

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



# Autoroute

# Cas res-toulouse



*Volume 7*

*Pièce H : Mise en compatibilité du PLU  
Commune de Saint-Marcel-Paulel*

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
OCCITANIE

**ASF**



# SOMMAIRE

<b>I. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME</b> .....	<b>4</b>
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
<b>II. PRÉSENTATION DU PROJET</b> .....	<b>7</b>
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
<b>III. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU</b> .....	<b>13</b>
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 .....	14
III.6 EMPLACEMENTS RÉSERVÉS .....	15
III.7 ESPACES BOISÉS CLASSÉS .....	15
III.8 ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-19 DU CODE DE L'URBANISME .....	15
III.9 RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENTS (ARTICLE L.442-13 DU CODE DE L'URBANISME) .....	15
<b>IV. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE SAINT-MARCEL-PAULEL</b> .....	<b>16</b>
IV.1 PLAN DE ZONAGE .....	16
IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME .....	24
IV.3 LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS .....	29

<b>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</b> .....	<b>30</b>
<b>VI. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ</b> .....	<b>31</b>
VI.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE .....	31
VI.2 CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE .....	31
VI.3 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT .....	32
VI.3.1 Le milieu physique .....	32
VI.3.1.1 Topographie .....	32
VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie .....	32
VI.3.1.3 Hydrologie .....	33
VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels .....	33
VI.3.2.1 Espace agricole .....	33
VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturels sensibles .....	34
VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal .....	34
VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager .....	34
VI.3.3.2 Urbanisme .....	35
VI.3.3.3 Déplacements et trafics .....	35
VI.3.3.4 Risques sanitaires .....	36
VI.4 RAISON DU CHOIX DU PROJET .....	37
VI.4.1 Études, débat public et concertations .....	37
VI.5 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSÉES .....	38
VI.5.1 Le milieu physique .....	38
VI.5.1.1 Topographie .....	38
VI.5.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie .....	38
VI.5.1.3 Hydrologie .....	38
VI.5.2 Les espaces agricoles et naturels .....	39
VI.5.2.1 Espace agricole .....	39
VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles .....	39
VI.5.3 Le milieu humain .....	39
VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager .....	39
VI.5.3.2 Urbanisme .....	40
VI.5.3.3 Déplacements et trafics .....	40
VI.5.3.4 Risques sanitaires .....	40
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 SAINT-MARCEL-PAULEL .....	42
VI.6.1 Effet sur les règlements écrits et graphiques .....	42
VI.6.2 Effets sur les enjeux et équilibres définis au PLU .....	42
VI.7 CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT .....	42
VI.8 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE .....	45

## Sommaire des illustrations

Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude.....	7
Figure 2 : Profils en travers types 1 et 2 .....	10
Figure 3 : Profils en travers type 3.....	11
Figure 4 : Localisation du projet sur la commune.....	12
Figure 5 : Carte 1/3 de zonage avant mise en compatibilité .....	18
Figure 6 : Carte 1/3 de zonage après mise en compatibilité .....	19
Figure 7 : Carte 2/3 de zonage avant mise en compatibilité .....	20
Figure 8 : Carte 2/3 de zonage après mise en compatibilité .....	21
Figure 9 : Carte 3/3 de zonage avant mise en compatibilité .....	22
Figure 10 : Carte 3/3 de zonage après mise en compatibilité .....	23
Figure 11 : Synthèse des effets et mesures, sur le territoire communal (Source : Dossier DUP, 2016) .	43

## Sommaire des tableaux

Tableau 1: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015).....	9
Tableau 2: Étapes d'avancement du document en vigueur (Source : Egis, 2016).....	13
Tableau 3: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016) .....	35
Tableau 4: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014).....	35
Tableau 5 : Les objectifs des masses d'eau superficielles de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 .....	36
Tableau 6 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 .....	36
Tableau 7 : Classement sonore des infrastructures de transport (Source : arrêté préfectoral de la Haute-Garonne, 18 janvier 2006).....	36
Tableau 8 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014) .....	37
Tableau 9 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016).....	42

# 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'urbanisme<sup>1</sup>.

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.**

<sup>1</sup> 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) actuellement opposable (deuxième révision approuvée en date du 22 mars 2012 et une deuxième modification simplifiée a été approuvée en date du 7 avril 2016) de la commune de Saint-Marcel-Paulel, localisée dans le département de la Haute - Garonne (31).

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

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

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

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

## I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

### I.4.1 Procédure en cinq étapes

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

#### I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### I.4.1.3 Enquête publique

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

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

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

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

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

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

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

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



#### 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'État, 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'État :**

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

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État 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'État 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° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. 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'État 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'État ;**

**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 Saint-Marcel-Paulel.

## II. Présentation du projet

### II.1 Contextes et objectifs

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

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

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

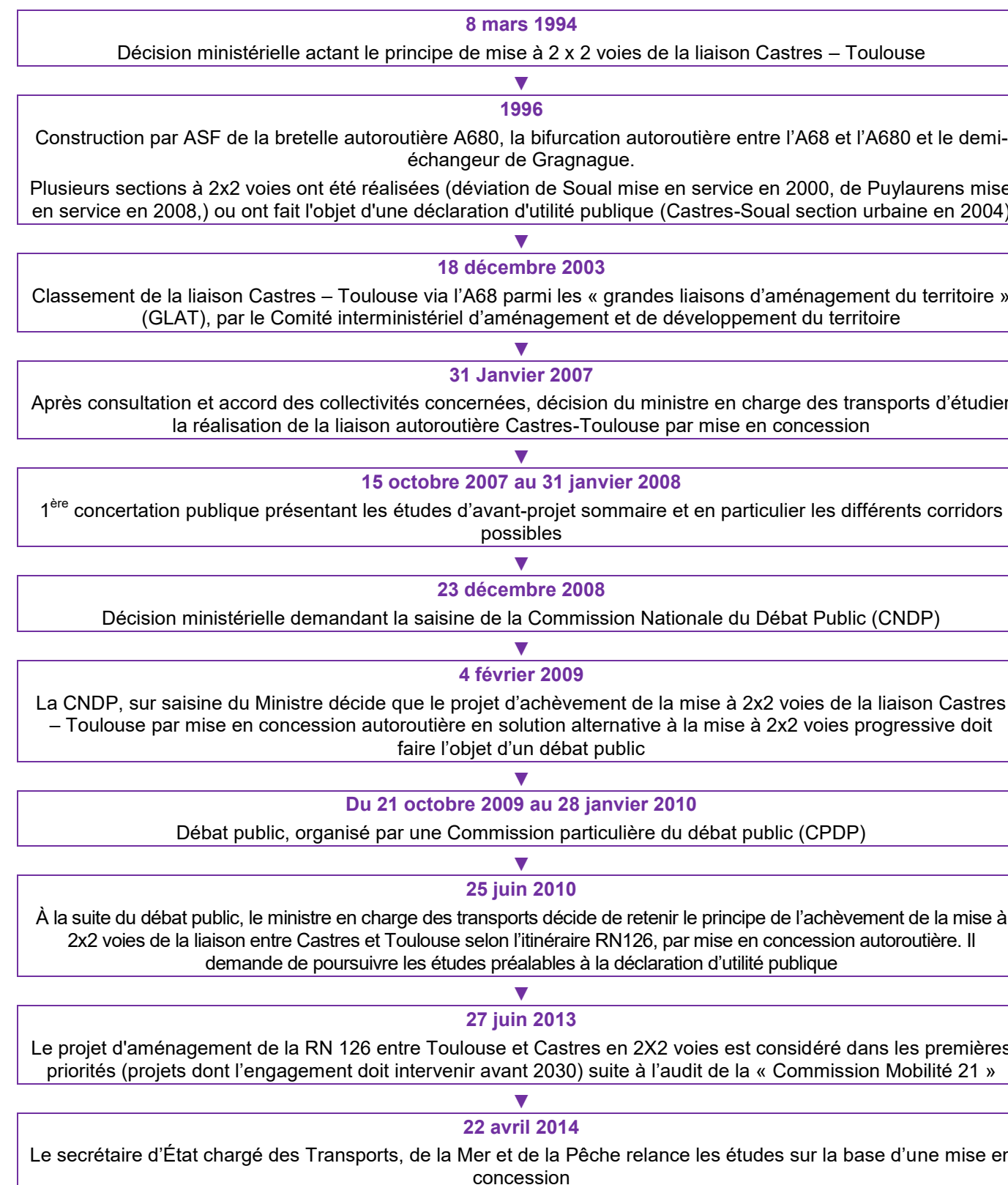
Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 qui a été publiée au journal officiel le 17 août 1996. Elle a été confirmée le 18 décembre 2003, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du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

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

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

Ce programme a pour ambitions :

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



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

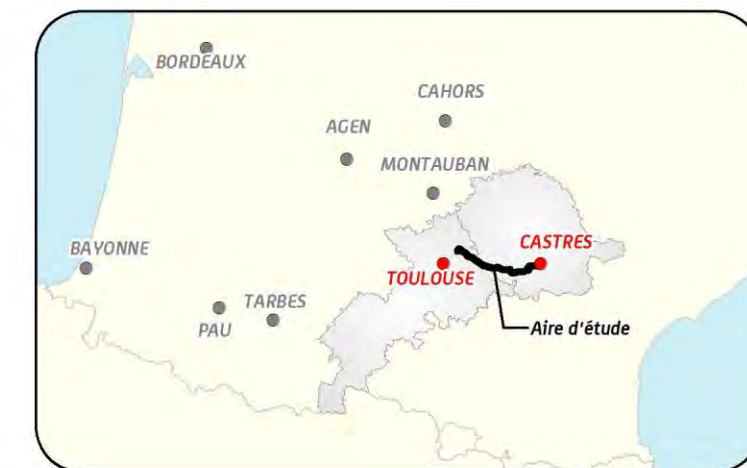
Figure 1 : Présentation des secteurs d'étude



Liaison autoroutière  
CASTRES / TOULOUSE

## PRÉSENTATION DES SECTEURS D'ÉTUDE

Dossier d'enquête publique  
ÉTUDE D'IMPACTS



Département du Tarn

Élargissement A680  
Opération sous maîtrise d'ouvrage ASF

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

Secteur 1

Secteur 2

Secteur 3

Secteur 4

Secteur 5

Département de  
la Haute-Garonne

### LÉGENDE

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

Autoroute  
Castres-Toulouse

egis environnement

Avril 2016

Échelle : 1/180000

0 3 6 km

ASF

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

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

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

#### Secteur 1 :

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

#### Secteur 2 :

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

#### Secteur 3 :

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

#### Secteur 4 :

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

#### Secteur 5 :

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hors barreau de Puylaurens

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

À ce stade des études, il est prévu :

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

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

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

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

En matière d'assainissement :

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

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

Les études ont abouti à un découpage de l'aire d'étude du programme en 5 secteurs. La commune de Saint-Marcel-Paulel est incluse dans les secteurs n°1 et n°2 (voir la carte ci-avant : « Présentation des secteurs d'étude »).

Pour l'analyse territoriale à l'échelle du secteur géographique d'ensemble, on pourra donc se référer à l'étude d'impact et plus spécifiquement aux paragraphes relatifs aux secteurs 1 et 2.

*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 Pechbonnieu, ainsi que de la communauté de communes des Coteaux du Girou qui compte 18 communes. Localisée à 14 km au nord-est de Toulouse, son territoire se trouve en limite de la zone d'influence de l'agglomération toulousaine et son étalement urbain.

Le Nord de la commune est traversé par la rivière du Girou. L'A680 existant est situé au Nord du cours d'eau.

