

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



Autoroute

Cas res-oulouse



Volume 7

*Pièce H : Mise en compatibilité du PLU
Commune de Puylaurens*



ASF

SOMMAIRE

I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	4
I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ	4
I.1.1 Définition	4
I.1.2 Champ d'application	4
I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU	4
I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER	4
I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES	5
I.4.1 Procédure en cinq étapes	5
I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet	5
I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique	5
I.4.1.3 Enquête publique	5
I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune	5
I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme	5
I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité	6
II. PRÉSENTATION DU PROJET	7
II.1 CONTEXTES ET OBJECTIFS	7
II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE	9
II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE	10
II.3.1 Territoire communal	10
II.3.2 Projet sur le territoire communal	10
III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU	13
III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX	13
III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION	13
III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES	14
III.3.1 Objectifs du PADD	14
III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT	14
III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	14
III.5 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES	15
III.6 EMBLEMES RÉSERVÉS	15
III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS	15
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	16
III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME)	16
IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE SAINT-PUYLAURENS	17
IV.1 PLAN DE ZONAGE	17
IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME	29

IV.3 LISTE DES EMBLEMES RÉSERVÉS	56
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	57
VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	58
VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE	58
VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	58
VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	59
VI.3.1 Le milieu physique	59
VI.3.1.1 Topographie	59
VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie	59
VI.3.1.3 Hydrologie	60
VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels	61
VI.3.2.1 Espace agricole	61
VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturels sensibles	61
VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal	62
VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager	62
VI.3.3.2 Urbanisme	62
VI.3.3.3 Déplacements et trafics	63
VI.3.3.4 Risques sanitaires	63
VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET	65
VI.4.1 Études, débat public et concertations	65
VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES	66
VI.5.1 Le milieu physique	66
VI.5.1.1 Topographie	66
VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie	66
VI.5.1.3 Hydrologie	66
VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels	67
VI.5.2.1 Espace agricole	67
VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles	68
VI.5.3 Le milieu humain	68
VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager	68
VI.5.3.2 Urbanisme	69
VI.5.3.3 Déplacements et trafics	69
VI.5.3.4 Risques sanitaires	69
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 PUYLAURENS	71
VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques	71
VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU	71
VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT	71
VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	78

Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude.....	7
Figure 2 : Localisation du projet sur la commune.....	12
Figure 3 : Carte 1/5 de zonage avant mise en compatibilité	19
Figure 4 : Carte 1/5 de zonage après mise en compatibilité	20
Figure 5 : Carte 2/5 de zonage avant mise en compatibilité	21
Figure 6 : Carte 2/5 de zonage après mise en compatibilité	22
Figure 7 : Carte 3/5 de zonage avant mise en compatibilité	23
Figure 8 : Carte 3/5 de zonage après mise en compatibilité	24
Figure 9 : Carte 4/5 de zonage avant mise en compatibilité	25
Figure 10 : Carte 4/5 de zonage après mise en compatibilité	26
Figure 11 : Carte 5/5 de zonage avant mise en compatibilité	27
Figure 12 : Carte 5/5 de zonage après mise en compatibilité	28
Figure 13 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016) .	72

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).....	13
Tableau 4: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)	62
Tableau 5: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014).....	63
Tableau 6 : Les objectifs de la masse d'eau superficielle fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021	63
Tableau 7 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021	64
Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral de la Haute-Garonne, 18 janvier 2006).....	64
Tableau 9 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)	65
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016).....	71

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

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

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

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

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

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

du code de l'urbanisme¹.

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

I.1.2 Champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

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

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

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

I.2 Mise en compatibilité d'un PLU

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

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

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

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Puylaurens, localisée dans le département du Tarn (81).

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

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

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

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

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Procédure en cinq étapes

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

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

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

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

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

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

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

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

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

- les chambres de commerces et d'industries territoriales,
- les chambres des métiers,
- les chambres d'agriculture.

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

I.4.1.3 Enquête publique

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4.2 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 Puylaurens.

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.

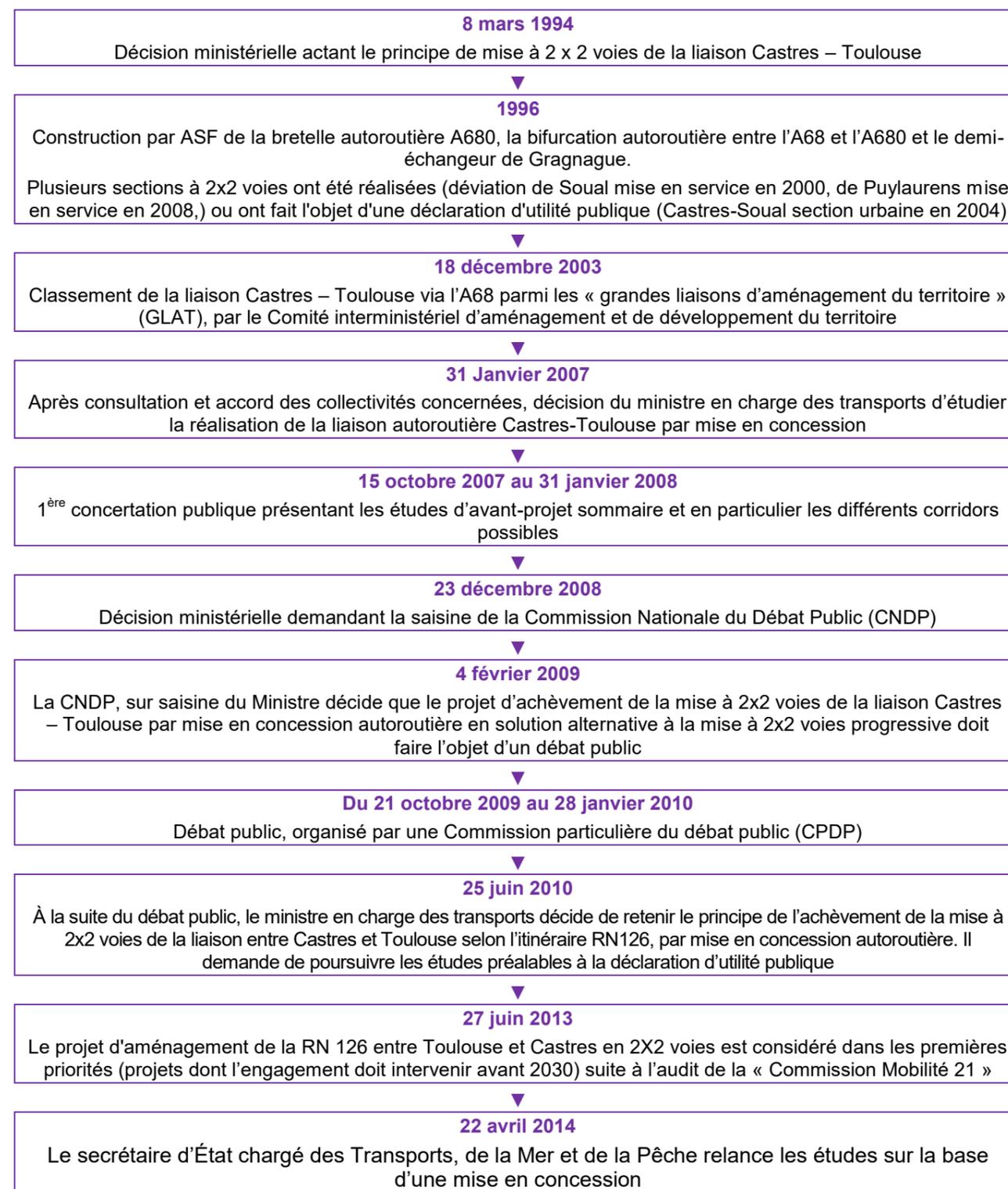
Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du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



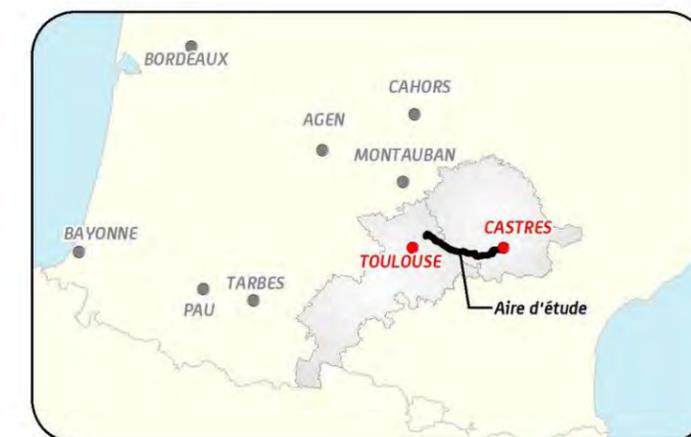
La carte en page suivante présente le linéaire global relatif au projet LACT sur l'ensemble des communes traversées. Seules celles dotées d'un PLU sont susceptibles de faire l'objet d'une Mise en Compatibilité.

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 linéaire 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 Puylaurens est incluse dans le secteur n°4 (voir la carte ci-avant : « Présentation des secteurs d'étude »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'étude d'impact et plus spécifiquement au paragraphe relatif au secteur 4.

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 Le Pastel, ainsi que de la communauté de communes du Sor et de l'Agout qui compte 26 communes. La commune est localisée à 45,5 km à l'est de Toulouse et à 18,7 km à l'ouest de Castres,

D'une superficie de 81,8 km², Puylaurens est une commune rurale qui compte 3 347 habitants (Population totale légale 2013 en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2016 - INSEE).

Une déviation routière permet aux automobilistes, notamment aux poids lourds d'éviter le centre-ville.

La commune recoupe 3 bassins versants : celui du Girou vers l'Ouest, celui du Sor vers le Sud et celui de l'Agout aval vers le Nord.

Les milieux écologiquement intéressants sont principalement liés à la présence de cours d'eau ou de zones humides. Ainsi, des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt patrimonial sont présentes sur la commune.

La commune présente une grande surface agricole et accueille deux zones d'activités.

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Principes et caractéristiques géométriques

Le tracé du projet LACT traverse Puylaurens d'ouest en est dans sa partie sud.

La section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens se connectera à la déviation de Puylaurens, section existante (5,7 km) sur la RN 126. Le tracé suit donc la déviation existante jusqu'au rond-point de la RN 126 qu'elle contourne en déblai par le sud.

L'échangeur existant entre la RN 126 (déviation de Puylaurens) et la RD84 sera modifié.

En outre, un barreau de contournement à l'ouest du bourg sera réalisé entre la RD926 et la RD84 et permettra aux poids-lourds qui viendraient rejoindre l'échangeur de Puylaurens au sud du village de ne pas traverser le centre-ville, interdit aux poids-lourds.

L'itinéraire de substitution se caractérise par la RD926 qui traverse le bourg de Puylaurens.

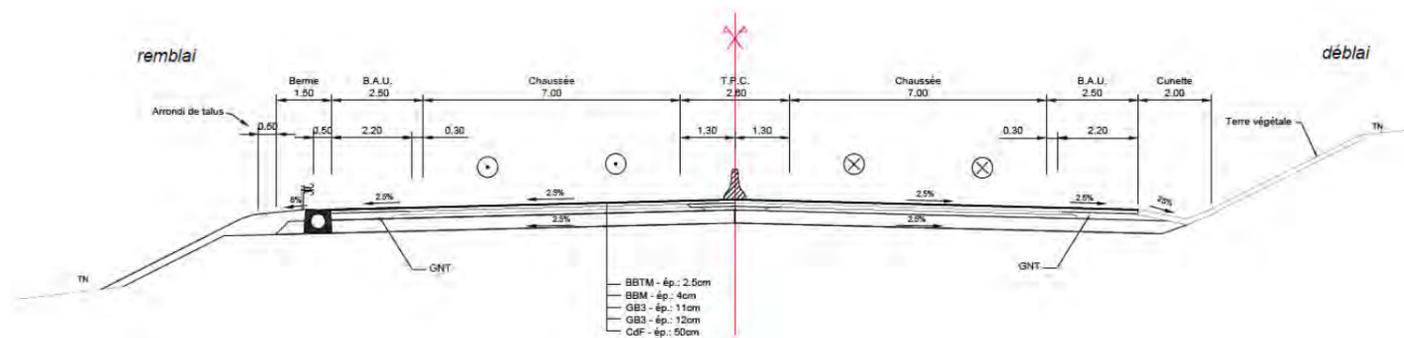
Ainsi, les éléments suivants seront aménagés :

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

Identifiant	Nom rétablissement	Fonction principale	Type	Commentaire
RD 44	RD 44	Routier	Voie latérale	depuis PS RN 126 côté Nord-Ouest
PS 2757	RN 126 à Puylaurens	Routier	Passage supérieur	Agricole
Chemin de St Cletes	Chemin de St Cletes	Routier	Voie latérale	depuis RN126 côté Sud-Ouest
OH 2874	Écoulement	Hydraulique	Cadre	aménagement chiroptères à l'ouest
PI 2946	Chemin de St Loup	Routier	Passage inférieur	Gabarit agricole
Chemin en Berail	Chemin en Berail	Routier	Voie latérale	sur chemin de St Loup
Rétablissement agricole Le Roucal	Rétablissement agricole Le Roucal	Agricole	Voie latérale	depuis PI St Loup côté Sud-Ouest
OH 2962	Écoulement	Hydraulique	Cadre	sous rétablissement chemin de St Loup
OH 2971	Girou	Hydraulique	Passage inférieur	Passage grande faune / Agricole
Girou sous barreau de Puylaurens	Girou sous barreau de Puylaurens	Hydraulique	Passage inférieur	
OH 3309 a et 3309 b	Caudies	Hydraulique		diffuseur de Puylaurens / gabarit agricole
PI 2996	Passage Grande Faune existant déviation de Puylaurens à prolonger	Faune	Passage inférieur	Gabarit agricole

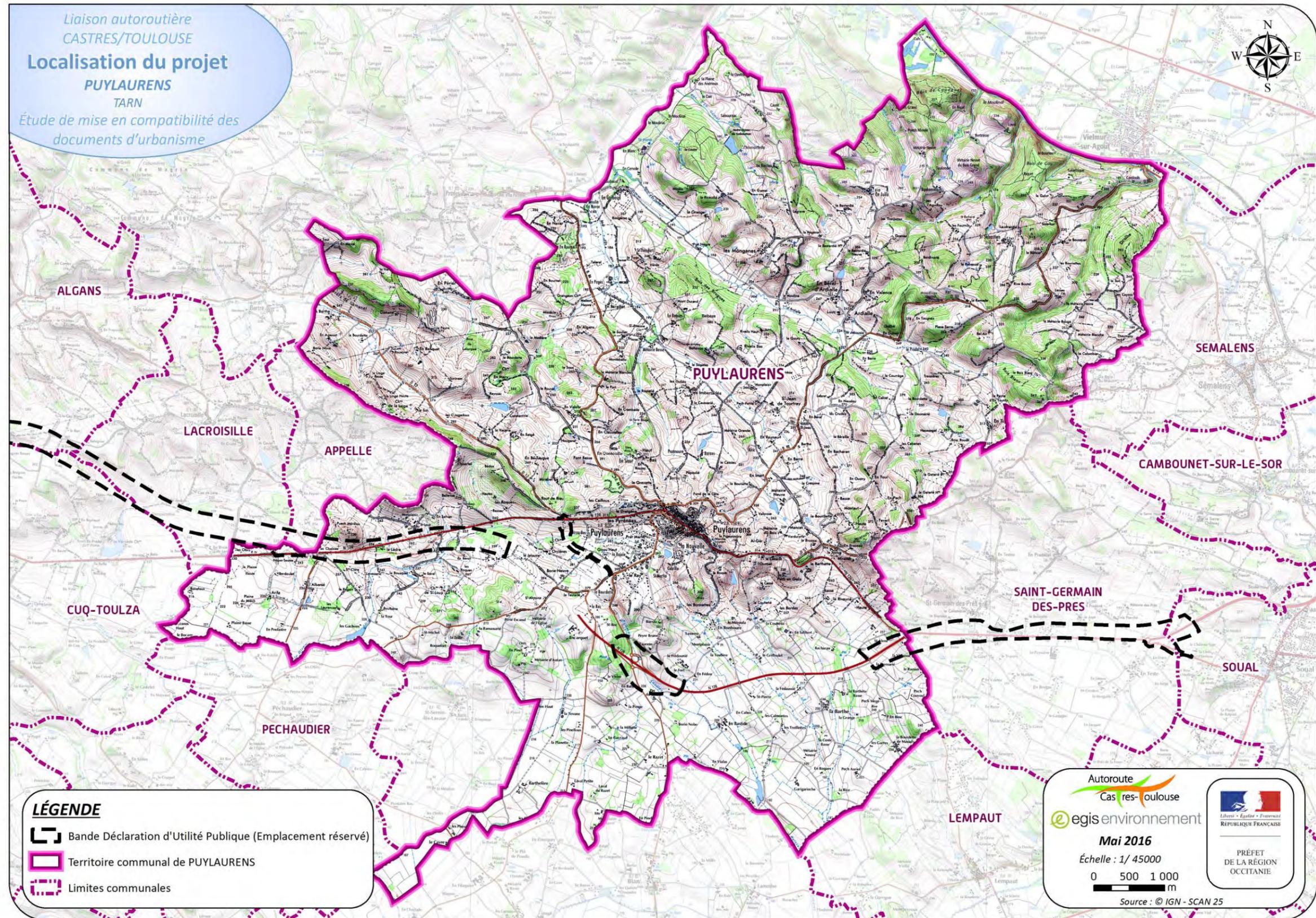
Le profil en travers type section courante (type autoroutier à 2x2 voies) comporte :

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



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

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 Puylaurens, 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 Puylaurens actuellement opposable est le document approuvé en date du 23/01/2009, qui a fait l'objet d'une modification approuvée le 23/07/2012 et d'une modification simplifiée approuvée le 31/03/2015.

