Les éléments de valeur protégés au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 (devenu L-151-17 à L-151-25) du code de l'urbanisme doivent être précédés :

- D'une déclaration préalable, pour tous travaux ayant pour effet de modifier ou supprimer l'un d'entre eux ;
- D'un permis de démolir pour les travaux ayant pour objet de démolir ou rendre inutilisable tout ou partie de l'un d'entre eux.

La Déclaration d'Utilité Publique du projet LACT fera office d'autorisation préalable. Un permis de démolir sera systématiquement déposé pour toute démolition totale ou partielle inhérente à la réalisation du projet.

Il est à noter que ces éléments, mêmes si englobés en totalité dans la bande de DUP, comme pour l'alignement de la RN 126, ne seront que partiellement touchés.

Sur la largeur de l'emprise pour la route des Crozes et la RD 35, l'alignement au Sud de la RN126 ne sera pas touché, le boisement au Nord à ce jour n'est pas concerné mais cela devra être confirmé par les études ultérieures.

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

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

III.10 Plans d'aménagement de ZAC (article L.311-7 du code de l'urbanisme)

Aucune Zone d'Aménagement Concerté n'est concernée par la bande de DUP du projet LACT.

IV. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Maurens-Scopont

IV.1 Plan de zonage

Les planches ci-après présentent :

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

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

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

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

- liste
- cartographie des emplacements réservés de la commune de Maurens-Scopont

Légende - avant mise en compatibilité

LEGENDE

ZONES URBAINES

-  U1 : zone urbaine correspondant au Bourg
-  UX : zone urbaine à vocation d'activités

ZONES A URBANISER

-  AU0 : zone à urbaniser, projet "coeur de village" soumis à modification du PLU
-  AUx0 : zone à urbaniser à vocation d'activités soumise à modification du PLU

ZONES AGRICOLES

-  A : zone agricole
-  A1 : zone agricole où les annexes et les extensions des habitations existantes sont autorisées
-  A3 : zone agricole où les annexes et les extensions des activités existantes sont autorisées
-  A3-1 : zone agricole où les annexes et les extensions des activités existantes sont autorisées ainsi que les logements de fonction
-  A4 : zone agricole où les constructions à vocation d'activités sont autorisées

ZONES NATURELLES

-  N : zone naturelle
-  N1 : zone naturelle où les annexes et certaines extensions sont autorisées
-  Nt : zone naturelle pouvant recevoir des activités touristiques

AUTRES ELEMENTS GRAPHIQUES

-  Secteur inondable donné à titre indicatif
-  Eléments du Patrimoine et du Paysage à préserver (L-123-1-5-III-2°)
-  Emplacement réservé n°1 : Renforcement du réseau AEP
-  Bâtiments remarquables pouvant changer de destination (L-123-1-5-II-6°)
-  Nouvelles constructions



↪ La liste des emplacements réservés sera créée à l'occasion de la mise en compatibilité. Un nouvel emplacement réservé, intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes », sera inséré à la suite de l'emplacement déjà listé. Il sera 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

LEGENDE

ZONES URBAINES

-  U1 : zone urbaine correspondant au Bourg
-  UX : zone urbaine à vocation d'activités

ZONES A URBANISER

-  AU0 : zone à urbaniser, projet "cœur de village" soumis à modification du PLU
-  AUx0 : zone à urbaniser à vocation d'activités soumise à modification du PLU

ZONES AGRICOLES

-  A : zone agricole
-  A1 : zone agricole où les annexes et les extensions des habitations existantes sont autorisées
-  A3 : zone agricole où les annexes et les extensions des activités existantes sont autorisées
-  A3-1 : zone agricole où les annexes et les extensions des activités existantes sont autorisées ainsi que les logements de fonction
-  A4 : zone agricole où les constructions à vocation d'activités sont autorisées

ZONES NATURELLES

-  N : zone naturelle
-  N1 : zone naturelle où les annexes et certaines extensions sont autorisées
-  Nt : zone naturelle pouvant recevoir des activités touristiques

AUTRES ELEMENTS GRAPHIQUES

-  Secteur inondable donné à titre indicatif
-  Eléments du Patrimoine et du Paysage à préserver (L-123-1-5-III-2°) (devenu L-151-17 à L-151-25)
-  Emplacement réservé n°1 : Renforcement du réseau AEIP ; **Emplacement réservé n°2 : Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes**
-  Bâtiments remarquables pouvant changer de destination (L-123-1-5-II-6°)
-  Nouvelles constructions



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

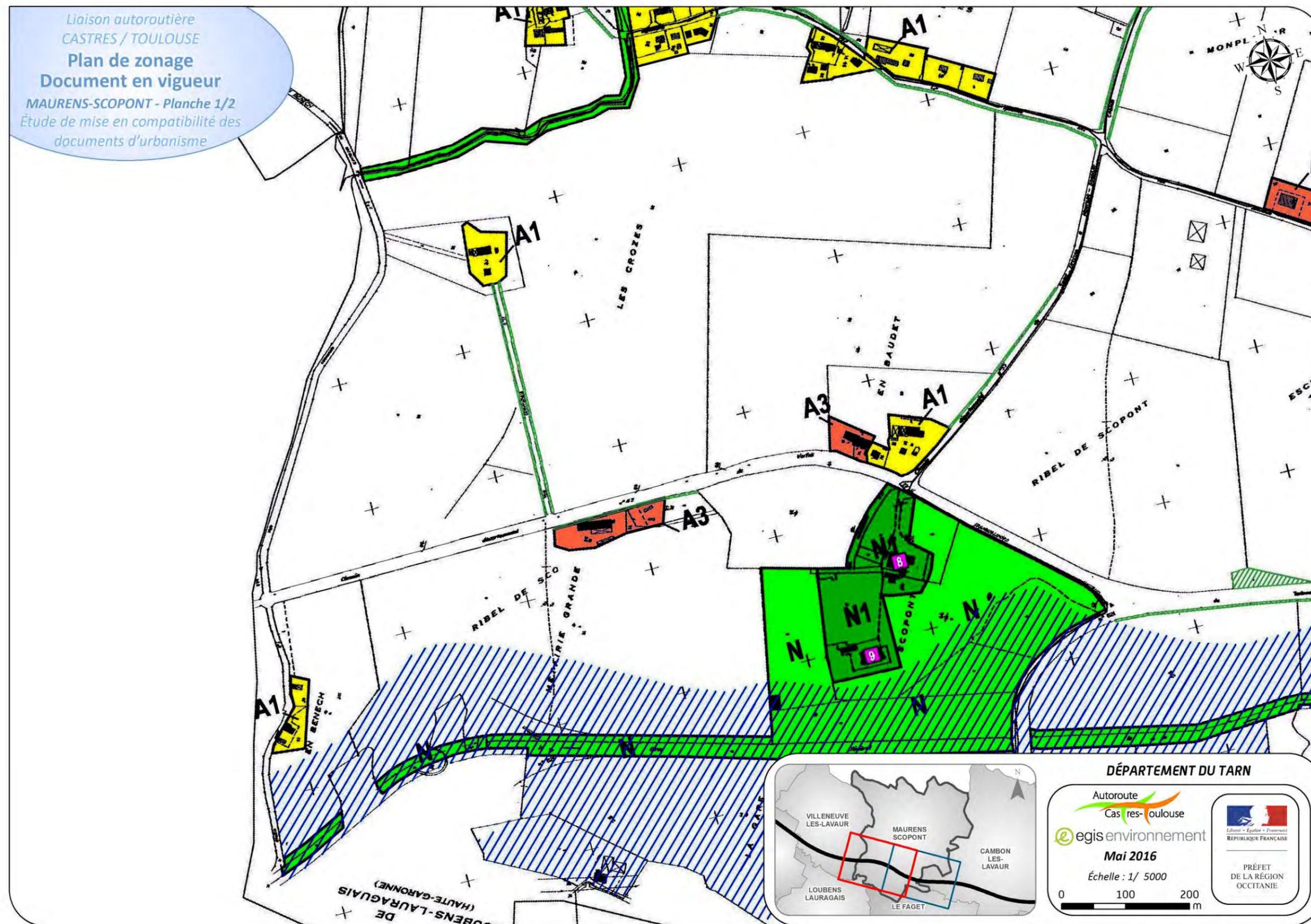
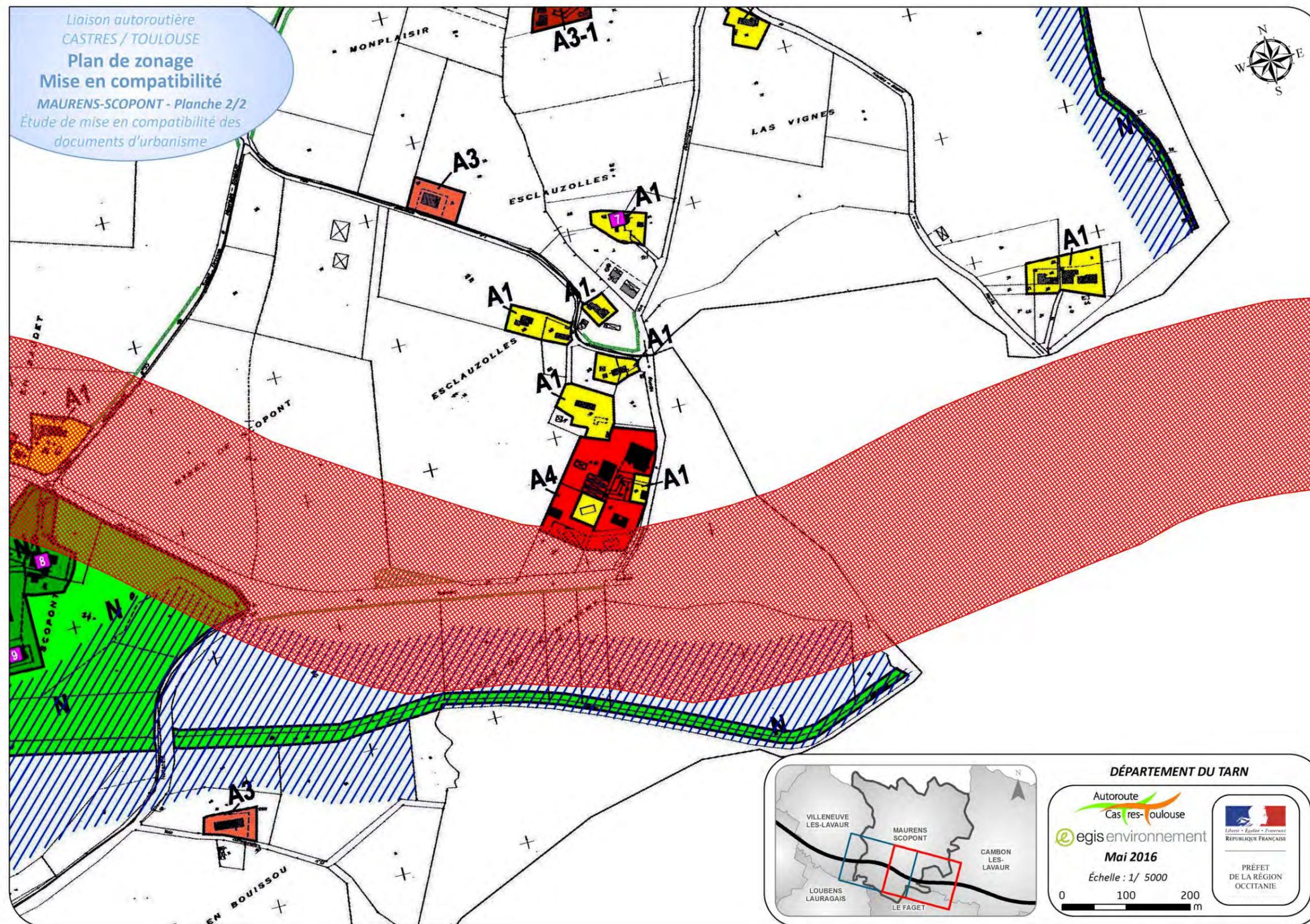


Figure 6 : Carte 2/2 de zonage après mise en compatibilité



IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

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

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

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

Zones A – Avant mise en compatibilité

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

Dans les secteurs où des risques liés aux inondations sont connus, toute opération pourra être refusée ou soumise à des prescriptions relatives à la sécurité ou à la salubrité publique.

Sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes si elles respectent les conditions ci-après :

- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et leurs bâtiments annexes (y compris les piscines) si elles sont implantées sur les terres de l'exploitation, à proximité des bâtiments agricoles existants et à condition que leur bonne intégration soit assurée (prise en compte du paysage, de la topographie, de la desserte, des vents dominants, ...).
- les nouvelles constructions à usage de commerces nécessaires à la vente de produits provenant directement de l'exploitation à condition qu'elles soient implantées à proximité du bâtiment agricole.
- les affouillements et exhaussements du sol si ils sont nécessaires à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone.
- le changement de destination des constructions présentant un intérêt architectural et patrimonial repérées sur le plan de zonage du PLU et à condition de ne pas compromettre l'exploitation agricole ou la qualité paysagère du site.

Dans le secteur A1 :

- les extensions des constructions à vocation d'habitation et leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante et à condition qu'elle ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Dans le secteur A3 :

- les extensions des constructions à vocation de commerces, d'industrie, d'artisanat et d'habitation ainsi que leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante et à condition qu'elle ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Dans le secteur A3-1 : [...]

Dans le secteur A4 :

- les constructions à vocation d'industrie et d'artisanat sont autorisées à condition d'être implantées en harmonie avec les bâtiments existants et de s'intégrer parfaitement dans les paysages communaux.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

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

Zones A – Après mise en compatibilité

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

Dans les secteurs où des risques liés aux inondations sont connus, toute opération pourra être refusée ou soumise à des prescriptions relatives à la sécurité ou à la salubrité publique.

Sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes si elles respectent les conditions ci-après :

- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et leurs bâtiments annexes (y compris les piscines) si elles sont implantées sur les terres de l'exploitation, à proximité des bâtiments agricoles existants et à condition que leur bonne intégration soit assurée (prise en compte du paysage, de la topographie, de la desserte, des vents dominants, ...).
- les nouvelles constructions à usage de commerces nécessaires à la vente de produits provenant directement de l'exploitation à condition qu'elles soient implantées à proximité du bâtiment agricole.
- les affouillements et exhaussements du sol si ils sont nécessaires à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone.
- le changement de destination des constructions présentant un intérêt architectural et patrimonial repérées sur le plan de zonage du PLU et à condition de ne pas compromettre l'exploitation agricole ou la qualité paysagère du site.
- les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Dans le secteur A1 :

- les extensions des constructions à vocation d'habitation et leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante et à condition qu'elle ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Dans le secteur A3 :

- les extensions des constructions à vocation de commerces, d'industrie, d'artisanat et d'habitation ainsi que leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante et à condition qu'elle ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Dans le secteur A3-1 : [...]

Dans le secteur A4 :

- les constructions à vocation d'industrie et d'artisanat sont autorisées à condition d'être implantées en harmonie avec les bâtiments existants et de s'intégrer parfaitement dans les paysages communaux.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Zones A – Avant mise en compatibilité

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

Les constructions doivent être implantées :

- Avec un recul minimum de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 126,
- Avec un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 826,
- Avec un recul minimum de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 35, retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement,
- Avec un recul de 10 mètres par rapport à l'axe des autres voies.

En cas de transformation, d'extension d'une construction existante et ne respectant pas les règles précédente, l'implantation peut se faire dans le prolongement de ladite construction à condition qu'elle ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

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

Zones A – Après mise en compatibilité

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

Les constructions doivent être implantées :

- Avec un recul minimum de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 126,
- Avec un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 826,
- Avec un recul minimum de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 35, retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement,
- Avec un recul de 10 mètres par rapport à l'axe des autres voies.

En cas de transformation, d'extension d'une construction existante et ne respectant pas les règles précédente, l'implantation peut se faire dans le prolongement de ladite construction à condition qu'elle ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas **pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse,** ni aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

Zones A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles d'implantations s'appliqueront par rapport aux limites des terrains issus des divisions.

Toute construction doit être implantée soit :

- en limite séparative, à condition que la hauteur de la nouvelle construction n'excède pas la hauteur de la construction voisine,
- soit en observant une marge de recul au moins égale à la moitié de la hauteur (prise à l'égout de toiture ou à l'acrotère pour les toitures terrasse), sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

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

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles d'implantations s'appliqueront par rapport aux limites des terrains issus des divisions.

Toute construction doit être implantée soit :

- en limite séparative, à condition que la hauteur de la nouvelle construction n'excède pas la hauteur de la construction voisine,
- soit en observant une marge de recul au moins égale à la moitié de la hauteur (prise à l'égout de toiture ou à l'acrotère pour les toitures terrasse), sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas **aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni** aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

Zones A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 9 - EMPRISE AU SOL

Non réglementé sauf pour le secteur A1, A3, A3-1 et A4 où l'emprise au sol maximale, correspondant à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus, ne doit pas dépasser pas 60% de la surface du terrain.

L'article A 9 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 9 - EMPRISE AU SOL

Non réglementé sauf pour le secteur A1, A3, A3-1 et A4 où l'emprise au sol maximale, correspondant à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus, ne doit pas dépasser pas 60% de la surface du terrain.

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

Zones A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel initial de la propriété, avant les éventuels travaux de terrassement et d'exhaussement nécessaires à la réalisation des travaux, jusqu'à l'égout de toiture (ou l'acrotère pour les toits-terrasse), ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

Hauteur

La hauteur n'est pas réglementée pour les constructions à usage agricole ainsi que pour les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou des services publics à condition que cela soit justifié par des raisons techniques. La hauteur des autres constructions est limitée à 7 mètres à l'égout du toit ou à l'acrotère.

Dans les secteurs A1, A3, A3-1 et A4 la hauteur maximale des constructions est de 10 mètres à l'égout de couverture ou à l'acrotère.

L'article A 9 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel initial de la propriété, avant les éventuels travaux de terrassement et d'exhaussement nécessaires à la réalisation des travaux, jusqu'à l'égout de toiture (ou l'acrotère pour les toits-terrasse), ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

Hauteur

La hauteur n'est pas réglementée pour les constructions à usage agricole ainsi que pour les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou des services publics à condition que cela soit justifié par des raisons techniques. La hauteur des autres constructions est limitée à 7 mètres à l'égout du toit ou à l'acrotère.

Dans les secteurs A1, A3, A3-1 et A4 la hauteur maximale des constructions est de 10 mètres à l'égout de couverture ou à l'acrotère.

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

Zones A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Conditions générales

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Pour tenir compte d'impératif de fonctionnement et/ou technique, les règles ci-dessous pourront ne pas s'appliquer aux édifices techniques et ouvrages nécessaires aux services publics et réseaux d'intérêt public.

Dans le cas d'extension ou de constructions annexes, les matériaux employés devront respecter les conditions exposées dans le présent article ; il en va de même pour l'architecture bioclimatique. L'utilisation de techniques innovantes en matière d'isolation et/ou d'économies d'énergies est recommandée.

Les constructions visibles depuis la Route Nationale 126, depuis les voies communales et la RD35 devront être particulièrement soignées.

Adaptation au terrain

La disposition de la construction et son implantation devront tenir compte de la topographie originelle du terrain et s'y adapter et non l'inverse. Les travaux de terrassement ne pourront être entrepris avant la délivrance du permis de construire.

Aspect des constructions agricoles et d'activités

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les bâtiments devront être vêtus de bardages bois brut locaux ou d'autres matériaux devant rester dans des tons sombres reprenant les teintes du paysage (terres labourées, bois de feuillus en hiver, vert sombre, vert forêt...).

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Clôtures

Si une clôture est réalisée, en bordure de la voie de desserte ou de l'emprise publique, elle sera constituée d'une haie végétale d'essences locales, éventuellement doublée d'un grillage à l'intérieur de la parcelle dont la hauteur maximale est de 1,80 mètres. Dans le cas d'extensions de clôtures existantes dont les caractéristiques sont différentes de celles prescrites au précédent alinéa, la restauration ou l'extension pourra se faire à l'identique. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les haies mono-spécifiques et de conifères sont interdites ; les haies vives devront être constituées d'essences rurales et rustiques ne nécessitant pas d'arrosage. Les essences variées à privilégier sont référencées par « Arbres et Paysages tarnais » (<http://www.arbrespaysagestarnais.asso.fr>) ; leur liste est annexée au rapport de présentation.

Les clôtures agricoles ne sont pas réglementées.

Aspect des constructions à usage d'habitation

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture des hameaux et des constructions isolées.

Les constructions doivent respecter les préconisations du « Guide Technique pour la mise en couleur du bâti : Couleur et Matériaux du Tarn » annexé au rapport de présentation. Ces préconisations sont à utiliser dans la mise en oeuvre des menuiseries.

Les couleurs vives pures sont autorisées à condition qu'elles soient dûment justifiées architecturalement de manière contemporaine ou traditionnelle. Par ailleurs, tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage est interdit et l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les couvertures des constructions pourront être plates ou pentues à condition d'être justifiées architecturalement et ne devront pas excéder les pentes d'architecture traditionnelle soit 35%.

L'intégration des équipements liés aux énergies renouvelables devront être étudiés et justifiés architecturalement tant en couverture qu'en façade.

Dispositions particulières

Les citernes à gaz liquéfié, à combustible liquide, ainsi que les installations similaires doivent être implantées de telles manières qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique.

Des plantations formant écran peuvent être imposées pour toutes autres occupations ou utilisations du sol portant atteintes aux paysages communaux, notamment pour intégrer au mieux les constructions autorisées dans la zone.

L'article A11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes.

Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zones A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMÉNAGEMENT DE LEURS ABORDS

Conditions générales

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Pour tenir compte d'impératif de fonctionnement et/ou technique, les règles ci-dessous pourront ne pas s'appliquer aux édifices techniques et ouvrages nécessaires aux services publics et réseaux d'intérêt public.

Dans le cas d'extension ou de constructions annexes, les matériaux employés devront respecter les conditions exposées dans le présent article ; il en va de même pour l'architecture bioclimatique. L'utilisation de techniques innovantes en matière d'isolation et/ou d'économies d'énergies est recommandée.

Les constructions visibles depuis la Route Nationale 126, depuis les voies communales et la RD35 devront être particulièrement soignées.

Adaptation au terrain

La disposition de la construction et son implantation devront tenir compte de la topographie originelle du terrain et s'y adapter et non l'inverse. Les travaux de terrassement ne pourront être entrepris avant la délivrance du permis de construire.

Aspect des constructions agricoles et d'activités

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les bâtiments devront être vêtus de bardages bois brut locaux ou d'autres matériaux devant rester dans des tons sombres reprenant les teintes du paysage (terres labourées, bois de feuillus en hiver, vert sombre, vert forêt...).

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Clôtures

Si une clôture est réalisée, en bordure de la voie de desserte ou de l'emprise publique, elle sera constituée d'une haie végétale d'essences locales, éventuellement doublée d'un grillage à l'intérieur de la parcelle dont la hauteur maximale est de 1,80 mètres. Dans le cas d'extensions de clôtures existantes dont les caractéristiques sont différentes de celles prescrites au précédent alinéa, la restauration ou l'extension pourra se faire à l'identique. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les haies mono-spécifiques et de conifères sont interdites; les haies vives devront être constituées d'essences rurales et rustiques ne nécessitant pas d'arrosage. Les essences variées à privilégier sont référencées par « Arbres et Paysages tarnais » (<http://www.arbrespaysagestarnais.asso.fr>) ; leur liste est annexée au rapport de présentation.

Les clôtures agricoles ne sont pas réglementées.

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

Aspect des constructions à usage d'habitation

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture des hameaux et des constructions isolées.