D'une superficie de 7,1 km<sup>2</sup>, Saint-Marcel-Paulel est une commune rurale qui compte 439 habitants (Population totale légale 2013 en vigueur à compter du 1er janvier 2016 - INSEE). Son urbanisation s'est essentiellement développée le long de la RD57 et la RD32.

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

Le principal secteur d'intérêt écologique est le Girou et sa ripisylve.

↳ Les principales contraintes sur ce secteur sont liées à la présence du Girou et de sa zone inondable. De fait, l'A680 se localise en presque totalité dans le champ d'expansion des crues du Girou.

### II.3.2 Projet sur le territoire communal

#### Principes et caractéristiques géométriques

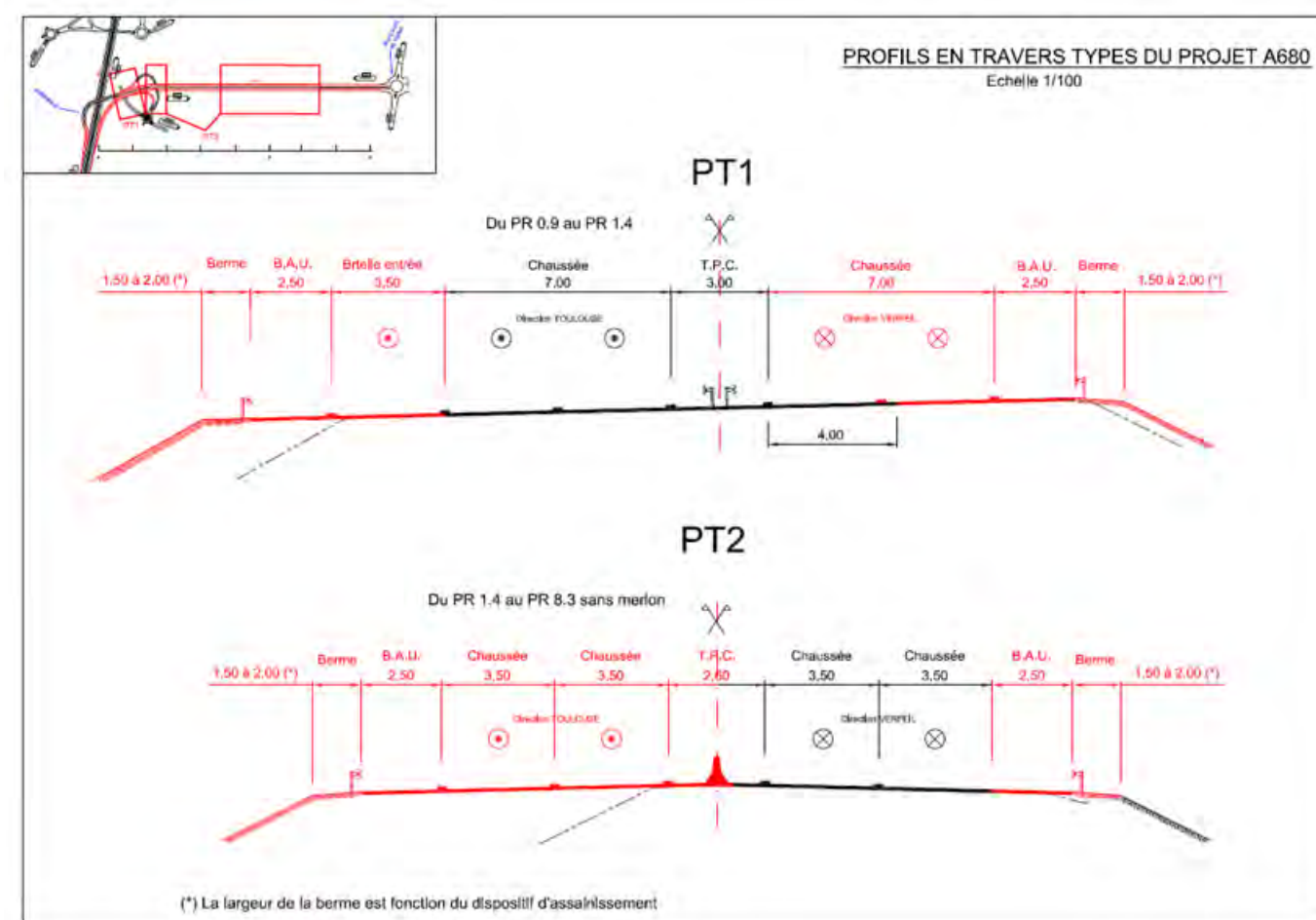
Aujourd'hui, l'A680 est une voie de 7 m de large à double sens sur laquelle la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h.

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

L'A680 est, sur toute sa section, en remblais. En effet, étant située dans la zone inondable du Girou son profil en long a été calé de manière à être hors d'eau jusqu'à une crue centennale (BAU<sup>2</sup> inondée).

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

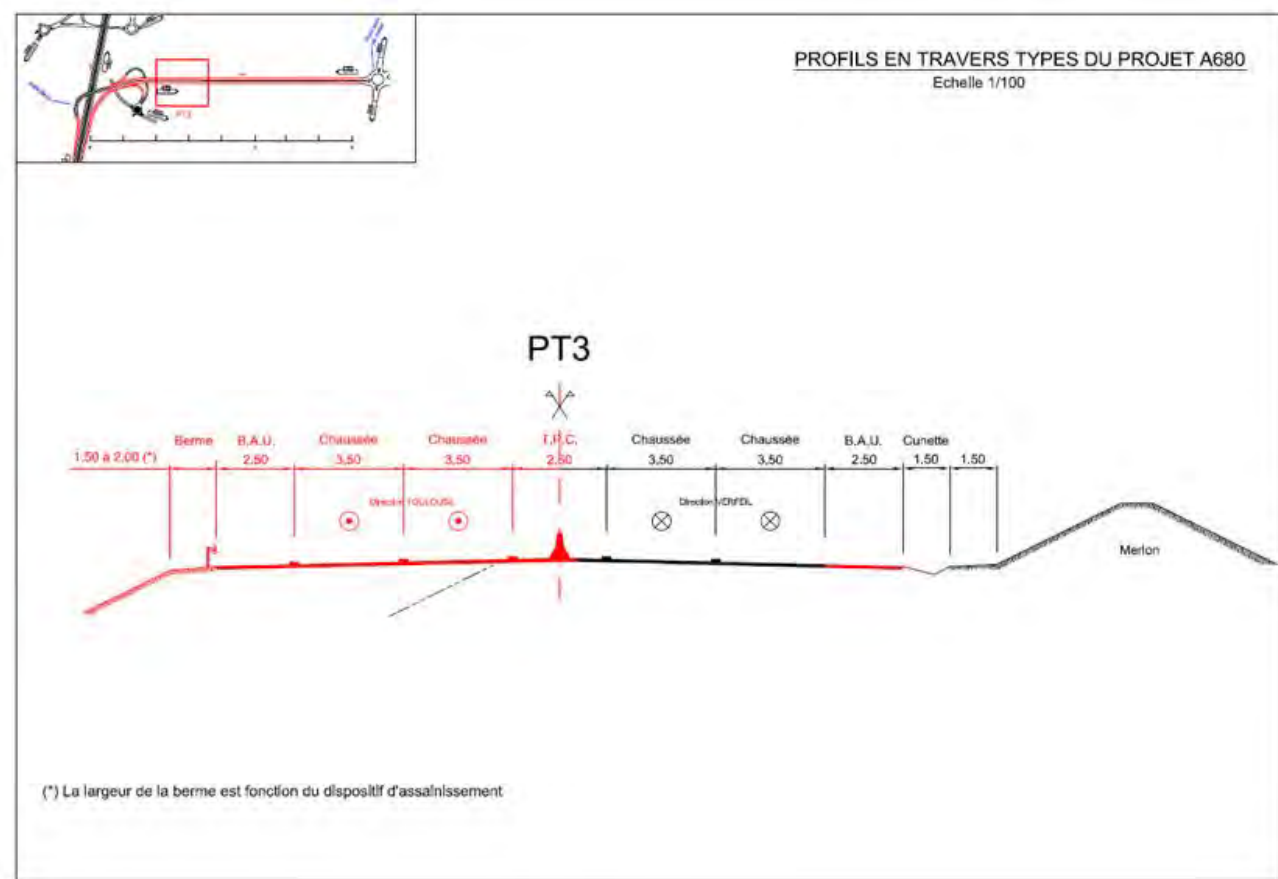
Figure 2 : Profils en travers types 1 et 2



<sup>2</sup> BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence



Figure 3 : Profils en travers type 3



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

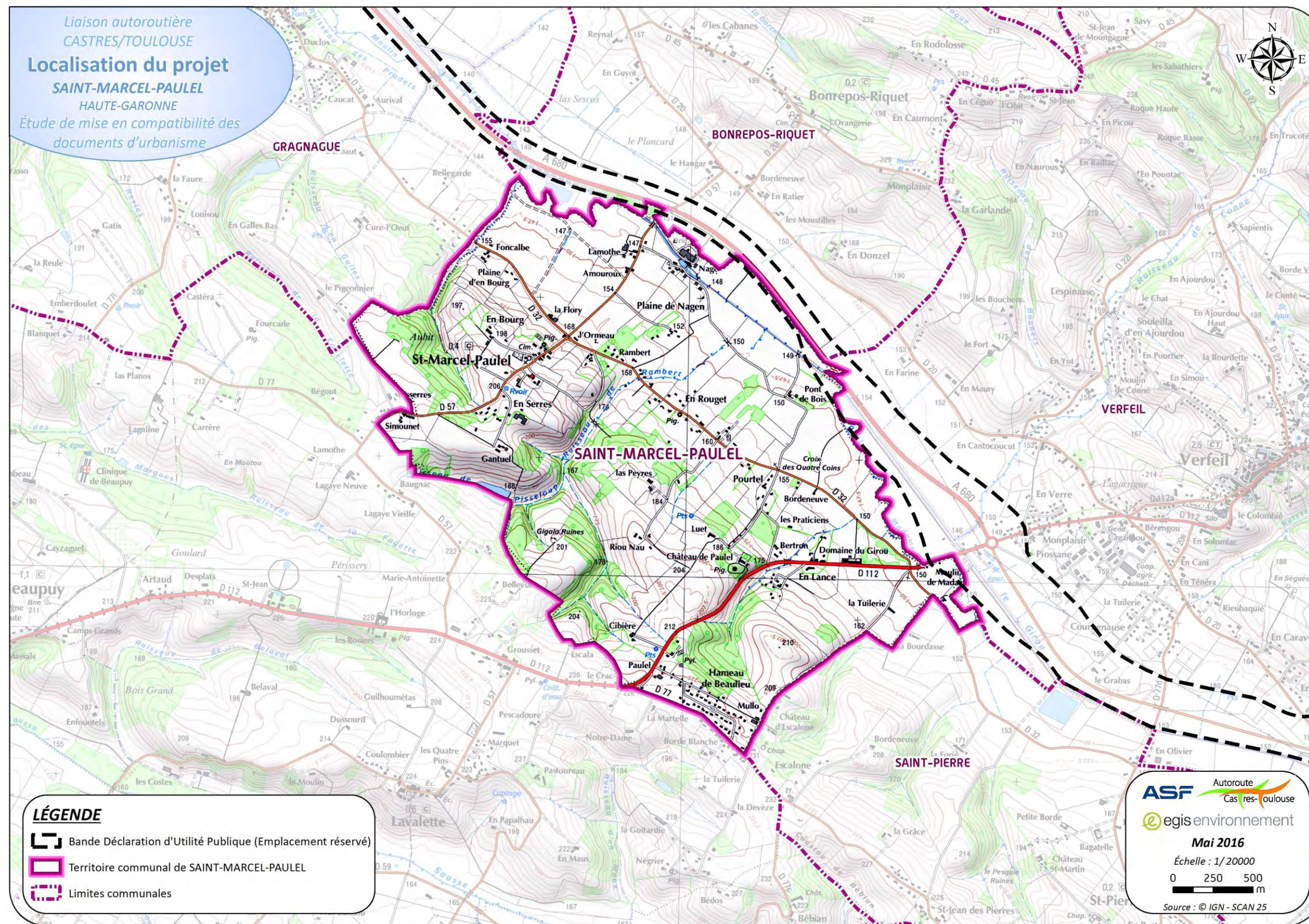
Tous les rétablissements routiers existants seront maintenus.