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 Puylaurens		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
Élaboration : 20/02/2004	Élaboration : 22/06/2007	Élaboration : 23/01/2009
Modification n°1 : /	Modification n°1 : /	Modification n°1 : 23/07/2012
Modification simplifiée 1 : /	Modification simplifiée 1 : /	Modification simplifiée 1 : 31/03/2015

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 durables (PADD), les orientations d'aménagement et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

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

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

Dans les orientations générales en matière de transport, le rapport de présentation de la commune de Puylaurens (p 86) explique que la « RN126 et la RD84 dont les croisements avec les voies communales peuvent poser à terme des problèmes de sécurité liés à l'accroissement du trafic ».

La réalisation du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse participera à l'amélioration de la sécurité lors des connexions entre la RD926, la RD84 et la RN126 de la commune de Puylaurens.

↳ Le rapport de présentation du PLU de Puylaurens est compatible avec le projet LACT.

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

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

Le PADD de la commune de Puylaurens s'articule autour de trois principes fondamentaux :

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

A la lumière des enjeux identifiés, les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables se déclinent selon quatre principes directeurs :

- Conforter la reprise démographique et renforcer la dynamique économique ;
- Maîtriser l'urbanisation et organiser un espace de vie solidaire ;
- Préserver et valoriser le patrimoine bâti et le patrimoine naturel ;
- Améliorer et sécuriser les déplacements.

III.3.1 Objectifs du PADD

À ce titre, le projet de PADD décline des orientations générales autour de ces 4 principes directeurs :

- Conforter la reprise démographique et renforcer la dynamique économique :
 - Maintenir la population résidente et se donner les moyens d'accueillir de nouveaux habitants ;
 - Maintenir et développer le tissu économique existant ;
 - Conforter l'attractivité touristique.
- Maîtriser l'urbanisation et organiser un espace de vie solidaire :
 - Équilibre entre le développement urbain et les espaces naturels, agricoles et forestiers ;
 - Utilisation économe de l'espace ;
 - Diversification des fonctions urbaines ;
 - Maintien et amélioration des équipements de la commune pour conforter son rôle de pôle de services.
- Préserver et valoriser le patrimoine bâti et le patrimoine naturel :
 - Mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et paysager ;
 - Protection et préservation des espaces naturels qui présentent des intérêts écologiques, paysagers et économiques ;
 - Prise en compte des risques naturels et technologiques et des nuisances.
- Améliorer et sécuriser les déplacements :
 - Proposer un plan de déplacements cohérent par rapport à la structure urbaine existante et aux futures zones d'habitat ;
 - Sécuriser la traversée du centre-ville ;

- Rechercher un meilleur équilibre entre les différents modes de transport en valorisant les modes de déplacement de proximité (marche à pied, vélo) ;
- Organiser le stationnement.

III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

La modification de l'échangeur existant entre la RN 126 (déviation de Puylaurens) et la RD84 et la création du barreau de contournement à l'ouest du bourg entre la RD926 et la RD84 qui permettra aux poids-lourds qui viendraient rejoindre l'échangeur de Puylaurens au sud du village de ne pas traverser le centre-ville participera à la sécurisation de la traversée du centre-ville. Le projet LACT va donc dans le sens de l'objectif « Sécuriser la traversée du centre-ville » de l'orientation générale « Améliorer et sécuriser les déplacements ».

↳ 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 Puylaurens.

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 réglementées par les articles L. 151-6 et L.151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

Le document Orientation d'Aménagement (OA) du PLU de Puylaurens n'a pas fait l'objet de modification. Le document approuvé en janvier 2009 reste donc opposable.

Les OA correspondent aux secteurs Carrière Cave, Cote d'en Fedo-Le Dretgenq et Le Ray.

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

↳ Ainsi, il est compatible avec ces dernières.

III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

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

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

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

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

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

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

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

- **Zone UX : zone réservée aux activités commerciales, artisanales et industrielles**
 - **Zone AUX : zone d'urbanisation future à vocation d'activités commerciales, artisanales, industrielles et hôtelières**
 - **Zone 2AU : zone d'urbanisation à long terme**
- Dans cette zone, le projet recoupe également le secteur 2AUX, qui délimite les futures zones d'activités au Sud de la déviation.
- **Zone N : zone à dominante naturelle de la commune**

Le projet recoupe plus particulièrement le secteur Nh, qui correspond à une zone naturelle à dominante d'habitat.

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

Pour mémoire, l'article 5 – EQUIPEMENTS COLLECTIFS des dispositions générales, précise que « *dans toutes les zones, l'édification d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement :*

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

peut être autorisée même si les installations ne respectent pas le corps de règle de la zone concernée. Toutes justifications techniques doivent être produites pour démontrer les motifs du choix du lieu d'implantation. »

↳ 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 UX, AUX, 2AU, N et A. Néanmoins certains ajustements au règlement sont nécessaires pour sécuriser le projet. Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité ».

III.6 Emplacements réservés

Un emplacement réservé actuellement inscrit au PLU de Puylaurens est intercepté par la proposition de futur emplacement réservé et relatif au projet LACT.

LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS			
N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m²)
12	Déviation de Puylaurens	État	960 000

↳ En conséquence l'emplacement réservé du projet LACT aura une incidence sur un emplacement réservé actuellement défini au PLU de Puylaurens : il le remplace par un autre emplacement réservé, destiné au même bénéficiaire, pour une vocation équivalente mais plus adapté au projet de Liaison autoroutières entre Castres-Toulouse.

III.7 Espaces Boisés Classés

L'emplacement réservé lié au projet de LACT intercepte un Espace Boisé Classé (EBC) au niveau du barreau de contournement.

↳ Cet EBC sera supprimé au droit de l'emprise définie pour le futur emplacement réservé du projet LACT.

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

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

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

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

IV. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Saint-Puylaurens

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 « Plan de zonage » intègre les informations suivantes :

- Tableau listant les emplacements réservés de la commune de Puylaurens ;
- Cartographie des emplacements réservés de la commune de Puylaurens.

Légende - avant mise en compatibilité

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES			
N°	Désignation	Bénéficiaire	Superficie (m2)
1	Elargissement de voirie - Hameau de Saint-Loup	Commune	860
2	Réalisation équipement public - Ville	Commune	2 000
3	Réalisation équipement public - Ville	Commune	1 100
4	Elargissement de voirie - Rue des Moulins de Dretgenq	Commune	6 200
5	Création voirie - Secteur Prat Martels	Commune	400
6	Elargissement de voirie - Secteur Côte d'En Fedo	Commune	700
7	Aménagement rond-point RN126	Commune	1 800
8	Aménagement rond-point RD84	Commune	1 300
9	Création liaison piétons/cycles - Lotissement Prat Martels	Commune	1 350
11	Réalisation équipement public - La Roque	Commune	6 200
12	Déviation de Puylaurens	Etat	960 000

	Espace boisé classé
	Alignement d'arbres à préserver
	Élément paysager à protéger au titre de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme
	Bâti remarquable à protéger au titre de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme
	Bâtiment agricole présentant un intérêt architectural ou patrimonial et pouvant faire l'objet d'un changement de destination au titre de l'article L. 123-3-1 du Code de l'Urbanisme
	Emplacements réservés
	Zone inondable soumise au règlement du PPRI
	Zone inondable cartographie informative de la DIREN
	Secteurs affectés par le bruit

UA	Zone urbaine dense
UB	Zone urbaine pavillonnaire
UC	Zone urbaine pavillonnaire et hameaux (Assainissement autonome)
UX	Zone d'activités
UE	Zone réservée aux activités de loisirs et aux équipements publics
AU	Zone à urbaniser (court terme)
AUE	Zone à urbaniser à vocation de loisirs et d'équipements publics
AUX	Zone à urbaniser à vocation d'activités
2AU	Zone à urbaniser (long terme)
2AUX	Zone à urbaniser à vocation d'activités (long terme)
A	Zone agricole
N	Zone naturelle
Ne	Zone naturelle présentant un intérêt écologique et/ou paysager
Nh	Zone naturelle habitée
NI	Zone naturelle réservée aux activités de sports et de loisirs

Légende - après mise en compatibilité

LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS			
N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie (m²)
1	Élargissement de voirie – Hameau de Saint-Loup	Commune	860
2	Réalisation équipement public – Ville	Commune	2 000
3	Réalisation équipement public – Ville	Commune	1 100
4	Élargissement de voirie – Rue des Moulins de Dretgenq	Commune	6 200
5	Création voirie – Secteur Prat Martels	Commune	400
6	Élargissement de voirie – Secteur Côte d'En Fedo	Commune	700
7	Aménagement rond-point RN126	Commune	1 800
8	Aménagement rond-point RD84	Commune	1 300
9	Création liaison piétons/cycles – Lotissement Prat Martels	Commune	1 350
11	Réalisation équipement public – La Roque	Commune	6 200
12	Déviation de Puylaurens	État	960 000
13	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	1 549 800