Les constructions doivent respecter les préconisations du « Guide Technique pour la mise en couleur du bâti : Couleur et Matériaux du Tarn » annexé au rapport de présentation. Ces préconisations sont à utiliser dans la mise en oeuvre des menuiseries.

Les couleurs vives pures sont autorisées à condition qu'elles soient dûment justifiées architecturalement de manière contemporaine ou traditionnelle. Par ailleurs, tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage est interdit et l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les couvertures des constructions pourront être plates ou pentues à condition d'être justifiées architecturalement et ne devront pas excéder les pentes d'architecture traditionnelle soit 35%.

L'intégration des équipements liés aux énergies renouvelables devront être étudiés et justifiés architecturalement tant en couverture qu'en façade.

Dispositions particulières

Les citernes à gaz liquéfié, à combustible liquide, ainsi que les installations similaires doivent être implantées de telles manières qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique.

Des plantations formant écran peuvent être imposées pour toutes autres occupations ou utilisations du sol portant atteintes aux paysages communaux, notamment pour intégrer au mieux les constructions autorisées dans la zone.

Zones N – Avant mise en compatibilité

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

Dans toute la zone N (y compris les sous-secteurs Nt et N1) :

- les constructions et dispositifs techniques nécessaires aux activités forestières s'ils respectent l'équilibre du milieu.
- les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics si elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.
- les affouillements et les exhaussements du sol si ils ne compromettent pas la stabilité des sols ou l'écoulement des eaux ou ne portent pas atteinte au caractère du site.
- l'aménagement et la restauration des constructions existantes dans le respect de la volumétrie existante et dans le respect des paysages environnants.
- le changement de destination des constructions présentant un intérêt architectural et patrimonial repérées sur le plan de zonage du PLU et à condition de ne pas compromettre l'exploitation agricole ou la qualité paysagère du site.

[...]

Dans les secteurs où des risques liés aux inondations sont connus, toute opération pourra être refusée ou soumise à des prescriptions relatives à la sécurité ou à la salubrité publique.

Dans le secteur N1 :

- les extensions des constructions à vocation d'habitation existante et leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

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

Zones N – Après mise en compatibilité

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

Dans toute la zone N (y compris les sous-secteurs Nt et N1) :

- les constructions et dispositifs techniques nécessaires aux activités forestières s'ils respectent l'équilibre du milieu.
- les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics si elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.
- les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.
- les affouillements et les exhaussements du sol si ils ne compromettent pas la stabilité des sols ou l'écoulement des eaux ou ne portent pas atteinte au caractère du site.
- l'aménagement et la restauration des constructions existantes dans le respect de la volumétrie existante et dans le respect des paysages environnants.
- le changement de destination des constructions présentant un intérêt architectural et patrimonial repérées sur le plan de zonage du PLU et à condition de ne pas compromettre l'exploitation agricole ou la qualité paysagère du site.

[...]

Dans les secteurs où des risques liés aux inondations sont connus, toute opération pourra être refusée ou soumise à des prescriptions relatives à la sécurité ou à la salubrité publique.

Dans le secteur N1 :

- les extensions des constructions à vocation d'habitation existante et leurs annexes sont limitées à 50% de la surface de plancher existante.
- les annexes des constructions sont limitées à 50 m² de surface de plancher.

Zones N – Avant mise en compatibilité

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

Les constructions doivent être implantées :

- Avec un recul minimum de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 126,
- Avec un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 826,
- Avec un recul minimum de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 35, retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement,
- Avec un recul de 10 mètres par rapport à l'axe des autres voies.

En cas de transformation, d'extension d'une construction existante et ne respectant pas les règles précédente, l'implantation peut se faire dans le prolongement de ladite construction à condition qu'elle ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

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

Zones N – Après mise en compatibilité

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

Les constructions doivent être implantées :

- Avec un recul minimum de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 126,
- Avec un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 826,
- Avec un recul minimum de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 35, retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement,
- Avec un recul de 10 mètres par rapport à l'axe des autres voies.

En cas de transformation, d'extension d'une construction existante et ne respectant pas les règles précédente, l'implantation peut se faire dans le prolongement de ladite construction à condition qu'elle ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux **constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse**, ni aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles d'implantations s'appliqueront par rapport aux limites des terrains issus des divisions.

Toute construction doit être implantée soit :

- en limite séparative, à condition que la hauteur de la nouvelle construction n'excède pas la hauteur de la construction voisine,
- soit en observant une marge de recul au moins égale à la moitié de la hauteur (prise à l'égout de toiture ou à l'acrotère pour les toitures terrasse), sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

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

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles d'implantations s'appliqueront par rapport aux limites des terrains issus des divisions.

Toute construction doit être implantée soit :

- en limite séparative, à condition que la hauteur de la nouvelle construction n'excède pas la hauteur de la construction voisine,
- soit en observant une marge de recul au moins égale à la moitié de la hauteur (prise à l'égout de toiture ou à l'acrotère pour les toitures terrasse), sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux **constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse**, ni aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé sauf pour les secteurs N1 et Nt où l'emprise au sol maximale, correspondant à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus, ne doit pas dépasser pas 60% de la surface du terrain en N1 et 30% de la surface du terrain en Nt.

L'article N 9 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé sauf pour les secteurs N1 et Nt où l'emprise au sol maximale, correspondant à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus, ne doit pas dépasser pas 60% de la surface du terrain en N1 et 30% de la surface du terrain en Nt.

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

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des extensions des constructions existantes est mesurée à partir du sol naturel initial de la propriété, avant les éventuels travaux de terrassement et d'exhaussement nécessaires à la réalisation des travaux.

La hauteur des constructions nouvelles autorisées dans la zone N ne pourra excéder 7 mètres à l'égout de toiture ou l'acrotère.

Dans les secteurs N1 et Nt la hauteur maximale des constructions est de 7 mètres à l'égout de toiture ou à l'acrotère ou identique à la construction principale.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux équipements collectifs ou aux services publics à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

L'article N 10 dispense les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou des services publics, sans autoriser le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des extensions des constructions existantes est mesurée à partir du sol naturel initial de la propriété, avant les éventuels travaux de terrassement et d'exhaussement nécessaires à la réalisation des travaux.

La hauteur des constructions nouvelles autorisées dans la zone N ne pourra excéder 7 mètres à l'égout de toiture ou l'acrotère.

Dans les secteurs N1 et Nt la hauteur maximale des constructions est de 7 mètres à l'égout de toiture ou à l'acrotère ou identique à la construction principale.

Ces dispositions ne s'appliquent pas **aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse,** ni aux constructions et installations nécessaires aux équipements collectifs ou aux services publics à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

.

Zones N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Conditions générales

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Pour tenir compte d'impératif de fonctionnement et/ou technique, les règles ci-dessous pourront ne pas s'appliquer aux édifices techniques et ouvrages nécessaires aux services publics et réseaux d'intérêt public.

Dans le cas d'extension ou de constructions annexes, les matériaux employés devront respecter les conditions exposées dans le présent article ; il en va de même pour l'architecture bioclimatique. L'utilisation de techniques innovantes en matière d'isolation et/ou d'économies d'énergies est recommandée.

Les constructions visibles depuis la Route Nationale 126, depuis les voies communales et la RD35 devront être particulièrement soignées.

Adaptation au terrain

La disposition de la construction et son implantation devront tenir compte de la topographie originelle du terrain et s'y adapter et non l'inverse. Les travaux de terrassement ne pourront être entrepris avant la délivrance du permis de construire.

Aspect des constructions

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les bâtiments devront être vêtus de bardages bois brut locaux ou d'autres matériaux devant rester dans des tons sombres reprenant les teintes du paysage (terres labourées, bois de feuillus en hiver...).

Les dispositions mentionnées ci-dessus ne s'appliquent pas à la zone Nt où des matériaux différents pourront être utilisés dans le but d'harmoniser l'aspect des nouvelles constructions avec les existantes.

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les menuiseries doivent être adaptées aux matériaux employés pour le bâti et s'intégrer dans les paysages communaux.

Clôtures

Si une clôture est réalisée, en bordure de la voie de desserte ou de l'emprise publique, elle sera constituée d'une haie végétale d'essences locales, éventuellement doublée d'un grillage à l'intérieur de la parcelle dont la hauteur maximale est de 1,80 mètres. Dans le cas d'extensions de clôtures existantes dont les caractéristiques sont différentes de celles prescrites au précédent alinéa, la restauration ou l'extension pourra se faire à l'identique. L'emploi à nu de matériaux destiné à être recouverts est interdit.

Les haies mono-spécifiques et de conifères sont interdites ; les haies vives devront être constituées d'essences rurales et rustiques ne nécessitant pas d'arrosage. Les essences variées à privilégier sont

référencées par « Arbres et Paysages tarnais » (<http://www.arbrespaysagestarnais.asso.fr>) ; leur liste est annexée au rapport de présentation.

Aspect des constructions à usage d'habitation

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les constructions doivent respecter les préconisations du « Guide Technique pour la mise en couleur du bâti : Couleur et Matériaux du Tarn » annexé au rapport de présentation. Ces préconisations sont à utiliser dans la mise en oeuvre des menuiseries.

Les dispositions mentionnées ci-dessus ne s'appliquent pas à la zone Nt où des matériaux différents pourront être utilisés dans le but d'harmoniser l'aspect des nouvelles constructions avec les existantes.

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les couvertures des constructions respecteront le style local et seront adaptées aux dispositions prises pour le reste de la construction dans le respect des conditions du présent article.

Les équipements nécessaires à l'exploitation des énergies renouvelables, notamment les capteurs solaires, doivent être intégrés dans la pente de la toiture.

Dispositions particulières

Les citernes à gaz liquéfié, à combustible liquide, ainsi que les installations similaires doivent être implantées de telles manières qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique.

Des plantations formant écran peuvent être imposées pour toutes autres occupations ou utilisations du sol portant atteintes aux paysages communaux, notamment pour intégrer au mieux les constructions autorisées dans la zone.

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

Ces prescriptions ne correspondent pas aux règles de l'art en termes de sécurité afin d'éviter le franchissement non contrôlé de la grande faune au droit de l'autoroute.

Zones N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Conditions générales

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Pour tenir compte d'impératif de fonctionnement et/ou technique, les règles ci-dessous pourront ne pas s'appliquer aux édifices techniques et ouvrages nécessaires aux services publics et réseaux d'intérêt public.

Dans le cas d'extension ou de constructions annexes, les matériaux employés devront respecter les conditions exposées dans le présent article ; il en va de même pour l'architecture bioclimatique. L'utilisation de techniques innovantes en matière d'isolation et/ou d'économies d'énergies est recommandée.

Les constructions visibles depuis la Route Nationale 126, depuis les voies communales et la RD35 devront être particulièrement soignées.

Adaptation au terrain

La disposition de la construction et son implantation devront tenir compte de la topographie originelle du terrain et s'y adapter et non l'inverse. Les travaux de terrassement ne pourront être entrepris avant la délivrance du permis de construire.

Aspect des constructions

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les bâtiments devront être vêtus de bardages bois brut locaux ou d'autres matériaux devant rester dans des tons sombres reprenant les teintes du paysage (terres labourées, bois de feuillus en hiver...).

Les dispositions mentionnées ci-dessus ne s'appliquent pas à la zone Nt où des matériaux différents pourront être utilisés dans le but d'harmoniser l'aspect des nouvelles constructions avec les existantes.

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les menuiseries doivent être adaptées aux matériaux employés pour le bâti et s'intégrer dans les paysages communaux.

Clôtures

Si une clôture est réalisée, en bordure de la voie de desserte ou de l'emprise publique, elle sera constituée d'une haie végétale d'essences locales, éventuellement doublée d'un grillage à l'intérieur de la parcelle dont la hauteur maximale est de 1,80 mètres. Dans le cas d'extensions de clôtures existantes dont les caractéristiques sont différentes de celles prescrites au précédent alinéa, la restauration ou l'extension pourra se faire à l'identique. L'emploi à nu de matériaux destiné à être recouverts est interdit.