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

La carte ci-après situe le projet sur le territoire de la commune de Saint-Marcel-Paulel.



Figure 4 : 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 Saint-Marcel-Paulel, 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 Saint-Marcel-Paulel actuellement opposable a fait l'objet d'une deuxième révision approuvée en date du 22 mars 2012 ; une deuxième modification simplifiée a été approuvée en date du 7 avril 2016.

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

**Tableau 2: Étapes d'avancement du document en vigueur**  
(Source : Egis, 2016)

PLU de la commune de Saint-Marcel-Paulel		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
Élaboration : 15/02/1991	Élaboration : 28/02/1992	Élaboration : 26/02/1993
Révision n°1 : 22/02/2002	Révision n°1 : 13/02/2003	Révision n°1 : 28/08/2003
Révision n°2 : 04/09/2008	Révision n°2 : 07/04/2010	Révision n°2 : 22/03/2012
Modification simplifiée 1 : 06/08/2015	Modification simplifiée 1 : /	Modification simplifiée 1 : 19/10/2015
Modification simplifiée 2 : /	Modification simplifiée 2 : /	Modification simplifiée 2 : 06/04/2016

#### III.1 Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement 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 (Concessionnaire représentant de l'État) ;
  - Suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet LACT ;
  - Déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans l'emplacement réservé. Ce déclassement ne préjuge pas des parcelles qui seront in fine défrichées et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée ;
- La mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

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

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

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

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

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

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

#### III.2 Compatibilité du rapport de présentation

Le rapport de présentation sert de base à la définition des choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement 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.

Le rapport de présentation de la commune de Saint-Marcel-Paulel est composé d'un document complet en date du 22 mars 2012.

Sur la commune de Saint-Marcel-Paulel, le projet LACT correspond à l'A680 qui est présenté comme un des « axes structurants » en page 34 du rapport de présentation. En outre, en page 68, il est indiqué que le site de la Tuilerie qui bénéficie d'un accès privilégié sur la bretelle A 680, représente une opportunité de développement avec de retombées locales en matière de création d'emploi.

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

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

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

Au PADD de la commune de Saint-Marcel-Paulel, les enjeux en termes d'aménagement de l'espace et développement durable, de développement démographique, de développement économique, ont été déclinés en plusieurs thématiques qui déterminent les orientations de la commune pour les prochaines années :

#### III.3.1 Objectifs du PADD

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

1. Maîtriser le développement de l'urbanisation autour des hameaux existants
  - ✓ Comblent les espaces vides en zones urbaines
  - ✓ Préserver les risques naturels
  - ✓ Prendre en compte les réseaux existants
2. Concevoir un urbanisme raisonné et cohérent, fondé sur des principes d'équilibre social
  - ✓ Avoir une capacité d'accueil raisonné
3. Valoriser le cadre de vie de Saint-Marcel-Paulel, facteur d'attractivité pour la commune
  - ✓ Préserver le patrimoine architectural
  - ✓ Pérenniser les tissus urbains anciens
  - ✓ Valoriser les espaces publics
  - ✓ Protéger le patrimoine archéologique
4. Préserver la vocation agricole et rurale de la commune
  - ✓ Maintenir la principale volonté intercommunale, la vocation agricole
  - ✓ Gérer un développement faiblement consommateur d'espace
  - ✓ Préserver les espaces naturels et le patrimoine boisé
5. Maintenir les zones d'activités
  - ✓ Fixer les emplois sur la commune
  - ✓ Maintenir des services de proximité autour de la maison de retraite

#### III.3.2 Dispositions relatives au projet LACT

Dans le cadre de l'orientation 5 « Maintenir les zones d'activités » un des objectifs est de *fixer les emplois sur la commune en maintenant l'existence de zone d'activité*. Tel que décrit dans le rapport de présentation, l'A680, *représente une opportunité de développement avec de retombées locales en matière de création d'emploi*, notamment pour la zone d'activité de la Tuilerie qui bénéficie d'un accès privilégié sur la bretelle A 680.

↳ 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 Saint-Marcel-Paulel.

### III.4 Orientations d'aménagement et de programmation

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

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

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

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

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

↳ Ainsi, il est compatible avec ces dernières.

### III.5 Dispositions applicables aux différentes zones

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

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

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

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

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;



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

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

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

**Zone A : à vocation agricole.** Elle définit un espace naturel à protéger en raison notamment de la valeur agricole des terres.

« Une partie de la zone A est inscrite dans la zone inondable du GIROU et fait à ce titre l'objet de dispositions spécifiques »

Pour mémoire, l'article A1 précise que :

« - Dans la zone A, toutes les constructions » sont interdites sauf « celles nécessaires à l'exploitation agricole et aux services publics ou d'intérêt collectif dont notamment **celles liées à l'exploitation et au fonctionnement de l'autoroute A680** »

« - Les **ouvrages nécessaires au fonctionnement de la bretelle autoroutière A680 ne sont pas concernés par ces interdictions** »

↳ Le projet LACT est déjà pris en compte dans le règlement du PLU de la commune de Saint-Marcel-Paulel en tant que « autoroute A680 ». 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 Saint-Marcel-Paulel est intercepté par la proposition de futur emplacement réservé et relatif au projet LACT. Il s'agit de l'ER pour l'élargissement de l'A680.

### COMMUNE

7 Élargissement 2\*2 voies Autoroute A 680

surface en m2 de 78 193

L'objet de cette mise en compatibilité est notamment d'actualiser cet emplacement réservé : sa vocation est la même mais sa forme est modifiée pour assurer la faisabilité du projet.

↳ En conséquence le projet aura pas de réelle incidence sur l'emplacement réservé n°7 au PLU de Saint-Marcel-Paulel.

## III.7 Espaces Boisés Classés

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

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

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

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

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

## IV. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Saint-Marcel-Paulel

### 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 « 4.1.1 Document graphique - zonage » intègre, comme son titre le mentionne, les informations suivantes :

- Tableau listant les emplacements réservés de la commune de Saint-Marcel-Paulel ;
- Cartographie des emplacements réservés de la commune de Saint-Marcel-Paulel.



Légende - avant mise en compatibilité

COMMUNE	
1	Espace public, petits jeux, espace vert de protection des abords de l'église et du cimetière : surface en m2 de 9232
2	Terrain de grands jeux - équipements sportif couvert, aire de stationnement : surface en m2 de 12500
3	Fossé pour assainissement Las Peyres surface en m2 de 420
4	Fossé pour assainissement Plaine d'En Lance surface en m2 de 400
5	Fossé pour assainissement Plaine de Nagen surface en m2 de 250
6	Aménagement voirie La Tuilerie surface en m2 de 963
ETAT	
7	Élargissement 2*2 voies Autoroute A680 surface en m2 de 78193

LEGENDE

	7 Emplacements réservés identifié par un numéro
	Zone inondable du Girou (cartographie CIZI affinée)
	Espaces Boisés Classés
	Contrainte zone de bruit Voies classées bruyantes par arrêté préfectoral
	Nouvelle construction
	Zone UA : Zone d'habitat du noyau ancien du village
	Zone UB : Zone d'habitat ancien du hameau de Nagen
	Zone UC : Zone d'habitat discontinu
	Zone UD : Zone d'habitat du lotissement du hameau de Beaulieu
	Zone UF : Zone d'activité industrielle de la Briqueterie de Nagen
	Zone Aus : Zone du site d'activités tertiaires du lieu dit la Tuilerie
	Zone Ah : Zone agricole liée à de l'habitat disséminé
	Zone Ap : Zone agricole liée à de l'habitat remarquable disséminé
	Zone Nar : Zone protégée présence d'un site archéologique gallo-romain
	Zone Np : Zone naturelle dans le village protégée présence d'un bâtiment de caractère.

Légende - après mise en compatibilité

COMMUNE	
1	Espace public, petits jeux, espace vert de protection des abords de l'église et du cimetière : surface en m2 de 9232
2	Terrain de grands jeux – équipements sportif couvert, aire de stationnement : surface en m2 de 12 500
3	Fossé pour assainissement Las Peyres surface en m2 de 420
4	Fossé pour assainissement Plaine d'En Lance surface en m2 de 400
5	Fossé pour assainissement Plaine de Nagen surface en m2 de 250
6	Aménagement voirie La Tuilerie surface en m2 de 963
ETAT	
7	Élargissement 2*2 voies Autoroute A680 surface en m2 de 78 193
ETAT OU SON REPRESENTANT (CONCESSIONNAIRE)	
8	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes surface en m2 de 141 100