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

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

Figure 3 : Carte 1/5 de zonage avant mise en compatibilité

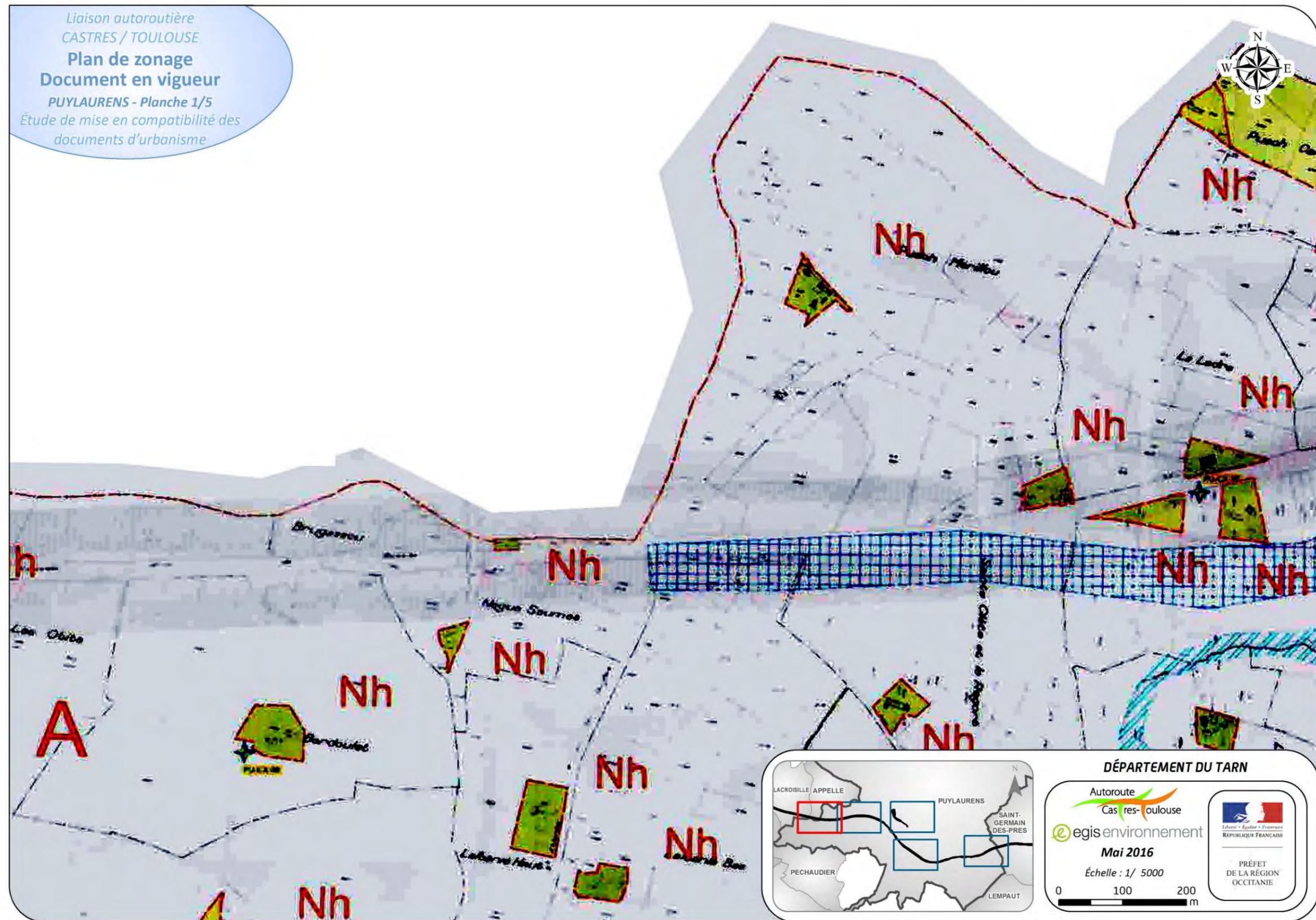


Figure 5 : Carte 2/5 de zonage avant mise en compatibilité

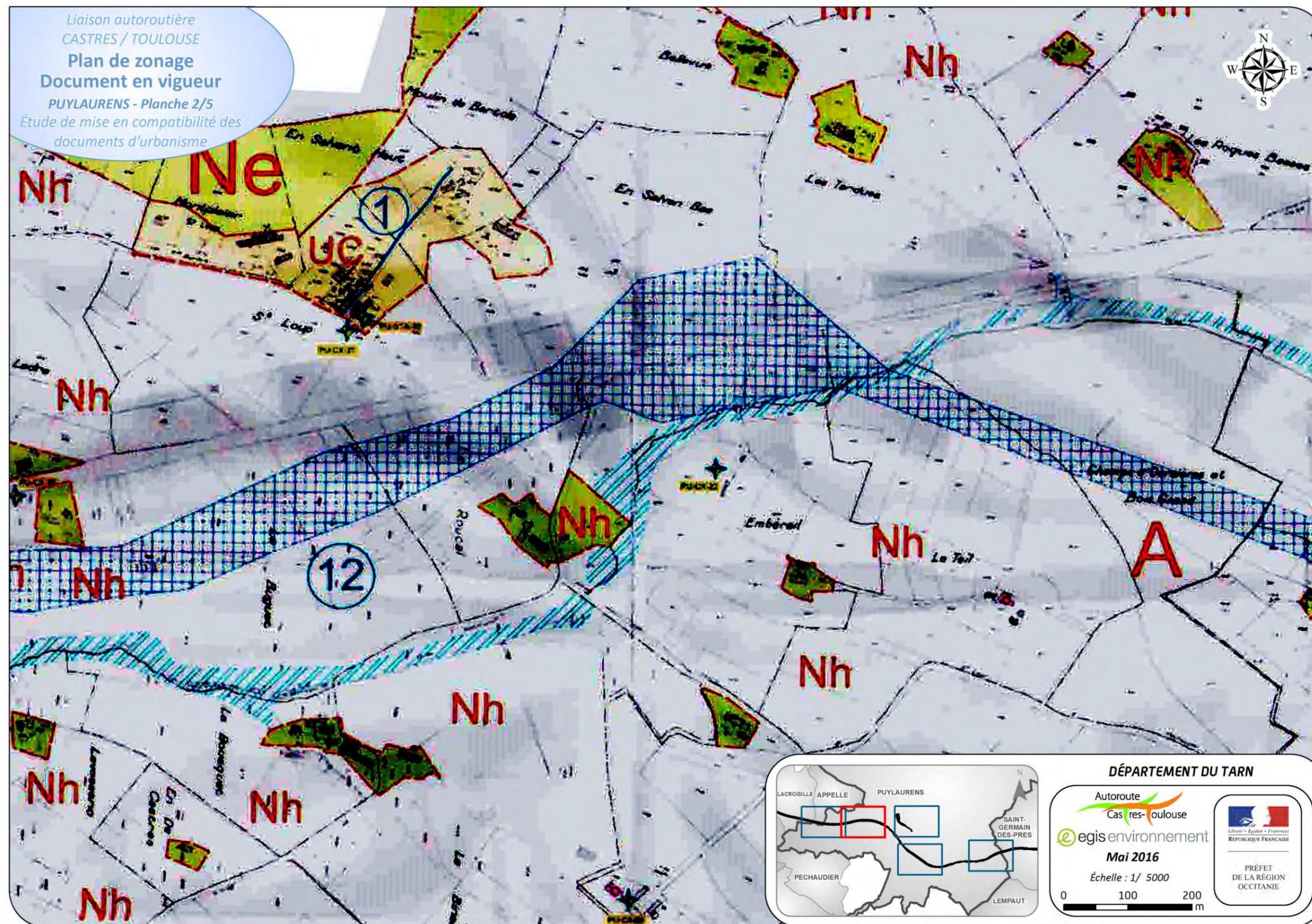


Figure 6 : Carte 2/5 de zonage après mise en compatibilité

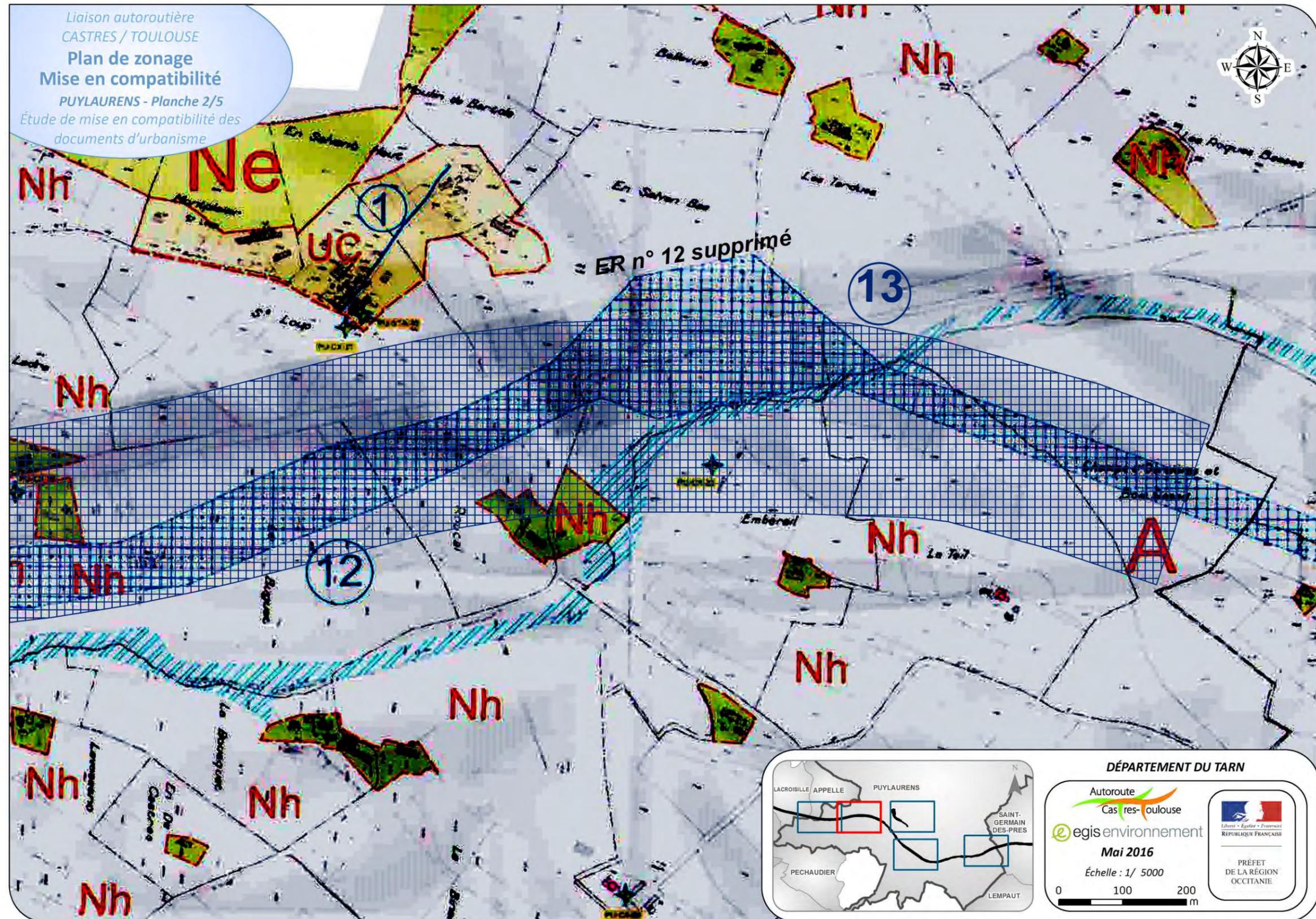


Figure 7 : Carte 3/5 de zonage avant mise en compatibilité

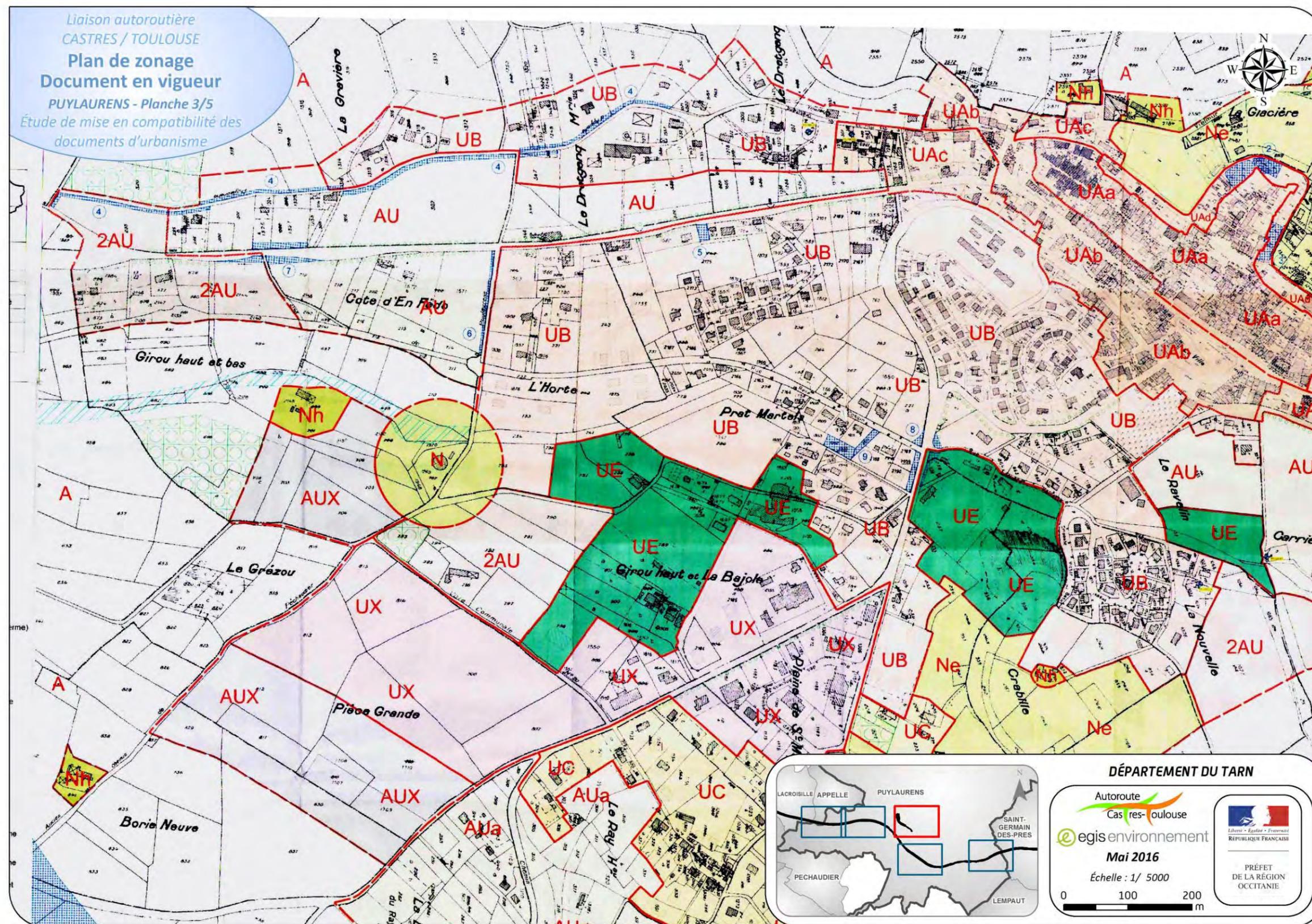


Figure 8 : Carte 3/5 de zonage après mise en compatibilité

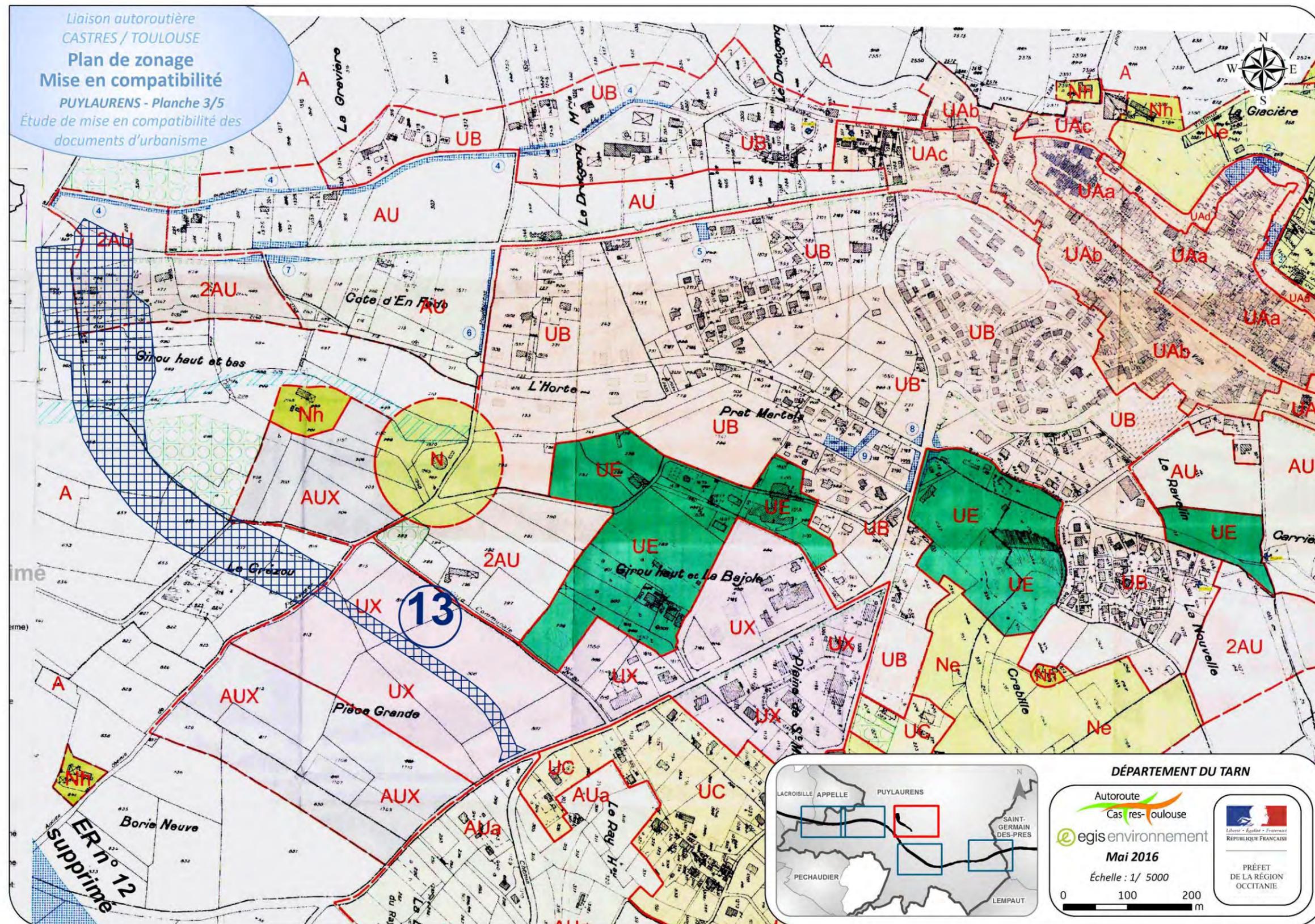


Figure 9 : Carte 4/5 de zonage avant mise en compatibilité

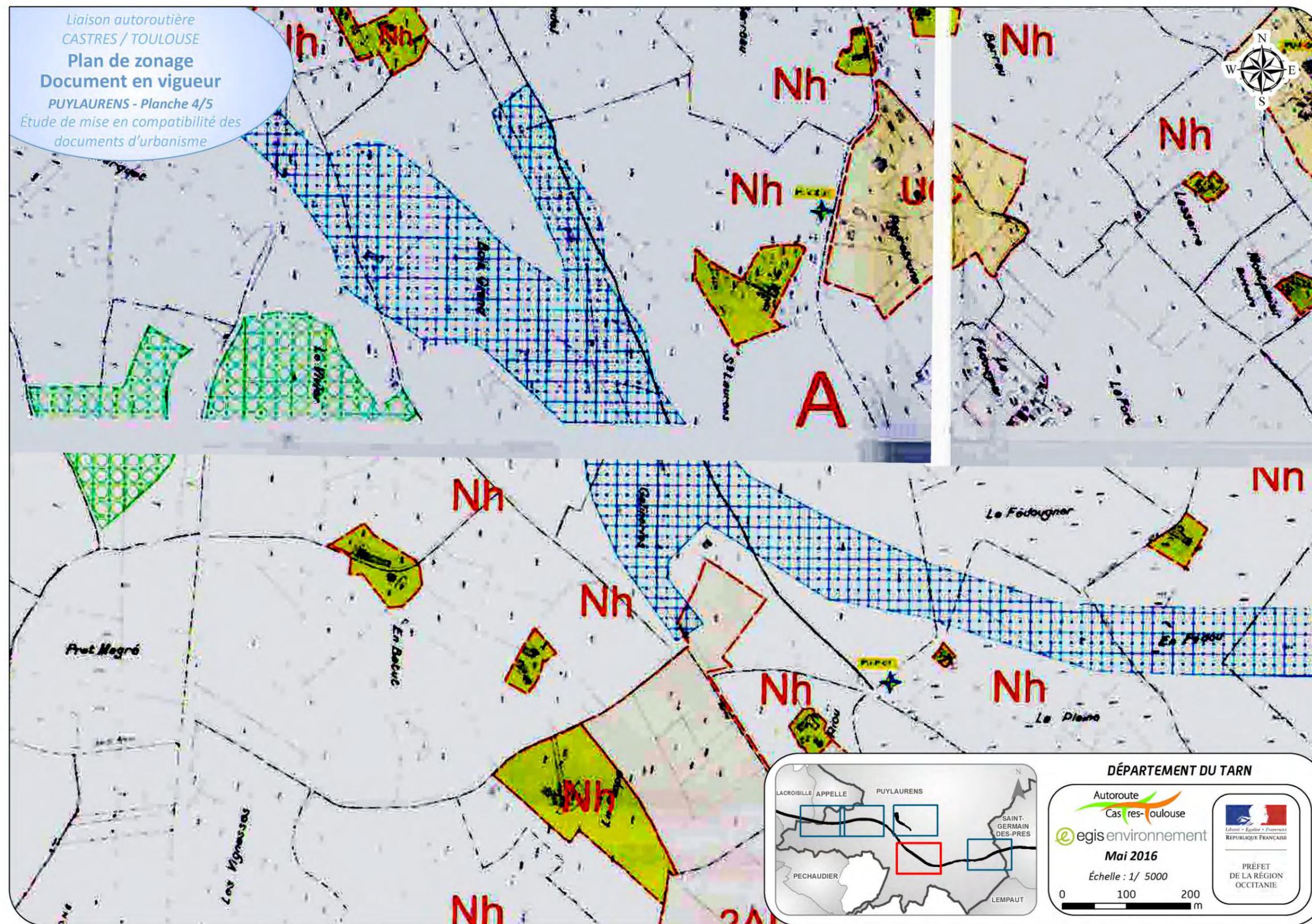
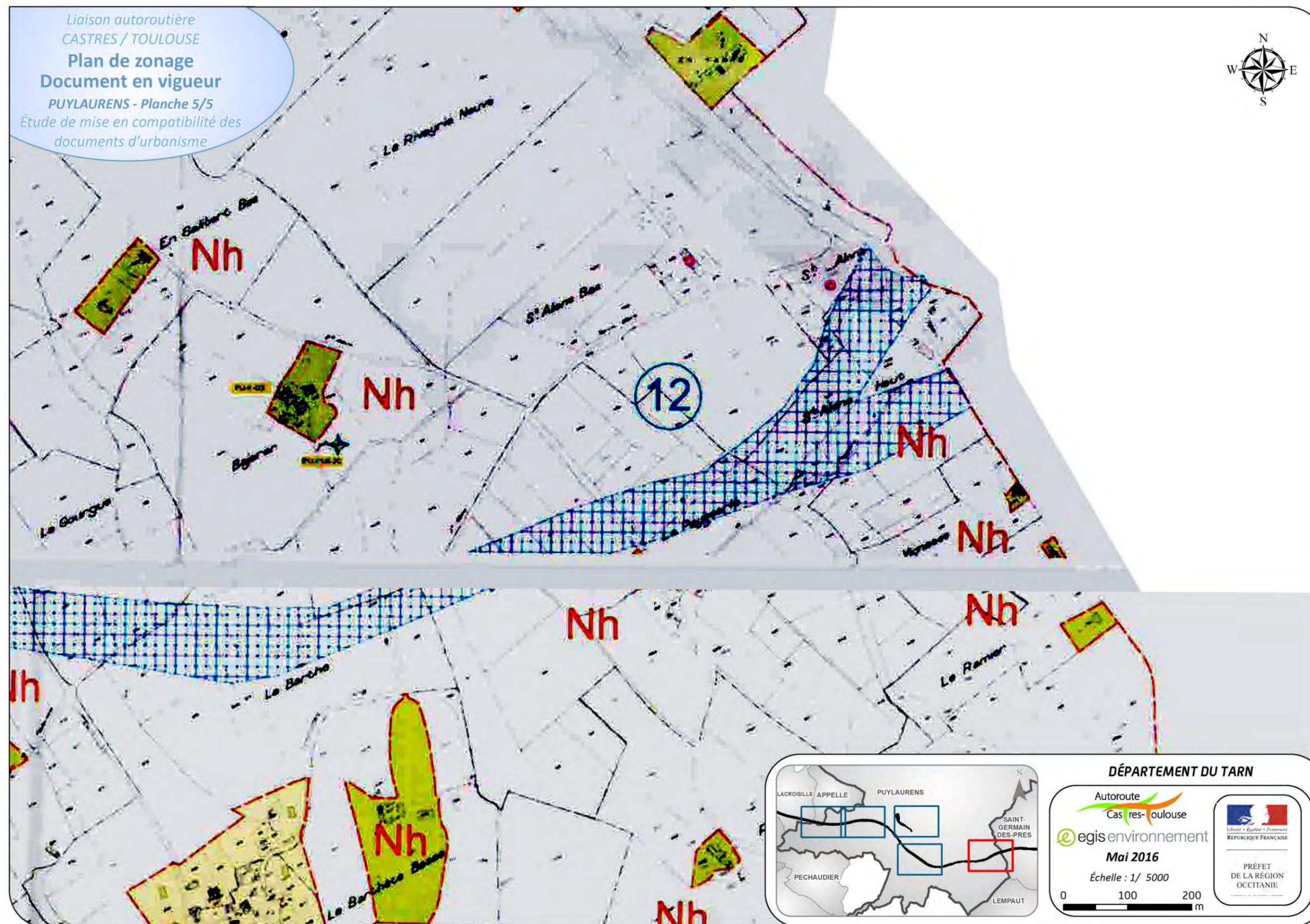


Figure 11 : Carte 5/5 de zonage avant mise en compatibilité



IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zonages UX, AUX, 2AU, N et A seront concernés par la mise en compatibilité.