Les haies mono-spécifiques et de conifères sont interdites ; les haies vives devront être constituées d'essences rurales et rustiques ne nécessitant pas d'arrosage. Les essences variées à privilégier sont

référencées par « Arbres et Paysages tarnais » (<http://www.arbrespaysagestarnais.asso.fr>) ; leur liste est annexée au rapport de présentation.

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

Aspect des constructions à usage d'habitation

D'une manière générale, les constructions, par leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, des paysages alentours, à l'architecture traditionnelle des hameaux et des constructions isolées.

Les constructions doivent respecter les préconisations du « Guide Technique pour la mise en couleur du bâti : Couleur et Matériaux du Tarn » annexé au rapport de présentation. Ces préconisations sont à utiliser dans la mise en oeuvre des menuiseries.

Les dispositions mentionnées ci-dessus ne s'appliquent pas à la zone Nt où des matériaux différents pourront être utilisés dans le but d'harmoniser l'aspect des nouvelles constructions avec les existantes.

Toute couleur vive pure est proscrite ainsi que tout pastiche d'une architecture ne s'intégrant pas dans le paysage. Par ailleurs, l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les façades arrières et latérales ainsi que celles des annexes devront être traitées avec le même soin que les façades principales et respecter les conditions du présent article.

Les couvertures des constructions respecteront le style local et seront adaptées aux dispositions prises pour le reste de la construction dans le respect des conditions du présent article.

Les équipements nécessaires à l'exploitation des énergies renouvelables, notamment les capteurs solaires, doivent être intégrés dans la pente de la toiture.

Dispositions particulières

Les citernes à gaz liquéfié, à combustible liquide, ainsi que les installations similaires doivent être implantées de telles manières qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique.

Des plantations formant écran peuvent être imposées pour toutes autres occupations ou utilisations du sol portant atteintes aux paysages communaux, notamment pour intégrer au mieux les constructions autorisées dans la zone.

IV.3 Liste des emplacements réservés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le territoire de Maurens-Scopont n'est concerné par aucun SCoT en vigueur.

VI. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

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

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

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

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

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

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

VI.1 Cadre réglementaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI.2 Contenu de l'évaluation environnementale

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

Celui doit comprendre :

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

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

3° *Une analyse exposant :*

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

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

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

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

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

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

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

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

Le PLU ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du Code de l'Urbanisme, ni de rapport environnemental spécifique. Toutefois, le Rapport de présentation intègre une partie D « Incidences du PLU sur l'environnement ».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI.3.1 Le milieu physique

VI.3.1.1 Topographie

Le territoire de la commune s'inscrit *dans la vallée du Girou, large et plane ; le relief collinaire alentours présente des flancs à pente douce.*

Dans ce secteur, la vallée du Girou se rétrécit et le relief s'accroît vers l'est, à l'approche de Cadix sur la commune de Cuq-Toulza.

L'altitude sur le territoire varie entre 166 mètres et 272 mètres environ, avec une moyenne de 219 mètres.

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Géologie, pédologie

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

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

D'un point de vue géomorphologique, ce secteur reste centré sur la vallée du Girou. On retrouve sur cette zone des formations molassiques surplombées, au niveau des basses plaines et des basses terrasses, par des alluvions, et au niveau des flancs, par des colluvions et éboulis. Les alluvions des basses plaines sont susceptibles de contenir des lentilles de dépôts vasards. On rencontre ainsi des zones préférentielles de glissement et des zones potentiellement compressibles ainsi que de nombreux cônes d'éboulement aux abords du Girou, notamment au Sud de Maurens-Scopont. Ces zones et formations s'avèrent instables.

Sur la commune, on rencontre différentes formations :

- Alluvions des basses terrasses des cours d'eau secondaires. Cette formation est présente au niveau de la vallée du Girou. Les matériaux sont essentiellement constitués de débris de grèzes et de quartz. Cette formation s'étend sur une largeur d'environ 100 à 150 m de part et d'autre du cours d'eau ;
- Formations de pente, éboulis et solifluxions würmiens. Ces formations se rencontrent dans la vallée du Girou ;
- Terrains tertiaires : Molasses et poudingues de Saint-Martin-de-Casselvi. Complexe molassique de Cambon, le Faget.

Les sols se développent sur des dépôts molassiques Oligocène. Sur les versants de pente faible à moyenne, on trouve généralement des sols bruns calciques entiers ou tronqués (limono-argileux à argileux).

Au niveau de la vallée du Girou, les sols rencontrés sont des sols peu évolués argileux calcaires issus d'apport récent (érosion des molasses et reliefs environnants) et pour la plupart en phase d'alluvionnement.

Risques liés à la géologie et à la nature des sols

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

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

Hydrogéologie

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

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

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

Aucun captage agricole n'est présent à proximité.

VI.3.1.3 Hydrologie

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

Réseau hydrographique

Le territoire est marqué par le passage d'une rivière d'est en ouest en limite sud de la commune : le Girou. En rive droite, 3 affluents du Girou traversent le territoire communal : le ruisseau de Geignes marque la limite communale à l'est, le ruisseau temporaire qui prend naissance en amont des Esclauzolles, le ruisseau d'en Bouet au nord-ouest qui rejoint le Messal.

Le territoire communal est également drainé par des fossés, situés principalement le long des routes et chemins.

Il existe une retenue d'eau aménagée : le lac de Geignes, en limite communale au nord-est (hors de l'aire d'étude).

Risque d'inondation

Le réseau hydrographique de la commune de Maurens-Scopont présente un risque d'inondation sur deux secteurs :

- Dans la plaine du Girou au sud de la RN126 ;
- Au niveau des berges du ruisseau de Geignes en limite est du territoire.

La commune n'est pas couverte par un PPRi (Plan de Prévention des Risques inondation). Néanmoins un périmètre d'inondabilité (secteur inondable donné à titre indicatif) a été défini sur la commune et celui est consultable au niveau du plan de zonage du PLU. Il s'étend de part et d'autre du Girou et du ruisseau de Geignes.

Zones humides

Aucune zone humide n'est recensée sur la commune par le Pôle Départemental des Zones Humides du Tarn. L'inventaire départemental des zones humides recense des petites zones humides sur le pourtour du lac de Geignes (au nord de l'aire d'étude).

Les inventaires écologiques réalisés spécifiquement dans le cadre du projet ont permis de mettre en évidence des milieux humides dans l'aire d'étude :

Domaine de Maurens-Scopont : Ce site est localisé à la jonction de la RD826 et de la RN126. Il correspond à une grande propriété privée qui comprend à deux grandes prairies humides, fauchées tous les ans, rattachées au Bromion racemosi. Elles sont particulièrement remarquables par leur superficie et leur composition floristique. La plus grande prairie borde la ripisylve du Girou au sud du site. À ce niveau le cours d'eau est très encaissé par rapport à la ripisylve assimilable à un alignement d'arbres.

Cette zone est retenue comme zone à enjeu majeur : prairies humides de surface importante, importante station de jacinthe de Rome.

VI.3.2 Les espaces naturels et agricoles

VI.3.2.1 Espace agricole²

Située en bordure de la plaine du Lauragais, la commune présente un paysage vallonné, avec un caractère agricole prononcé. En 2008, 75% du territoire communal était dédié à l'agriculture. Au fil des ans, les petites exploitations ont disparues, au profit d'exploitations beaucoup plus importantes. Ce phénomène a entraîné une baisse du nombre d'actifs dans le secteur agricole. La SAU³ communale enquêtée sur la commune de Maurens-Scopont couvre environ 289 ha (contre 683 en 1988), dont 284 ha de terres labourables. 7 exploitations agricoles ayant leur siège sur la commune sont recensées en 2010 (contre 12 en 1988) (source : 2010).

² Données Recensement Général Agricole 2010

³ Surface Agricole Utile

Toutefois, l'agriculture reste une activité économique importante sur la commune, principalement tournée vers la polyculture et le polyélevage.

L'agriculture, sylviculture et la pêche représentent 16,7% (6 établissements) des établissements actifs de la commune, soit 3,4% des postes salariés (source : INSEE au 31/12/2013).

L'agriculture occupe majoritairement l'espace sur l'aire d'étude, au nord du Girou. 4 exploitations agricoles, 2 sièges sociaux et 2 autres sites d'exploitation agricole y sont recensés.

Un réseau d'irrigation (conduite enterrée) et deux stations de pompage permettent d'alimenter en eau la totalité des parcelles exploitées.

Deux silos sont implantés au Sud de Maurens-Scopont et au sud de Lacroisille le long de la RN 126.

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturels sensibles

Végétation

Essentiellement couverte par des zones agricoles, la couverture boisée sur la commune de Maurens-Scopont est limitée, elle est principalement représentée par le Domaine de Maurens-Scopont.

Cette zone naturelle formée par le boisement et les prairies autour du château du « Pastelier », lieu-dit « Scopont » (Domaine de Maurens-Scopont) constitue un important réservoir de biodiversité terrestre, avec la présence de prairies humides et d'une importante station de Jacinthe de Rome (*Bellevalia romana*).

D'autres surfaces boisées de taille plus restreinte sont disséminées sur le territoire en unités de petite taille que l'on retrouve sous formes de petits bois et de parcelles plantées (autour des parcelles bâties notamment), de coteaux (au Sud de la commune), de haies de clôture et de haies bocagères, et de ripisylves. Un petit espace boisé de 2 280 m² le long de la RN126 fait notamment l'objet d'une protection au PLU au titre des éléments du patrimoine et du paysage à préserver (L-123-1-5-III-2° devenu L-151-17 à L-151-25). Des alignements d'arbres sont également recensés le long des voies les plus importantes. Certains font également l'objet d'une protection au PLU et notamment un alignement de 543 m (2 200 m²) dans la bande DUP.

Espaces inventoriés ou protégés

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

Trames vertes et bleues

La trame verte est assez réduite et se trouve principalement au Domaine de Maurens-Scopont, sous forme d'alignements le long des voies principales, le long des cours d'eau (Girou et ruisseau de Geignes). Les boisements sont également bien représentés au Sud au niveau d'En Boudou.

La trame bleue est représentée par le Girou et ses affluents : le ruisseau des Geignes marque la limite communale à l'est, le ruisseau temporaire qui prend naissance en amont des Esclauzolles, le ruisseau d'en Bouet au nord-ouest qui rejoint le Messal.

Le Girou et ses milieux riverains, d'orientation est/ouest, constituent toujours le principal corridor écologique, complété secondairement par le réseau d'affluents d'orientation nord/sud (ruisseau de Geignes).

Le ruisseau de Geignes, tout comme le Girou, sont inscrits comme cours d'eau à préserver dans le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique) de Midi-Pyrénées.

Les cours d'eau sont très favorables aux mammifères inféodés aux milieux aquatiques (Campagnol amphibie, Putois d'Europe) et aux chiroptères.

Descriptif des enjeux

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

L'enjeu essentiel concerne le boisement et les prairies autour du château du « Pastelier », lieu-dit « Scopont » (Domaine de Maurens-Scopont). Comme vu précédemment, les enjeux relatifs aux habitats naturels et à la flore y sont considérés comme majeurs, en raison de la présence de prairies humides et d'une importante station de Jacinthe de Rome (*Bellevalia romana*). Concernant les mammifères, la Genette (*Genetta genetta*), protégée au niveau national, et plusieurs espèces de chiroptères telles que le Grand rhinolophe (*Rhinolophus ferrumequinum*) et le Murin d'Alcathoe (*Myotis alcathoe*), fréquentent le site. De plus, le site forme un îlot de milieux naturels très favorables aux oiseaux forestiers et cavernicoles patrimoniaux : Pigeon colombin (*Columba oenas*), Gobemouche gris (*Muscicapa striata*), Choucas des tours (*Corvus monedula*), ...

Les cours d'eau (Girou, ruisseau de Geignes, Esclauzolles) et leurs ripisylves constituent des habitats et des corridors très importants pour la faune.