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

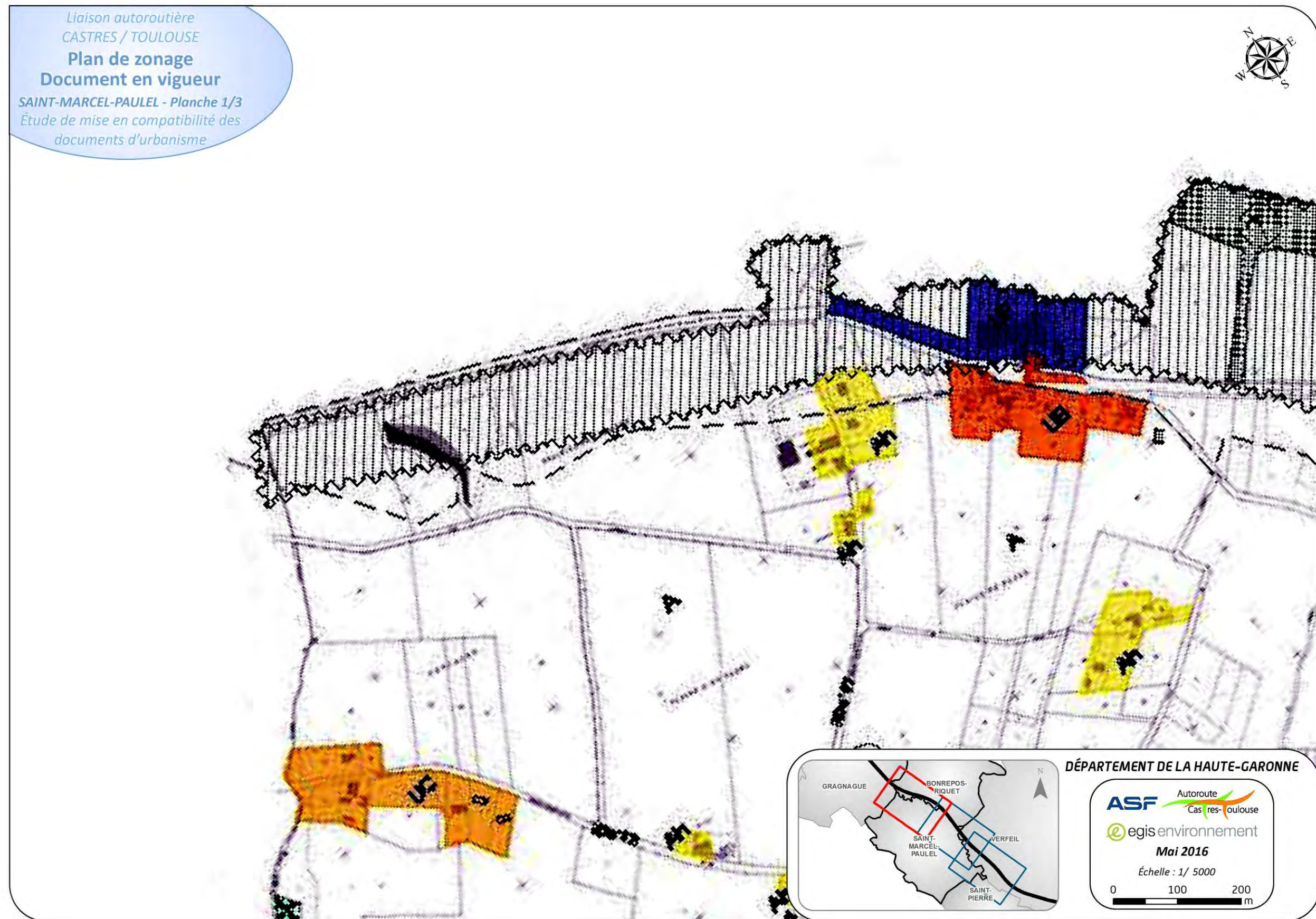








Figure 7 : Carte 2/3 de zonage avant mise en compatibilité

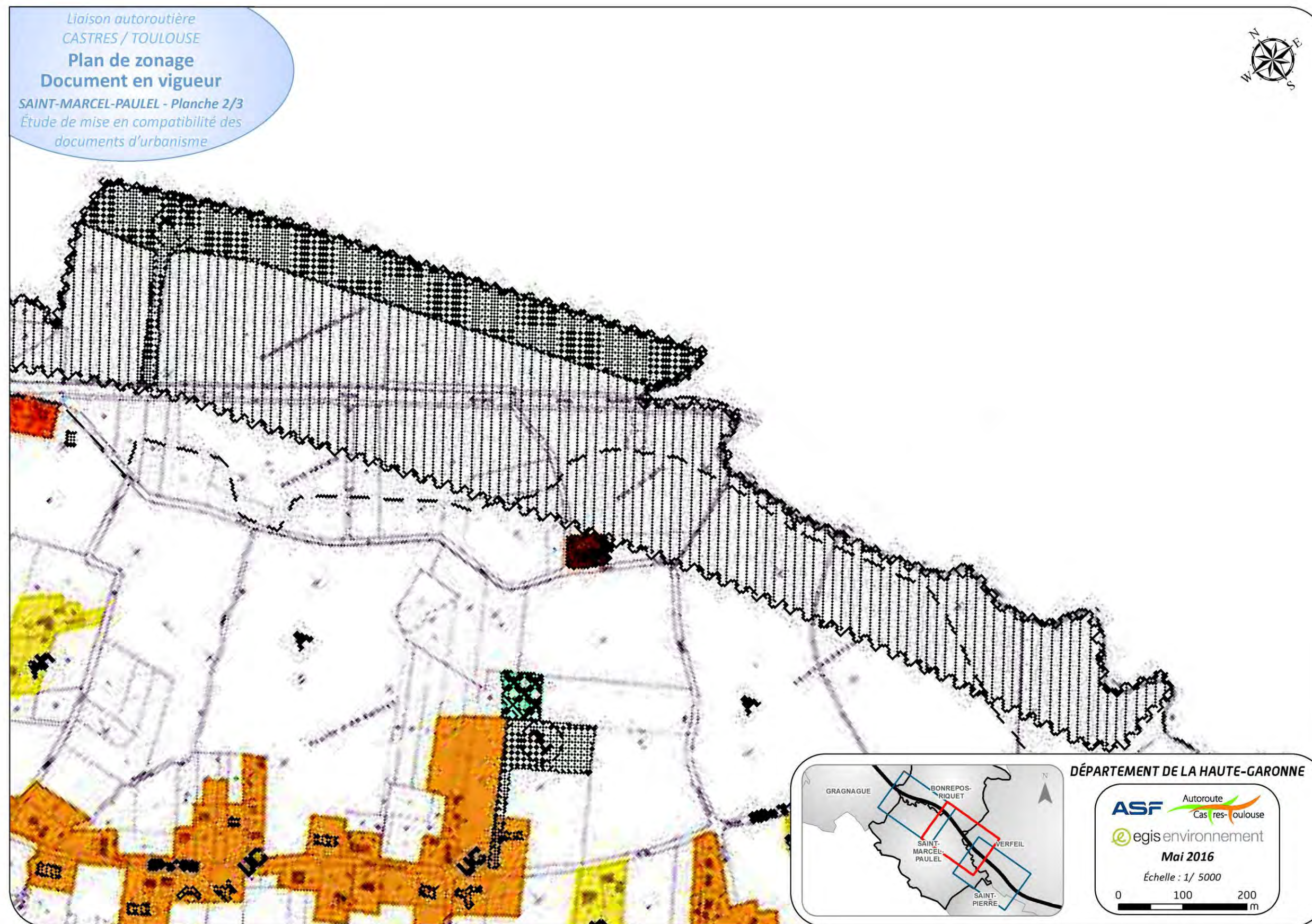




Figure 8 : Carte 2/3 de zonage après mise en compatibilité

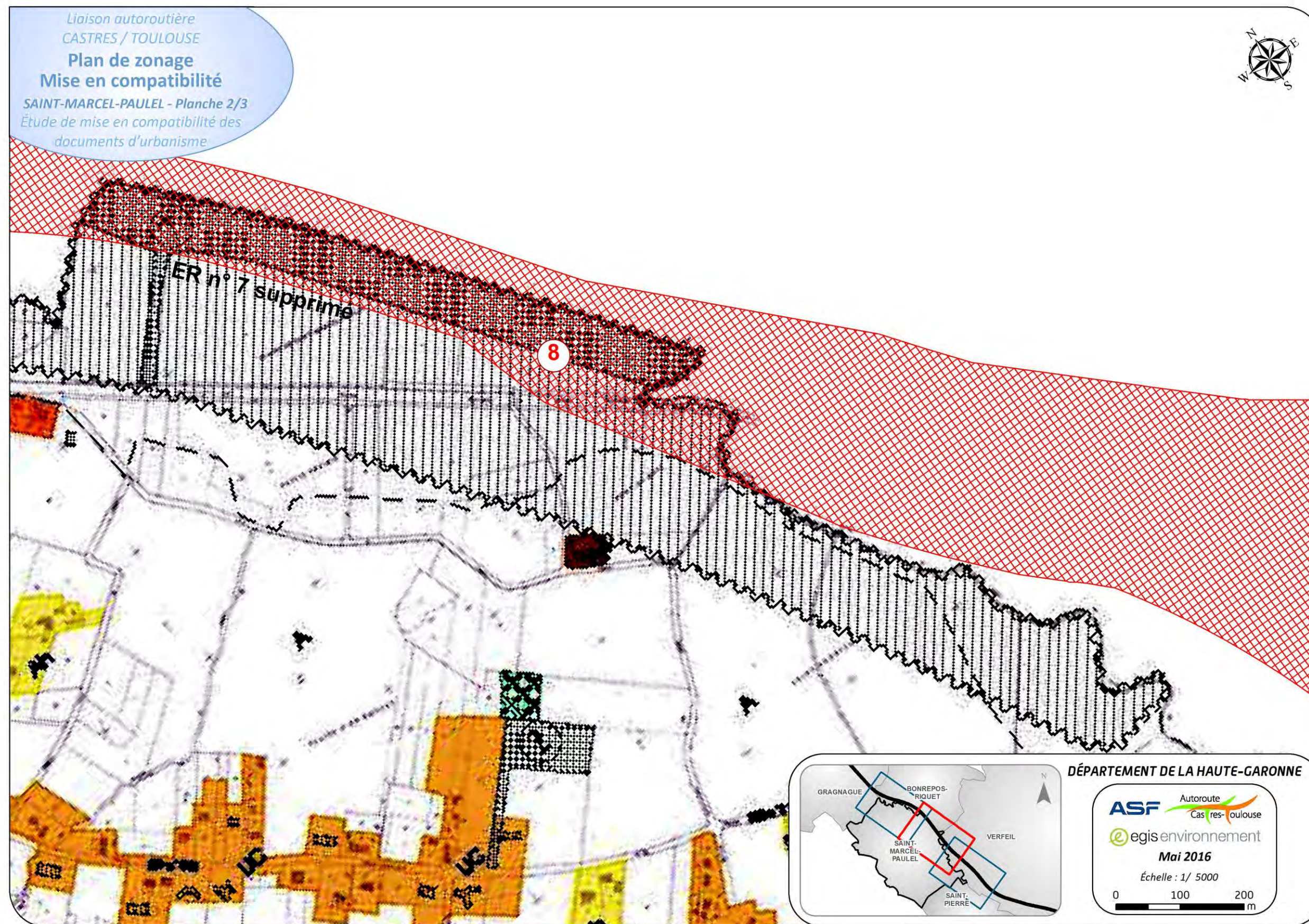




Figure 9 : Carte 3/3 de zonage avant mise en compatibilité





Figure 10 : Carte 3/3 de zonage après mise en compatibilité





## IV.2 Extraits du règlement d'urbanisme

Le règlement de la zone A sera concerné par la mise en compatibilité.

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

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



### Zone A – Avant mise en compatibilité

#### **ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

Sont autorisées sous conditions :

1. Les constructions à usage d'habitation sous réserve qu'elles soient liées et utiles à l'exploitation agricole et qu'elles soient implantées dans un rayon de 50 mètres des bâtiments d'exploitation. Cependant, pour tenir compte des conditions locales, cette distance pourra être augmentée par des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la forme et la topographie des parcelles, la nature des bâtiments d'exploitation.
2. Le camping à la ferme à condition de ne pas dépasser les seuils de 20 campeurs, 6 abris et que cela constitue le prolongement de l'activité agricole.
3. Les annexes à l'habitation, ainsi que piscines et autres équipements de loisirs, sous réserve qu'elles concernent des constructions existantes.
4. Les ouvrages techniques non liés à l'activité agricole, s'ils sont nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif
5. Dans la zone inondable, couvrant le domaine public autoroutier concédé relatif à l'autoroute A 680, seront admises toutes les constructions, dépôts et installations, y compris classées sous réserve qu'ils soient nécessaires au fonctionnement, à l'exploitation et l'entretien du domaine public autoroutier. La zone concernée est distinctement délimitée dans le plan de zonage sous le numéro 7 emplacement réservé.
6. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés.
7. Les constructions et l'extension des constructions à usage d'habitation, comprises dans une bande de 30 mètres de part et d'autre de la RD 112, (150 m après RD 77 à limite de commune avec VERFEIL) et 100 mètres de part et d'autre de la RD 112, (l i m i t e de commune avec LAVALETTE à 150m après RD 77) doivent se soumettre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.
8. Les constructions et l'extension des constructions à usage d'habitation, comprises dans une bande de 250 mètres de part et d'autre de l'autoroute A680, doivent se soumettre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.
9. Les antennes de radiotéléphonie ne peuvent être autorisées qu'à condition d'être à plus de 200 mètres de toute construction habitée
10. Les installations classées sont autorisées à condition qu'elles ne soient pas soumises à autorisation et qu'elles soient nécessaires au bon fonctionnement des constructions autorisées, en particulier celles liées au fonctionnement des exploitations agricoles de la zone.
11. Les aires de sports et aires de stationnement uniquement dans l'emplacement réservé à cet effet (n°2).
12. Dans les secteurs Ah, et Ap sont autorisés le changement d'affectation, la transformation, les aménagements, ou extensions mesurées des constructions existantes à la date de l'approbation du P.L.U sous réserve du respect de la qualité architecturale et des matériaux mis en œuvre sur ces bâtiments.