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

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

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation si elles sont directement liées à l'activité de la zone, pour la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.

L'article UX2 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation si elles sont directement liées à l'activité de la zone, pour la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.
- Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 5 mètres.

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- pour les voies internes des lotissements d'activités ;
- pour l'aménagement et l'extension des constructions existantes à condition de ne pas diminuer le retrait existant.

L'article UX6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 5 mètres.

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- pour les voies internes des lotissements d'activités ;
- pour l'aménagement et l'extension des constructions existantes à condition de ne pas diminuer le retrait existant.
- 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 qui pourront être implantées en limite d'emprise.

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

7.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- sur deux unités foncières contiguës, l'implantation d'une construction sur les limites séparatives pourra être autorisée à condition que des mesures indispensables soient prises en ce qui concerne la sécurité et la lutte contre l'incendie ;
- des dispositions différentes pourront être autorisées dans le cadre de lotissements d'activités.

L'article UX7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

7.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- sur deux unités foncières contiguës, l'implantation d'une construction sur les limites séparatives pourra être autorisée à condition que des mesures indispensables soient prises en ce qui concerne la sécurité et la lutte contre l'incendie ;
- des dispositions différentes pourront être autorisées dans le cadre de lotissements d'activités.
- 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 qui pourront être implantées en bordure de limite séparative.

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction ne doit pas excéder (par rapport au faîtage) :

- 12 m pour les constructions à usage d'activités ;
- 9 m pour les autres.

L'article UX10 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction ne doit pas excéder (par rapport au faîtage) :

- 12 m pour les constructions à usage d'activités ;
- 9 m pour les autres.

Toutefois, 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, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX11 : ASPECT EXTERIEUR

La conception des projets devra s'attacher à la définition, à l'organisation, à la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief, de son climat et de ses couleurs.

L'architecture traditionnelle et contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - CLOTURES

Elles seront composées pour l'ensemble des limites séparatives soit de haies vives soit de plantations d'arbres d'alignement.

Les grillages de protection seront autorisés.

Des clôtures pleines seront autorisées lorsqu'elles répondent à des nécessités ou à une utilité tenant à la nature de l'occupation ou au caractère des constructions.

L'article UX11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX11 : ASPECT EXTERIEUR

La conception des projets devra s'attacher à la définition, à l'organisation, à la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief, de son climat et de ses couleurs.

L'architecture traditionnelle et contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - CLOTURES

Elles seront composées pour l'ensemble des limites séparatives soit de haies vives soit de plantations d'arbres d'alignement.

Les grillages de protection seront autorisés.

Des clôtures pleines seront autorisées lorsqu'elles répondent à des nécessités ou à une utilité tenant à la nature de l'occupation ou au caractère des constructions.

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

Zone UX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UX13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés et convenablement entretenus.

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre par 50 m² de terrain.

15 % au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être aménagés en espaces verts, distincts des aires de stationnement et de dégagement.

Les essences locales seront privilégiées.

L'article UX13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone UX – Après mise en compatibilité

ARTICLE UX13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés et convenablement entretenus.

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre par 50 m² de terrain.

15 % au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être aménagés en espaces verts, distincts des aires de stationnement et de dégagement.

Les essences locales seront privilégiées.

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

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation si elles sont directement liées à l'activité de la zone, pour la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.

L'article AUX2 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation si elles sont directement liées à l'activité de la zone, pour la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.
- sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 5 mètres.

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- pour les voies internes des lotissements d'activités ;
- pour l'aménagement et l'extension des constructions existantes.

L'article AUX6 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des marges de recul imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 5 mètres.

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- pour les voies internes des lotissements d'activités ;
- pour l'aménagement et l'extension des constructions existantes.
- 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 qui pourront être implantées en limite d'emprise.

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

7.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- sur deux unités foncières contiguës, l'implantation d'une construction sur les limites séparatives pourra être autorisée à condition que des mesures indispensables soient prises en ce qui concerne la sécurité et la lutte contre l'incendie ;
- des dispositions différentes pourront être autorisées dans le cadre de lotissements d'activités.

L'article AUX7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

7.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- sur deux unités foncières contiguës, l'implantation d'une construction sur les limites séparatives pourra être autorisée à condition que des mesures indispensables soient prises en ce qui concerne la sécurité et la lutte contre l'incendie ;
- des dispositions différentes pourront être autorisées dans le cadre de lotissements d'activités.
- 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 qui pourront être implantées sur les limites séparatives.

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction ne doit pas excéder (par rapport au faîtage) :

- 12 m pour les constructions à usage d'activités ;
- 9 m pour les autres.

L'article AUX10 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction ne doit pas excéder (par rapport au faîtage) :

- 12 m pour les constructions à usage d'activités ;
- 9 m pour les autres.

Toutefois, 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, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX11 : ASPECT EXTERIEUR

La conception des projets devra s'attacher à la définition, à l'organisation, à la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief, de son climat et de ses couleurs.

L'architecture traditionnelle et contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - CLOTURES

Elles seront composées pour l'ensemble des limites séparatives soit de haies vives soit de plantations d'arbres d'alignement.

Les grillages de protection seront autorisés.

Des clôtures pleines seront autorisées lorsqu'elles répondent à des nécessités ou à une utilité tenant à la nature de l'occupation ou au caractère des constructions.

11.2 - AIRES DE STATIONNEMENT ET DE STOCKAGE

Il conviendra de rechercher tout aménagement capable d'atténuer le caractère utilitaire du stationnement et du stockage et d'éviter les grandes surfaces d'un seul tenant. La conception d'ensemble doit faire une large part à l'ornementation (espaces paysagers et composés : arbres, jardinières, mobilier de repos et tout ornement pouvant constituer des éléments de rupture). Tout projet doit comporter une présentation des aménagements envisagés.

11.3 - PUBLICITE ET PANNEAUX PUBLICITAIRES

Les panneaux publicitaires doivent respecter la législation et la réglementation en vigueur en la matière.

11.4 - ENSEIGNES

Ne sont autorisées que les enseignes lumineuses ou non propres aux activités exercées sur place. Elles doivent s'intégrer aux constructions et respecter la législation et la réglementation en vigueur en la matière.

11.5 - ECLAIRAGE

Tout projet d'éclairage d'une opération doit comporter une étude précise et une présentation de l'aménagement envisagé.

11.6 - CAS PARTICULIER

Pour toutes les constructions verticales spéciales et les éléments fonctionnels nécessités par les activités, les projets doivent comporter une étude précise et une présentation des aménagements envisagés.

L'article AUX11 impose des règles relatives aux clôtures qu'il est nécessaire de lever dans le cadre du projet LACT et de ses aménagements connexes.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX11 : ASPECT EXTERIEUR

La conception des projets devra s'attacher à la définition, à l'organisation, à la composition des volumes, des formes, des matériaux et à leur intégration au site naturel ou bâti, en tenant compte de son échelle, de son relief, de son climat et de ses couleurs.

L'architecture traditionnelle et contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - CLOTURES

Elles seront composées pour l'ensemble des limites séparatives soit de haies vives soit de plantations d'arbres d'alignement.

Les grillages de protection seront autorisés.

Des clôtures pleines seront autorisées lorsqu'elles répondent à des nécessités ou à une utilité tenant à la nature de l'occupation ou au caractère des constructions.

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.

11.2 - AIRES DE STATIONNEMENT ET DE STOCKAGE

Il conviendra de rechercher tout aménagement capable d'atténuer le caractère utilitaire du stationnement et du stockage et d'éviter les grandes surfaces d'un seul tenant. La conception d'ensemble doit faire une large part à l'ornementation (espaces paysagers et composés : arbres, jardinières, mobilier de repos et tout ornement pouvant constituer des éléments de rupture). Tout projet doit comporter une présentation des aménagements envisagés.

11.3 - PUBLICITE ET PANNEAUX PUBLICITAIRES

Les panneaux publicitaires doivent respecter la législation et la réglementation en vigueur en la matière.

11.4 - ENSEIGNES

Ne sont autorisées que les enseignes lumineuses ou non propres aux activités exercées sur place. Elles doivent s'intégrer aux constructions et respecter la législation et la réglementation en vigueur en la matière.

11.5 - ECLAIRAGE

Tout projet d'éclairage d'une opération doit comporter une étude précise et une présentation de l'aménagement envisagé.

11.6 - CAS PARTICULIER

Pour toutes les constructions verticales spéciales et les éléments fonctionnels nécessités par les activités, les projets doivent comporter une étude précise et une présentation des aménagements envisagés.

Zone AUX – Avant mise en compatibilité

ARTICLE AUX13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés et convenablement entretenus.

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre par 50 m² de terrain.

15 % au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être aménagés en espaces verts, distincts des aires de stationnement et de dégagement.

Les essences locales seront privilégiées.

L'article AUX13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone AUX – Après mise en compatibilité

ARTICLE AUX13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les surfaces libres de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés et convenablement entretenus.

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre par 50 m² de terrain.

15 % au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être aménagés en espaces verts, distincts des aires de stationnement et de dégagement.

Les essences locales seront privilégiées.

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

Zones 2AU – Avant mise en compatibilité

ARTICLE 2AU2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- l'aménagement et l'extension des constructions existantes à usage d'habitat ou d'activités à condition qu'ils soient mesurés dans la limite d'une augmentation de 50% de la surface hors oeuvre brute ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.

L'article 2AU2 permet les constructions et installations nécessaires au projet, sans autoriser le projet autoroutier en tant que tel. L'article sera modifié en conséquence.

Zones 2AU – Après mise en compatibilité

ARTICLE 2AU2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- l'aménagement et l'extension des constructions existantes à usage d'habitat ou d'activités à condition qu'ils soient mesurés dans la limite d'une augmentation de 50% de la surface hors oeuvre brute ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.
- **sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.**

Zones 2AU – Avant mise en compatibilité

ARTICLE 2AU6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la Route Nationale N°126.

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des autres voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 4 mètres.

L'article 2AU6 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 2AU – Après mise en compatibilité

ARTICLE 2AU6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la Route Nationale N°126.

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des autres voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 4 mètres.

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

Zones 2AU – Avant mise en compatibilité

ARTICLE 2AU7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

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

L'article 2AU7 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin de les autoriser.

Zones 2AU – Après mise en compatibilité

ARTICLE 2AU7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

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

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

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Dans tous les secteurs :
 - les occupations et utilisations du sol ne seront admises que sous réserve de la prise en compte du risque d'inondation et notamment des dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation dont le périmètre est reporté sur le plan de zonage ;
 - les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement des services publics.
- Dans le secteur Ne :
 - les constructions et installations soumises à simple déclaration de travaux.
- Dans le secteur Nh :
 - l'aménagement et l'extension des constructions existantes à usage d'habitat ou d'activités à condition qu'ils soient mesurés dans la limite d'une augmentation de 50% de la surface de plancher et à condition qu'ils ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages ;
 - les annexes des constructions existantes à usage d'habitat à condition qu'elles soient situées dans un rayon de 30 mètres autour du bâtiment principal ;
 - le changement de destination des bâtiments d'architecture traditionnelle présentant un intérêt patrimonial est autorisé à condition qu'il soit compatible avec la vocation de la zone et le milieu environnant, qu'il n'entraîne aucune nuisance pour l'environnement et qu'il soit strictement affecté à l'habitat ou au tourisme vert.

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.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Dans tous les secteurs :
 - les occupations et utilisations du sol ne seront admises que sous réserve de la prise en compte du risque d'inondation et notamment des dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation dont le périmètre est reporté sur le plan de zonage ;
 - les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement des services publics.
 - **sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.**
- Dans le secteur Ne :
 - les constructions et installations soumises à simple déclaration de travaux.
- Dans le secteur Nh :
 - l'aménagement et l'extension des constructions existantes à usage d'habitat ou d'activités à condition qu'ils soient mesurés dans la limite d'une augmentation de 50% de la surface de plancher et à condition qu'ils ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages ;
 - les annexes des constructions existantes à usage d'habitat à condition qu'elles soient situées dans un rayon de 30 mètres autour du bâtiment principal ;
 - le changement de destination des bâtiments d'architecture traditionnelle présentant un intérêt patrimonial est autorisé à condition qu'il soit compatible avec la vocation de la zone et le milieu environnant, qu'il n'entraîne aucune nuisance pour l'environnement et qu'il soit strictement affecté à l'habitat ou au tourisme vert.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la Route Nationale N°126 et de la déviation 2x2 voies.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 20 m de l'axe des routes départementales.

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

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées pour l'extension de construction sur une unité foncière déjà bâtie à condition de ne pas diminuer le retrait existant.

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.

Zone N – Après mise en compatibilité

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

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la Route Nationale N°126 et de la déviation 2x2 voies.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 20 m de l'axe des routes départementales.

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

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées pour l'extension de construction sur une unité foncière déjà bâtie à condition de ne pas diminuer le retrait existant.

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

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

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

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

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

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

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

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Tout projet architectural fera apparaître les dispositions prises pour préserver l'environnement. Les restaurations, agrandissements, adjonctions et constructions d'immeubles, seront conçus en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à s'harmoniser avec leur environnement architectural et paysager : l'architecture traditionnelle ou contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - ORIENTATION

Le plus long développé de façade devra être orienté plein Sud.

11.2 - MATÉRIAUX

• **Façades :**

Sont interdits :

- L'emploi à nu des matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que parpaings, brique creuse...
- L'emploi de bardages métalliques ou plastiques.
- Les enduits plastiques d'aspects pâteux.

Sont recommandés :

- Les murs enduits d'aspect lissé ou gratté. Leur coloris se réfèrera à la palette de couleurs établie par la commune.

11.3 - COUVERTURES

Les toitures devront être en tuiles de surface courbe.

En général, la pente des toitures des constructions sera comprise entre 30 % et 40 %.

Les couvertures d'aspect brillant (tôles d'acier, fer galvanisé) sont interdites. Les teintes des toitures doivent participer à l'intégration dans l'environnement.

11.4 - TERRASSEMENTS

Les buttes artificielles sont interdites. Le terrain naturel sera restitué après travaux.

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

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Tout projet architectural fera apparaître les dispositions prises pour préserver l'environnement. Les restaurations, agrandissements, adjonctions et constructions d'immeubles, seront conçus en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à s'harmoniser avec leur environnement architectural et paysager : l'architecture traditionnelle ou contemporaine devra tenir compte des lieux avoisinants.

Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 - ORIENTATION

Le plus long développé de façade devra être orienté plein Sud.

11.2 - MATÉRIAUX

• **Façades :**

Sont interdits :

- L'emploi à nu des matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que parpaings, brique creuse...
- L'emploi de bardages métalliques ou plastiques.
- Les enduits plastiques d'aspects pâteux.

Sont recommandés :

- Les murs enduits d'aspect lissé ou gratté. Leur coloris se réfèrera à la palette de couleurs établie par la commune.

11.3 - COUVERTURES

Les toitures devront être en tuiles de surface courbe.

En général, la pente des toitures des constructions sera comprise entre 30 % et 40 %.

Les couvertures d'aspect brillant (tôles d'acier, fer galvanisé) sont interdites. Les teintes des toitures doivent participer à l'intégration dans l'environnement.

11.4 - TERRASSEMENTS

Les buttes artificielles sont interdites. Le terrain naturel sera restitué après travaux.