Ces habitats naturels sont considérés comme à enjeu modéré sur l'aire d'étude. Le niveau d'enjeu chiroptérologique y est estimé comme majeur. La rivière du Girou, ainsi que ses affluents, sont localisés dans la zone d'influence de deux gîtes d'importance majeure pour les chauves-souris en Midi-Pyrénées, celle de la Grotte du Castellas (gîte de reproduction et d'hibernation) et celle de la commune de Saint-Paul-Cap de Joux (gîte d'échange avec celle du Castellas). Ces deux gîtes abritent le Minioptère de Schreibers (*Miniopterus Schreibersii*), ainsi que le Grand/Petit Murin (*Myotis myotis oublythii*). Le Girou et ses affluents sont par ailleurs fréquentés par une douzaine d'espèces (ce qui représente une diversité importante), en tant que voies de déplacement et comme habitats de chasse. Le Campagnol amphibie (*Arvicola sapidus*), espèce de mammifères parmi les plus remarquables relevées lors des inventaires, fréquente également le Girou et ses affluents. Les fossés de drainage de l'ouest du secteur sont fréquentés par le Putois d'Europe.

Au Sud de la commune (en rive gauche du Girou, en limite communale avec Le Faget), les coteaux se définissent par la présence d'habitats d'affinité méditerranéenne. Les zones intéressantes sur ces coteaux sont nombreuses. Les « coteaux secs de Gazailou » sont localisés sur l'aire d'étude sur le territoire communal de Maurens-Scopont. Ce site abrite notamment une petite population d'Azuré du serpolet (*Maculinea arion*), papillon assez rare et protégé.

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Contexte général

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

La commune s'inscrit dans l'unité paysagère de la basse-vallée du Girou. Le paysage de ce secteur révèle une large vallée au relief doux, allié à un relief collinaire en pente douce, orientée est-ouest. Les points les plus hauts, en moyenne à 230 m d'altitude, surplombent le Girou qui s'écoule en contre bas, vers 150 m. Plus au sud-est, on aperçoit les collines du Lauragais qui offrent un arrière-plan massif au paysage vallonné de la plaine du Girou. On rencontre vers Maurens-Scopont qui constitue la limite est de cette unité, de grands espaces ouverts liés à de vastes espaces dédiés principalement à l'agriculture et présentant des parcelles en cultures, des prairies et des maillages de haies.

La commune de Maurens-Scopont présente un paysage vallonné, avec un caractère agricole prononcé. Aujourd'hui, le bourg centre de la commune correspond à un groupe de quelques bâtisses (habitations, mairie, église) situé à ce que l'on peut considérer comme le centre géographique de la commune (au nord de la RN126, à proximité de la RD35 au lieu-dit La Serre (hors de l'aire d'étude).

La population de la commune est éparpillée dans de multiples petits groupements d'habitations répartis sur l'ensemble de la commune.

Cette situation correspond, à l'origine, à la vocation agricole de la commune qui a généré la construction de fermes et de bâtiments agricoles à proximité des terres à exploiter. Si de nombreuses fermes et de bâtiments agricoles ont, au fil du temps, été transformés en habitations de conception actuelle, la dispersion de l'urbanisation est toujours la caractéristique de la commune.

Patrimoine culturel et paysager

La commune abrite quelques bâtiments à forte valeur identitaire et patrimoniale : *le château de Maurens-Scopont classé depuis le 04/02/1999. Le site ainsi que le périmètre de protection sont concernés par l'aire d'étude. On retrouve autour du château une orangerie ainsi qu'un pavillon (eux aussi protégés).*

Il convient d'indiquer que le tracé recoupe le périmètre de protection relatif au monument historique du château de Maurens-Scopont.

On rencontre également plusieurs éléments du patrimoine non protégé à proximité ou au sein de l'aire d'étude, notamment : la Croix de Maurens-Scopont.

Aucun site à fort potentiel archéologique n'est recensé sur la commune.

VI.3.3.2 Urbanisme

Population, habitat et données démographiques

La commune de Maurens-Scopont se trouve dans le secteur 3 de Villeneuve-Lès-Lavaur à Puylaurens : il concerne le prolongement de la vallée du Girou à l'aval direct de sa source, située sur Puylaurens.

Ce secteur se révèle être le plus rural de l'aire d'étude. Les 9 communes qui le composent regroupent moins de 2500 habitants en 2011. Toutefois, la tendance est globalement à la croissance démographique (+ 17,9% depuis 1999) à l'exception des communes de Villeneuve-lès-Lavaur, Lacrosille et Appelle.

Sur la commune de Maurens-Scopont, la croissance démographique y est régulière : en l'espace de 14 ans, la population et le nombre d'habitations ont augmenté d'environ 17% et la population est relativement jeune : 32 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 25,8 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

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

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km ²)	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Maurens-Scopont	185	21,51	+ 17,09	32,2	25,8

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +21,7% entre 1999 et 2012.

La composition des logements à Maurens-Scopont est majoritairement monotype. Celle-ci est à l'image de l'ensemble du canton, et des communes rurales situées autour de l'agglomération toulousaine. Le développement de ces territoires s'organise autour d'un modèle unique porté sur la maison individuelle : près de 91,8% à Maurens-Scopont. On y recense quelques résidences secondaires.

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

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales en 2012 (%)	Part de résidences secondaires en 2012 (%)	Part de logements individuels en 2012 (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2012 (%)
Maurens-Scopont	73	87,3	4,2	91,8	+ 21,7

Actuellement, la commune doit répondre à une demande de nouveaux logements. Cette demande est induite par la proximité de l'agglomération toulousaine, et les besoins exprimés par les personnes travaillant sur la commune, mais obligés d'habiter dans des communes voisines du fait de l'absence de logements vacants à Maurens-Scopont.

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

- 74,5 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 70,4 % d'actifs avec emplois et 4,1 % de chômeurs
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres...) représente 25,5 %

Commune rurale, Maurens-Scopont se caractérise par un nombre d'emplois conséquent par rapport à sa population.

Maurens-Scopont fait partie de ces territoires ruraux dépendants, dont les actifs se déplacent dans tout le département de la Haute Garonne, mais aussi vers le département limitrophe du Tarn. La commune remplit ainsi, un rôle majoritairement résidentiel : 87,3% (résidences principales). En effet, de plus en plus d'actifs sortent de leur commune de résidence pour aller travailler, augmentant par la même les trajets domicile-travail (26,4 % des actifs de la communes résident à Maurens-Scopont).

Économie, équipements

La commune de Maurens-Scopont est très peu fournie en équipement et service. On y trouve uniquement les équipements publics de base. La commune dispose d'une mairie et d'une église situées à ce que l'on peut considérer comme le centre géographique de la commune (hors aire d'étude). Aucun autre type de service (équipements scolaires, sportifs) n'existe sur la commune.

Les lieux-dits Scopont et Esclauzolle (1,9 ha environ) constituent les espaces à vocation économique sur Maurens-Scopont.

On recense plusieurs restaurants / bars; on citera notamment : « le Kinny » (lieu-dit Scopont le long de la RN126) et le restaurant de la ferme d'En Bouyssou (au sud du Girou) sur la commune de Maurens-Scopont.

Par contre, la commune ne possède pas de commerce de proximité, les habitants devant aller dans une des petites agglomérations voisines, bien équipées en commerces et services : Lavaur (16 km), Puylaurens (17 km) et Caraman (12 km).

La commune compte 142 emplois (données 2012 INSEE), essentiellement dans le secteur tertiaire, notamment grâce à la présence de la société CEPHEID Europe (diagnostic moléculaire), entreprise spécialisée dans la conception de tests de dépistage de maladies infectieuses. Cette entreprise emploie, en moyenne, 96 salariés (données 2014).

Aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise au régime de l'autorisation n'est recensée sur la commune.

Le risque lié au TMD⁴ par route est avéré sur la RN 126 (sur le Tarn) qui traverse la commune.

Une ligne haute tension traverse la commune au Sud-Ouest.

⁴ Transport de Matières Dangereuses

VI.3.3.3 Déplacements et trafics

La commune de Maurens-Scopont est desservie par plusieurs routes départementales, dont les deux principales sont la RD826 et la RN126. La RD35 se raccorde sur la RN126 et dessert le nord du territoire.

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

La commune est desservie par le réseau de transport en commun TarnBus.

VI.3.3.4 Risques sanitaires

VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

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

Eaux superficielles

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

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

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Ecologique	Global
Le Girou (du confluent de l'Algans à la confluence de l'Hers Mort) FRFR153	État écologique médiocre	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

Eaux souterraines

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

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

Masse d'eau (Code ME)	État masse d'eau (2013)	Objectifs de bon état		
		Chimique	Quantitatif	Global
Calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne (FRFG083)	Bon état quantitatif	2015	2015	2015
	Bon état chimique			
Sables, calcaires et dolomies de	Mauvais état quantitatif	2015	2027	2027

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

VI.3.3.4.2 Ambiance sonore

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

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

Les infrastructures classées recensées sur Maurens-Scopont sont présentées ci-après (arrêté préfectoral du 18 janvier 2006, révisé par arrêté préfectoral du 23 décembre 2014).

Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport dans l'aire d'étude (Source : arrêté préfectoral de classement sonore des infrastructures de transports terrestres du Tarn, 5 octobre 2012)

Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
RN126 (depuis l'intersection avec la RD826, vers l'est)	3	100 m

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

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

VI.3.3.4.3 Qualité de l'air

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

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

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

VI.4 Raison du choix du projet

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

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

VI.4.1 Études, débat public et concertations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La présente mise en compatibilité ainsi réalisée ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'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 la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies, le long de la RN126 (alternativement au nord et au sud).

Le profil est alternativement en légers remblais ou déblais (déblais 0,2 millions m³ ; remblais : 0,7 millions m³).

Les matériaux seront globalement déficitaires, nécessitant l'apport de matériaux.

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

Mesures

Une partie des matériaux extraits des déblais sera réutilisée pour la réalisation des couches de forme et des remblais. Il sera recherché l'équilibre entre les volumes de déblais et de remblais, afin de minimiser les excédents ou les déficits de matériaux.

L'apport de matériaux depuis les secteurs excédentaires sera favorisé.

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

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

VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

La phase travaux, notamment du fait de la présence d'engins de chantier et de la réalisation de remblais risque d'entraîner l'apparition de zones de compression ou de mouvements de terrain. Les pentes étant peu marquées, le phénomène d'érosion des sols sera limité.

L'effet d'emprise du projet sur la zone d'instabilité des terrains est évalué à environ 2,77 ha pour le risque Compression sur la commune de Maurens-Scopont.

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

Compte tenu des faibles volumes de déblais, les risques de rabattement de nappe seront limités.

Dans le cas où la nappe est très proche de la surface, les remblais et déblais peuvent également avoir un effet sur l'écoulement des eaux souterraines en compressant les sols. Les sols de l'aire d'étude correspondent soit à des alluvions (perméables) et molasses (très peu perméables). La nappe souterraine pourrait connaître des fluctuations plus ou moins importantes selon le profil du projet et le type de terrain traversé.

Mesures

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

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

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

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

Dans ce secteur, les masses d'eau souterraines sont majoritairement proches de la surface ce qui les rend très vulnérables. Elles présentent donc un risque de contamination en cas d'infiltration d'une pollution. Toutefois, les effets du projet restent limités du fait de la nature perméable des sols et sous-sols, à forte composante argileuse.

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

Mesures

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

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

VI.5.1.3 Hydrologie

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

Mesures

Les mesures de réduction d'impact seront précisées dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques. De manière à conserver la continuité hydraulique des écoulements des ouvrages de franchissements hydrauliques seront mis en place. Ils sont dimensionnés pour laisser transiter les débits centennaux.

L'ouvrage de franchissement du ruisseau d'Esclauzolle présentera ainsi une largeur de 2,5 m, une longueur de 41,75 m et une hauteur de 2,5 m. Cet ouvrage assurera plusieurs fonctions (hydraulique, faune).