*L'article A 2 n'autorise pas le projet autoroutier à proprement dit. L'article sera modifié en conséquence.*

### Zone A – Après mise en compatibilité

#### **ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

Sont autorisées sous conditions :

1. Les constructions à usage d'habitation sous réserve qu'elles soient liées et utiles à l'exploitation agricole et qu'elles soient implantées dans un rayon de 50 mètres des bâtiments d'exploitation. Cependant, pour tenir compte des conditions locales, cette distance pourra être augmentée par des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la forme et la topographie des parcelles, la nature des bâtiments d'exploitation.
2. Le camping à la ferme à condition de ne pas dépasser les seuils de 20 campeurs, 6 abris et que cela constitue le prolongement de l'activité agricole.
3. Les annexes à l'habitation, ainsi que piscines et autres équipements de loisirs, sous réserve qu'elles concernent des constructions existantes.
4. Les ouvrages techniques non liés à l'activité agricole, s'ils sont nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif
5. Dans la zone inondable, couvrant le domaine public autoroutier concédé relatif à l'autoroute A 680, seront admises toutes les constructions, dépôts et installations, y compris classées sous réserve qu'ils soient nécessaires au fonctionnement, à l'exploitation et l'entretien du domaine public autoroutier. La zone concernée est distinctement délimitée dans le plan de zonage sous le numéro 7 emplacement réservé.
6. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés.
7. Les constructions et l'extension des constructions à usage d'habitation, comprises dans une bande de 30 mètres de part et d'autre de la RD 112, (150 m après RD 77 à limite de commune avec VERFEIL) et 100 mètres de part et d'autre de la RD 112, (l i m i t e de commune avec LAVALETTE à 150m après RD 77) doivent se soumettre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.
8. Les constructions et l'extension des constructions à usage d'habitation, comprises dans une bande de 250 mètres de part et d'autre de l'autoroute A680, doivent se soumettre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.
9. Les antennes de radiotéléphonie ne peuvent être autorisées qu'à condition d'être à plus de 200 mètres de toute construction habitée
10. Les installations classées sont autorisées à condition qu'elles ne soient pas soumises à autorisation et qu'elles soient nécessaires au bon fonctionnement des constructions autorisées, en particulier celles liées au fonctionnement des exploitations agricoles de la zone.
11. Les aires de sports et aires de stationnement uniquement dans l'emplacement réservé à cet effet (n°2).
12. Dans les secteurs Ah, et Ap sont autorisés le changement d'affectation, la transformation, les aménagements, ou extensions mesurées des constructions existantes à la date de l'approbation du P.L.U sous réserve du respect de la qualité architecturale et des matériaux mis en œuvre sur ces bâtiments.
13. 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 A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

1. - Toute construction nouvelle doit être implantée pour tous ses niveaux à une distance des limites séparatives du terrain au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.
2. - Toute modification ou adaptation d'une construction existante à la date d'approbation du présent P.L.U. (extension, réfection, aménagement ou surélévation) pourra avoir le même recul que le bâtiment existant.
3. - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.
4. - En bordure des ruisseaux, toute construction doit être édifée à une distance de la berge au moins égale à 4 mètres.

*L'article A 7 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 A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

1. - Toute construction nouvelle doit être implantée pour tous ses niveaux à une distance des limites séparatives du terrain au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.
2. - Toute modification ou adaptation d'une construction existante à la date d'approbation du présent P.L.U. (extension, réfection, aménagement ou surélévation) pourra avoir le même recul que le bâtiment existant.
3. - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.
4. - En bordure des ruisseaux, toute construction doit être édifée à une distance de la berge au moins égale à 4 mètres.
5. - 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 A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

- 1 - La hauteur des constructions nouvelles sur la sablière, mesurée à partir du sol naturel ne doit pas excéder
  - 7 mètres pour des constructions à usage d'habitation
  - 10 mètres pour des bâtiments agricoles.

Toutefois, pour certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur seront autorisés.

- 2 - En cas d'aménagement ou d'extension d'un bâtiment existant, la hauteur de ce bâtiment pourra être maintenue.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les ouvrages publics.

*L'article A 7 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 A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

- 1 - La hauteur des constructions nouvelles sur la sablière, mesurée à partir du sol naturel ne doit pas excéder
  - 7 mètres pour des constructions à usage d'habitation
  - 10 mètres pour des bâtiments agricoles.

Toutefois, pour certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur seront autorisés.

- 2 - En cas d'aménagement ou d'extension d'un bâtiment existant, la hauteur de ce bâtiment pourra être maintenue.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les ouvrages publics, **ni 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.**



### Zone A – Avant mise en compatibilité

#### ARTICLE A 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

##### 1 - ESPACES BOISES CLASSES

Les espaces boisés classés figurant aux plans sont soumis aux dispositions des articles L.130.1 et R.130.1 du Code de l'Urbanisme.

##### 2 - AUTRES PLANTATIONS EXISTANTES

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations au moins équivalentes.

##### 3 - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

Il sera planté au moins un arbre de haute venue pour 200 m2 de terrain constructible.

Les aires de stationnement publiques ou privées doivent être plantées à raison d'un arbre pour 2 emplacements de voiture

*L'article A 13 ne dispense pas les constructions liées au projet LACT des contraintes liées aux plantations existantes imposées par le règlement. Il sera donc mentionné dans la liste des exceptions.*

### Zone A – Après mise en compatibilité

#### ARTICLE A 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

##### 1 - ESPACES BOISES CLASSES

Les espaces boisés classés figurant aux plans sont soumis aux dispositions des articles L.130.1 et R.130.1 du Code de l'Urbanisme.

##### 2 - AUTRES PLANTATIONS EXISTANTES

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations au moins équivalentes.

##### 3 - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

Il sera planté au moins un arbre de haute venue pour 200 m2 de terrain constructible.

Les aires de stationnement publiques ou privées doivent être plantées à raison d'un arbre pour 2 emplacements de voiture

**4 - 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 Saint-Marcel-Paulel.

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

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

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

Le dossier du SCOT comporte trois parties :

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

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

Pour mémoire, la liaison entre Castres et Toulouse est à ce titre abordée au sein de la synthèse du SCoT<sup>3</sup> et dans le PADD comme suit :

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

Objectifs définis pour le projet au PADD :

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

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

<sup>3</sup> SCoT : schéma de cohérence territoriale



## VI. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

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

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. »

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

### VI.2 Contenu de l'évaluation environnementale

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

Celui doit comprendre :

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

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

3° Une analyse exposant :

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

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

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

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

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

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



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

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

Le PLU de la commune de Saint-Marcel-Paulel 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 4 du Rapport de présentation analyse les incidences du PLU sur l'environnement et les mesures compensatoires prises en faveur de sa préservation.

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 Saint-Marcel-Paulel ;

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 Saint-Marcel-Paulel. Pour des compléments d'informations, des renvois pourront être faits vers cette étude d'impact.

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

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

Les sources d'information pour réaliser le présent état initial du territoire communal de Saint-Marcel-Paulel 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

Situé dans le Lauragais, le territoire de Saint-Marcel-Paulel est constitué de 2 unités morphologiques : au Nord la vallée du Girou et au Sud les coteaux.

Dans la zone de coteaux, le relief est très accentué et marqué par une forte occupation agricole, et par le passage de petits ruisseaux.

Dans la vallée où le relief est plat, on y retrouve la rivière du Girou.

L'altitude sur le territoire varie entre 143 mètres et 230 mètres environ, avec une moyenne de 187 mètres.

#### VI.3.1.2 Géologie, pédologie et hydrogéologie

##### Géologie

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

Son territoire est situé dans le Bassin Aquitain où se sont déposées pendant l'ère tertiaire de grandes épaisseurs de sédiments d'origine fluviale et lacustre : les « molasses ».

On distingue :

- La zone des coteaux molassiques : la molasse sableuse du Stampien supérieur est formée de sables peu agglomérés par un ciment calcaire ou calcaire franc. Elle occupe le plus souvent des pentes fortes (supérieures à 20%) et majoritairement en bois, landes ou prés.
- Des formations de pente, éboulis et solifluxions, issues de la molasse sont recouvertes, d'une formation argilo-limoneuse de plusieurs mètres d'épaisseur. Sols généralement imperméables. Elles couvrent la majeure partie du territoire.

- Des formations résiduelles de plateaux nées de la décomposition de la molasse sur place. Ces formations de 1 à 2 mètres d'épaisseur sont plus ou moins décalcifiées, parfois légèrement acide et pédologiquement évoluée.
- Les alluvions du Girou : on y retrouve des alluvions de basses terrasses (limons d'inondation à éléments fins décalcifiés et parfois acides) et des alluvions actuelles, modernes (limons d'inondation à éléments fins un peu calcaire) des cours d'eau secondaires.

### Pédologie

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

Sur la commune, on distingue deux types de sols :

- Des sols de basses plaines d'alluvions récentes :
  - Les sols bruns calciques issus des alluvions récentes du Girou : sols récents, de type argilo-limoneux, Profonds, hydromorphes, à très bonne potentialité agronomique (cultures industrielles ou légumières) ;
  - Les sols bruns lessivés hydromorphes dans la basse vallée du Girou et sur les formations résiduelles de plateau : sols profonds qui ont besoin d'être drainés. Ce sont les boubènes à bonne potentialité agronomique (cultures céréalières ou industrielles).
- Des sols des coteaux argilo-calcaires sur marnes dominantes peu à moyennement accidentés, sols appelés localement « Terrefort ».
  - Les sols bruns calcaires sur les coteaux molassiques et les replats : sols argilo-calcaires ou terreforts à bonne potentialité agronomique ;
  - Les lithosols formés sur fortes pentes : sols très calcaires peu profonds très pierreux à faible potentialité agronomique. Recouverts par un couvert boisé permanent ;
  - Les sols bruns plus ou moins lessivés et hydromorphes sur les formations de pentes et solifluxions issues de la molasse : sols non calcaires à surface argilo-limoneuse, assez profonds, avec à une assez bonne potentialité agronomique (cultures céréalières ou industrielles voire, peupleraies ou prairies) ;
  - Les sols colluviaux récents en bas de pente des coteaux molassiques : sols peu évolués constituant un matelas argileux profond, à très bonne potentialité agronomique.

### 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 Saint-Marcel-Paulel est concernée par :

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

### Hydrogéologie

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

- Les « molasses du bassin de la Garonne et alluvions anciennes de Piémont » (FRFG043) d'une superficie de 14 559 km<sup>2</sup> ;
- Les « alluvions de la Garonne moyenne et du Tarn aval, la Save, l'Hers mort et le Girou » (FRFG020) d'une superficie de 1 479 km<sup>2</sup>

- les « calcaires et sables de l'oligocène à l'Ouest de la Garonne » (FRFG083) d'une superficie de 23 493 km<sup>2</sup> ;
- les « sables, calcaires et dolomies de l'éocène-paléocène captif sud AG » (FRFG082) à dominante sédimentaire d'une superficie de 25 888 km<sup>2</sup> ;

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

On notera également l'absence de captages pour l'irrigation agricole.

### VI.3.1.3 Hydrologie

#### Réseau hydrographique

Quelques ruisseaux (canal de Madame, ruisseaux de Foncalbe, de Rambert et de Pisseloup) et une rivière : Le Girou, maillent le territoire communal.

Le Girou est alimenté essentiellement par les ruisseaux et fossés descendant des coteaux, eux-mêmes alimentés presque exclusivement par les eaux de ruissellement. Du fait de son alimentation pluviale, son débit peut fortement varier et donc engendrer des inondations.