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

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les essences locales seront privilégiées.

L'article N13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les essences locales seront privilégiées.

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

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

- les occupations et utilisations du sol ne seront admises que sous réserve de la prise en compte du risque d'inondation et notamment des dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation dont le périmètre est reporté sur le plan de zonage ;
- les constructions à condition qu'elles soient à usage agricole ou liées aux activités agricoles ;
- les constructions à usage d'habitation à condition qu'elles soient directement liées et utiles à l'exploitation agricole et qu'elles soient implantées dans un rayon de 50 m autour des bâtiments d'exploitation. Toutefois, pour tenir compte des conditions locales, cette distance pourra être augmentée par des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la forme ou la situation topographique des parcelles, la nature des bâtiments d'exploitation ;
- les gîtes ruraux et les constructions accessoires à l'activité agricole sont autorisés à condition qu'ils se situent dans des bâtiments existants d'architecture traditionnelle présentant un intérêt patrimonial ou dans une extension mesurée accolée aux bâtiments existants (extension limitée à 10 % de la surface de plancher dans la limite d'une superficie totale du bâtiment de 250 m² de surface de plancher) ;
- le changement de destination des bâtiments agricoles à condition que leur intérêt architectural ou patrimonial soit reconnu et que ce changement de destination ne compromette pas l'exploitation agricole (bâtiment remarquable sur le plan de zonage) ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.

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

Zone A – Après mise en compatibilité

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

- les occupations et utilisations du sol ne seront admises que sous réserve de la prise en compte du risque d'inondation et notamment des dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation dont le périmètre est reporté sur le plan de zonage ;
- les constructions à condition qu'elles soient à usage agricole ou liées aux activités agricoles ;
- les constructions à usage d'habitation à condition qu'elles soient directement liées et utiles à l'exploitation agricole et qu'elles soient implantées dans un rayon de 50 m autour des bâtiments d'exploitation. Toutefois, pour tenir compte des conditions locales, cette distance pourra être augmentée par des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la forme ou la situation topographique des parcelles, la nature des bâtiments d'exploitation ;
- les gîtes ruraux et les constructions accessoires à l'activité agricole sont autorisés à condition qu'ils se situent dans des bâtiments existants d'architecture traditionnelle présentant un intérêt patrimonial ou dans une extension mesurée accolée aux bâtiments existants (extension limitée à 10 % de la surface de plancher dans la limite d'une superficie totale du bâtiment de 250 m² de surface de plancher) ;
- le changement de destination des bâtiments agricoles à condition que leur intérêt architectural ou patrimonial soit reconnu et que ce changement de destination ne compromette pas l'exploitation agricole (bâtiment remarquable sur le plan de zonage) ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.
- **sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.**

Zone A – Avant mise en compatibilité

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

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 30 m de l'axe de la Route Nationale N°126 et de la déviation 2x2 voies.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 20 m de l'axe des routes départementales.

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

6.2 – EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées pour l'extension de construction sur une unité foncière déjà bâtie.

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

Zone A – Après mise en compatibilité

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

6.1 - CAS GENERAL

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 30 m de l'axe de la Route Nationale N°126 et de la déviation 2x2 voies.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 20 m de l'axe des routes départementales.

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

6.2 – EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées pour l'extension de construction sur une unité foncière déjà bâtie.

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

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

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas excéder 2 niveaux, soit R + 1.

La hauteur des abris de jardin, mesurée au faîtage, ne doit pas excéder 3 m.

La hauteur des constructions à usage d'activité agricole n'est pas réglementée.

L'article A10 ne spécifie pas les constructions installations et aménagements liés aux aménagements autoroutiers. Il sera complété afin d'exempter le projet LACT de ces dispositions.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas excéder 2 niveaux, soit R + 1.

La hauteur des abris de jardin, mesurée au faîtage, ne doit pas excéder 3 m.

La hauteur des constructions à usage d'activité agricole n'est pas réglementée.

La hauteur des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, n'est pas réglementée.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Tout projet architectural fera apparaître les dispositions prises pour préserver l'environnement. Les restaurations, agrandissements, adjonctions et constructions d'immeubles, seront conçus en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à s'harmoniser avec leur environnement architectural et paysager. Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 – ORIENTATION

Le plus long développé de façade devra être orienté plein Sud. Il est possible de déroger à cette règle lors d'une opération d'aménagement d'ensemble à condition que cela soit justifié par des raisons techniques et/ou topographiques et que les pièces à vivre des logements soient orientées plein sud.

11.2 - MATERIAUX

- Façades :

Sont interdits :

- L'emploi à nu des matériaux fabriqués en vu d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que parpaings, brique creuse...

Sont recommandés :

- Les murs enduits d'aspect lissé ou gratté. Leur coloris se réfèrera à la palette de couleurs établie par la commune.

11.3 – COUVERTURES

En général, la pente des toitures des constructions sera comprise entre 30 % et 40 %. Les couvertures en éléments métalliques bruts ou galvanisés sont interdites, sauf pour les silos.

11.4 – TERRASSEMENTS

Les buttes artificielles sont interdites. Le terrain naturel sera restitué après travaux.

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

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A11 - ASPECT EXTÉRIEUR

Tout projet architectural fera apparaître les dispositions prises pour préserver l'environnement. Les restaurations, agrandissements, adjonctions et constructions d'immeubles, seront conçus en fonction du caractère du site, de façon à s'insérer dans la structure existante et à s'harmoniser avec leur environnement architectural et paysager. Les modules extérieurs de climatisation ne devront pas être visibles depuis l'espace public.

11.1 – ORIENTATION

Le plus long développé de façade devra être orienté plein Sud. Il est possible de déroger à cette règle lors d'une opération d'aménagement d'ensemble à condition que cela soit justifié par des raisons techniques et/ou topographiques et que les pièces à vivre des logements soient orientées plein sud.

11.2 - MATERIAUX

- Façades :

Sont interdits :

- L'emploi à nu des matériaux fabriqués en vu d'être recouverts d'un enduit ou d'un parement, tels que parpaings, brique creuse...

Sont recommandés :

- Les murs enduits d'aspect lissé ou gratté. Leur coloris se réfèrera à la palette de couleurs établie par la commune.

11.3 – COUVERTURES

En général, la pente des toitures des constructions sera comprise entre 30 % et 40 %. Les couvertures en éléments métalliques bruts ou galvanisés sont interdites, sauf pour les silos.

11.4 – TERRASSEMENTS

Les buttes artificielles sont interdites. Le terrain naturel sera restitué après travaux.

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les essences locales seront privilégiées.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les essences locales seront privilégiées.

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

IV.3 Liste des emplacements réservés

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

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 Puylaurens 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 Puylaurens 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 Puylaurens 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 Puylaurens.

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 compatibilité.

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.* »

Pour mémoire, le projet sur le territoire de Puylaurens recoupe le site Natura 2000 « vallée de l'Agout » et intercepte un EBC sur 0,1 ha.

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

VI.2 Contenu de l'évaluation environnementale

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

Celui doit comprendre :

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

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

3° *Une analyse exposant :*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 Puylaurens. 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 Puylaurens sont issues :

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

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

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

VI.3.1 Le milieu physique

VI.3.1.1 Topographie

La commune Puylaurens présente une topographie marquée par des reliefs. Ils sont particulièrement présents au niveau du village dont l'altitude moyenne est d'environ 330 m. Le point haut constitué par le village est un secteur de partage des eaux entre plusieurs bassins versants hydrographiques : celui du Girou vers l'Ouest, celui du Sor vers le Sud et celui de l'Agout aval, vers le Nord.

Sur l'ensemble de la commune l'altitude varie entre 147 et 372 m.

Le relief s'adoucit au Sud de la commune. Au Nord-Est de la commune le ruisseau d'Ardialle s'écoule en fond de vallée.

VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

Géologie, pédologie

La commune de Puylaurens est structurée par deux ensembles géomorphologiques distincts :

- Les « molasses de Blan » : puissante formation, dite des « Poudingues de Pallassou », complexe détritique d'origine fluviale, épaisse de plusieurs kilomètres et constituée de roches siliceuses dures-poudingues, de conglomérats et de grès avec intercalation de bancs de calcaires et de marnes. Dans certaines zones, les marnes peuvent affleurer de façon dominante ;
- Les « molasses de Puylaurens » : cette formation de base tertiaire correspond à des dépôts molassiques de l'Oligocène. Ces dépôts sont constitués essentiellement de marnes (limons argileux calcaires) mais on trouve également :
 - des calcaires lacustres en bancs de 0.5 à 5 m d'épaisseur intercalés dans les dépôts marneux, cependant ils n'affleurent que sur 1 % de la surface ;
 - des dépôts sableux compacts peu à non calcaires généralement, formant des lentilles dans la marne ;

- des dépôts limono-argileux à argileux non calcaires sur les zones de pente faible et couvrant 5 % de la surface qui sont en fait des sols anciens ou Paléosols décarbonatés et rubéfiés en surface.

Dans le Sud de la commune, le sol est plus précisément caractérisé de la façon suivante :

- Sur les versants de pente faible à moyenne, on trouve généralement des sols bruns calciques entiers ou tronqués (limono-argileux à argileux) ;
- Sur les versants de pente moyenne supérieure à 12-15 %, on trouve généralement des sols calcaires (argilo-calcaires) ;
- Sur les replats sommitaux ou sous-sommitaux, on trouve des sols bruns lessivés (limono-argileux) ;
- En bas de pente et dans le fond des vallons, on trouve des sols d'accumulation, sols peu évolués d'apport colluvial calcaires ou calciques limono-argileux à argileux. On peut trouver aussi des sols d'accumulation sur les versants ; en bande, soit dans le sens de la pente (anciennes ravines comblées), ou en travers de la pente (parties inférieures d'anciennes parcelles).

Sur les versants, suite aux remaniements quaternaires et à la mise en culture, le sol initial de type brun calcique profond sur marne ou molasse a subi une évolution pédogénétique basée sur des processus d'érosion. Les horizons supérieurs ont été décapés sur des épaisseurs variables.

Les sols calciques se localisent surtout sur les versants à pente modérée alors que les sols calcaires se situent sur les versants à pentes plus fortes où l'érosion est plus marquée.

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 Puylaurens est concernée par :

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

Ces risques sont relativement importants.

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 Puylaurens intercepte *quatre masses d'eau captives* :

- *Les « Molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes Piémont » (FRFG043) d'une superficie de 14 559 km² ;*
- *Les « Molasses du bassin du Tarn » (FRFG089) d'une superficie de 2 570 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. Dans l'aire d'étude, aucun captage agricole n'est identifié.

VI.3.1.3 Hydrologie

Réseau hydrographique

La particularité de la commune de Puylaurens est de recouper 3 bassins versants : le Girou, le Sor et l'Agout aval.

Le village étant un point haut de la commune, est à proximité de la source du Girou. Le bassin versant du Girou s'étend vers l'Ouest.

De petits affluents du Sor prennent également source à proximité du village et s'écoulent vers le Sud. Le Sor s'écoule plus au Sud dans les communes voisines.

L'Agout est la principale rivière du territoire qu'elle traverse au Nord en limite de commune. La plupart de ses affluents (ruisseaux d'En Rigal, de Granier, de Pangosse, d'En Alric et d'Ardialle) coulent toute l'année. Le ruisseau d'Ardialle s'écoule en fond de vallée au Nord de la commune vers le Nord-Ouest. Il se jette dans l'Agout au niveau du village de Guitalens.

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

Par ailleurs, trois petits plans d'eau sont présents sur la commune de Puylaurens au niveau de l'aire d'étude :

- À l'Ouest d'Encarquet (0,1 ha) ;
- À l'Ouest de La Fédaussié (0,2 ha) ;
- Au niveau de la Lèdre (0,1 ha).

Risque d'inondation

La commune étant traversée par plusieurs cours d'eau, est concernée par le risque d'inondation du Girou (à l'Est du village), le risque d'inondation de l'Agout et de ses affluents.

Au sein de l'aire d'étude, la seule zone inondable identifiée dans le PLU est celle du ruisseau du Girou.

Plusieurs Plans de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) sont en vigueur sur la commune. Ils concernent l'Agout aval (approuvé en décembre 2002) et le Sor (approuvé en novembre 2008). L'aire d'étude est uniquement concernée par les prescriptions du PPRi du Sor.

Zones humides

L'inventaire départemental des Zones humides et les études faune-flore relatives au projet ont permis d'identifier plusieurs zones humides sur l'aire d'étude. Les principales sont les suivantes :

- Au lieu-dit d'Encartet ;
- Plusieurs zones humides le long des affluents du Sor aux alentours du lieu-dit « Le Griffoulet » ;
- Le Girou et ses abords, notamment les prairies humides du Girou en amont du cours d'eau ;
- Les prairies humides de Bathète et Bacharan ;
- Les prairies humides de la Paysarié.

Les prairies humides constituent un enjeu majeur d'un point de vue écologique.

VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.3.2.1 Espace agricole²

La commune de Puylaurens fait partie de la région agricole du Lauragais.

Les céréales occupent plus de 41% de la SAU³ (soit 2 409 ha) et les fourrages 26.9% (soit 1 578 ha) ; le reste se répartissant entre tournesol, colza et vignes.

Le cheptel est surtout composé de bovins, d'ovins et de volailles.

On remarque enfin que les exploitations de moins en moins nombreuses depuis 1979 deviennent de plus en plus grandes.

Les zones rurales du Sud présentent un paysage vallonné où les sols calcaires dominent sur les versants à pente marquée et les sols calciques sur les pentes faibles.

Les remembrements et l'augmentation des exploitations ont contribué à la disparition de la trame bocagère.

Sur les versants les plus en pente et parfois les sommets de crête (sols aux potentialités agricoles les plus faibles) on note la présence de bois et de bosquets.

Les coteaux accidentés, situés au Nord de la commune, présentent un relief à forte ou moyenne pente.

Les versants Sud présentent généralement des landes herbacées et arbustives. Sur les versants Nord, on trouve des friches arborées, des taillis et, localement, quelques prairies permanentes. La plupart des cultures et des prairies se situent dans les vallées et les bas de versant.

VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturel sensibles

Végétation

L'occupation du sol est principalement représentée par des parcelles agricoles. Les espaces boisés (forêts de chênes) sont localisés sur les hauteurs des versants et zones agricoles sur les versants peu pentus et dans les fonds de vallon.

La forêt, avec 729 hectares, est présente sur environ 11 % du territoire communal.

Il n'y a pas de grand massif forestier mais plutôt des bois et des bosquets épais, localisés le plus souvent sur les versants les plus en pente ou près des fonds de vallons, parfois en sommet de crêtes.

Les habitats d'intérêts patrimoniaux sont représentés principalement par :

- Les cortèges de milieux boisés : les formations rivulaires linéaires, les bois occidentaux de *Quercus pubescens*, frênaies-chênaies et chênaies-charmaies aquitaines ;
- Les lits des rivières notamment leur ripisylve ;
- Des pelouses semi-arides medio-européennes à *Bromus erectus* abritant notamment l'espèce protégée de Nigelle de France ;
- Des prairies humides atlantiques et suatlantiques abritant notamment la Jacinthe de Rome.

Le rapport de présentation du PLU identifie dans l'aire d'étude plusieurs espaces boisés à classer.

Un espace boisé classé est présent à l'Est de la commune et un espace boisé classé est présent à l'Ouest du village au droit du futur barreau de la déviation.

² Données rapport de présentation du PLU

³ Surface Agricole Utile

Espaces inventoriés ou protégés

La commune de Puylaurens est concernée par la présence de plusieurs Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF). L'une d'entre elle est limitrophe au fuseau d'étude. Il s'agit de la ZNIEFF de type 1 « Coteaux secs du Travers de Gamanel, du Château d'Arpelle et de la butte Saint-Loup ». Cette ZNIEFF est caractérisée par des petits coteaux relictuels qui représentent les rares îlots de nature hébergeant encore quelques rares espèces patrimoniales.

Plusieurs zones humides sont identifiées à l'inventaire des Zones Humides du Tarn. L'une d'entre elles (Prairies humides du Girou) est incluse dans le fuseau d'étude.

Un site Natura 2000 est localisé sur la commune au niveau du lit de l'Agout (en limite Nord de la commune). Il s'agit du site « Vallée du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou ». Ce site est relativement éloigné du fuseau d'étude.

Trames vertes et bleues

À l'extrême Ouest de la commune, on retrouve le cours du Girou, qui prend sa source à proximité. Le Girou constitue un corridor aquatique d'ordre régional selon le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Midi-Pyrénées. Sur l'aire d'étude, un boisement est situé en bordure du Girou, au nord d'« En Bérail ». La déviation de Puylaurens freine les déplacements d'espèces entre ce boisement et le grand boisement situé plus à l'est (boisement situé entre la déviation (au Sud) et la RN2126 (au Nord)). Des passages à faune ont toutefois été créés sous l'ouvrage existant sur cette zone pour permettre les déplacements d'espèces. Il existe donc encore une continuité écologique terrestre entre le boisement au Nord d'« En Bérail » et le boisement situé entre la déviation et la RN126 (boisement au Nord du lieu-dit « le Tel »).