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

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

L'augmentation des surfaces imperméabilisées liées à la création de l'autoroute va engendrer une augmentation des débits d'eaux de ruissellement.

Mesures

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

La nouvelle autoroute se localise dans le champ d'expansion des crues du Girou. La voie peut générer une aggravation des risques d'inondation et notamment un exhaussement de la ligne d'eau.

Mesures

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

Une étude hydraulique spécifique a été réalisée en 2012 (et mise à jour en 2015) afin d'évaluer l'impact du projet sur la zone inondable du Girou entre Gragnague et Loubens-Lauragais (secteurs 1, 2 et 3). Cette étude montre que le projet n'a aucun impact sur l'inondabilité des lieux habités,

Des ouvrages hydrauliques le long du tracé permettront de préserver la transparence hydraulique et écologique en évitant la stagnation et/ ou un changement de régime hydraulique des cours d'eau (augmentation des risques de crue, étiage plus important...).

La zone humide du Domaine de Maurens-Scopont incluse dans la bande DUP peut potentiellement être impactée par le projet. Si les travaux se situent au droit de cette zone humide elle sera détruite. Si les travaux sont à proximité, elle peut être durablement impactée (perturbation de la circulation des eaux, dégradation du sol,...).

Mesures

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

Les risques de pollution sont traités au VI.5.3.4.1

VI.5.2 Les espaces naturels et agricoles

VI.5.2.1 Espace agricole

Plusieurs exploitations agricoles seront impactées par le tracé du projet. La bande DUP occupe 64,9 ha de zone agricole identifiée au PLU de Maurens-Scopont, soit moins 7,5% du territoire communal. Les impacts que peut potentiellement avoir le projet sur ces exploitations sont :

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

Mesures

Lors des phases de concertations menées par le maître d'ouvrage, le tracé a été adapté à la hauteur de Maurens-Scopont permettant d'éloigner l'infrastructure d'une des exploitations et ainsi d'éviter les effets engendrés sur cette structure.

Par ailleurs, les accès aux parcelles agricoles potentiellement impactés seront maintenus ou rétablis.

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

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

VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles

Le projet n'intercepte aucun espace boisé classé sur la commune. En revanche, le projet intercepte des alignements d'arbres sur voirie et une zone boisée identifiés au PLU au titre des éléments du patrimoine et du paysage à préserver (L-123-1-5-III-2° devenu L.151-17 à L.151-25).

La bande DUP occupe 2,99 ha de zone naturelle (Zone N et zone N1 du PLU de Maurens-Scopont).

Les effets sur les habitats naturels sont relativement faibles. À noter que le projet intercepte une petite partie des boisements sur l'est du site du « Domaine de Maurens-Scopont » (enjeu modéré).

Le projet entraîne toutefois la destruction d'habitats d'espèces faunistiques d'enjeu modéré à assez fort.

Le projet traverse le site « Scopont et coteaux d'En Boudou » qui abrite en particulier la Grenouille agile et la Salamandre tachetée. La fragmentation de territoires et le risque de collision sont les impacts les plus élevés (modérés).

L'impact est modéré concernant le Gobemouche gris et le Pigeon colombin par la destruction d'une petite partie des boisements sur l'est du site du « Domaine de Maurens-Scopont ».

Au niveau du site « Domaine de Maurens-Scopont », le projet impacte des habitats boisés de Genette commune. Toutefois, la surface impactée est très réduite et le niveau d'impact est jugé faible pour la destruction d'habitats de refuge et de reproduction, mais reste modérée pour le dérangement des individus.

Des habitats arboricoles d'intérêt pour les Noctules et le Murin d'Alcathoe se trouvent sur les sites « Domaine de Maurens-Scopont » et « Girou et affluents » et plus précisément pour ce dernier au niveau du « Ruisseau de Geignes ». Les niveaux d'impacts, concernant la destruction d'habitats et de spécimens, sont donc estimés à très forts.

Il faut noter, que :

- Un gîte estival de Murin de Daubenton se trouve sous le pont du lieu-dit « En Bouriou », à moins de 150 m du tracé ;
- La Grande noctule, ainsi que le Minioptère de Schreibers utilisent les éléments paysagers (ripisylves, haies, alignement d'arbres) pour se déplacer et s'alimenter ;
- Un gîte estival de Grand rhinolophe (certainement de mâles) a été trouvé dans la vieille bâtisse du « Pastelier » (site « Domaine de Maurens-Scopont »), à moins de 115 m.
- La quantité d'espèces qui fréquente ce sous-secteur est très élevée ; le niveau d'impact concernant les collisions routières est jugé très fort.

Le ruisseau de l'Esclauzolle (cours d'eau temporaire) est concerné par un franchissement suivant un ouvrage de type 2 (cadre). Les enjeux écologiques ont été évalués comme étant « modérés » pour ce milieu (cours d'eau temporaire).

Mesures

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

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

En vue de conserver les continuités écologiques aquatiques / semi-aquatiques et/ou terrestres un ouvrage de rétablissement sera mis en place au niveau la plate-forme autoroutière au niveau du cours d'eau de l'Esclauzolle (cadre).

Des buses sèches équiperont le nouvel ouvrage tous les 300 m maximum dans les sections en remblais pour en favoriser la transparence pour la petite et la moyenne faune. Au total, 5 buses seront aménagées sur la commune.

Des plantations sont prévues notamment le long de la future voie (alignements d'arbres, boisement, prairie engazonnée et plantée), aux abords du domaine de Scopont, le long de la RN126.

VI.5.3 Le milieu humain

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Le PADD fait figurer dans ses orientations le souci de la préservation des équilibres spatiaux et de maintenir l'ensemble des éléments de typicité du paysage.

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

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

Le projet intersecte des alignements d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 (devenu L-151-17 à L-151-25) du code de l'urbanisme : alignements le long de la RN126, de la RD35 et de la route de Crozes notamment. Il est à noter que ces éléments, mêmes si englobés en totalité dans la bande de DUP, comme pour l'alignement de la RN 126, ne seront que partiellement touchés.

Leur suppression sera nécessaire sur la largeur de l'emprise pour la route des Crozes et la RD 35. Néanmoins, l'alignement au Sud de la RN126 ne sera pas touché même s'il est dans l'emplacement réservé, le boisement au Nord n'est pas concerné à ce jour mais cela devra être confirmé par les études ultérieures.

Le projet n'impacte aucun monument historique, site inscrit, site classé ou zone de protection du patrimoine historique ou culturel. Il intercepte le périmètre de protection (500 m de rayon) de monuments historiques protégés le château de Maurens-Scopont, monument classé.

Les alentours de ce monument risquent d'être temporairement dégradés du fait des travaux. Toutefois, le château de Maurens-Scopont se situe au sein de massifs forestiers et ne sera que très peu touchés par ces modifications.

Le projet est susceptible de modifier l'ambiance paysagère et sonore à proximité de ce monument historique protégé.

Mesures

Les installations de chantier (installation de concassage, zone de confinement, stockage d'engins ou d'autres matériels) ne seront pas implantées au sein des périmètres de protection et seront à l'écart des habitations, afin de ne pas dénaturer le paysage associé à ces éléments du patrimoine.

Les mesures relatives à la diminution des effets sur les monuments protégés ont été pensées dès les premières études afin, notamment, d'éviter ces bâtis.

Les sections du projet interceptant des périmètres de protection des monuments inscrits et classés identifiés ont fait l'objet d'une étude paysagère spécifique. Les mesures proposées sont les suivantes : plantation d'un boisement entre l'autoroute et la RN126, confortement des plantations le long de la RN126 par la plantation d'un alignement d'arbres, création d'une prairie engazonnée et plantée dans l'espace résiduel. Les aménagements paysagers seront réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

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

Sur la base des études techniques détaillées ultérieures, le schéma directeur d'aménagement paysager devra tenir compte de préconisations formulées dans l'étude d'impact relative au projet. On retiendra, en ce qui concerne les alignements d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés, à minima :

- *Protéger les alignements de platanes existants et réduire au strict nécessaire les abattages ;*
- *Pour traduire en terme d'aménagement la réaffectation en route destinée au trafic local de la RD20 / RN126 après le transfert du trafic de transit sur la nouvelle autoroute et diminuer visuellement l'espace de cette route pour les automobilistes, incorporer ponctuellement des plantations arbustives de part et d'autre de la chaussée et compléter, mais pas systématiquement, les jeunes alignements d'arbres déjà en place. Cette diminution apparente de l'espace de la route existante aura également comme avantage d'inciter les automobilistes à ralentir ;*
- *La forme et la composition de la réhabilitation de ces alignements pourra dépendre de la concertation avec les élus du secteur, certains secteurs pouvant préférer une vue dégagée, plus ouverte malgré la présence de la liaison autoroutière Castres-Toulouse.*

VI.5.3.2 Urbanisme

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

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

Sur la commune de Maurens-Scopont, les emprises définitives du projet impactent 10 bâties dont 3 habitations (à titre indicatif, pouvant évoluer en fonction des études de tracé lors des études ultérieures).

La réalisation du projet pourrait avoir des effets sur l'organisation du territoire et notamment sur l'augmentation de l'attractivité des zones situées à proximité des échangeurs. Toutefois, le projet ne prévoit pas d'échangeur sur la commune de Maurens-Scopont. La réalisation du projet n'aura pas d'effet sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur la commune (création d'un véritable bourg centre, structuré, qu'elle nomme «cœur du village» dans son PLU). De plus, la mise en compatibilité n'a pas vocation à permettre le développement de l'urbanisation. Ainsi, cette mise en compatibilité n'aura donc pas d'effet sur le développement de l'urbanisation de la commune.

Mesures

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

VI.5.3.3 Déplacements et trafics

La liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peut perturber légèrement les déplacements au sein de la commune en phase chantier. Le projet intercepte plusieurs voies de communication : RN126, voie menant au lieu-dit les Crozes, et la RD35.

Mesures

Les principales voies coupées par l'infrastructure seront rétablies soit par un ouvrage de rétablissement (passage inférieur ou supérieur) soit par un itinéraire de rabattement. En l'état actuel du projet, les rétablissements sont prévus au nord le long de l'autoroute (voies latérales de rétablissement du Chemin d'Esclauzolles et de la RN126) et une traversée en passage inférieur permettra la liaison entre la RD35 et la RD826.

Des déviations seront mises en place si la circulation ne peut être maintenue pendant les travaux. Les déviations les plus courtes et les moins accidentogènes seront recherchées et associées à une signalétique adaptée.

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

VI.5.3.4 Risques sanitaires

VI.5.3.4.1 Qualité des eaux

Les sources de pollution éventuelles peuvent provenir :

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

Mesures

Des mesures spécifiques seront mises en place :

- *En phase chantier : mise en place et entretien d'un assainissement provisoire de chantier, mise en place d'aires spécifiques imperméables, stockages des produits et matériels hors des zones sensibles, choix de produits limitant les risques de pollutions, mise en défens de certaines zones ;*
- *En phase exploitation : les bassins de rétention existants sur l'A680 assureront également le traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel ainsi que le confinement des éventuelles pollutions accidentelles. L'utilisation des produits phytosanitaires sera également limitée.*

VI.5.3.4.2 Ambiance sonore

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

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

Le projet traversant des zones d'habitat épars, peu d'habitations sont impactées par le projet : trois habitations côte à côte sont impactées à Esclauzolles.

Mesures

Dès la conception, le choix du tracé a notamment été orienté afin d'éviter les zones les plus urbanisées, limitant ainsi les nuisances sonores, tant en phase chantier qu'en phase exploitation : sur la commune de Maurens-Scopont, le projet longe la RN 126.

La position en remblai du projet et la proximité des constructions impactées à Esclauzolles par rapport à la voie rend particulièrement intéressante la protection à la source. Ici, un écran absorbant (classe A3 minimale) de 265 m de long et d'une hauteur de 2 m permet de protéger efficacement les riverains.

Une habitation au lieu-dit d'En Baudet (au Sud de la voie) nécessitera une protection complémentaire.

VI.5.3.4.3 Qualité de l'air

Sous réserve des hypothèses de trafic, la réalisation du projet de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse, à l'horizon 2042, n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude (projet et de l'ensemble du réseau routier subissant une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10 % du fait de la réalisation du projet»).

Les cartographies des surconcentrations en polluant mettent en évidence :

- Les effets significatifs, mais néanmoins géographiquement limités, des émissions polluantes induites par le trafic routier du réseau étudié sur la qualité de l'air (entre 50 et 150 m de part et d'autre des infrastructures routières en fonction des axes et des polluants) ;
- Une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence ou l'état projeté pour ces polluants, du fait du renouvellement du parc automobile entre 2014 et 2042 et ce, malgré l'augmentation du kilométrage parcouru (+21 % à +28 % suivant les secteurs).

La réalisation des projets de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires.

L'Indice Pollution Population (indicateur sanitaire simplifié) du dioxyde d'azote en baisse dans la bande d'étude à l'état projeté indique une diminution de l'exposition des populations. Toutefois, une dégradation modérée (+32%) est identifiée pour la commune de Maurens-Scopont. L'augmentation moyenne des surconcentrations en dioxyde d'azote est de 0,5 µg/m³ dans la commune de Maurens-Scopont. Cette évolution n'est pas considérée comme significative.

Aucun établissement sensible n'est recensé dans la bande d'étude liée au projet.

Mesures

Aucune mesure ou suivi particulier n'est donc préconisée sur la commune.

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

VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques

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

- la zone destinée à l'agriculture : zone A
- la zone N et 3 éléments du patrimoine et du paysage à préserver (L-123-1-5-III-2° devenu L.151-17 à L.151-25).

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

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

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

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

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

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

En effet, l'autoroute ne remettra pas en cause les 4 orientations suivantes définies au PADD :

AXE 1 : Relancer l'attractivité démographique de Maurens-Scopont et concevoir un village répondant aux besoins de la population communale

- Créer un village accueillant :
- Concevoir un cœur de village de qualité :

AXE 2 : Mettre en valeur l'identité rurale de la commune :

- Pérenniser le monde agricole :
- Préserver et valoriser l'environnement naturel de la commune :

- Protéger les composantes identitaires de la commune :

Les activités agricoles seront affectées par le projet LACT. Le tracé a cependant été adapté à la hauteur de Maurens-Scopont permettant d'éloigner l'infrastructure d'une des exploitations et ainsi d'éviter les effets engendrés sur cette structure.

Les paysages seront préservés par la mise en place de mesure d'insertion (merlon paysager, plantation d'arbres et arbustes ...) permettant l'intégration du projet au sein du territoire communal. Des plantations sont prévues notamment le long de la future voie (alignements d'arbres, boisement, prairie engazonnée et plantée), aux abords du domaine de Scopont.

Des alignements d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 (devenu L-151-17 à L-151-25) du code de l'urbanisme sont intersectés par le projet. Leur suppression sera nécessaire sur la largeur de l'emprise pour la route des Crozes et la RD35. Néanmoins, l'alignement au Sud de la RN126 ne sera pas touché même s'il est dans l'emplacement réservé, le boisement au Nord n'est pas concerné à ce jour mais cela devra être confirmé par les études ultérieures.

Sur la base des études techniques détaillées ultérieures, le schéma directeur d'aménagement paysager devra tenir compte de préconisations formulées dans l'étude d'impact relative au projet. On retiendra, en ce qui concerne les éléments d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés, à minima :

- *Protéger les alignements de platanes existants et réduire au strict nécessaire les abattages ;*
- *Pour traduire en terme d'aménagement la réaffectation en route destinée au trafic local de la RD20 / RN126 après le transfert du trafic de transit sur la nouvelle autoroute et diminuer visuellement l'espace de cette route pour les automobilistes, incorporer ponctuellement des plantations arbustives de part et d'autre de la chaussée et compléter, mais pas systématiquement, les jeunes alignements d'arbres déjà en place. Cette diminution apparente de l'espace de la route existante aura également comme avantage d'inciter les automobilistes à ralentir ;*
- *La forme et la composition de la réhabilitation de ces alignements pourra dépendre de la concertation avec les élus du secteur, certains secteurs pouvant préférer une vue dégagée, plus ouverte malgré la présence de la liaison autoroutière Castres-Toulouse.*

Le projet prévoit la mise en œuvre au titre des milieux naturels sensibles, notamment la zone humide : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes...), ouvrages hydrauliques prévus le long du projet (buses sèches, ouvrage hydraulique de rétablissement du ruisseau de l'Esclauzolle).

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

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

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

Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone, dès que le projet sera réalisé, que les aménagements seront terminés, et que les terrains seront sous concession, avec une limite du domaine public autoroutier concédé (DPAC) clairement définies.

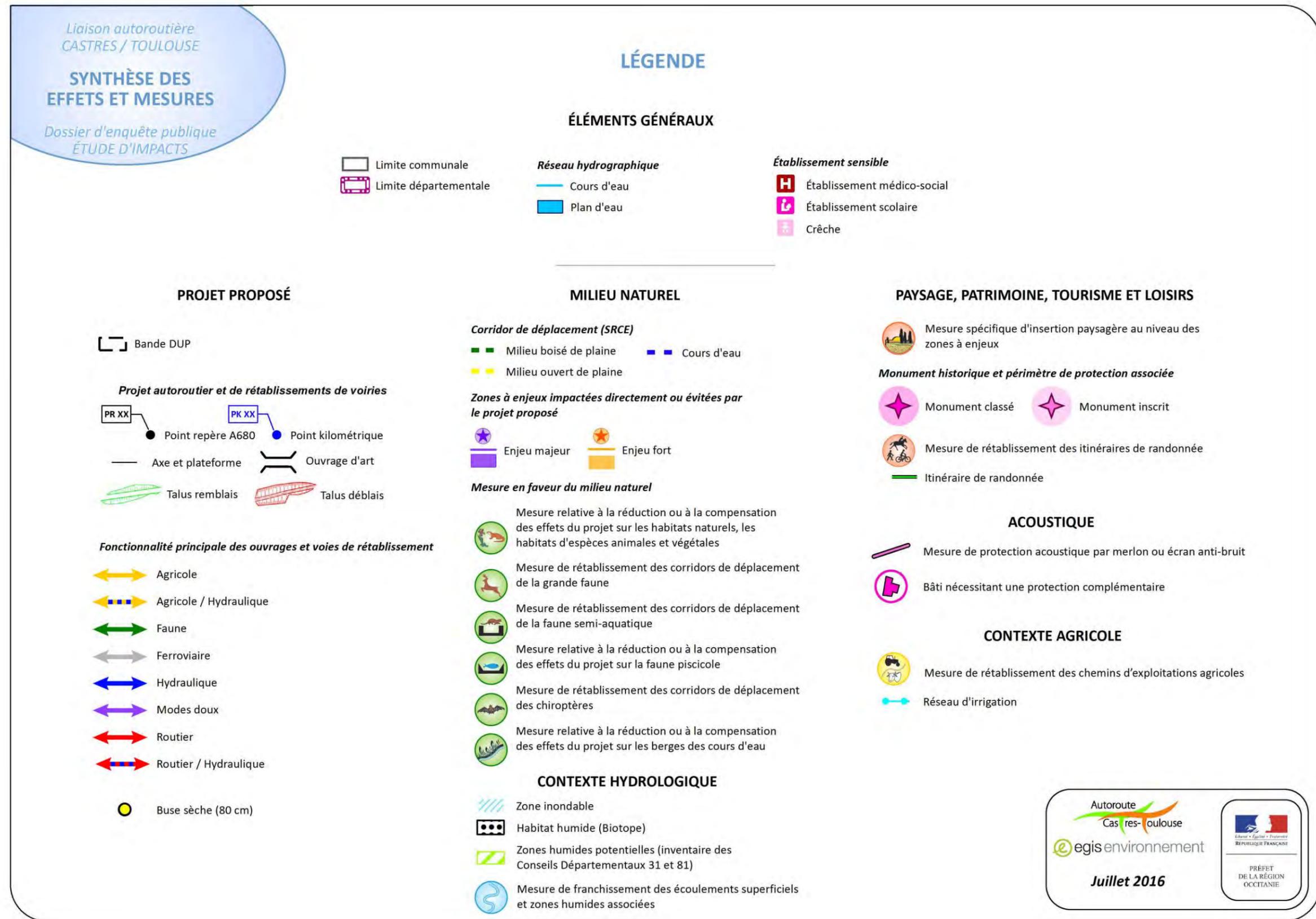
Ainsi, les emprises définitives de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse sur les différentes zones illustrées sur le plan de zonage du PLU de Maurens-Scopont seront acquises. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante-projet et post-projet permettra alors de réaliser ce suivi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

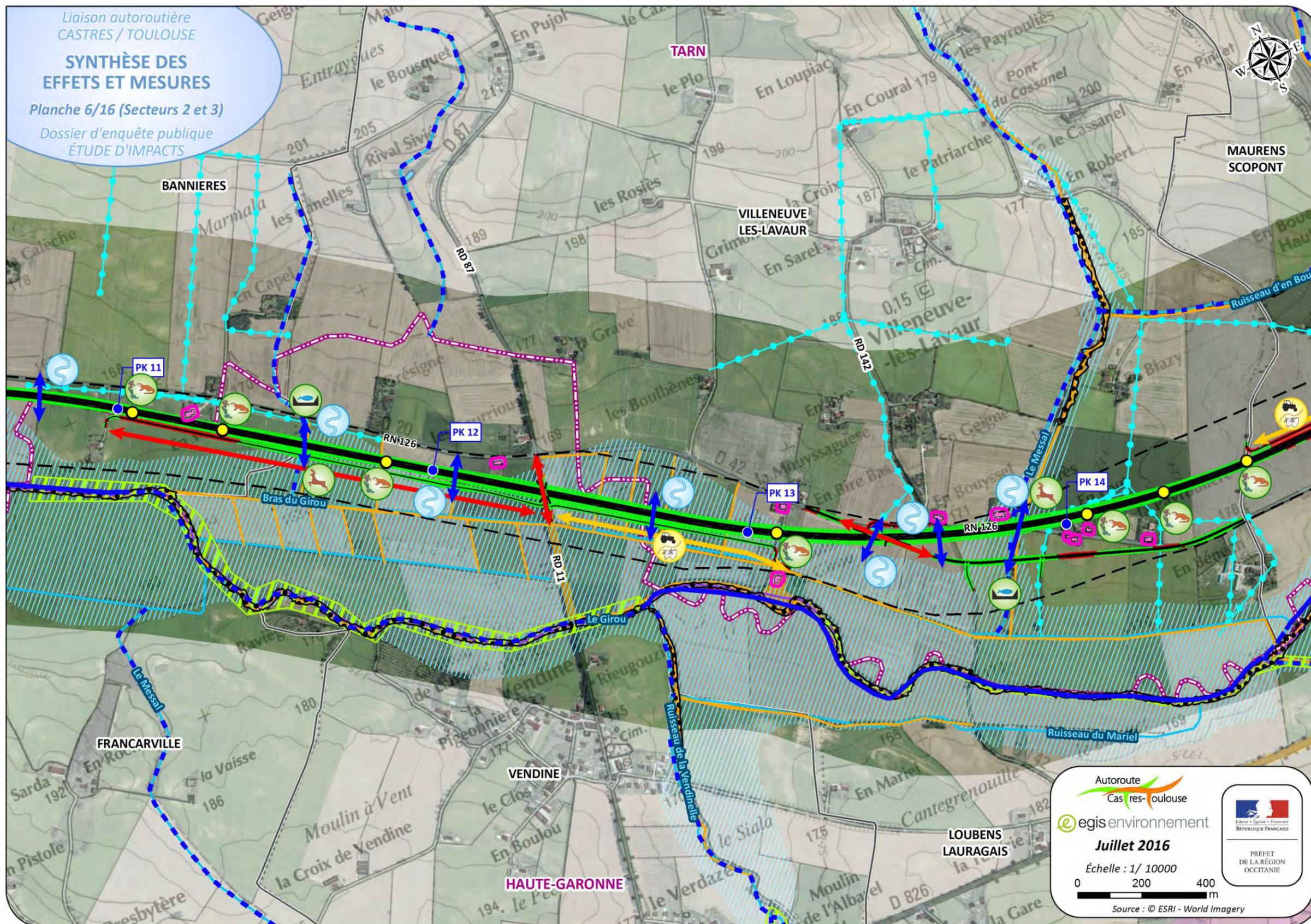
Le tableau suivant illustre les surfaces incluses dans l'emplacement réservé (ER) défini à ce stade du projet, qui pourront être comparées aux surfaces définitives X, Y, Z, ... du projet, pour chaque zone identifiée comme impactée.

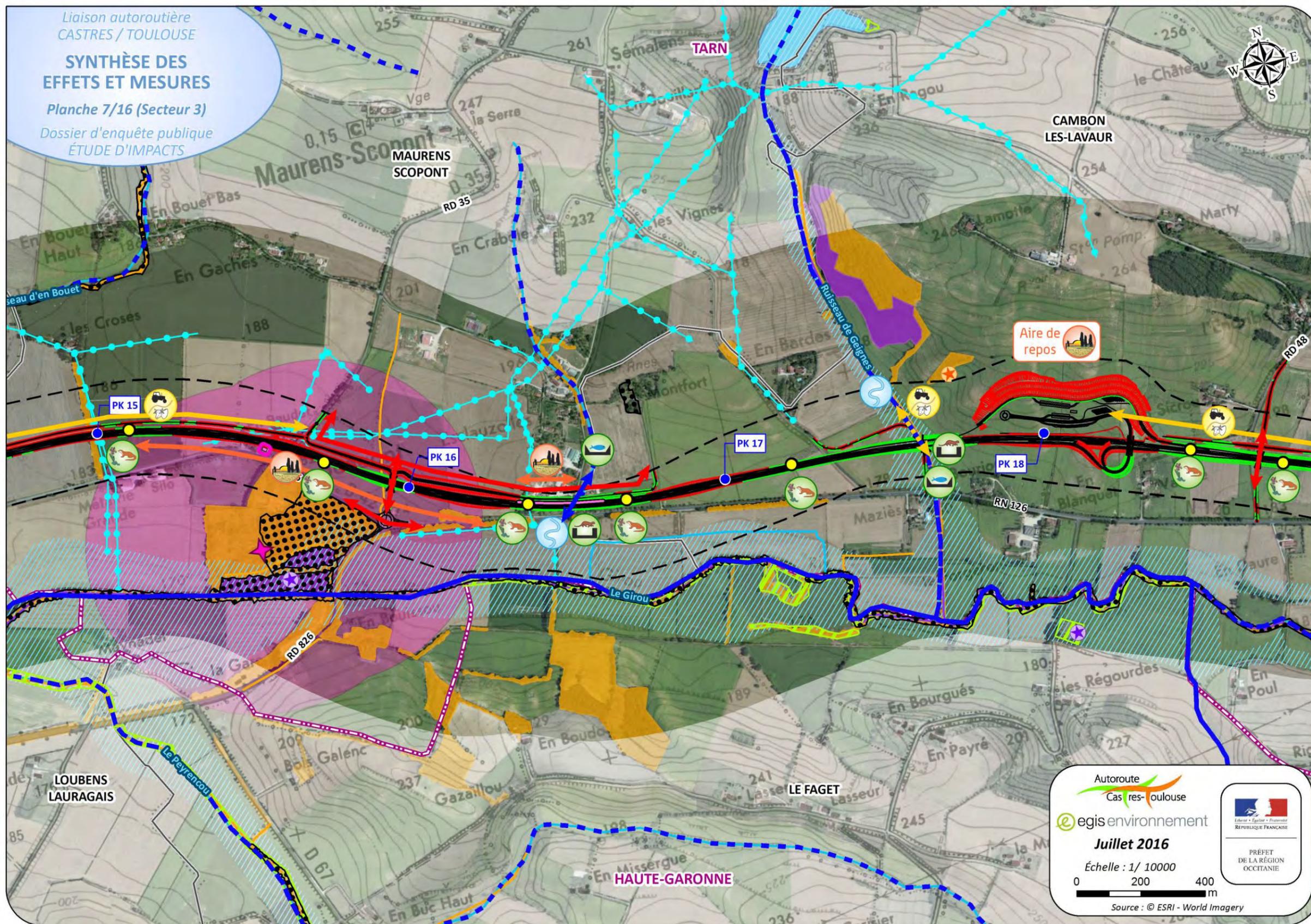
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	63,91 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone N	2,89 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

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







VI.8 Résumé non technique

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

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu physique	Géologie, pédologie et hydrogéologie	<p>Terrain de type : sols argilo- calcaires issus d'apports récents (érosion des molasses et reliefs environnants) et pour la plupart en phase d'alluvionnement</p> <p>Risques : retrait et gonflement des sols argileux, risque de mouvement de terrains.</p> <p>Masse d'eau : trois masses d'eau captives et une masse d'eau libre. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.</p>	<p>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.</p>
	Topographie	<p>Relief : paysage vallonné entaillé par la Vallée du Girou au sud. Altitude variant entre 166 mètres et 272 mètres environ.</p>	<p>Le projet concerne la réalisation d'un tracé autoroutier, implanté dans la plaine du Girou au nord du cours d'eau du même nom.</p> <p>Celle-ci est réalisée alternativement en léger déblais et remblais.</p> <p>Le projet ne remet pas en cause le contexte topographique du secteur.</p>
	Hydrologie	<p>SDAGE Adour – Garonne et Plan de Gestion des Etiages du Tarn.</p> <p>Cours d'eau du Girou et ses affluents (ruisseau de Geignes marque la limite communale à l'est, le ruisseau d'Esclauzolles, le ruisseau d'en Bouet au nord-ouest qui rejoint le Messal).</p> <p>On retrouve également de nombreux fossés et de plans d'eau.</p> <p>Risque d'inondation par crues du Girou.</p> <p>Zone humide du Domaine de Maurens-Scopont à proximité immédiate du tracé.</p>	<p>Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel (dimensionnement décennal).</p> <p>Franchissement du ruisseau d'Esclauzolles : Mise en place d'un ouvrage hydraulique de franchissement. Certaines mesures spécifiques seront mises en place pour ne pas dégrader le lit du cours d'eau pendant les travaux.</p> <p>Atteinte d'une petite partie des boisements à l'est du Domaine de Maurens-Scopont. Des mesures spécifiques seront mises en place pendant les travaux. Des mesures de compensation des impacts sur la zone humide seront recherchées.</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.</p>
Milieu agricole et naturel	Espace agricole	<p>L'agriculture reste une activité économique importante, occupant majoritairement l'espace. Les petites exploitations sont en déclin, au profit d'exploitations beaucoup plus importantes.</p>	<p>Les impacts sur les exploitations agricoles (perte de bâtiment agricoles, modification de la structure des exploitations, diminution de la surface agricole) sont limités.</p> <p>Le tracé a été adapté à la hauteur de Maurens-Scopont permettant d'éloigner l'infrastructure d'une des exploitations et ainsi d'éviter les effets engendrés sur cette structure.</p> <p>Pour limiter les impacts la surface du projet est réduite au strict minimum et des rétablissements d'accès ou de réseau seront mis en place. L'ensemble des équipements d'irrigation endommagés (station de pompage, conduite enterrée, pivot d'irrigation) seront rétablis.</p> <p>Des mesures complémentaires d'accompagnement et de compensation telles qu'un aménagement foncier sont également proposées.</p>
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	<p>Secteur boisé peu important, principalement localisé au niveau du Domaine de Maurens-Scopont où les enjeux relatifs aux habitats naturels et à la fore sont considérés comme majeurs, (importante station de Jacinthe de Rome (Bellevalia romana))</p> <p>Milieux naturels : petits bois, haies, côteaux... contribuant à l'intérêt</p>	<p>Impact faible sur les habitats naturels. Impacts modérés à assez fort sur les habitats d'espèces.</p> <p>Moyens mis en œuvre au tire des milieux naturels sensibles, notamment la zone humide : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre, d'hibernaculum,</p>

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
		<p>écologique et paysager.</p> <p>La commune n'est concernée par aucune mesure de protection (type EBC, Natura 2000, APPB...) ni mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO ...).</p> <p>Le Girou et ses affluents constituent des habitats et des corridors très importants pour la faune. L'enjeu chiroptérologique y est estimé comme majeur.</p> <p>Absence d'EBC.</p> <p>Éléments à protéger au PLU au titre des éléments du patrimoine et du paysage à préserver (L-123-1-5-III-2° devenu L.151-17 à L.151-25) : espace boisé localisé et alignements sur voiries.</p>	<p>de zones humides, transplantation de pieds/bulbes...), ouvrages hydrauliques prévus le long du projet (buses sèches, ouvrage hydraulique de rétablissement du ruisseau de l'Esclauzolles.</p> <p>Des plantations sont prévues notamment le long de la future voie (alignements d'arbres, boisement, prairie engazonnée et plantée), aux abords du domaine de Scopont.</p>
Milieu humain	Patrimoine architectural, urbain et paysage	<p>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.</p> <p>Présence monument historique classé : le château de Maurens-Scopont.</p> <p>Présence aliments d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés le long de la RD35, RN126 et route des Crozes.</p>	<p>Intercepte le périmètre de protection (500 m de rayon) de monuments historiques protégés le château de Maurens-Scopont, monument classé.</p> <p>Limitation des emprises travaux, mise en défens des éléments du patrimoine.</p> <p>Mise en place de mesures d'insertion paysagères (merlon paysager, plantation d'arbres...).</p> <p>Aménagements paysagers spécifiques dans le périmètre de protection du Château, en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France, soin spécifique à la prise en compte des aliments d'arbres répertoriés comme éléments de valeur protégés et proposition d'un schéma d'aménagement paysager intégrant les attentes des élus</p>
	Urbanisme	<p>Bourg centre de la commune correspond à un groupe de quelques bâtisses (habitations, mairie, église) au Nord de la RN126.</p> <p>Population de la commune est éparpillée dans de multiples petits groupements d'habitations répartis sur l'ensemble de la commune</p> <p>Deux espaces à vocation économique : lieux-dits Scopont et Esclauzolles.</p> <p>Présence de plusieurs restaurants / bars. Pas de commerces de proximité.</p> <p>Une ligne haute tension traverse la commune au Sud-Ouest.</p>	<p>Impact sur 10 bâtis, dont 3 habitations.</p> <p>Les études antérieures ont été menées afin de trouver le tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâtis.</p> <p>Le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.</p>
	Déplacements et trafics	<p>Principales routes de desserte : RD826, RD35, RN126. La RN126La voie principale de circulation (RN126) longe le Girou en rive droite.</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.</p> <p>Les voies de communication coupées seront rétablies.</p>
	Risques sanitaires (Bruit et air)	<p>Secteur sous influence sonore de la RN126 (catégorie 3).</p> <p>Qualité de l'air relativement bonne.</p> <p>Aucun établissement sensible.</p>	<p>Les résultats l'étude acoustique montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire de voie à créer.</p> <p>Trois habitations côte à côte sont impactées au lieu-dit Esclauzolles.</p> <p>La localisation du tracé le long de la RN126 limite l'impact acoustique de la nouvelle voie.</p> <p>Un écran absorbant y sera réalisé pour protéger les habitations impactées.</p> <p>Une habitation au lieu-dit d'En Baudet (au Sud de la voie) nécessitera une protection complémentaire.</p> <p>La réalisation des projets de mise à 2x2 voies de l'A 680 et de la Liaison Autoroutière Castres Toulouse ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations de polluants dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires.</p> <p>Aucun établissement sensible n'est recensé dans la bande d'étude liée au projet.</p>