En plus de ce réseau hydrographique linéaire dense, on note également sur le territoire communal un plan d'eau, à l'Est du lieu-dit Bellegarde.

#### Risque d'inondation

Le réseau hydrographique de la commune de Saint-Marcel-Paulel présente un risque d'inondation dans la plaine du Girou au Nord.

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

Sur la commune, des bâtis sont proches voire compris dans la zone inondable du Girou notamment la briqueterie (Plaine de Nagen), de bâtiments agricoles et une dizaine d'habitations des hameaux de Nagen et Lamothe.

#### Zones humides

Sur la commune de Saint-Marcel-Paulel, le lit du Girou est considéré comme une zone humide. Une seconde zone humide est localisée en bordure Sud de l'A680 existant.

### VI.3.2 Les espaces agricoles et naturels

#### VI.3.2.1 Espace agricole<sup>4</sup>

L'activité agricole est dominante et marque fortement le paysage de la commune avec des grandes unités de cultures céréalières et des cultures industrielles. De plus, on trouve quelques prairies permanentes ou temporaires.

L'espace agricole occupe l'essentiel de la superficie du territoire communal soit 88 %.

<sup>4</sup> Données rapport de présentation du PLU



### VI.3.2.2 Espaces boisés et milieux naturels sensibles

#### Végétation

L'espace naturel représente 8,6 % du territoire communal. Il est constitué de quelques bois, de petits ruisseaux et de la vallée du Girou.

Le taux de boisement est relativement faible.

Quelques bois isolés dans l'espace agricole de grandes cultures :

- Deux bois autour du hameau de Beaulieu ;
- Un ensemble de bois autour de « Gigala ruines » et de « Las Peyres » ;
- Un ensemble de bois autour du château de Paulel ;
- Un ensemble de bois situ au lieu-dit « Domaine du Girou » ;
- Quelques boisements autour des lieux-dits « En Rouget », « Pont de bois » et « L'Ormeau ».

Des boisements de type ripisylve sont présents sous forme de taillis en bordure des divers ruisseaux.

Les jardins d'agrément, potagers et ou vergers sont présents dans la plupart des habitations.

La plupart du temps, des haies végétales clôturent ces espaces privatifs.

Les parcs du Château de Paulel ou du Domaine du Girou abritent des arbres remarquables.

#### Espaces inventoriés ou protégés

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

#### Trames vertes et bleues

La vallée du Girou est recensée au Schéma Régional de Cohérence Écologique de Midi-Pyrénées comme cours d'eau à préserver.

Elle constitue un lieu privilégié pour certains mammifères inféodés au cours d'eau (Campagnol amphibie, Putois d'Europe). La rivière constitue par ailleurs un corridor aquatique d'ordre régional. Plusieurs affluents d'orientation nord/sud, sont également identifiés comme corridors aquatiques (ruisseau de Foncalbe, ruisseau de Rambert). Cette vallée est fortement dominée par l'agriculture intensive, laissant peu d'espaces favorables à une flore et faune riches et diversifiées. Néanmoins, ces parcelles favorisent la présence de l'Oedicnème criard et de quelques passereaux des milieux agricoles. Les espaces boisés et embroussaillés se limitent aux linéaires de cours d'eau, aux alignements et haies en bordure de l'A680, des voiries ou de parcelles agricoles et à quelques bosquets disséminés.

#### Descriptif des enjeux

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

Les enjeux les plus élevés se situent au niveau du Girou et de ses affluents, dont il faut préserver la fonctionnalité de corridor écologique.

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

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

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

À proximité du projet à cheval sur trois communes, Bonrepos-Riquet, Gragnague et St Marcel Paulel, le territoire abrite plusieurs zones favorables à des espèces patrimoniales d'insectes. Sur le site dit de « Mare de Bellegarde et bois d'Aubit », figure la seule population de l'aire d'étude d'Agrion mignon, libellule localisée en région Midi-Pyrénées.

Saint-Marcel-Paulel se trouve également dans le secteur 1, qui abrite en divers endroits de vieux chênes attaqués par le Grand Capricorne, coléoptère protégé.

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

Enfin, il convient d'indiquer que la mare située sur le site « Mare de Bellegarde et bois d'Aubit » sert de site de reproduction à au moins 4 espèces : Crapaud commun, Grenouille agile, Pélodyte ponctué et Rainette méridionale.

### VI.3.3 Le milieu humain : diagnostic du territoire communal

#### VI.3.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager

##### Contexte général

Situé dans le Lauragais, Saint-Marcel-Paulel présente des paysages collinaires vallonnés et faiblement accidentés notamment dans la vallée du Girou, dont l'ambiance rurale est marquée par les exploitations agricoles, des habitats dispersés, et un bâti traditionnel souvent préservé. Sur les coteaux, le relief est très accentué, marqué toutefois par la présence de grandes cultures céréalières.

L'urbanisation dans ces espaces, s'est développée de façon linéaire en bordure des voies, sous forme d'habitations individuelles, principalement le long de la RD32, de la RD57 et de la D112.

En plus d'un centre-bourg où se concentrent les principaux équipements, le territoire présente également une urbanisation plus récente dans les hameaux sous forme d'opérations d'ensemble (lotissements) et un habitat dispersé, conséquence d'un étalement urbain.

Pour mémoire, les lieux dits les plus proches de l'A680 sont Nagen (250m), Lamothe (230m) et Pont de Bois (290 m).

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

##### Patrimoine culturel et paysager

L'aire d'étude ne recoupe aucun élément de protection (périmètre de protection de Monument historique, site inscrit, site classé...) du patrimoine historique ou archéologique identifié sur la commune de Saint-Marcel-Paulel.

La commune présente cependant, un patrimoine architectural de qualité.

Les sites de qualité et les bâtiments remarquables ont été recensés :

- L'église Saint-Pierre ;
- Le moulin et le pont de Nagen : ce moulin existe depuis le XVI<sup>ème</sup> siècle. Il utilise la force motrice du Girou pour faire fonctionner une minoterie. Celle-ci a disparu alors qu'une briqueterie, qui s'était installée sur l'autre rive, est toujours en activité ;
- Le château de Paulel ;
- Quelques puits : le puits de Foncalbe et le puits du Bourg, qui représentaient des sources d'eau potable importantes ;
- Le pigeonier au niveau d'En Rouget ;
- La croix Tuilerie.

Ce dernier monument (la croix Tuilerie) est situé dans l'aire d'étude. Sur le territoire communal, on recense un site archéologique gallo-romain, au lieu-dit «Champ des Aubits». Ce site fait l'objet d'un classement spécifique en zone naturelle à protéger au niveau du PLU. Il est situé en dehors de l'aire d'étude.

### VI.3.3.2 Urbanisme

#### Population, habitat et données démographiques

La commune de Saint-Marcel-Paulel se trouve dans le secteur 1 compris entre l'A68 et Verfeil, qui représente la limite de la zone d'influence de l'agglomération toulousaine soumise au phénomène d'étalement urbain mais aussi le secteur 2 qui présente un caractère rural avec des étendues agricoles où se dressent les bourgs des communes ainsi que quelques hameaux épars ; la population totale y est assez faible. Il offre en effet un environnement agréable pour les personnes souhaitant s'installer à l'écart de la forte urbanisation toulousaine

La commune est dans la zone d'influence de l'agglomération toulousaine.

La croissance démographique y est régulière : en l'espace de 14 ans, la population et le nombre d'habitations ont augmenté d'environ 9,48% ; et la population est relativement équilibrée : 25,2 % de la population a moins de 30 ans et 27,9 % a plus de 60 ans (cf. tableau ci-après).

Tableau 3: Caractéristiques de la population (Source : INSEE, 2016)

Communes	Population en 2013	Densité de population en 2013 (hab/km <sup>2</sup> )	Évolution de la population entre 1999 et 2013 (%)	Part des moins de 30 ans (%)	Part des plus de 60 ans (%)
Saint-Marcel-Paulel	439	61,83	+ 9,48	25,2	27,9

La croissance démographique entraîne une augmentation du parc de logements : +22,6% entre 1999 et 2012.

La composition des logements à Saint-Marcel-Paulel 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 98,9% à Saint-Marcel-Paulel.

Tableau 4: Le logement au sein de la commune (Source : INSEE, 2014)

Communes	Nombre de logements (2012)	Part de résidences principales en 2012 (%)	Part de résidences secondaires en 2012 (%)	Part de logements individuels en 2012 (%)	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2012 (%)
Saint-Marcel-Paulel	190	92,8	4,0	98,9	+ 22,6

Saint-Marcel-Paulel fait partie de ces territoires ruraux dépendants, dont les actifs se déplacent dans tout le département de la Haute-Garonne, mais aussi vers le département limitrophe du Tarn. La commune remplit ainsi, un rôle majoritairement résidentiel : 92,8% (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 :

- 78,5 % d'actifs (avec emplois ou non) dont 74,2 % d'actifs avec emplois et 4,3 % de chômeurs ;
- Les inactifs (élèves, étudiants, retraités ou autres...) représente 21,5 %.

#### Économie, équipements

La commune de Saint-Marcel-Paulel est très peu fournie en équipement et service. On y trouve uniquement les équipements publics de base. La commune dispose d'une mairie, d'une église, d'une salle des fêtes, d'une bibliothèque et d'un cimetière. Aucun commerce ou autre type de service (équipements scolaires, sportifs hormis les deux aires de jeux) n'existe sur la commune.

L'activité économique et commerciale de la commune est relativement faible. L'activité agricole, nettement orientée vers les productions végétales, est prédominante sur la commune. La municipalité souhaite encourager l'implantation de commerces et de services sur la commune.

### VI.3.3.3 Déplacements et trafics

La commune de Saint-Marcel-Paulel est desservie par plusieurs routes départementales, dont les trois principales sont la RD112, RD32 et RD57.

L'autoroute A680 traverse le Nord de la commune, à proximité de la limite communale. Aucun échangeur n'est présent sur la commune.

Les déplacements des résidents de la commune s'effectuent essentiellement en voiture particulière soit vers Toulouse et les villes de l'agglomération toulousaine, pôle économique, administratif et commercial, soit vers Verfeil ou Balma-Gramont pour les services publics, autres services et commerces.

L'emploi n'étant pas sur place à cause de la faiblesse de l'activité économique et commerciale, cela rend inévitable l'usage de la voiture.

La nécessité pour la plupart des ménages de posséder au moins deux véhicules induit inévitablement des frais conséquents de déplacements.

La commune est desservie par des lignes de bus interurbaines (lignes du Conseil Départemental de Haute-Garonne et lignes de la Région Midi-Pyrénées.)



### VI.3.3.4 Risques sanitaires

#### VI.3.3.4.1 Qualité des eaux

La commune de Saint-Marcel-Paulel 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 Saint-Marcel-Paulel de la masse d'eau superficielle identifiée sont présentés ci-dessous :

**Tableau 5 : Les objectifs des masses d'eau superficielles de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021**

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

#### Eaux souterraines

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

**Tableau 6 : Les objectifs des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude fixés par le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021**

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

#### VI.3.3.4.2 Ambiance sonore

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

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

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

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

Infrastructure	Classement sonore	Distance maximale des secteurs affectés par le bruit
A 680	2	250 m
RD 112	3	100 m

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

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

#### VI.3.3.4.3 Qualité de l'air

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

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

## 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 8 : Historique des différentes étapes d'émergences du projet LACT (Source : Egis Environnement, 2014)*

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

### VI.5.1 Le milieu physique

#### VI.5.1.1 Topographie

Le projet concerne le doublement des voies de l'A680 existante, implantée dans la plaine du Girou à proximité du cours d'eau du même nom.

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

L'élargissement de l'A680 se traduira par un apport de matériaux sur l'ensemble du linéaire et côté Nord de cette infrastructure. Le tracé ne nécessite pas la réalisation de déblais.

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

#### Mesures

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

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

*aménagements prendront en compte le risque de tassement en surface, qui subsistera durant quelques temps après la phase de terrassement, avant la mise en place définitive des revêtements de surface.*

#### VI.5.1.2 Géologie, 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.

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

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

#### Mesures

*Afin de prévenir les risques de compression et mouvements de terrain, il pourra être envisagé :*

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

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

##### Phase d'exploitation

Sur la commune de Saint-Marcel-Paulel, au niveau de l'aire d'étude les risques de glissement sont nuls, cependant des risques de compressions existent. Ils concernent une surface de 5,70 ha de l'aire d'étude, soit quasiment la moitié de la surface de l'aire d'étude de la commune.

Le doublement de l'A680 va entraîner une augmentation des surfaces imperméabilisées qui pourrait modifier les conditions de réalimentation de la nappe. Néanmoins, au regard de la perméabilité des sols (estimée faible à moyenne) qui limite déjà les échanges locaux entre l'impluvium de surface et la nappe souterraine, l'incidence générée par cet élargissement devrait restée mineure.

Les risques de pollution des eaux souterraines en phase d'exploitation sont liés à la pollution des eaux pluviales.

#### Mesures

*Les études géotechniques permettront de définir les mesures constructives à mettre en place de manière à réduire les risques de mouvement de terrain.*

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

#### VI.5.1.3 Hydrologie

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

#### Mesures

*Le réseau d'assainissement existant de l'A680 a été conçu de façon à dissocier les apports de la plateforme autoroutière et les écoulements naturels.*

*Bien que prévu en vue d'un futur aménagement à 2x2 voies, il sera reconsidéré le fonctionnement et la capacité hydraulique du réseau de la plate-forme et des bassins de rétention dans son intégralité.*

*Le réseau de collecte des eaux pluviales et les bassins de rétention seront étanches et dimensionnés pour une occurrence décennale.*

Le projet d'élargissement, est localisé dans la vallée du Girou et le longe par le Nord. Le projet ne franchit pas le cours d'eau sur la commune. Aucun travail n'aura lieu en milieu aquatique.

L'A680 se localise dans le champ d'expansion des crues du Girou. Sur cette section les travaux seront réalisés en remblais. L'élargissement de l'A680 peut générer une aggravation des risques d'inondation et notamment un exhaussement de la ligne d'eau.

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

#### Mesures

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

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

Le projet n'impact aucune zone humide sur la commune de Saint-Marcel-Paulel.

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 de DUP associée au projet d'élargissement de l'A680 représente une emprise de 14,1 ha sur la zone agricole du PLU. Néanmoins en réalité la surface à vocation agricole n'est que d'une dizaine d'hectares car l'A680 apparaît en zone agricole au plan de zonage. L'emplacement réservé a pour objet de permettre d'éventuelles adaptations de projet lors des études ultérieures. Les effets des emprises sont d'autant plus limités que les emprises définitives correspondent au domaine public autoroutier concédé. Les effets sont donc au final très limités tant au niveau du parcellaire que des exploitations agricoles. Les parcelles touchées ne sont que faiblement rognées. Il n'y a pas de déstructuration du parcellaire. Aucun bâtiment agricole ne se trouve dans l'emprise du projet. Les pertes foncières ne remettent pas en cause la viabilité des exploitations. Les effets du projet se limitent à l'endommagement de conduites enterrées d'irrigation.

Le projet ne remet pas en cause l'activité agricole communale.

#### Mesures

*Les surfaces agricoles concernées ont déjà fait l'objet d'un aménagement foncier. Les indemnités seront versées par le Maître d'Ouvrage pour compenser la perte de production.*

### **VI.5.2.2 Espaces boisés et milieu naturel sensibles**

Le projet n'intercepte aucun espace boisé classé sur la commune.

La bande DUP n'occupe zone naturelle (Zone N du PLU de Saint-Marcel-Paulel). Seule une zone agricole (Zone A du PLU de Saint-Marcel-Paulel) est impactée.

Le projet est localisé principalement sur les emprises ASF en bordure de l'A680. Ces emprises, composées surtout de friches, ne constituent pas un milieu à enjeu.

Le projet n'impacte pas le Girou ni sa ripisylve.

Les emprises autoroutières sont utilisées comme habitats de reproduction et de repos par l'avifaune, notamment par trois espèces patrimoniales : l'Alouette lulu, le Bruant proyer et la Fauvette grisette. Les impacts sont modérés, notamment pour le Bruant proyer et la Fauvette grisette, car le projet entraîne la destruction d'une partie des milieux favorables à ces deux espèces.

Les enjeux concernant les mammifères terrestres et semi-aquatiques sont localisés au niveau du Girou (renard roux, blaireau européen). Le projet ne présente donc pas d'impact direct sur ces espèces.

Les enjeux chiroptérologiques sont également localisés au niveau du Girou. La proximité des habitats favorables aux chiroptères induits des risques de collisions routières avec un niveau d'impact très fort. Il y aura également un risque de pollution des eaux (source d'insectes pour les chauves-souris).

Le projet n'impactant pas le Girou, n'aura pas d'effet sur la faune aquatique.

Sur la commune de Saint-Marcel-Paulel, le projet ne présentera pas d'impact significatif sur les insectes, sur les amphibiens et les reptiles.

Les effets sur le milieu naturel sont limités du fait que l'infrastructure est déjà en partie existante.

#### 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 avec la mise en place de plusieurs buses sèches (80 cm) sous la plate-forme autoroutière ;*
- *Mise en défens des zones à enjeux importants ;*
- *Mise en place de mesures de traitement des eaux avant rejet au milieu naturel ;*
- *Création le cas échéant de zones de compensation (création de marre d'hibernaculum, de zones humides, transplantation de pieds/bulbes...) ;...*

## **VI.5.3 Le milieu humain**

### **VI.5.3.1 Patrimoine architectural, urbain et paysager**

Le projet ne présentera aucun impact sur le patrimoine historique de la commune.

Lors des travaux, de nouveaux vestiges archéologiques peuvent potentiellement être mis à jour. Cependant, le projet étant en remblais sur cette section, il est peu probable de découvrir ou d'altérer de nouveaux vestiges.

L'impact paysager sera limité puisque le projet consiste uniquement en l'élargissement par le nord de l'infrastructure existante.



#### Mesures

*Le dossier de saisine archéologique établi après la déclaration d'utilité publique permettra de saisir les services de l'État en leur présentant le projet en détails. Sur la base des diagnostics, il leur permettra d'ordonner ou non des 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 les 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, le projet étant accolé à l'infrastructure existante et localisé au niveau d'un échangeur ne présentera pas d'impact paysager important.

#### Mesures

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

*L'aménagement de l'échangeur de Verfeil, à l'Est de la commune de Saint-Marcel-Paulel fera l'objet de mesures d'insertion paysagères particulières.*

### **VI.5.3.2 Urbanisme**

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

Au droit de la traversée de la commune de Saint-Marcel-Paulel, le projet LACT se traduit par l'élargissement de l'A680 existante.

Il est important de signaler que cet élargissement n'affectera pas de bâti. Les emprises du projet sont déjà dans le domaine autoroutier concédé.

Le projet consistant à élargir une infrastructure existante ne fragmentera pas davantage le territoire. Le projet porte sur des zones identifiées comme agricoles au PLU mais déjà incluses dans le domaine autoroutier. L'impact sur l'activité agricole est non significatif.

Étant en zone agricole, le projet n'impacte pas de zone urbaine ou à urbaniser au sein de la commune de Saint-Marcel-Paulel.

La réalisation du projet n'aura pas d'effet sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur la commune.

Enfin, sur la commune voisine de Verfeil, un échangeur sera aménagé. Il permettra de mieux desservir la commune et d'augmenter l'attractivité du secteur.

#### Mesures

*Les surfaces concernées ont déjà fait l'objet d'un aménagement foncier. Les indemnités seront versées par le Maître d'Ouvrage pour compenser la perte de production.*

### **VI.5.3.3 Déplacements et trafics**

En phase de chantier, la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peut perturber légèrement les déplacements au sein de la commune (circulation d'engins...). Aucune voie de communication existante

ne sera coupée. Ainsi, considérant la nature des travaux envisagés (élargissement de l'A680 existante) les incidences resteront limitées.

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**

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

Les résultats de cette étude au droit de l'élargissement de l'A680 montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire entre l'A68 et le futur échangeur de Verfeil, sans qu'aucune habitation ne soit concernée au droit de l'élargissement.

#### Mesures

*Aucune mesure spécifique ne sera donc mise en place dans ce secteur.*

#### **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.

Ainsi, la qualité de l'air devrait se dégrader au Nord de la commune.

Mesures

*Aucune mesure spécifique ne sera donc mise en place dans ce secteur.*



## 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 Saint-Marcel-Paulel

### 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.

Néanmoins il convient de rappeler que les travaux d'élargissement seront conduits quasiment exclusivement dans le domaine public autoroutier concédé (DPAC), sauf – le cas échéant et très ponctuellement - pour l'implantation de nouveaux ouvrages de gestion des eaux pluviales.

D'autre part, diverses mesures sont prévues de façon à limiter l'incidence du projet sur la ripisylve du Girou et préserver ses fonctionnalités de corridor écologique.

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

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

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

1. Maîtriser le développement de l'urbanisation autour des hameaux existants ;
2. Concevoir un urbanisme raisonné et cohérent, fondé sur des principes d'équilibre social ;
3. Valoriser le cadre de vie de Saint-Marcel-Paulel, facteur d'attractivité pour la commune ;
4. Préserver la vocation agricole et rurale de la commune ;
5. Maintenir les zones d'activités.

Étant en zone agricole, le projet n'impacte pas de zone urbaine ou à urbaniser au sein de la commune de Saint-Marcel-Paulel. La réalisation du projet n'aura pas d'effet sur les projets de développement de l'urbanisation prévus sur la commune.

L'élargissement de l'A680 se fera par le nord. Le projet n'aura aucune incidence significative sur l'activité agricole, considérant que l'élargissement sera réalisé exclusivement dans le DPAC (Domaine Public Autoroutier Concédé) d'ASF.