Au niveau de l'échangeur de la déviation de Puylaurens, au Sud de la commune (lieux-dits « En Batut », « St-Laurens »), l'infrastructure existante coupe un important boisement en deux parties. La continuité écologique terrestre entre ces deux ensembles boisés est notamment permise par le passage inférieur de la RD84. Ce passage étant destiné à la circulation routière, les espèces ne bénéficient pas sur cette zone de la quiétude qui serait nécessaire à leurs déplacements. La perméabilité de l'infrastructure est probablement assez faible sur cette zone.

Le ruisseau du Caudiès qui traverse la zone est identifié comme un corridor aquatique d'intérêt régional selon le SRCE.

Enfin, à l'extrême Est, les seules continuités existantes se limitent aux emprises de la déviation qui permettent le transit des espèces le long de l'infrastructure. Les emprises en bordure des autoroutes ou des importantes voies viaires peuvent constituer de très intéressants milieux de vie et corridors pour de nombreuses espèces, notamment en contexte d'agriculture intensive. Les talus et les microstructures paysagères de part et d'autres de ces infrastructures (zones embroussaillées, fossés pour l'écoulement de l'eau, plantations d'arbres...), fragments de corridors, linéaires ou non, mais plus ou moins proches les uns des autres, permettent aux individus de "sauter" de l'un à l'autre. Ce type de corridor est utilisable par des espèces ubiquistes et/ou opportunistes, de petite taille ou se déplaçant rapidement. Ce sont par exemple le Léopard des murailles, la Couleuvre verte-et-jaune, les micro-rongeurs, le Renard roux,...

Les petits ruisseaux d'orientation Nord/Sud, affluents du Sor, sont considérés comme des corridors aquatiques selon le SRCE.

Descriptif des enjeux

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

Les principaux milieux traversés sont des cultures qui alternent avec des boisements plus ou moins importants. Plusieurs petits cours d'eau se fauillent à travers des vallons assez peu prononcés et constituent des corridors de fort intérêt pour la faune locale.

À l'extrême Ouest de ce sous-secteur, les enjeux les plus élevés se situent au niveau du Girou et de ses affluents. Le niveau d'enjeu chiroptérologique y est estimé comme majeur. En effet, la rivière du Girou, ainsi que ses affluents, sont localisés dans la zone d'influence de 2 gîtes d'importance majeure pour les chauves-souris en Midi-Pyrénées, notamment pour le Minioptère de Schreibers. Ces habitats sont 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, espèce de mammifères parmi les plus remarquables, est également présent.

Un site « Mare de Saint-Loup », situé au niveau du lieu-dit de Montplaisir – Saint Loup, au Nord de la RD126, présente un enjeu assez fort en raison de la présence de la Grenouille agile qui y effectue ses cycles successifs de reproduction et de repos.

Au Sud et Sud-Est du village de Puylaurens, le Caudiès et plusieurs autres petits ruisseaux sont des voies de déplacement du Minioptère de Schreibers. Les enjeux relevés sont majeurs car ces cours d'eau constituent des axes de déplacements fréquents pour cette espèce à fort enjeu (période de reproduction et migration) ainsi que pour d'autres espèces patrimoniales de chiroptères. Il faut également noter sur le Vallon du Caudiès la présence d'une belle population d'Agrion de Mercure et du Campagnol amphibie.

À l'Est du fuseau d'étude, de part et d'autre de la déviation de Puylaurens, des enjeux majeurs ont également été identifiés au niveau des prairies humides de la Barthète et de Bacharan, habitats remarquables en Midi-Pyrénées et en régression. Ces milieux abritent par ailleurs de nombreuses espèces végétales remarquables dont la Jacinthe de Rome.

Le Vallon de la Barthète constitue aussi un site à enjeu assez fort pour les amphibiens, en raison d'habitats de reproduction, de repos et d'hivernage pour trois espèces patrimoniales, dont la Grenouille agile.

VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal

VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

Contexte général

Sur ce secteur, on note que la déviation de Puylaurens est déjà réalisée. Ici, la vallée du Girou se rétrécit à l'approche de la source du Girou à Puylaurens ; le relief est alors plus marqué et tourmenté et atteint jusqu'à 350m d'altitude. À l'Ouest de la zone, à l'approche de la vallée de l'Agout et du Sor, le relief se radoucit de nouveau et les altitudes s'amoindrissent. Ce secteur est empreint de petits cours d'eau temporaires et de cours d'eau permanents parmi lesquels l'Algans, le Bernazobre, l'Agout, et le Sor.

Dans ce paysage au relief prononcé, l'urbanisation se développe principalement le long des axes de circulation (espaces à proximité de la RN 926 et de la RD 84).

Des hameaux plus ou moins petits se répartissent de façon diffuse, mitant les espaces agricoles. On les retrouve implantés sur la ligne de crête séparant le bassin hydrographique du Girou de celui du Sor. On recense quelques lotissements autour de Puylaurens qui accentuent l'effet de mitage.

Le paysage du secteur est avant tout agraire : on retrouve d'importants espaces à vocation agricole, ainsi que de nombreux sièges d'exploitation agricoles et quelques bâtiments agricoles. On retrouve de nombreuses parcelles de cultures céréalières.

Accompagnant ces espaces agraires, on retrouve aux abords du Girou une trame de haies bien marquée et dominée par la présence de chênes.

Une ligne électrique haute tension traverse cependant le territoire et vient dégrader l'image naturelle qui ressort de cette unité paysagère.

On note que les paysages ruraux de cette unité subissent une certaine pression urbaine émanant de Puylaurens.

Patrimoine culturel et paysager

Aucun monument historique classé ou inscrit n'est présent sur la commune de Puylaurens.

Une ZPPAUP est relevée sur la commune. Toutefois, cette dernière est située à plus de 1 km de l'aire d'étude.

Des éléments patrimoniaux, non protégés, sont présents sur la commune mais hors de l'aire d'étude. Il s'agit du château d'Orcières (Château de Saint Loup) et du château situé dans le hameau d'En Pinel.

La commune présente une grande richesse archéologique (époque préhistorique principalement mais aussi époques gallo-romaine, médiévale et moderne) avec :

- Trois sites majeurs :
 - Oppidum de Cordouls (âge de fer, bronze final et gallo-romain), un des plus hauts de la région protégé par les ruptures de pente, d'une importance nationale pour lequel l'Etat (DRAC) a lancé une procédure d'achat ;
 - Motte médiévale quartier du Roc, siège de l'ancien château et haut-lieu de croisade, un site qui demande à être fouillé ;
 - Habitat de plaine entouré de fossés de la Plaine Basse (âge de fer et galloromain) s'étendant sur un hectare vers le lac.
- Trois sites importants :
 - Orcières comprenant des vestiges importants du mésolithique ;
 - Entrée actuelle de Puylaurens ;
 - Église mérovingienne dans le vieux village (en prolongement du lac près du terrain de football).

VI.3.3.2 Urbanisme

Population, habitat et données démographiques

La croissance démographique y est régulière : en l'espace de 14 ans, la population a augmenté d'environ 20% et la population est relativement équilibrée : 30,2 % de la population a moins de 30 ans alors que seulement 31,5 % 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 (%)
Puylaurens	3347	40,92	+ 19,88	30,2	31,5

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +21,8% entre 1999 et 2012.

La composition des logements à Puylaurens 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 85,3% à Puylaurens.

Sur la commune de Puylaurens, les habitations sont recensées au niveau de l'intersection de quatre routes départementales (RD84, RD926, RD92, RD12) au Nord de la déviation de la RN126. Sur la frange Ouest de la commune, les zones urbanisées sont plus rares et se concentrent autour de la zone d'activité de Saint Martin.

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 (%)
Puylaurens	1730	81,8	6,6	85,3	+ 21,8

Puylaurens fait partie de ces territoires ruraux dépendants, dont les actifs se déplacent dans tout le département du Tarn, mais aussi vers le département limitrophe de la Haute Garonne. La commune remplit ainsi, un rôle majoritairement résidentiel : 81,8% (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.

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

- 75,8 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 65,6 % d'actifs avec emplois et 10,2 % de chômeurs ;
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres...) représente 24,2 %.

Économie, équipements

Les principaux équipements publics présents sur la commune sont :

- Deux cimetières : le premier à l'Ouest, situé au lieu-dit le Roucal, au Sud de la RN126 et le second, à l'Est, situé au lieu-dit La Barthe, au Sud de la RN126 ;
- Une station d'épuration collective est recensée à proximité du Girou bas ;
- Une station d'épuration industrielle dépendant des abattoirs Puylaurentais ;
- Deux écoles, un collège et une crèche ;
- Une médiathèque, une piscine municipale, des terrains de tennis, un terrain couvert, le stade de Bagatelle, une salle omnisport, un skate park.

Deux zones d'activités sont implantées sur la commune :

- Au niveau de la Plaine Saint-Martin (31,6 ha) une zone d'activité à vocation artisanale et tertiaire, dont font partie les Abattoirs Puylaurentais ;
- Au niveau de Pas de Rieu (31,4 ha).

L'activité agricole est relativement importante sur la commune.

Une ligne haute tension traverse la partie Nord de la commune (hors de l'aire d'étude). Un pylône hertzien est recensé sur la commune (hors aire d'étude). Son périmètre de servitude est inscrit au sein de l'aire au droit de la limite communale entre Puylaurens et Saint-Germain-des-Prés.

Une installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) est implantée au lieu-dit Orcières. Il s'agit des abattoirs Puylaurentais.

Plusieurs itinéraires de randonnées sont présents sur la commune et sur l'aire d'étude. Deux gîtes ont été recensés dans l'aire d'étude :

- AMC2 au niveau d'en Bérail-de-Saint-Loup au Sud de la RN126 ;
- Un gîte rural au niveau de Le Ramier.

VI.3.3.3 Déplacements et trafics

La RN126 est un axe de circulation prépondérant. Elle permet de traverser le territoire en évitant le bourg de la commune de Puylaurens. Cette voie est largement utilisée par les véhicules poids-lourds dont le passage est interdit dans le village.

Des axes secondaires quadrillent la commune : RD92, RD84, RD51.

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 plusieurs lignes de bus intercommunale (ligne 760 de Tarnbus, ligne 951 des transports régionaux Toulouse – Castre - Mazamet) et par du ramassage scolaire.

VI.3.3.4 Risques sanitaires

VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

La commune de Puylaurens 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 Puylaurens 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
L'Agout du confluent de la Durenque au confluent du Tarn – FRFR152A	État écologique médiocre	2015	2027	2027
	Bon État chimique			
Ruisseau de Saint Pierre - FRFR151-7	État écologique moyen	2015	2027	2027
	Bon État chimique			
Ruisseau d'en Guibaud – FRFR152A-3	État écologique moyen	2015	2021	2021
	Bon État chimique			
Le Girou FRFR153-1	État écologique moyen	2015	2027	2027
	Bon état chimique			

Eaux souterraines

Les qualités et objectifs de qualité sur la commune de Puylaurens 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 l'éocène-paléocène captif sud AG (FRFG082)	Mauvais état quantitatif	2015	2027	2027
	Bon état chimique			
Molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes de Piémont (FRFG043)	Bon État quantitatif	2027	2015	2027
	État chimique mauvais			
Molasses du bassin du Tarn (FRFG089)	Bon état quantitatif	2015	2027	2027
	Mauvais état chimique			

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.

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 Puylaurens sont présentées ci-après (arrêté préfectoral du 5 octobre 2012, révisé par arrêté préfectoral du 30 janvier 2015).

Tableau 8 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral de la Haute-Garonne, 18 janvier 2006)

Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
RN126	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.4 Raison du choix du projet

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

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

VI.4.1 Études, débat public et concertations

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

Tableau 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 Puylaurens 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

Sur la commune de Puylaurens, une partie de la plate-forme autoroutière est déjà existante. Ces sections n'engendreront pas de terrassements.

Les sections à créer, notamment la déviation de Puylaurens, généreront des terrassements en remblais et en déblai.

Au Nord-Ouest de la ZA de « la Plaine Saint-Martin », le barreau routier s'inscrit en remblais.

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.

Les éventuels matériaux excédentaires seront acheminés vers les zones de dépôt définitif, éventuellement en tant que merlon paysager.

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

Phase travaux

La phase travaux, notamment du fait de la présence d'engins de chantier et de la réalisation de remblais risque d'entraîner l'apparition de zones de compression, de mouvements de terrain ou d'érosion des sols. Sur la commune de Puylaurens, ces très sont très importants et représentent :

- 22,88 ha de risque de glissement, dont 2,02 sur le barreau,
- 12,53 ha de risque de compression, dont 0,67 sur le barreau.

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

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

Mesures

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

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

La réalisation d'études géotechniques (au stade des études de détails) permettra de formuler des prescriptions pour réduire ces risques.

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

Phase d'exploitation

Au niveau de la commune, le système aquifère concerné est celui de l'Albigeois Toulousain qui ne présente aucun aquifère libre (nappe captive multicouche ne présentant pas d'échange significatif avec la surface). Les risques de modification des conditions d'alimentation de la nappe ou les risques de pollution des eaux souterraines sont donc très réduits.

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

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

Mesures

L'ensemble des eaux pluviales générées par la plateforme autoroutière seront collectées, 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

Sur la commune de Puylaurens, la section autoroutière ou le barreau de déviation nécessiteront la réalisation d'ouvrages de franchissement de cours d'eau. Le Girou est franchi par deux fois. Le ruisseau de Caudiès est franchi au niveau du nouvel échangeur à créer.

En cas d'interception des écoulements des phénomènes de débordements ou d'érosion peuvent se produire.

Mesures

De manière à conserver la continuité hydraulique des écoulements des ouvrages de franchissements hydrauliques seront mis en place. Ils sont dimensionnés pour laisser transiter les débits centennaux.

Les principaux ouvrages de franchissement présenteront les dimensions suivantes :

PK	Cours d'eau rétabli	Type d'ouvrage	Vocation	Dimensions (m)		
				L	I	H
29,7	Ruisseau du Girou	Cadre	Hydraulique	20	3	3
29,7	Ruisseau du Girou	PIPO	Hydraulique / Grande Faune	30	20	3,5
33,1	Ruisseau de Caudiès	Cadre	Hydraulique / Grande Faune	45	6	6,9
33,1	Ruisseau de Caudiès	Cadre	Hydraulique / Grande Faune	30	6	6,9

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

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

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

Mesures

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

Le projet franchi des cours d'eau et leurs zones inondables. Sur la commune de Puylaurens, les cours d'eau sont franchis en amont de leurs bassins versants. Les zones inondables situées au droit de l'emprise des travaux sont donc relativement réduites. Les travaux en zone inondable peuvent présenter des risques vis-à-vis de l'écoulement des crues ou de la modification des hauteurs d'eau ou de l'emprise des débordements. Les travaux en zone inondable présentent également des risques vis-à-vis du personnel de chantier et peut engendrer des risques de pollution.

Mesures

De manière à réduire ces risques des mesures seront prises :

- Absence de remblais en zone inondable ;
- Dimensionnement des ouvrages de franchissement pour une occurrence centennale ;
- Adaptation de la période de travaux (en dehors des périodes à risque de crue) ;

- Implantation des installations de chantier hors zone inondable ;
- Aucun obstacle aux écoulements ne sera mis en place ;
- Les prescriptions des Plans de Préventions des Risques d'inondation seront respectées.

Plusieurs zones humides sont présentes dans l'aire d'étude. Le projet impacte certaines de ces zones notamment au niveau du Girou et ses abords.

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

Mesures

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

Les risques de pollution sont traités au VI.5.3.4.1

VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels

VI.5.2.1 Espace agricole

La bande DUP du projet impacte 185,47 ha de zone identifiée comme agricole au PLU (zone A). Ainsi des exploitations agricoles subiront les incidences directes et indirectes du projet en dehors des sections de voies existantes, soit à l'Ouest de la commune, au niveau du barreau de la déviation de Puylaurens, au niveau de l'échangeur de Puylaurens et à l'Est de la commune.

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... ;
- La diminution de surface agricole, de surface en agriculture biologique, de surface épandable...

Mesures

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

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

Afin de restituer des parcelles ayant les mêmes potentialités agronomiques qu'initialement, l'ensemble des équipements d'irrigation endommagés (station de pompage, conduite enterrée, pivot d'irrigation) est à rétablir.

La configuration de l'emplacement du projet au regard des infrastructures existantes, la structuration du parcellaire de certaines exploitations en grands îlots d'exploitation adaptés aux grandes cultures laissent à penser qu'un aménagement foncier apporterait une mesure utile.

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

VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles

Le projet n'a aucun impact sur aucune zone d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel (Natura 2000, ZNIEFF...). La bande DUP occupe 2,87 ha de zone naturelle (Zone N). L'emprise du projet ne porte pas atteinte à l'Espace Boisé Classé présent à l'Est de la commune. L'Espace Boisé Classé situé au niveau du barreau de la déviation à créer est impacté partiellement par le projet (0,09 ha sont impactés soit moins de 5% de la surface totale de l'espace boisé classé).

Le secteur est dominé par des parcelles intensément cultivées présentant de faibles enjeux pour les habitats et la flore. Le principal effet concerne les prairies humides de la Forge qui abritent la Jacinthe de Rome, ainsi que les pelouses calcicoles sèches et les prairies à fourrage mésotrophes.