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

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

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

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

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

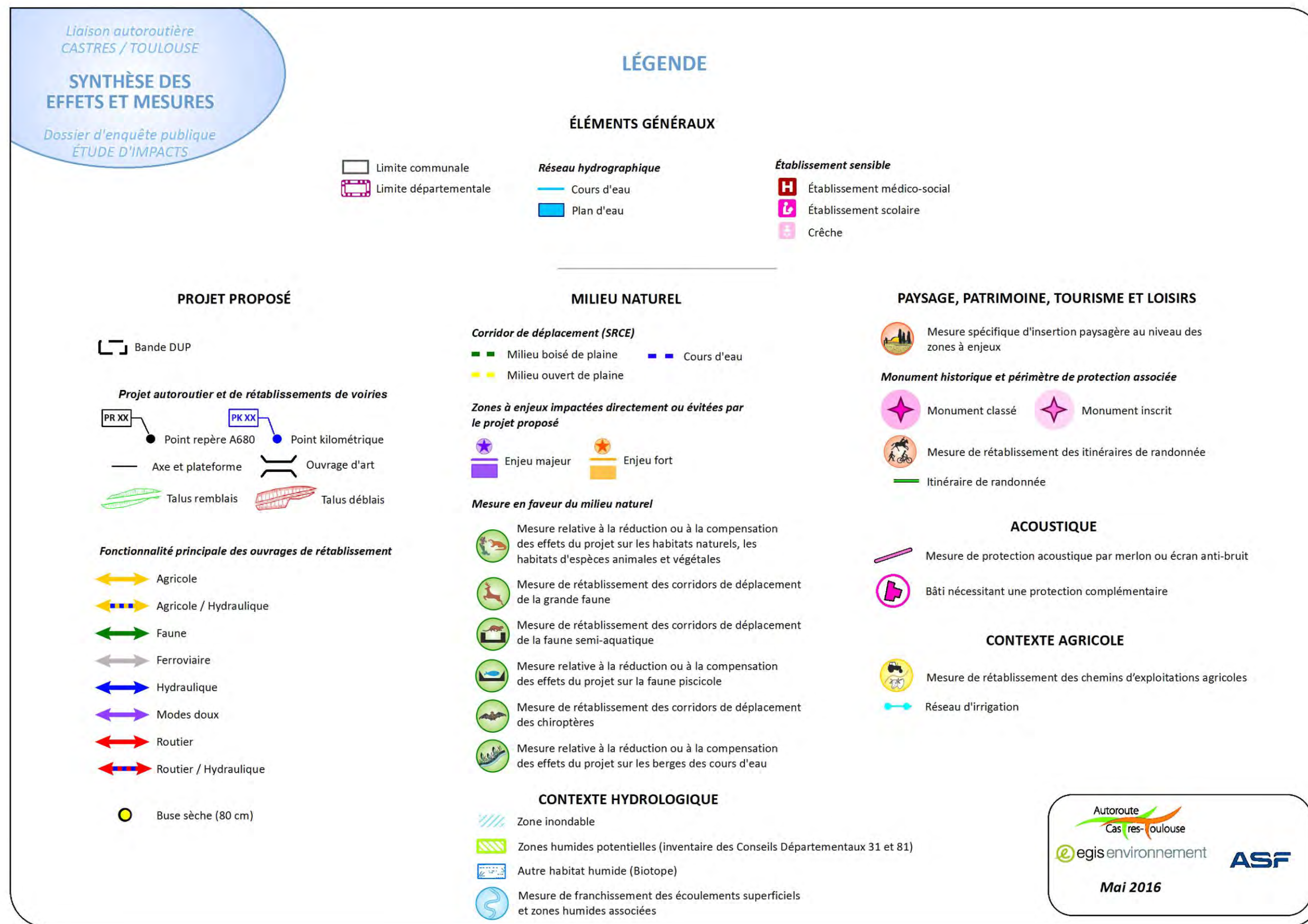
Ainsi, les emprises définitives de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse sur les différentes zones illustrées sur le plan de zonage du PLU de Saint-Marcel-Paulel seront acquises. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante-projet et post-projet permettra alors de réaliser ce suivi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

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

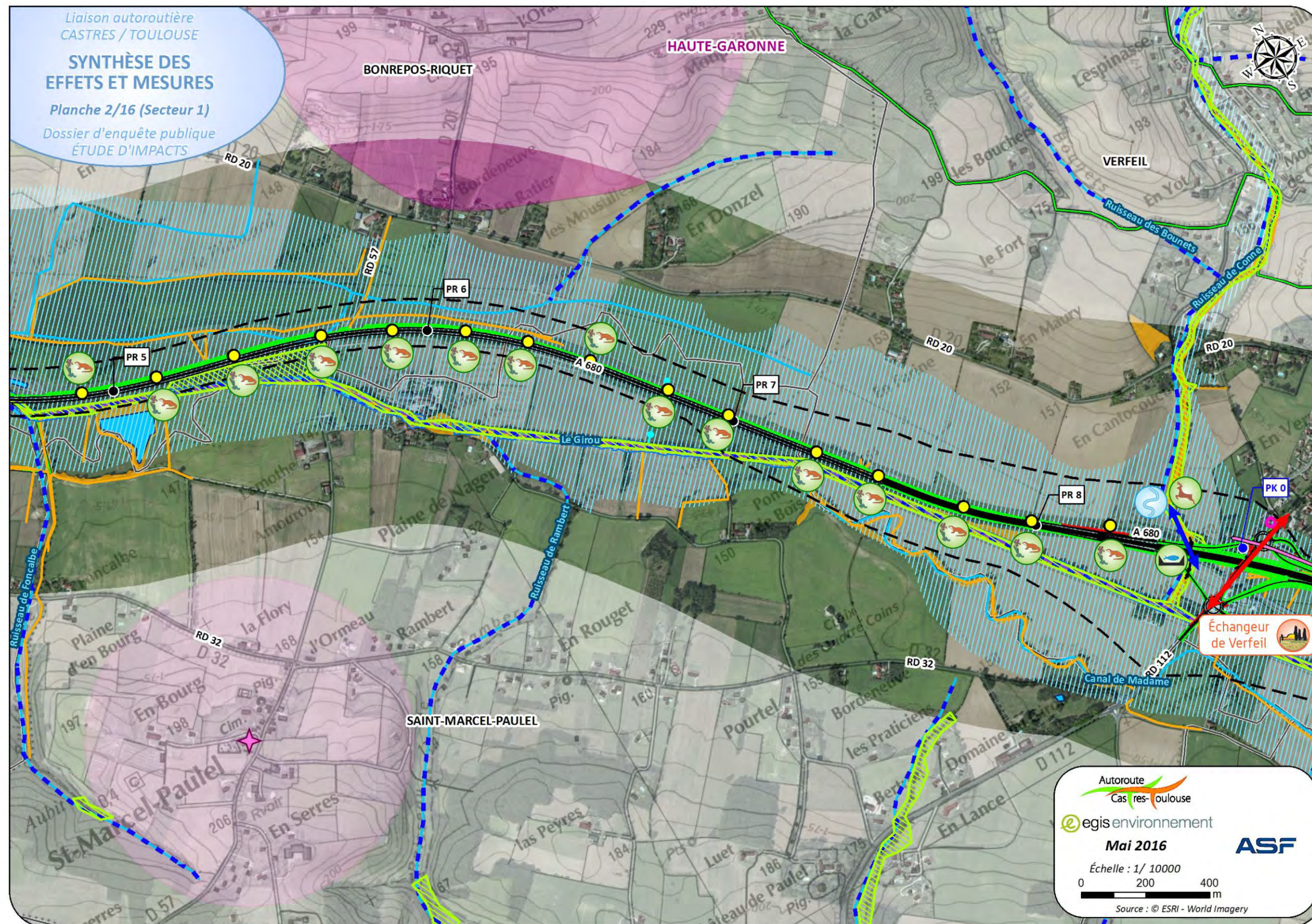
**Tableau 9 : Valeur des emprises par zone ante projet et post projet (Source : EGIS, 2016)**

Analyse par zone	Au stade de la mise en compatibilité	Au stade de la réalisation du projet
Zone A	14,1 ha inclus dans l'ER	Y ha acquis

Figure 11 : 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><b>Terrain de type</b> : sols argilo- calcaires issus d'apports récents (érosion des molasses et reliefs environnants) et pour la plupart en phase d'alluvionnement</p> <p><b>Risques</b> : retrait et gonflement des sols argileux, risque de mouvement de terrains.</p> <p><b>Masse d'eau souterraine</b> : Trois masses d'eau captives et une masse d'eau libre.</p> <p>Aucun captage public d'alimentation en eau potable des populations.</p>	<p>Les risques de glissement sont nuls.</p> <p>Risques de compression des terrains et d'érosion des sols réduits par le renforcement des terrains et 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><b>Relief</b> : paysage vallonné entaillé par la Vallée du Girou.</p> <p><b>Altitude</b> oscillant entre 143 m NGF à 230 m NGF.</p>	<p>Le projet concerne le doublement des voies de l'A680 existante, implantée dans la plaine du Girou à proximité du cours d'eau du même nom.</p> <p>Celle-ci est réalisée en remblais sur toute sa section de façon à être mise hors d'eau du Girou en cas de crue.</p> <p>Le projet ne remet pas en cause le contexte topographique du secteur.</p> <p>Dans la mesure du possible les matériaux déblayés plus à l'est (secteurs 2 et 3) pour les besoins du projet seront réutilisés comme remblais.</p>
	Hydrologie	<p>SDAGE Adour – Garonne et Plan de Gestion des Etiages du Tarn.</p> <p><b>Cours d'eau</b> du Girou au Nord de la commune et ses affluents.</p> <p>Le Girou est identifié comme <b>zone humide</b>.</p> <p><b>Risque d'inondation</b> par crues du Girou.</p>	<p>Augmentation de l'imperméabilisation engendrant une augmentation des débits ruisselés. Le projet prévoit le confortement du système de gestion des eaux pluviales existant de l'A680 (base pluie décennale).</p> <p>Sur la commune, le projet ne franchit aucun cours d'eau. Par ailleurs, il est situé en zone inondable du Girou. Une étude hydraulique a permis de mettre en évidence l'absence d'impact de l'aménagement sur le risque d'inondation.</p> <p>Pas d'atteinte des secteurs identifiés comme zone humide.</p>
Milieu agricole et naturel	Espace agricole	<p>L'<b>agriculture</b> reste une activité économique importante, occupant près de 90 % de l'espace communal.</p>	<p>L'élargissement de l'A680 se fera par le nord. Le projet n'aura aucune incidence significative sur l'activité agricole, considérant que l'élargissement sera réalisé exclusivement dans le DPAC (Domaine Public Autoroutier Concédé) d'ASF.</p> <p>Minimisation des délaissés.</p>
	Espaces boisés et milieux naturels sensibles	<p>La commune n'est pas concernée par des mesures de protection ou d'inventaire.</p> <p>Le secteur présentant un intérêt écologique est localisé au niveau du Girou et de sa ripisylve.</p>	<p>Les effets sur les milieux naturels sont limités du fait que la principale zone à enjeu est localisée au niveau du Girou et de sa ripisylve et du fait que l'infrastructure est existante et que le projet consiste uniquement en son élargissement.</p> <p>Moyens mis en œuvre au titre des 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 mare 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
<b>Milieu humain</b>	Patrimoine architectural, urbain et paysage	Paysages vallonnés de la vallée du Girou, marqué par l'activité agricole. Absence de monument historique classé ou inscrit. Plusieurs éléments patrimoniaux non protégés sur la commune mais un seul présent dans l'aire d'étude. Pas sensibilité archéologique particulière.	Le projet de liaison routière entre Castres et Toulouse n'intercepte aucun élément du patrimoine culturel ou paysager de la commune. Limitation des emprises travaux, mise en défens des éléments du patrimoine. Impact paysager limité du fait qu'il s'agit d'une infrastructure existante. Mise en place de mesures d'insertion paysagères (plantation d'arbres et d'arbustes)
	Urbanisme	Urbanisation principalement localisée le long des routes départementales et répartie en plusieurs petits hameaux. Présence de pavillons non mitoyens, de lotissements et d'habitats dispersés, conséquence d'un étalement urbain. La population est en forte augmentation. Peu d'équipements et de services publics.	Aucun bâti n'est affecté par le projet d'élargissement. Le projet ne remettra pas en cause les possibilités d'urbanisation de la commune.
	Déplacements et trafics	Infrastructure existante et passant au Nord de la commune. Plusieurs routes départementales sur la commune. Déplacements pendulaires (lieu de résidence/ lieu de travail).	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.
	Risques sanitaires (Bruit et air)	Secteur sous influence sonore de l'A680. Qualité de l'air relativement bonne.	Les résultats l'étude acoustique au droit de l'élargissement de l'A680 montrent une modification de l'ambiance sonore aux abords du linéaire entre l'A68 et le futur échangeur de Verfeil, sans qu'aucune habitation ne soit concernée au droit de l'élargissement. Aucune mesure spécifique n'est donc à mettre en place.