Les principales continuités écologiques impactées par le projet sont :

- Le Girou, corridor aquatique d'ordre régional au titre du SRCE, et les milieux riverains du Girou (berges embroussaillées et boisées...) et les boisements situés à l'extrême Ouest de la déviation de Puylaurens ;
- Le ruisseau de Caudiès et les milieux riverains de ce ruisseau au niveau de l'échangeur de Puylaurens ;
- Les emprises en bordure de la déviation de Puylaurens ;
- Les ruisseaux et les espaces boisés et embroussaillés qui accompagnent les linéaires de cours d'eau.

Concernant les insectes, le projet impacte fortement le ruisseau de Caudiès occupé par l'Agrion mercure (PK33). Le maintien de la population sur ce secteur du ruisseau n'est pas garanti. Il faut noter également la destruction d'un bassin de rétention abritant des libellules à enjeu assez fort : l'Agrion mignon et l'Anax napolitain. L'impact est donc également fort.

Le projet impacte également un habitat de reproduction de l'Agrion de mercure : un fossé au niveau des prairies humides de la Forge (PK38). La majeure partie du fossé reste toutefois préservée et l'impact est donc modéré.

Concernant les amphibiens, au niveau du barreau de Puylaurens, des habitats de reproduction (site « Mares du Girou ») de plusieurs espèces herpétologiques (Triton marbré, Grenouille agile, Rainette méridionale et Triton palmé) sont détruits et fragmentés (impacts présentant un enjeu fort). À cela peut s'ajouter la destruction d'individus (enjeu fort en phase travaux et phase d'exploitation), ainsi que leur dérangement (enjeu modéré). Par ailleurs, plus au Sud, au niveau du ruisseau Caudiès, quelques habitats de la Rainette méridionale sont détruits et fragmentés (enjeu modéré).

Concernant les reptiles, au niveau du barreau de Puylaurens, le projet traverse des habitats de la Couleuvre à collier et du Lézard vert occidental. La destruction d'espèces et d'habitats, ainsi que la fragmentation de territoires et de corridors, sont des impacts estimés modérés sur cette zone. Les impacts concernant l'altération des habitats et le risque de collisions sont jugés faibles.

Vis-à-vis de l'avifaune, les impacts concernent plusieurs espèces dont deux à enjeu fort, le Pipit rousseline et le Pigeon colombin. Les impacts sont très forts sur le Pipit rousseline. En effet, le projet entraîne la destruction d'une partie de parcelle de vigne à l'Ouest de la « trappe basse », sur laquelle niche ce passereau.

Concernant, les mammifères terrestres et semi aquatique, le Girou dans sa partie amont et le ruisseau Caudiès sont des habitats de reproduction et de refuge du Campagnol amphibie mais aussi du Putois d'Europe. Les impacts sont estimés forts pour la destruction d'espèces, des habitats de refuge et de reproduction ainsi que pour le risque de collision avec les véhicules. L'échangeur de Puylaurens impactera de façon modérée les habitats de la Genette commune. Pour cette espèce, les impacts concernant le risque de collision, la fragmentation des territoires et le dérangement/perturbation des individus sont également jugés modérés.

Vis-à-vis des Chiroptères, le projet (autoroute, barreau, échangeur de Puylaurens) détruira des habitats de refuge et de reproduction de chiroptères arboricoles, ainsi que de possibles individus présents (impact très fort). Il induira des risques de collision (impact très fort), notamment pour le Minioptère de

Schreibers et la Grande noctule. Enfin, il entrainera le dérangement d'individus et la coupure ou l'altération de voies de déplacement (impact fort).

Enfin, vis-à-vis de la faune aquatique, le Girou, bien que dégradé, reste un milieu de transit pour certaines espèces piscicoles patrimoniales. L'impact attendu est limité à la phase travaux et évalué comme étant faible. L'enjeu écologique modéré lié à la faune aquatique potentiellement présente explique ce niveau d'impact modéré. Les impacts attendus du projet (risques d'altération d'habitats piscicoles et risque de pollution accidentelle) sont ainsi faibles et essentiellement concentrés durant la phase travaux.

Par ailleurs, un Espace Boisé Classé au PLU est concerné, au droit du barreau de Puylaurens. En effet les emprises sont implantées en marge d'un EBC (au lieu-dit Girou haute et bas). La surface totale d'EBC impactée est de 0,1 ha, ce qui représente environ 5 % de la surface totale de cet EBC de la commune. Les surfaces concernées seront déclassées.

Mesures

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

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

En vue de conserver les continuités écologiques aquatiques et/ou terrestres des ouvrages de rétablissement seront mis en place au niveau la plate-forme autoroutière.

VI.5.3 Le milieu humain

VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

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

Par contre, le projet recoupe une zone de forte densité de sites archéologiques.

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

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

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.

Mesures

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

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

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

En phase d'exploitation, l'autoroute et le barreau de la déviation aura un impact fort sur le paysage.

Mesures

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

Les abords de l'échangeur de Puylaurens seront aménagés de façon à être intégrés aux infrastructures existantes au niveau de la déviation de Puylaurens. La recherche d'une harmonisation du traitement des talus de l'échangeur avec ceux existants sur la déviation de Puylaurens permettra d'atténuer l'impact paysager des terrassements.

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 tracer le moins impactant pour l'environnement, notamment pour les zones bâties. Ainsi, le projet est éloigné du village.

Cependant, 11 bâtiments (de surface supérieure à 13 m²) dont 2 habitations sont impactés par le projet sur la commune de Puylaurens. Le projet est à proximité du cimetière de Roucal.

Les effets sur l'organisation du territoire peuvent être de 3 natures :

- Augmentation de l'attractivité : l'échangeur de Puylaurens permet une dynamisation des zones d'activités proches ;
- La modification de l'affectation des sols due à l'emprise physique de l'infrastructure à la place d'une autre affectation du sol préalablement établie : la bande DUP affecte des zones du PLU ayant vocation à être urbanisées ainsi que des zones agricoles et zones d'activités ;
- La modification du fonctionnement du territoire dur à la barrière physique nouvellement implantée.

L'échangeur de Puylaurens prend place sur un dispositif d'échange existant sur le RN126, dont l'autoroute reprend le tracé. Aucun SCOT ne fixe d'orientation dans ce secteur. La commune de Puylaurens constitue un bassin de vie et d'activité, orienté vers l'alimentaire et le tourisme. Les zones d'activité actuelles ne sont pas situées à proximité immédiate de la RN126, le développement éventuel de l'urbanisation devrait donc privilégier les secteurs d'activité existants, sans générer d'impacts supplémentaires aux abords du projet.

La réalisation du projet aura des effets sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur la commune. Cependant la mise en compatibilité n'a pas vocation à permettre le développement de l'urbanisation. Cette mise en compatibilité n'aura donc pas d'effet sur le développement de l'urbanisation de la commune.

Mesures

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

Les emprises de travaux seront limitées au minimum afin de préserver les équipements limitrophes.

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, voies communales menant à Le Saral ainsi qu'à En Bérail.

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. Sur la commune de Puylaurens, 4 rétablissements de voies de communication sont prévus.

Sur la commune de Puylaurens, le projet autoroutier intègre dans son tracé la déviation existante de Puylaurens. Les poids lourds utilisent actuellement cette déviation pour éviter le centre-ville interdit aux poids lourds.

Le projet prévoit donc la création d'un barreau routier d'orientation Nord-Sud s'inscrivant entre la RD926 à l'Ouest de Puylaurens et la RD84 au Sud, et raccordé à l'échangeur existant de Puylaurens.

Ce barreau permet donc de constituer un itinéraire de substitution via la RD926, interdite aux poids lourds dans le bourg de Puylaurens.

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

VI.5.3.4 Risques sanitaires

VI.5.3.4.1 Qualité des eaux

Les sources de pollution éventuelles peuvent provenir :

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

Mesures

Des mesures spécifiques seront mises en place :

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

VI.5.3.4.2 Ambiance sonore

Le tracé autoroutier prenant place sur la déviation existante de Puylaurens évite le centre-ville et donc les zones les densément bâties.

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

Les résultats de cette étude au droit de l'élargissement de l'A680 montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire. Deux habitations semblent impactées par les nuisances sonores issues de l'aménagement.

Mesures

Les deux habitations impactées feront l'objet de protections acoustiques.

VI.5.3.4.3 Qualité de l'air

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

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

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

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 Puylaurens

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, dont un espace boisé classé ;
- La zone où l'extension mesurée des constructions existantes et leurs annexes peuvent être autorisées à la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages : zone Nh ;
- La zone correspondant à une zone réservée aux activités commerciales, artisanales et industrielles. zone UX ;
- La zone correspondant à une zone d'urbanisation future à vocation d'activités commerciales, artisanales, industrielles et hôtelières : zone AUX ;
- La zone correspondant à une zone d'urbanisation à long terme, zone 2AU, et comprenant le secteur suivant : 2AUX correspondant à un secteur destiné aux futures zones d'activités.

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, AUX, 2AU, UX 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.

Un Espace Boisé Classé au PLU est impacté par l'emplacement réservé à créer. La surface totale d'EBC inscrite dans l'emplacement réservé est de 1,93 ha. Une partie de ces espaces boisés sera déclassée (0,09 ha).

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

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

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

1. Conforter la reprise démographique et renforcer la dynamique économique
2. Maîtriser l'urbanisation et organiser un espace de vie solidaire
3. Préserver et valoriser le patrimoine bâti et le patrimoine naturel
4. Améliorer et sécuriser les déplacements.

Le projet va permettre de conforter la reprise démographique et la dynamique économique de la commune.

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.

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

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

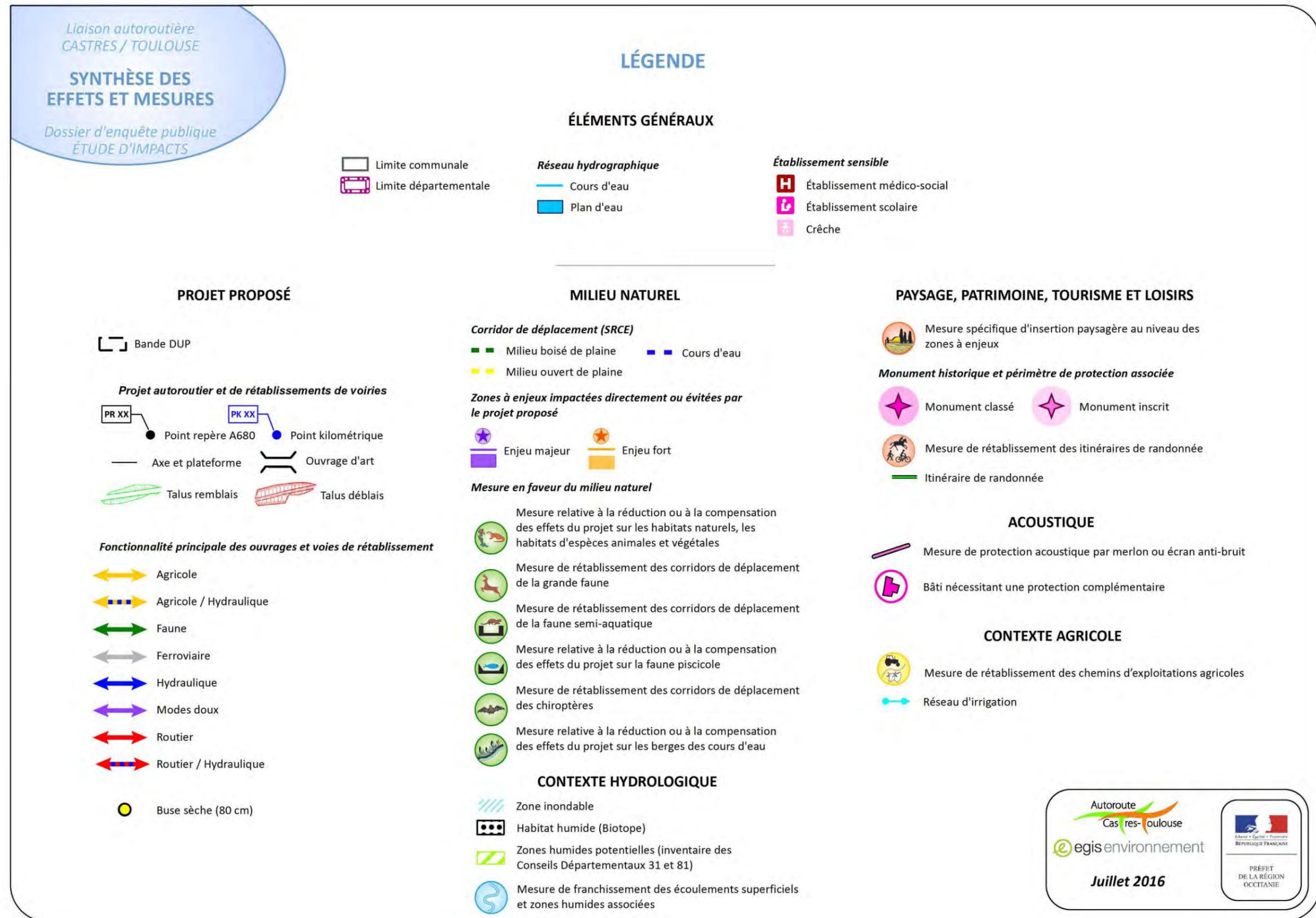
Le suivi de l'occupation des sols proposé dans le chapitre 5 de l'étude d'impact peut en donner une première indication ; il convient cependant de pousser l'analyse plus loin, zonage par zonage.

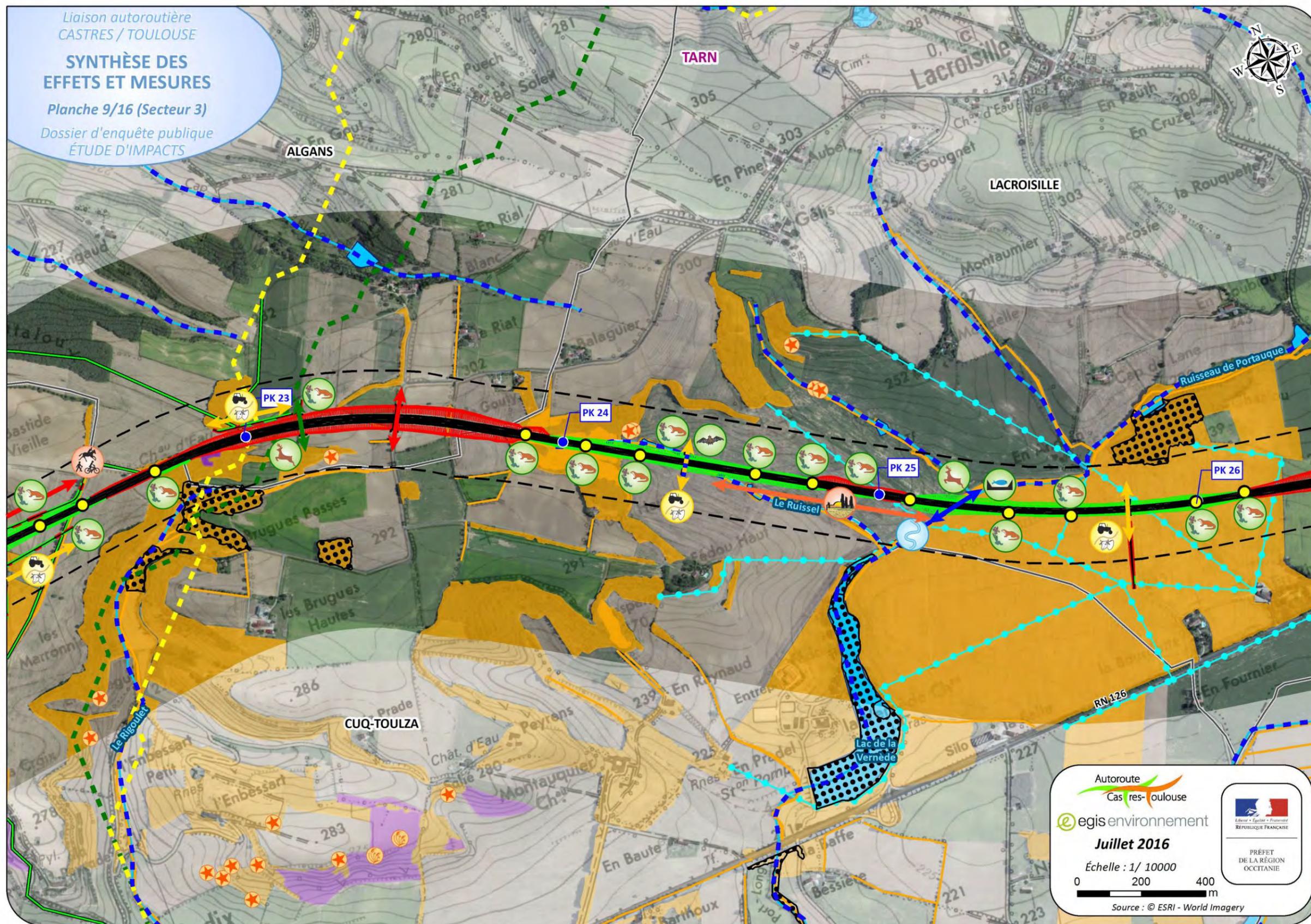
Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

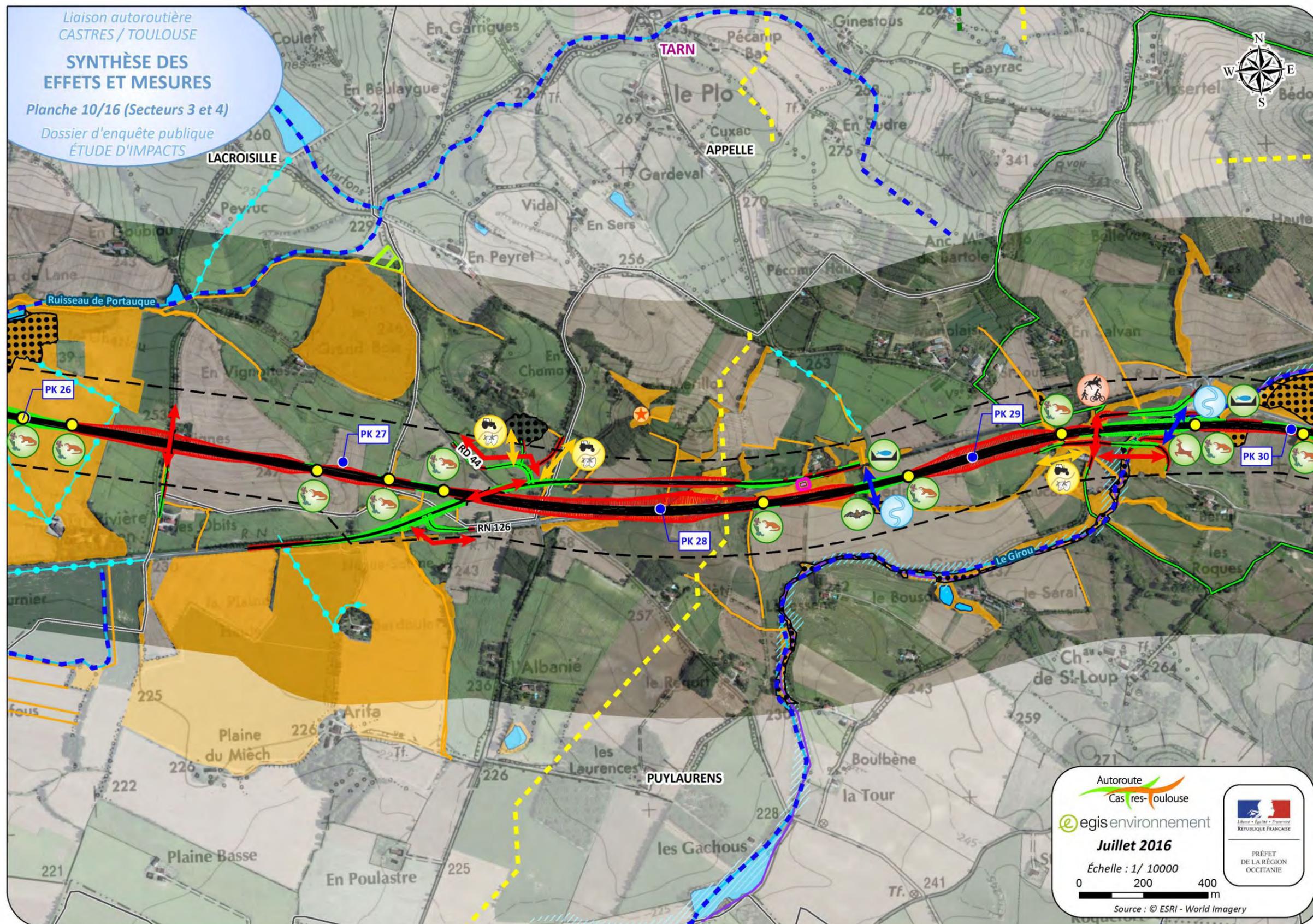
Tableau 10 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)

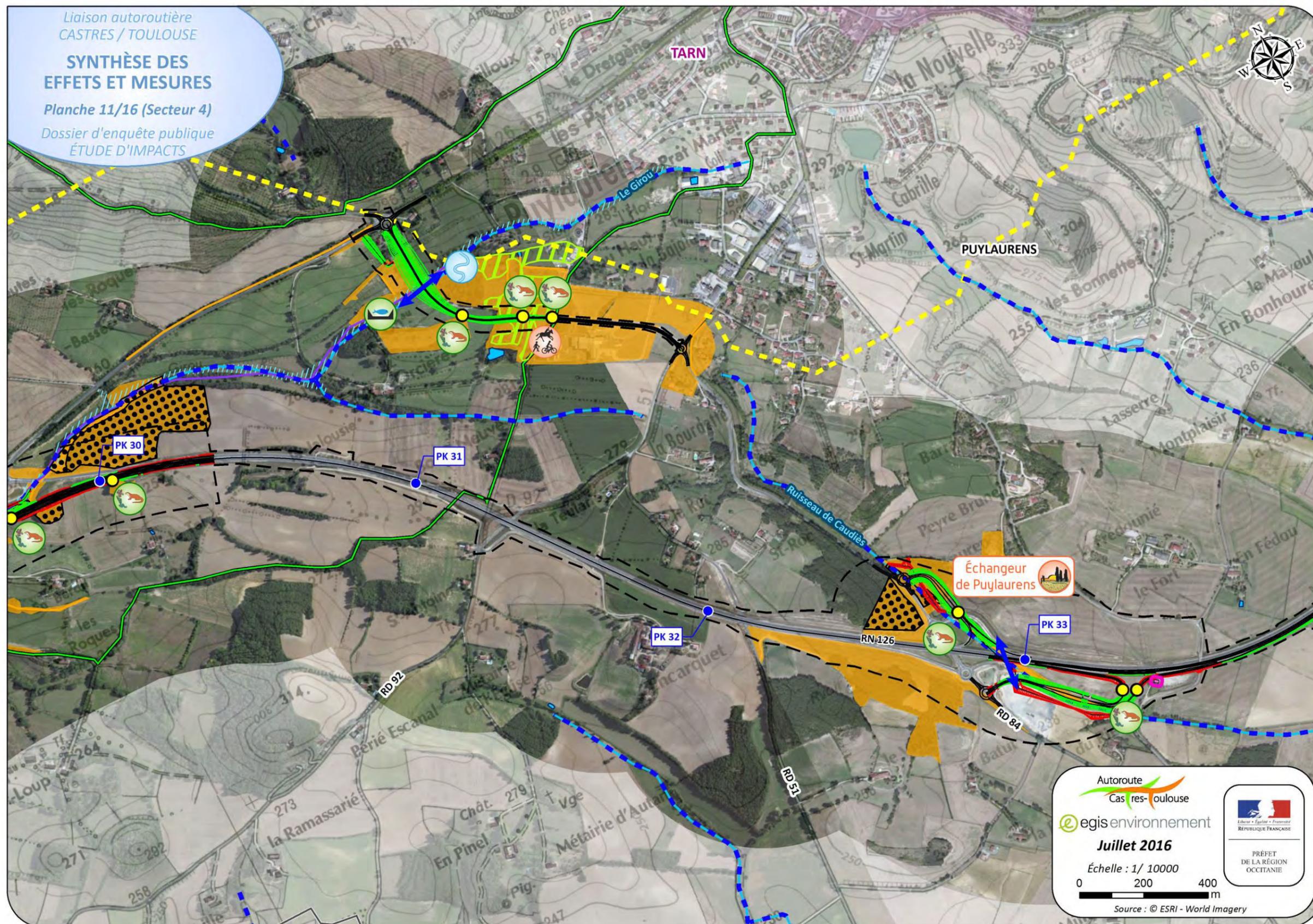
Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	147,7 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone N, secteur Nh	2,8 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone UX	0,8 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone AUX	0,01 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone 2AU	1,4 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis
Zone 2AUX	1,4 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

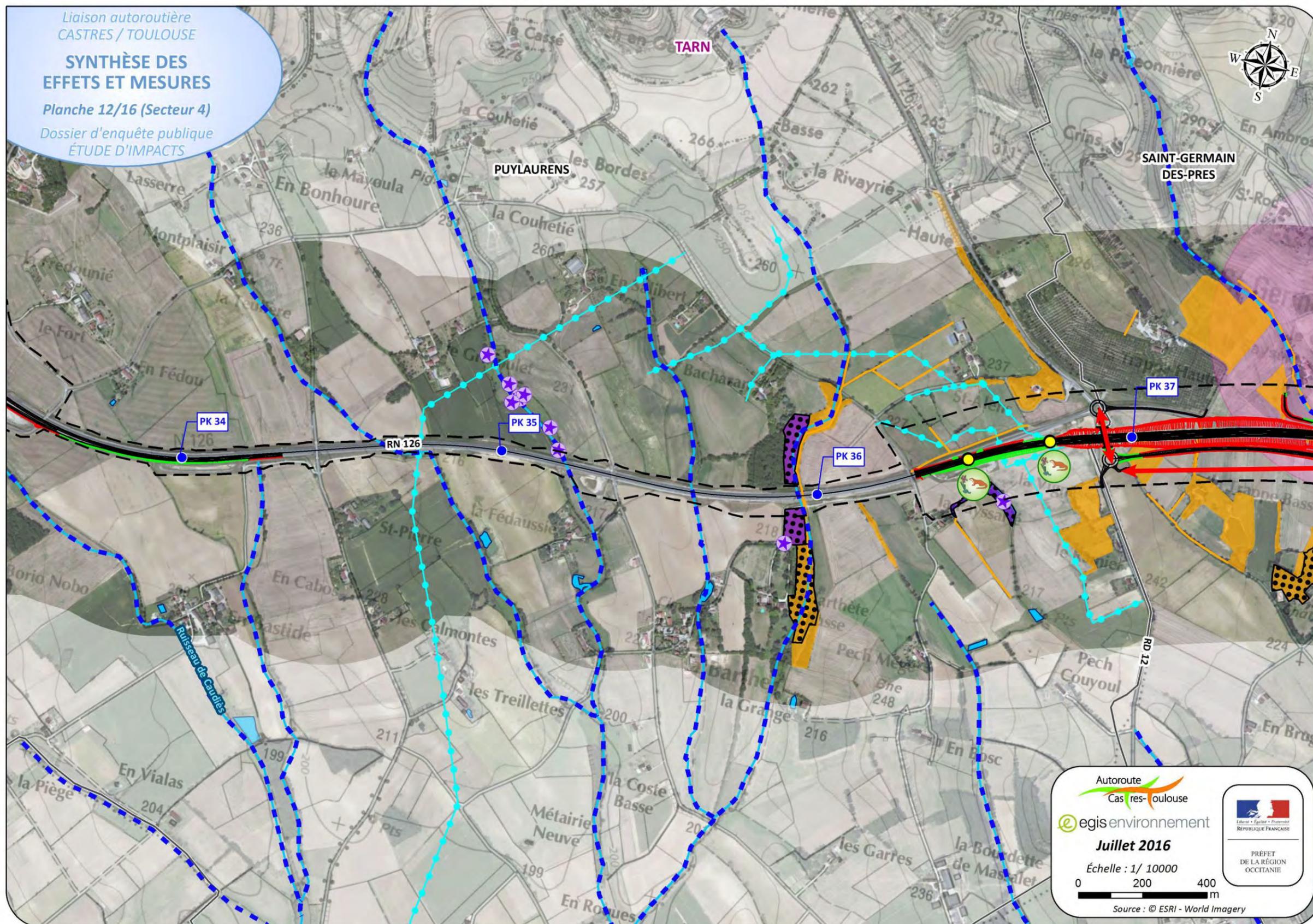
Figure 13 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016)











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 : molasses et dépôts limono-argileux à argileux non calcaires</p> <p>Risques : risques importants de retrait et gonflement des sols argileux et de de mouvement de terrains.</p> <p>Masse d'eau : Quatre masses d'eau captives. Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.</p>	<p>Risque de compression des terrains et d'érosion des sols réduits par le renforcement des terrains et la limitation du temps d'intervention en phase chantier.</p> <p>Risque de pollution des eaux souterraines en phase chantier et d'exploitation, réduit par la mise en place de mesures de gestion de chantier et de gestion des eaux pluviales.</p>
	Topographie	<p>Relief : le point haut de la commune est au niveau du village.</p> <p>Altitude variant entre 147 à 372 m.</p>	<p>Le projet traverse une zone de relief et nécessite des déblais et remblais. La réutilisation des matériaux déblayés sera privilégiée.</p> <p>Les talus feront l'objet d'aménagements paysagers.</p>
	Hydrologie	<p>SDAGE Adour – Garonne et Plan de Gestion des Etiages du Tarn.</p> <p>Trois bassins versants sur la commune : le Girou, le Sor et l'Agout aval.</p> <p>Cours d'eau amont du Girou et affluents du Sor.</p> <p>Risque d'inondation localisé dans la vallée Girou et au niveau des affluents du Sor. Un Plan de prévention des Risques d'Inondation est en vigueur dans le bassin versant du Sor.</p> <p>Plusieurs zones humides sont présentes dans la bande DUP</p>	<p>Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et d'ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel (dimensionnement décennal).</p> <p>Franchissement du Girou et des affluents du Sor. Mise en place d'ouvrages hydrauliques de franchissement. Certaines mesures spécifiques seront mises en place pour ne pas dégrader le lit des cours d'eau pendant les travaux.</p> <p>Projet en zone inondable au droit du franchissement des cours d'eau. Les travaux et aménagements seront réalisés de façon à ne pas présenter d'impact sur les écoulements de crue et sur les hauteurs d'eau.</p> <p>Présence de zones humides donc mise en place de mesures spécifiques en vue de les préserver ou mise en place de mesures de compensation.</p>
Milieu agricole et naturel	Espace agricole	<p>L'agriculture est une activité économique importante.</p>	<p>Le projet impacte des exploitations agricoles (perte éventuelle de bâtiment agricoles, modification de la structure des exploitations, diminution de la surface agricole).</p> <p>Pour limiter les impacts la surface du projet est réduite au strict minimum et des rétablissements d'accès ou de réseau seront mis en place.</p> <p>Des rétablissements agricoles spécifiques seront créés et d'autres mesures d'accompagnement et de compensation telles qu'un aménagement foncier sont proposées.</p>
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	<p>Présence de milieu intéressant d'un point de vue écologique : zones humides, cours d'eau et boisements associés. Ces milieux abritent des espèces patrimoniales.</p> <p>L'aire d'étude est exempte de mesure de protection (type Natura 2000, APPB...), de mesure d'inventaire (type ZNIEFF, ZICO ...), hormis inventaire des zones humides. Un espace Boisé Classé est présent dans l'aire d'étude.</p> <p>Le Girou et les ruisseaux affluents du Sor créent des continuités écologiques.</p>	<p>Le projet impacte de façon partielle l'Espace Boisé Classé situé au niveau du barreau de la déviation de Puylaurens.</p> <p>Impacts du projet sur des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt écologique.</p> <p>Moyens mis en œuvre pour réduire les impacts sur les milieux naturels sensibles : minimisation des emprises chantier, intervention hors des périodes favorables aux espèces présentes, rétablissement des corridors de déplacement, mise en défens des zones à enjeux importants, le cas échéant création de zones de compensation (création de marre d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes...), ouvrages hydrauliques prévus le long du projet.</p>

Thématique	Sous-thématique	Enjeux sur le territoire communal	Effets et mesures du projet applicables à la commune
Milieu humain	Patrimoine architectural, urbain et paysage	Le paysage est avant tout agraire. Aucune zone de protection du patrimoine historique n'est présente. L'aire d'étude recoupe une zone de de forte densité de sites archéologiques .	Le projet de liaison routière Toulouse Castres n'intercepte aucun élément du patrimoine culturel ou paysager de la commune. Le projet risque d'impacter des vestiges archéologiques. Un dossier de saisine archéologique sera établi ainsi qu'éventuellement des fouilles préventives. Impact du projet sur le paysage notamment au niveau de l'échangeur de Puylaurens. Mise en place de mesures d'insertion paysagères (merlon paysager, plantation d'arbres...).
	Urbanisme	Population en forte augmentation et plutôt jeune. Nombre de logements en augmentation et majoritairement constitué de maisons individuelles. Des équipements publics (école, crèche, médiathèque) et des commerces de proximité sont présents sur la commune. L'activité majoritaire est l'agriculture. Deux zones d'activité sont présentes sur la commune.	Évitement du village pour réduire les impacts. Le tracé actuel affecte 11 bâtis, dont 2 bâtiments d'habitation. La réalisation du projet n'aura pas d'effet sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur la commune. L'indemnisation des propriétaires sera réalisée selon les conditions prévues par le code de l'expropriation.
	Déplacements et trafics	La RN126, sur laquelle s'insère le projet autoroutier, est déjà en partie existante. Des axes secondaires quadrillent la commune : RD92, RD84, RD51. Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail). Desserte de la commune par une ligne de bus interurbain.	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. Les voies de communication coupées seront rétablies. Le barreau de la déviation de Puylaurens sera aménagé pour permettre aux poids lourds d'éviter le centre-ville qui leur est interdit.
	Risques sanitaires (Bruit et air)	Ambiance sonore de l'aire d'étude modérée car éloignée des sources (routes industries). Qualité de l'air relativement bonne.	Le tracé a été étudié de façon à éviter le village et de limiter les nuisances acoustiques. Deux habitations sont impactées par le projet et bénéficieront de la mise en place de protections acoustiques. Le projet n'aura pas d'effet significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude.