

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

MAI 2019

Livre 3

Pièces communes aux opérations

Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B

Pièce F Évaluation environnementale

F9 Compatibilité et articulation du projet avec les documents de planification opposables



TOULOUSE aerospace express
connexion LIGNE B





LIVRE 3

Pièces communes aux opérations
Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B

F

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

F9 Compatibilité et articulation du projet avec les
documents de planification opposables



SOMMAIRE

F9 COMPATIBILITÉ ET ARTICULATION DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION OPPOSABLES..... 3129

9.1 IDENTIFICATION DES DOCUMENTS À ANALYSER ET DES DOCUMENTS NON CONCERNÉS PAR LA PRÉSENTE ANALYSE.....3129

9.2 DOCUMENTS DE CADRAGE GÉNÉRAUX3132

- 9.2.1 Les Contrats de plan Etat-Région (CPER) Occitanie 3132
- 9.2.2 Le Schéma de cohérence territoriale de la Grande agglomération toulousaine 3132
- 9.2.3 Plans locaux d'urbanisme (PLU) 3137

9.3 THÈME HUMAIN / TRANSPORT ET DÉPLACEMENTS URBAINS : PROJET MOBILITÉS 2020.2025.20303142

9.4 THÈME STRATÉGIE DES MATÉRIAUX3142

- 9.4.1 Schéma départemental des carrières de la Haute – Garonne..... 3142
- 9.4.2 Plan national de prévention des déchets..... 3143

9.5 THÈME CLIMAT, AIR ET ÉNERGIE3143

- 9.5.1 Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie 3143
- 9.5.2 Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine 3143
- 9.5.3 Plan climat énergie territorial (PCET) de Toulouse et Plan climat air énergie Territorial (PCAET) de Toulouse Métropole 3144

9.6 THÈME EAUX3147

- 9.6.1 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour-Garonne 3147
- 9.6.2 Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Hers Mort Girou 3150
- 9.6.3 Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Vallée de la Garonne 3152
- 9.6.4 Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) pour le bassin Adour-Garonne 3152

9.7 THÈME BIODIVERSITÉ 3152

- 9.7.1 Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Midi-Pyrénées 3152
- 9.7.2 Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (ONTVB) 3153

9.8 THÈME RISQUES MAJEURS 3153

- 9.8.1 Plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) 3153
- 9.8.2 Plan de prévention des risques de mouvements de terrain 3155
- 9.8.3 Plan de prévention de risques sécheresse 3155
- 9.8.4 Plan de prévention des risques technologiques 3156



Ce chapitre présente, par le biais de trois démarches parallèles d'analyse de documents :

- La compatibilité¹ avec les documents d'urbanisme opposables. Les documents d'urbanisme opposables correspondent aux plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes dans lesquelles s'implante le projet et/ou concernées par des emprises en phase travaux.
- L'articulation² avec plans, schéma et programmes de l'article R.122-17 du code de l'environnement. L'article R.122-17 du code de l'environnement liste d'une part les plans et programmes devant faire l'objet d'une évaluation environnementale systématique et d'autre part les plans et programmes susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas ;
- La prise en compte³ du schéma régional de cohérence écologique (SRCE)

F9 Compatibilité et articulation du projet avec les documents de planification opposables

9.1 Identification des documents à analyser et des documents non concernés par la présente analyse

Parmi les plans, schémas et programmes listés à l'article R.122-17 du code de l'environnement, un certain nombre est sans rapport avec le projet des lignes TAE et CLB. Le tableau en page suivante récapitule l'ensemble des plans, schémas et programmes listés à l'article de référence, et précise pour chacun d'eux s'ils concernent ou non le projet.

Certains documents ne sont pas retenus pour l'analyse de leur articulation avec le projet pour deux raisons :

- Soit ils n'existent pas sur le territoire du projet ;
- Soit ils existent, mais ne sont pas considérés comme étant de nature à interférer avec le projet :
 - ✓ Du fait de leur vocation ;
 - ✓ Du fait de la localisation et des caractéristiques du projet par rapport à leurs objectifs.

L'analyse de l'articulation du projet est ensuite conduite pour les seuls plans, schémas et programmes « concernés ». Il s'agit de mettre en exergue les éléments de ces plans, schémas et programmes en interaction avec le projet, contraignants ou prescripteurs pour ce projet.

¹ La compatibilité implique une obligation de non contrariété aux orientations et principes de la norme supérieure, en laissant une certaine marge de manœuvre pour préciser et développer les orientations des documents ou normes supérieurs.

² L'articulation n'est pas à proprement parler un rapport juridique d'opposabilité entre norme supérieure et norme inférieure. Il s'agit de souligner les éléments des documents en interaction qui sont contraignants ou prescripteurs pour le projet. L'analyse de l'articulation peut dans certains cas conduire à mettre en évidence un rapport de compatibilité ou une prise en compte, ce qui renvoie aux deux notions précédentes.

³ La notion de prise en compte crée un lien juridique encore plus souple que la compatibilité. Selon le Conseil d'Etat, la prise en compte impose de « ne pas s'écarter des orientations fondamentales sauf, sous le contrôle du juge, pour un motif tiré de l'intérêt [de l'opération] et dans la mesure où cet intérêt le justifie » (CE, 9 juin 2004 n°254174, 28 juillet 2004 n°256511, et 17 mars 2010 n°311443)



N°	Plan, schéma, programme, document de planification de l'article R.122-17	Précision sur le document / commentaire	Projet concerné/non concerné
Liste du I de l'article R.122-17			
1°	Programmes opérationnels élaborés par les autorités de gestion établies pour le Fonds européen de développement régional, le Fonds européen agricole et de développement rural et le Fonds de l'Union européenne pour les affaires maritimes et la pêche	Les lignes TAE et CLB ne sont pas concernées par ces programmes	Non concerné
2°	Schéma décennal de développement du réseau prévu par l'article L.321-6 du code de l'énergie	Le projet n'est pas un projet de développement d'énergie	Non concerné
3°	Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables prévu par l'article L. 321-7 du code de l'énergie	Le projet n'est pas un projet de développement d'énergie	Non concerné
4°	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L.212-1 et L.212-2 du code de l'environnement	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour-Garonne	Concerné
5°	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L.212-3 à L. 212-6 du code de l'environnement	Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Hers Mort Girou approuvé le 17-05-2018	Concerné
		Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Vallée de la Garonne : en cours d'élaboration	Document en cours d'élaboration
6°	Le document stratégique de façade prévu par l'article L.219-3, y compris son chapitre relatif au plan d'action pour le milieu marin	Le projet n'est pas en interface avec le littoral et le milieu marin	Non concerné
7°	Le document stratégique de bassin maritime prévu par les articles L.219-3 et L.219-6	Le projet n'est pas en interface avec milieu maritime	Non concerné
8°	Programmation pluriannuelle de l'énergie prévue aux articles L141-1 et L.141-5 du code de l'énergie	Le projet n'est pas un projet de développement d'énergie	Non concerné
8°bis	Stratégie nationale de mobilisation de la biomasse prévue à l'article L.211-8 du code de l'énergie	Le projet n'est pas un projet de développement d'énergie	Non concerné
8°ter	Schéma régional de biomasse prévu par l'article L.222-3-1 du code de l'environnement	Le projet n'est pas un projet de développement d'énergie	Non concerné
9°	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L.222-1 du code de l'environnement	Le projet contribue aux objectifs du SRCAE	Concerné
10°	Plan climat air énergie territorial prévu par l'article R.229-51 du code de l'environnement	Le projet contribue aux objectifs du PCAT	Concerné
11°	Charte de parc naturel régional prévue au II de l'article L.333-1 du code de l'environnement	Le projet n'est pas situé dans le territoire d'un parc naturel régional	Non concerné
12°	Charte de parc national prévue par l'article L.331-3 du code de l'environnement	Le projet n'est pas situé dans le territoire d'un parc national	Non concerné
13°	Plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée prévu par l'article L.361-2 du code de l'environnement	Pas de plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée	Non concerné
14°	Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques prévues à l'article L.371-2 du code de l'environnement	Les ONTVB s'imposent au SRCE dans un rapport de prise en compte et aux projets de grandes infrastructures linéaires de transport de l'Etat et de ses établissements publics, dans un rapport de compatibilité.	Concerné
15°	Schéma régional de cohérence écologique prévu par l'article L.371-3 du code de l'environnement	SRCE Midi-Pyrénées	Concerné
16°	Plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article L.414-4 du code de l'environnement, à l'exception de ceux mentionnés au II de l'article L.122-4 du même code	-	Non concerné
17°	Schéma mentionné à l'article L.515-3 du code de l'environnement	Schéma départemental des carrières de la Haute - Garonne	Concerné
18°	Plan national de prévention des déchets prévu par l'article L.541-11 du code de l'environnement	-	Concerné
19°	Plan national de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets prévu par l'article L.541-11-1 du code de l'environnement	-	Non concerné
20°	Plan régional de prévention et de gestion des déchets prévu par l'article L.541-13 du code de l'environnement	Pas de PREDEC en région Occitanie	Non concerné
21°	Plan national de gestion des matières et déchets radioactifs prévu par l'article L.542-1-2 du code de l'environnement	Le projet ne produit pas de déchets radioactifs	Non concerné
22°	Plan de gestion des risques d'inondation prévu par l'article L.566-7 du code de l'environnement	Le plan de gestion des risques d'inondation pour le bassin Adour-Garonne	Concerné
23°	Programme d'actions national pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévu par le IV de l'article R.211-80 du code de l'environnement	Le projet ne génère pas de pollution par les nitrates	Non concerné
24°	Programme d'actions régional pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévu par le IV de l'article R.211-80 du code de l'environnement	Le projet ne génère pas de pollution par les nitrates	Non concerné
25°	Programme national de la forêt et du bois prévu par l'article L.121-2-2 du code forestier	Le projet n'est pas situé dans un territoire forestier	Non concerné
26°	Programme régional de la forêt et du bois prévu par l'article L.122-1 du code forestier	Le projet n'est pas situé dans un territoire forestier	Non concerné
27°	Directives d'aménagement mentionnées au 1° de l'article L.122-2 du code forestier	Le projet n'est pas situé dans un territoire forestier	Non concerné
28°	Schéma régional mentionné au 2° de l'article L.122-2 du code forestier	Le projet n'est pas situé dans un territoire forestier	Non concerné
29°	Schéma régional de gestion sylvicole mentionné au 3° de l'article L.122-2 du code forestier	Le projet n'est pas situé dans un territoire forestier	Non concerné
30°	Schéma départemental d'orientation minière prévu par l'article L.621-1 du code minier	Le projet n'est pas situé en Guyane où s'applique ce schéma	Non concerné
31°	Les 4° et 5° du projet stratégique des grands ports maritimes, prévus à l'article R.5312-63 du code des transports	Le projet n'est pas dans la circonscription d'un grand port maritime	Non concerné
32°	Réglementation des boisements prévue par l'article L.126-1 du code rural et de la pêche maritime	Le projet n'est pas dans une zone de réglementation des boisements	Non concerné
33°	Schéma régional de développement de l'aquaculture marine prévu par l'article L.923-1-1 du code rural et de la pêche maritime	Le projet n'est pas en interface avec le littoral et le milieu marin	Non concerné
34°	Schéma national des infrastructures de transport prévu par l'article L.1212-1 du code des transports	Un projet de schéma national des infrastructures de transport a été publié en 2011, mais n'a pas été approuvé	Non concerné
35°	Schéma régional des infrastructures de transport prévu par l'article L.1213-1 du code des transports	Non disponible	Non concerné
36°	Plan de déplacements urbains prévu par les articles L.1214-1 et L.1214-9 du code des transports	Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révisions du PDU de la grande agglomération toulousaine	Concerné
37°	Contrat de plan Etat-région prévu par l'article 11 de la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification	Les CPER Occitanie comportent un volet mobilité multimodale	Concerné





N°	Plan, schéma, programme, document de planification de l'article R.122-17	Précision sur le document / commentaire	Projet concerné/non concerné
38°	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu par l'article L.4251-1 du code général des collectivités territoriales	Le projet n'est pas en interface avec le littoral et le milieu marin	Non concerné
39°	Schéma de mise en valeur de la mer élaboré selon les modalités définies à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements et les régions	Le projet n'est pas en interface avec le littoral et le milieu marin	Non concerné
40°	Schéma des structures des exploitations de cultures marines prévu par l'article D.923-6 du code rural et de la pêche maritime	Le projet n'est pas en interface avec milieu maritime	Non concerné
41°	Schéma directeur territorial d'aménagement numérique mentionné à l'article L.1425-2 du code général des collectivités territoriales	Le projet n'est pas une infrastructure de fibre optique	Non concerné
42°	Directive territoriale d'aménagement et de développement durable prévue à l'article L.102-4 du code de l'urbanisme	Pas de DTA au niveau de l'aire d'étude	Non concerné
43°	Schéma d'aménagement régional prévu à l'article L.4433-7 du code général des collectivités territoriales	Le projet n'est pas situé dans une région d'outre-mer où s'applique un schéma d'aménagement régional	Non concerné
44°	Plan d'aménagement et de développement durable de Corse prévu à l'article L.4424-9 du code général des collectivités territoriales	Le projet n'est pas situé en Corse	Non concerné
45°	Schéma de cohérence territoriale et plans locaux d'urbanisme intercommunaux comprenant les dispositions d'un schéma de cohérence territoriale dans les conditions prévues à l'article L.144-2 du code de l'urbanisme	SCoT de la grande agglomération toulousaine	Concerné
46°	Plan local d'urbanisme intercommunal qui tient lieu de plan de déplacements urbains mentionnés à l'article L.1214-1 du code des transports	PLUIH sur les 37 communes de Toulouse Métropole : en cours d'élaboration	Compatibilité du projet étudiée en raison de la forte probabilité d'opposabilité prochaine
47°	Prescriptions particulières de massif prévues à l'article L.122-26 du code de l'urbanisme	Le projet n'est pas dans une zone de montagne concernée par des prescriptions particulières de massif	Non concerné
48°	Schéma d'aménagement prévu à l'article L.121-28 du code de l'urbanisme	Le projet n'est pas sur un territoire littoral concerné par un schéma d'aménagement de plage	Non concerné
49°	Carte communale dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000	Pas de carte communale sur le territoire traversé par le projet	Non concerné
50°	Plan local d'urbanisme dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000	Le projet traverse deux communes concernées par des zones de protection spéciale liées à la Garonne	Concerné
51°	Plan local d'urbanisme couvrant le territoire d'au moins une commune littorale au sens de l'article L.321-2 du code de l'environnement	Le projet n'est pas implanté dans le territoire d'une commune littorale	Non concerné
52°	Plan local d'urbanisme situé en zone de montagne qui prévoit une unité touristique nouvelle au sens de l'article L.122-16 du code de l'urbanisme	Le projet n'est pas dans une zone de montagne avec une unité touristique nouvelle	Non concerné
Liste du II de l'article R.122-17			
1°	Directive de protection et de mise en valeur des paysages prévue par l'article L.350-1 du code de l'environnement	Pas de directive de protection et de mise en valeur des paysages sur le territoire traversé par le projet	Non concerné
2°	Plan de prévention des risques technologiques prévu par l'article L.515-15 du code de l'environnement et plan de prévention des risques naturels prévisibles prévu par l'article L.562-1 du même code	Toulouse : plan de prévention des risques technologiques	Concerné
		Toulouse : PPR Inondation	Concerné
		Labège et Ramonville : PPR inondations du bassin de l'Hers-Mort	Concerné
		Colomiers : PPR Inondation	Concerné
		Blagnac : PPR Inondation et mouvement de terrain approuvé le 15 octobre 2007	Concerné
		Toulouse : PPR mouvement de terrain approuvé	Concerné
		Colomiers : PPR sécheresse	Concerné
		Blagnac : PPR sécheresse des cantons de Toulouse 13, Blagnac, Léguevin et Tournefeuille	Concerné
		Labège : PPR sécheresse, cantons de Castanet-Tolosan, Montgiscard,	Concerné
		Ramonville et Toulouse : PPR sécheresse des cantons de Toulouse 8, Toulouse 9, Toulouse 14, Toulouse 15 et Ville de Toulouse	Concerné
3°	Stratégie locale de développement forestier prévue par l'article L.123-1 du code forestier	Le projet n'est pas situé dans un territoire forestier	Non concerné
4°	Zones mentionnées aux 1° à 4° de l'article L.2224-10 du code général des collectivités territoriales	Zonages d'assainissement communaux ou intercommunaux des PLU	Concerné
5°	Plan de prévention des risques miniers prévu par l'article L.174-5 du code minier	Pas de plan de prévention des risques miniers	Non concerné
6°	Zone spéciale de carrière prévue par l'article L.321-1 du code minier	Pas de zone spéciale de carrière	Non concerné
7°	Zone d'exploitation coordonnée des carrières prévue par l'article L.334-1 du code minier	Pas de zone d'exploitation coordonnée des carrières	Non concerné
8°	Plan de sauvegarde et de mise en valeur prévu par l'article L.631-3 du code du patrimoine	PSMV du site patrimoniale remarquable de Toulouse : en cours d'élaboration	Document en cours d'élaboration
8°bis	Plan de valorisation de l'architecture et du patrimoine prévu par l'article L.631-4 du code du patrimoine	Pas de plan de valorisation de l'architecture et du patrimoine d'un site patrimonial remarquable : en cours d'élaboration	Document en cours d'élaboration
9°	Plan local de déplacement prévu par l'article L.1214-30 du code des transports	Pas de plans locaux de déplacement	Non concerné
10°	Plan de sauvegarde et de mise en valeur prévu par l'article L.313-1 du code de l'urbanisme	Pas de plan de sauvegarde et de mise en valeur	Non concerné
11°	Plan local d'urbanisme ne relevant pas du I du présent article	PLU des communes de Toulouse, Blagnac, Colomiers, Ramonville et Labège	Concerné
12°	Carte communale ne relevant pas du I du présent article	Pas de carte communale sur le territoire traversé par le projet	Non concerné
13°	Plan de protection de l'atmosphère prévu par l'article L. 222-4 du code de l'environnement	Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine approuvé le 24 mars 2016	Concerné



9.2 Documents de cadrage généraux

9.2.1 Les Contrats de plan Etat-Région (CPER) Occitanie

Un contrat de plan Etat-région (CPER) est un document permettant à l'Etat et à la région concernée de s'engager sur la programmation et le financement des projets importants d'aménagements du territoire.

Il doit permettre de stabiliser et d'amplifier la concrétisation de nombreux investissements pour la réalisation d'équipements majeurs, comme les infrastructures de transports ou les engagements en faveur de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Il s'agit ici de vérifier l'articulation du projet avec le CPER.

La nouvelle Région Occitanie est concernée par deux CPER :

- Le CPER Languedoc-Roussillon, signé le 20 juillet 2015 ;
- Le CPER Midi-Pyrénées 2015-2020, signé le 30 juin 2015. En janvier 2017, a été adopté un protocole d'accord pour la révision des CPER Occitanie.

Ces contrats constituent le principal outil financier au service du développement régional, avec les fonds européens désormais gérés par la Région.

Les projets contractualisés se concentrent sur 7 priorités thématiques : la mobilité multimodale ; l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation ; la transition énergétique et écologique ; l'usine du futur ; le numérique ; l'emploi et la formation professionnelle ; la culture et le patrimoine. Le volet territorial des CPER accompagne les dynamiques territoriales des espaces tant urbains que ruraux, de montagne comme de littoral.

La révision des CPER en 2016 a permis d'affirmer les priorités de développement pour la région Occitanie / Pyrénées – Méditerranée. Elle constitue ainsi une première étape vers l'adoption d'un contrat unique en 2018.

Bien que le projet des lignes TAE et CLB ne soit pas cité dans le CPER Midi-Pyrénées, il y est écrit : « *La réponse aux enjeux de mobilité de l'agglomération toulousaine passe nécessairement par le développement de l'intermodalité. Elle implique, au-delà, de poursuivre la complémentarité et la coordination des différents réseaux, qui doivent continuer à se développer.* ». **Ainsi la construction d'une troisième ligne de métro et de la Connexion Ligne B est cohérente avec les objectifs du CPER Midi-Pyrénées 2015-2020.**

9.2.2 Le Schéma de cohérence territoriale de la Grande agglomération toulousaine

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) est un dispositif réglementaire défini et organisé par le code de l'urbanisme. Il fixe des objectifs et donne les grandes orientations d'aménagement du territoire concerné. Ainsi, il coordonne les différentes politiques publiques en matière d'urbanisme, d'habitat, d'activité économique, de mobilité ou encore d'environnement.

Néanmoins, il ne s'agit pas strictement d'un document d'urbanisme opposable aux tiers, puisque ses dispositions en matière d'urbanisme sont applicables à travers les PLU / PLUi-H qui eux doivent être compatibles avec le SCoT. Le SCoT entre par ailleurs dans l'analyse de l'articulation du projet avec les plans, schémas et programmes.

Le fuseau d'étude est concerné par le SCoT de la grande agglomération toulousaine dont la première révision a été approuvée en date du 27 avril 2017.

Ce SCoT fait actuellement l'objet d'un nouveau projet de révision (suite à la délibération du 8 janvier 2018) ; les documents sont cependant en cours d'élaboration et ne sont pas encore disponible.

Le parti d'aménagement du SCoT de la Grande agglomération toulousaine est décliné autour de trois verbes : Maîtriser, Polariser et Relier. Ces trois axes sont repris dans les documents du SCoT et notamment dans le Projet d'Aménagement et Développement Durable (PADD) et le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO).

Le PADD définit les orientations générales *des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques. Il définit ainsi les grandes orientations concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs*, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Dans le respect des orientations définies par le PADD, le DOO détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace. Il définit les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. L'ensemble des dispositions du DOO s'applique, dans un rapport de compatibilité, et non de conformité, aux documents d'urbanisme de rang inférieur.

Ainsi, la présente analyse portera plus spécifiquement sur le Documents d'Orientations et d'Objectifs, en tant que déclinaison du PADD.

Au sein du DOO, une distinction est apportée entre d'une part les éléments structurants du projet, les prescriptions (P), et d'autre part les éléments d'accompagnement du projet, renvoyant à des modes opératoires impliquant souvent plusieurs collectivités ou partenaires de l'aménagement, les recommandations (R) .



9.2.2.1 Maîtriser

La compatibilité avec les prescriptions et recommandations de la partie « Maîtriser », applicables aux projet, est analysée dans le tableau ci-dessous.

Prescription (P) et Recommandations (R)		Comptabilité / apport du projet de réalisation des lignes TAE et CLB
Révéler en préalable les territoires naturels et agricoles stratégiques		
R1	Les impacts cumulés éventuels de projets d'aménagement sur les espaces agricoles sont évalués et des mesures de compensation adaptées sont définies.	Les impacts cumulés avec d'autres projets ont été évalués au chapitre F.6.
P4	Pour les espaces agricoles protégés, la vocation agricole est strictement maintenue. Toute urbanisation y est interdite, sauf constructions et installations nécessaires à l'activité agricole et exceptions prévues à la P96* ou autorisations liées à la P25*.	Le projet des lignes TAE et CLB constitue un équipement / construction / aménagement d'intérêt collectif (au sens de la P96 du DOO). C'est l'objet du présent dossier de demande de déclaration d'utilité publique. En outre, le projet est en majorité souterrain ou aérien limitant ainsi son impact sur l'occupation du sol. La carte de localisation du projet par apport aux espaces agricoles et naturels protégés est présentée en page suivante.
P5	Au sein des espaces naturels, aucune nouvelle urbanisation n'est autorisée en dehors des territoires identifiés à la P48*, sauf exceptions prévues à la P96* ou autorisation liée à la P25*.	
P7	Au sein des espaces naturels protégés, toute urbanisation est interdite, sauf exceptions prévues à la P96* ou autorisation liée à la P25*. En complément, les surfaces en eau(2), avérées et potentielles, sont à protéger de par leur valeur écologique reconnue.	
P9	Les documents d'urbanisme (POS/PLU/i), et les opérations d'aménagement veillent à la préservation des fonctions naturelles et écologiques des continuités écologiques identifiées et en précisent le tracé, tout particulièrement sur les continuités écologiques à restaurer et à reconquérir.	Les impacts sur le milieu naturel ont été évalués au chapitre F.5.4
Révéler les espaces « ouverts » à travers le maillage vert et bleu de la Grande agglomération toulousaine		
P14	Tout projet d'urbanisme ou d'aménagement protège et intègre les ensembles architecturaux de valeur patrimoniale reconnue (sites classés, sites inscrits, ou autres dispositifs de protection patrimoniale spécifiques), ainsi que les abords des monuments classés ou inscrits. Ils concilient cette protection avec, le cas échéant, une appropriation pour de nouveaux usages.	Les impacts et les mesures concernant le patrimoine sont décrits au chapitre F.5.2. L'architecte des bâtiments de France sera consulté, il déterminera la nécessité d'intégrer des mesures d'intégration particulières.
P18	Au sein des espaces verts artificialisés, toute urbanisation est interdite, sauf : – Exceptions prévues à la P96* ou autorisation liée à la P25* ; – Au sein des territoires identifiés à la P48* ; – Au sein des zones à urbaniser aux POS/PLU avant le 1er janvier 2010 et des zones urbaines, dont le potentiel non bâti était inférieur à 3 hectares.	Le projet des lignes TAE et CLB constitue un équipement / construction / aménagement d'intérêt collectif (au sens de la P96 du DOO). C'est l'objet du présent dossier de demande de déclaration d'utilité publique. En outre, le projet est en majorité souterrain ou aérien limitant ainsi son impact sur l'occupation du sol. La carte de localisation du projet par apport aux espaces agricoles et naturels protégés est présentée en page suivante.
P20	La continuité du maillage vert et bleu est assurée sur l'ensemble du territoire, ainsi que son accessibilité facilitée pour l'ensemble de la population. Ainsi : – Aucune interruption par une opération d'urbanisme ou d'aménagement n'est autorisée sans rétablissement de la continuité écologique (des compensations des impacts peuvent être proposées par ailleurs) ; – Des passages sont préservés entre les fronts d'urbanisation, afin de permettre la continuité du maillage vert et bleu et d'assurer la multifonctionnalité (échanges faunistiques et floristiques, cheminement des habitants) ; – Les documents d'urbanisme (POS/PLU/i) traduisent les prescriptions relatives aux continuités, et précisent les prolongements et ramifications des liaisons vertes de niveau communal.	Les impacts sur le milieu naturel ont été évalués ; il sont présentés ainsi que les mesures associées au chapitre F.5.4.



Préserver les ressources		
P28	En vue d'établir une véritable alternative à l'automobile, les transports collectifs et les modes actifs doivent être développés sur le territoire, leur continuité assurée et leur efficacité améliorée ; ils doivent par ailleurs structurer l'urbanisation (cf. Polariser et Relier).	Le projet est un projet de transport en commun incluant l'opération Toulouse Aerospace Express et l'opération Connexion Ligne B.
Préserver et améliorer la santé publique		
R33	Dans la perspective d'une sensibilité plus forte des territoires aux impacts du changement climatique, maintenir et restaurer les zones d'expansion des crues et les espaces de mobilité des cours d'eau, afin de prévenir les risques aggravés d'inondation, de favoriser le ralentissement dynamique à l'échelle d'entités hydrographiques cohérentes, et de faciliter l'infiltration et la rétention des eaux afin de limiter les risques	Les modélisations hydrauliques effectuées dans le cadre du projet montrent que celui-ci n'aura pas d'impact significatif sur les zones d'expansion des crues.
R35	Les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement prennent en compte, quelle que soit leur nature, les contraintes liées aux risques technologiques, reconnues au travers de PPR Technologiques (risques industriels, itinéraires de transport de matières dangereuses, rupture de barrage), approuvés ou en cours.	Le projet a pris en compte les contraintes liées aux risques technologiques (cf. chapitre F.5.6).
P36	Les impacts cumulés éventuels de projets d'aménagement en matière d'inondation sont évalués et des mesures de compensation adaptées sont définies, à l'échelle des bassins versants.	Les impacts cumulés du projet avec d'autres projets ont été évalués au chapitre F.6.
R39	Une attention particulière est portée aux risques générés par la concentration d'entreprises à risque non majeur, mais dont les effets cumulés peuvent présenter un risque global significatif (risques industriels).	Le projet a pris en compte les contraintes liées aux risques industriels (cf. chapitre F.5.6).
P43	Sont prioritaires les démarches urbaines de densification contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air, par : – Une limitation du nombre et de la distance des déplacements par des modes polluants et consommateurs d'énergie ; – Un renforcement du lien entre transports collectifs et urbanisation ; – L'organisation de déplacements de proximité en modes actifs.	Le projet est un projet de transport en commun, il aura un impact positif sur la pollution et la consommation d'énergie liées aux déplacements à l'échelle de la Grande agglomération Toulousaine.

Informations complémentaires		
*P25	L'implantation et/ou l'extension de sites d'extraction et de stockage de matériaux sont autorisées suivant les modalités définies dans le Schéma Départemental des Carrières.	Non concerné
*P48	Les extensions urbaines [...]	Non directement concerné
P95	Les équipements sont accueillis au sein des espaces urbanisés et sous pixels mixtes ou économiques, quelle que soit leur nature.	Le projet des lignes TAE et CLB constitue un équipement / construction / aménagement d'intérêt collectif (au sens de la P96 du DOO). C'est l'objet du présent dossier de demande de déclaration d'utilité publique. D'autre part, une procédure de mise en compatibilité des PLU est prévue dans le cadre de la demande de DUP.
*P96	Aux conditions suivantes, une dérogation à la P95 peut être envisagée : – Au sein des zones à urbaniser et des zones urbaines visant à accueillir des équipements, constructions ou aménagements de services publics ou d'intérêt collectif inscrites aux POS/PLU avant le 1er janvier 2010. – Sous réserve que le document d'urbanisme (POS/PLU/i) justifie qu'ils soient disjointes de l'urbanisation existante pour : - Les constructions légères, ou à vocation récréative, compatibles avec le caractère agricole ou naturel des terrains, si elles ne portent pas atteinte au maintien et à la sauvegarde de ces espaces et paysages ; - Les équipements, constructions ou aménagements visant à la mise en valeur des ressources naturelles, - Hors espaces protégés, les équipements, constructions ou aménagements de services publics ou d'intérêt collectif, de tourisme, sports ou loisirs ; - Hors espaces naturels protégés, les équipements, constructions ou aménagements compatibles avec le caractère agricole des terrains.	



9.2.2.2 Polariser

La compatibilité avec les prescriptions et recommandations de la partie « Polariser », applicables aux projet, est analysée dans le tableau ci-dessous.

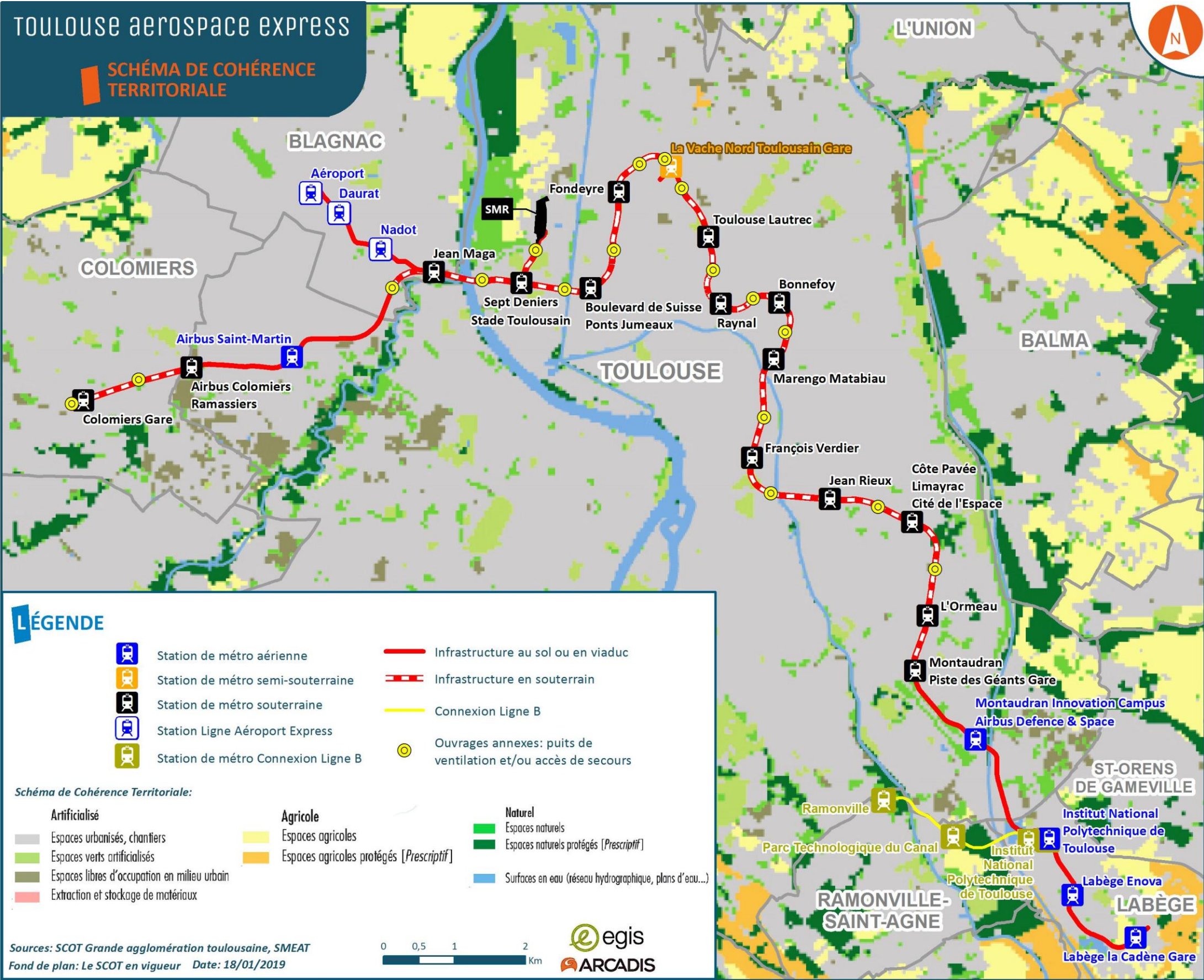
Prescription (P) et Recommandations (R)		Comptabilité / apport du projet de réalisation des lignes TAE et CLB
L'implantation des équipements		
P94	Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif peuvent être autorisés sur l'ensemble du territoire.	Le projet des lignes TAE et CLB constitue un équipement / construction / aménagement d'intérêt collectif (au sens de la P96 du DOO). C'est l'objet du présent dossier de demande de déclaration d'utilité publique.

9.2.2.3 Relier

La compatibilité avec les prescription et recommandations de la partie « Relier », applicables aux projet, est analysée dans le tableau ci-dessous.

Prescription (P) et Recommandations (R)		Comptabilité / apport du projet de réalisation des lignes TAE et CLB
Pour un système de déplacement durable		
P97	Réaménager et requalifier le pôle d'échanges de Matabiau au regard du trafic attendu avec le développement des réseaux LGV et TER. Renforcer son accessibilité tous modes.	Le projet prévoit la desserte de la gare Matabiau (station Marengo Matabiau de la 3 ^{ème} ligne), ce qui contribuera à renforcer son accessibilité.
P100	Renforcer et améliorer les liaisons de transport en commun afin de: – Relier les grands sites économiques métropolitains existants ou en devenir, notamment au sein des portes métropolitaines ; – Connecter ces sites à Matabiau et à l'aéroport ; Améliorer les liaisons entre bassins de mobilité.	Un des objectifs du projet est de relier les grands sites économiques métropolitains (Labège ENOVA (ex-Innopole), le pôle aéronautique, Toulouse Aerospace sur Montaudran, ...). Ces sites seront connectés à l'aéroport via LAE et à la gare Matabiau par la 3 ^{ème} ligne de métro. Ainsi, les liaisons seront améliorées entres les bassins de mobilité de l'agglomération toulousaine.
P103	Restructurer le réseau bus existant et compléter le réseau de TC structurant [...] en veillant à desservir les territoires déjà urbanisés autant que les territoires d'extension. Le réseau de TC structurant désigne un niveau de service de haute qualité en matière de fréquence, de régularité et de vitesse commerciale. Il recouvre divers systèmes : métro, train, tramway, transport par câble. Il comprend aussi des sites propres bus et intègre des lignes de bus à forte capacité et disposant de bonnes performances. La fréquence sur ces axes est supérieure au seuil minimum requis pour structurer la Ville intense (120 courses par jour). Les exercices de PDU et les études de faisabilité de chaque projet permettent de définir plus précisément le mode et le tracé. Les documents d'urbanisme (POS/PLU/i) doivent prendre les mesures nécessaires ou conservatoires à long terme pour réaliser les projets inscrits sur la carte jointe.	Le projet des lignes TAE et CLB desservira des sites déjà urbanisés ainsi que des territoires d'extension, notamment les faubourgs Nord. Le projet Toulouse Aerospace Express et de Connexion Ligne B constitue des actions prévues aux « Projet Mobilités 2020.2025.2030 » (actions 1 et 3)
R96	Développer des aires de covoiturage, notamment dans les territoires de développement mesuré, afin de limiter l'usage individuel de la voiture.	Des aires de dépose/reprise/spots de covoiturage sont prévues au niveau des stations Colomiers Gare, Sept Deniers – Stade Toulousain, Boulevard de Suisse – Ponts Jumeaux, La Vache Nord Toulousain Gare, Marengo Matabiau, Côte Pavée Limayrac Cité de l'Espace, l'Ormeau, Montaudran Piste des Géants Gare et Labège la Cadène Gare.







La conception du projet en grande partie souterraine permet d'éviter nombre de sites inscrits, classés... Dans les cas particuliers où l'évitement n'est pas possible, l'insertion paysagère et architecturale est systématiquement recherchée et la reconstitution ou la compensation des espaces endommagés seront recherchées dans la mesure du possible. Si certains espaces verts artificialisés sont touchés par le projet, aucun ne sont protégés au titre du SCoT et la dérogation accordée par la prescription P96 rend de ce fait compatible le projet avec le SCoT.

Comme le montre l'analyse précédente, **le projet - incluant Toulouse Aerospace Express et la Connexion Ligne B - est compatible avec les orientations et prescriptions du SCOT.**

L'opération TAE, bien que n'étant pas directement citée dans le SCOT, satisfait aux objectifs du DOO confortant ainsi la réalisation du futur métro.

9.2.3 Plans locaux d'urbanisme (PLU)

Les PLU sont les principaux documents de planification de l'urbanisme au niveau de la commune. Ce sont des documents d'urbanisme opposables.

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.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme afin de permettre la réalisation de ce projet.

9.2.3.1 Plans locaux d'urbanisme et opération TAE

L'opération TAE est concernée par quatre PLU, ceux des communes de Blagnac, de Colomiers, de Toulouse, et de Labège.

Une concertation avec les communes concernées a été réalisée, qui a permis d'identifier les éléments non compatibles avec les documents d'urbanismes opposables. Une procédure de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) est donc menée de manière conjointe à la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette procédure est prévue afin de mettre en compatibilité les PLU des communes de Blagnac, Colomiers, Toulouse, Labège avec les ouvrages, aménagements et travaux nécessaires à la réalisation du projet.

Synthèse des incompatibilités avec le PLU de Blagnac

Sujet	Définition	Motif d'incompatibilité
Plan d'Aménagement et de Développement Durable		
Le PADD n'intègre pas l'opération TAE		
Orientations d'aménagement		
OA Route de Grenade	La transformation de la route de Grenade en véritable boulevard urbain a conduit la ville à mettre en place dans son Plan Local d'Urbanisme certaines Orientations d'Aménagement qui lui permettront d'affirmer ses choix dans l'évolution des quartiers.	Une superposition de cet OA avec les besoins en emprises nécessaires à l'aménagement de la station de métro Jean Maga met en évidence le besoin d'acquérir du foncier notamment dans la bande d'espace boisé à conserver et à mettre en valeur.

Synthèse des incompatibilités avec le PLU de Colomiers

Sujet	Définition	Motif d'incompatibilité
Plan d'Aménagement et de Développement Durable		
Le PADD n'intègre pas l'opération TAE		

Synthèse des incompatibilités avec le PLU de Toulouse

Sujet	Définition	Motif d'incompatibilité
Plan d'Aménagement et de Développement Durable		
Le PADD n'intègre pas l'opération TAE		
Orientations d'aménagement et de Programmation		
OAP Montaudran	3 sites propres de transport en commun sont recensés sur l'OAP Montaudran : - La LMSE, qui dessert le site au sud et mise en service en 2013 - Le site propre sur l'ancienne piste d'Air France connectant les lignes desservant la commune de Saint-Orens, les quartiers d'Hers-Malepère-Marcassonne, l'intégralité des quartiers en développement de Montaudran à la	La création d'un TCSP est intégrée à l'OAP Montaudran, cependant le tracé de l'opération TAE ne correspond pas au tracé projeté dans l'orientation



	station Rangueil de la ligne B. Ce site propre emprunte la piste et dessert la halte TER. Plus au nord, il emprunte l'avenue des Herbettes recalibrée et le site propre existant. Le site propre sur le chemin Payssat permettra à moyen terme d'améliorer la fluidité d'accès des bus reliant les quartiers à l'Est de la voie ferrée vers Toulouse Montaudran Aerospace et le complexe scientifique existant.	
Document graphique du règlement		
Article 13.1 - Les espaces boisés classés	Les arbres situés dans un espace boisé classé ou représentés par un symbole EBC qui subiraient un dommage ou dont l'état phytosanitaire le justifierait devront être remplacés dans les meilleurs délais, et l'essence utilisée devra être la même ou une de développement équivalent.	Sur la commune de Toulouse, l'opération impacte partiellement des EBC pour les 3 stations suivantes : - Station François Verdier ; - Station Jean Rieux ; - Station L'Ormeau
Liste des emplacements réservés		
Emplacements réservés	Les emplacements réservés sont soumis à un statut particulier et se distinguent des autres zones spéciales par leur destination et leur champ d'application. En sa qualité de zone spéciale du PLU, un emplacement réservé substitue, dès la publication de l'acte approuvant le PLU, ses règles particulières à celles du règlement de la zone ordinaire dans laquelle il est situé. Pour garantir la disponibilité de l'emplacement réservé, les propriétés concernées sont rendues inconstructibles.	L'opération intercepte les emplacements réservés suivants : - Secteur 1 : N° 883 - Destination : Création de deux bassins d'orage – Bénéficiaire : TM - Secteur 8 et 9 N°201 Destination Autoroute A61 rocade nord et rocade Est Bénéficiaire ETAT
Servitudes d'équipement publique	Les servitudes pour équipement public indiquent la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics,	L'opération intercepte les servitudes d'équipement public suivantes :

	ainsi que les installations d'intérêt général et les espaces verts à créer ou à modifier des terrains concernés. Contrairement aux emplacements réservés, ces servitudes pour équipement public présentent des limites d'emprise de principe.	Secteur 7 – Côte Pavée – Cité de l'Espace : - N°4 – Destination : Voies et ouvrages publics Limayrac Bénéficiaire : Toulouse métropole (TM) - N°6 – Destination : Voies et ouvrages publics Limayrac Bénéficiaire : TM - N°7 – Destination : Installation d'intérêt général Bénéficiaire : TM - N°8– Destination : Installation d'intérêt général Bénéficiaire : TM Secteur 8 - Montaudran : - N°91 - Destination : aménagement des accès à la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace Bénéficiaire : TM
Liste des éléments bâtis protégés et liste des espaces verts protégés		
Espaces verts protégés	Le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et identifier, localiser et délimiter les quartiers, îlots, immeubles bâtis ou non bâtis, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à conserver, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation leur conservation ou leur restauration. Lorsqu'il s'agit d'espaces boisés, il est fait application du régime d'exception prévu à l'article L. 421-4 pour les coupes et abattages d'arbres.	L'opération impacte un espace vert protégé au niveau de la station François Verdier sur près de 1265 m².





Synthèse des incompatibilités avec le PLU de Labège

Sujet	Définition	Motif d'incompatibilité
Plan d'Aménagement et de Développement Durable		
Le PADD n'intègre pas l'opération TAE		
Lexique		
Définition d'ouvrage technique nécessaire au bon fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif	Il s'agit des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif tels que les antennes de télécom, les stations d'épuration, réseaux, châteaux d'eau etc...	Les ouvrages techniques (viaduc) de TAE ne sont pas inclus dans la définition.
Zones urbaines UE		
ARTICLE UE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES	Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance minimale de 3 mètres des voies et emprises publiques.	Le viaduc est à considérer comme une nouvelle construction, néanmoins la spécificité de ce type de construction n'est pas prise en compte
ARTICLE UE 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES	Une nouvelle construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur et jamais inférieure à 4 mètres.	Le viaduc est à considérer comme une nouvelle construction, néanmoins la spécificité de ce type de construction n'est pas prise en compte
Zone naturelle N		
ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	Toutes constructions ou installations à l'exception de : ■ Celles mentionnées dans l'article N2 ; ■ celles nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, sous réserve du respect de l'article N2.	Les ouvrages techniques de TAE n'étant pas considérés comme des installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, <u>dans les conditions de formulation au lexique</u> , ils ne sont pas acceptés dans ce zonage.
ARTICLE N 2 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES	Sont autorisées sous condition les occupations et utilisations du sol suivantes : ■ Les ICPE* sont autorisées, à condition qu'elles soient nécessaires au bon	Les ouvrages techniques de TAE n'étant pas considérés comme des installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, <u>dans les conditions de formulation au lexique</u> , ils ne

	fonctionnement des constructions autorisées ; ■ Les ouvrages techniques nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics [...] ; ■ les installations nécessaires à l'exploitation de l'autoroute et à sa mise en valeur	sont pas acceptés dans ce zonage.
L'ARTICLE N 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES	Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance minimale de 3 mètres des voies et emprises publiques.	Le viaduc est à considérer comme une nouvelle construction, néanmoins la spécificité de ce type de construction n'est pas prise en compte
ARTICLE N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES	Une nouvelle construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur et jamais inférieure à 4 mètres.	Le viaduc est à considérer comme une nouvelle construction, néanmoins la spécificité de ce type de construction n'est pas prise en compte
ARTICLE N 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS	1- La hauteur de toute construction ou installation nouvelle ne pourra excéder ■ 7 mètres pour les constructions à destination d'habitat ■ 2.50 mètres pour les annexes* à l'habitation ■ 4 mètres pour les autres constructions	La hauteur du viaduc est supérieure à 4 mètres. La formulation doit être adaptée pour prendre en compte la spécificité de ce type de construction



9.2.3.2 Plans locaux d’urbanisme et opération CLB

L’opération CLB est concernée par trois PLU : Toulouse, Labège et Ramonville-Saint-Agne.

Comme pour TAE, une concertation avec les communes concernées a été réalisée, qui a permis d’identifier les éléments non compatibles avec les documents d’urbanismes opposables. Une procédure de mise en compatibilité des documents d’urbanisme (MECDU) est donc menée de manière conjointe à la procédure d’enquête publique préalable à la déclaration d’utilité publique. Cette procédure concernera les PLU des communes de Ramonville Saint-Agne et Labège.

Synthèse des incompatibilités avec le PLU de Ramonville-Saint-Agne

Sujet	Définition	Motif d’incompatibilité
Plan d’Aménagement et de Développement Durable		
Le PADD n’intègre pas l’opération CLB		
Lexique		
Définition d’ouvrage technique nécessaire au bon fonctionnement des services publics ou d’intérêt collectif	Constructions ou installations publiques ou privées répondant à un besoin d’intérêt général ou abritant l’exécution d’une mission de service public. Elles recouvrent notamment les destinations correspondant aux catégories suivantes : Les bâtiments ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains	Les ouvrages techniques (viaduc) de CLB ne sont pas clairement inclus dans la définition d’ouvrage technique nécessaire au bon fonctionnement des services publics ou d’intérêt collectif.
Zone naturelle N		
ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	Toutes occupations ou utilisations du sol à l’exception des constructions et installations autorisées sous condition à l’article N 2 suivant.	Les ouvrages techniques de CLB n’étant pas considérés comme des ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des services publics ou d’intérêt collectif, dans les conditions de formulation au lexique, ils ne sont pas acceptés dans ce zonage.
ARTICLE N 2 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES	1. Sous condition de ne pas porter atteinte à la qualité des sites, des milieux et des espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique : ✓ Les bassins de rétention ; ✓ Les ouvrages techniques nécessaires aux services publics ou d’intérêt collectif [...]	

Synthèse des incompatibilités avec le PLU de Labège.

Sujet	Définition	Motif d’incompatibilité
Plan d’Aménagement et de Développement Durable		
Le PADD n’intègre pas l’opération CLB		
Lexique		
Définition d’ouvrage technique nécessaire au bon fonctionnement des services publics ou d’intérêt collectif	Il s’agit des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d’intérêt collectif tels que les antennes de télécom, les stations d’épuration, réseaux, châteaux d’eau etc...	Les ouvrages techniques (viaduc) de CLB ne sont pas inclus dans la définition.
Zones urbaines UE		
ARTICLE UE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES	Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance minimale de 3 mètres des voies et emprises publiques.	Le viaduc est à considérer comme une nouvelle construction, néanmoins la spécificité de ce type de construction n’est pas prise en compte
ARTICLE UE 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES	Une nouvelle construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l’unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur et jamais inférieure à 4 mètres.	La hauteur du viaduc est supérieure à 4 mètres. La formulation doit être adaptée pour prendre en compte la spécificité de ce type de construction
Zone naturelle N		
ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	Toutes constructions ou installations à l’exception de : ▪ Celles mentionnées dans l’article N2 ; ▪ celles nécessaires aux services publics ou d’intérêt collectif, sous réserve du respect de l’article N2.	Les ouvrages techniques de CLB n’étant pas considérés comme des ouvrages techniques nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dans les conditions de formulation au lexique, ils ne sont pas acceptés dans ce zonage.
ARTICLE N 2 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES	Sont autorisées sous condition les occupations et utilisations du sol suivantes : ▪ Les ICPE* sont autorisées, à condition qu’elles soient nécessaires au bon	Les ouvrages techniques de CLB n’étant pas considérés comme des ouvrages techniques nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dans les conditions de formulation au lexique, ils ne





	fonctionnement des constructions autorisées ; - Les ouvrages techniques nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics sont autorisés [...]; - les installations nécessaires à l'exploitation de l'autoroute et à sa mise en valeur	sont pas acceptés dans ce zonage.
L'ARTICLE N 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES	Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance minimale de 3 mètres des voies et emprises publiques.	Le viaduc est à considérer comme une nouvelle construction il ne respecte pas la distance minimale des voies et emprises publiques
ARTICLE N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES	Une nouvelle construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur et jamais inférieure à 4 mètres.	Le viaduc est à considérer comme une nouvelle construction il ne respecte pas la distance minimale des 4 mètres.
ARTICLE N 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS	1- La hauteur de toute construction ou installation nouvelle ne pourra excéder 7 mètres pour les constructions à destination d'habitat 2.50 mètres pour les annexes* à l'habitation 4 mètres pour les autres constructions	La hauteur du viaduc est supérieure à 4 mètres. La formulation doit être adaptée pour prendre en compte la spécificité de ce type de construction

9.2.3.3 Plan local d'urbanisme intercommunal – Habitat (Opérations TAE et CLB)

Comme le PLU, Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal - Habitat (PLUi-H) fixe les grandes orientations stratégiques d'aménagement et les règles d'occupation et d'utilisation du sol : il détermine les zones où l'on peut construire et celles que l'on souhaite protéger.

Le Plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat (PLUi-H) a pour objectif de définir un projet urbain pour Toulouse Métropole (trente-sept communes membres) incluant les communes concernées par l'opération TAE (Colomiers, Blagnac, Toulouse, Labège) et celle concernée par l'opération CLB (Toulouse).

En effet et bien que les communes de Labège et Ramonville ne soient pas comprises dans les communes de Toulouse Métropole, l'opération CLB est concernée par ce document pour sa partie implantée sur le territoire de Toulouse (en sortie de raccordement à la station de Ramonville-Saint-Agne).

Le projet de PLUi-H a été arrêté au Conseil de la Métropole du 3 octobre 2017. Le dossier est également été soumis à enquête publique du 30 mars 2018 au 17 mai 2018 inclus.

Le PLUiH de Toulouse Métropole devrait entrer en vigueur en avril 2019. Il se substituera aux Plans locaux d'urbanisme (PLU) ou aux Plans d'occupation des sols (POS) des trente-sept communes membres de Toulouse Métropole ainsi qu'au Programme local de l'habitat (PLH).

Dans un souci d'appliquer les objectifs suivis par les préceptes de la cohérence urbanisme transport, Toulouse Métropole favorise la mise en compatibilité de l'infrastructure dans le dossier d'enquête publique et procédera à une déclaration de projet ou une modification du PLUiH lorsque les travaux de mise en œuvre de l'infrastructure auront commencé. Ce dispositif permettra de ne pas ouvrir à l'urbanisation des sites qui ne sont pas desservis par des modes de transport lourd et qui auraient comme conséquence de venir congestionner le trafic.

Néanmoins, **l'opération Toulouse Aerospace express est mentionnée dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) faisant partie du PLUi-H**, document d'orientation politique du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et de l'Habitat créé par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (Loi SRU du 13 décembre 2000). Il définit les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par l'agglomération.

Le PADD développe tout d'abord un projet qui traduit l'ambition européenne du territoire toulousain en confortant la « grande » accessibilité depuis et vers la Métropole (aérienne, ferroviaire, routière) au travers de grands projets tel que : Toulouse Aerospace Express, Ligne Grande Vitesse, Aménagements Ferroviaires Nord Toulousain etc.



Dans un second temps, il privilégie le développement de la ville sur elle-même, en renforçant le lien entre urbanisme, mobilités et équipements. L'objectif du PLUiH est d'accueillir en priorité les nouveaux habitants dans le tissu urbain situé au contact de la desserte en transports en commun performante actuelle ou future (réseau structurant: métro, tram, gares, Linéo...) en favorisant l'intensification urbaine. C'est ce qui sera développé autour de 2020 dans le PLUiH de Toulouse Métropole.

Le PLUiH n'étant pas approuvé à l'heure actuelle, le problème de compatibilité ne se pose pas. Néanmoins, son approbation étant prévu avant l'obtention de la DUP des opérations TAE et CLB, une mise en compatibilité sera très certainement nécessaire.

9.3 Thème humain / transport et déplacements urbains : Projet mobilités 2020.2025.2030

Un plan de déplacement urbain (PDU) est un outil de planification et de programmation de la mobilité à l'échelle d'une agglomération : il définit l'organisation du transport des personnes, des marchandises, la circulation et le stationnement.

Le SMTC s'est doté en 2001 de son premier PDU permettant la réalisation du réseau métro, de la première ligne de tramway et des premiers bus en site propre. Le deuxième PDU a été voté en 2012 et a permis d'étendre le réseau tramway et le réseau de bus en site propre. Le PDU actuel, appelé « Projet Mobilités 2020.2025.2030 » a été approuvé en février 2018.

Ce projet vise à répondre à la croissance démographique et économique de la grande agglomération toulousaine et cible trois objectifs :

- La construction d'un réseau de transport en commun urbain structurant et capacitaire, en articulation avec le réseau ferroviaire ;
- L'amélioration de la desserte et de l'accessibilité aux zones économiques et d'emplois ;
- L'organisation d'une mobilité durable sur les territoires, en cohérence avec la planification prévisionnelle horizon 2030 du SCoT de la grande agglomération toulousaine.

Dans ce cadre, le Projet Mobilités 2020.2025.2030 prévoit :

- **La troisième ligne de métro**, qui reliera les principales zones d'activités économiques et permettra 4 nouveaux pôles d'échanges intermodaux avec le réseau ferroviaire ; (= action 1)
- **La Connexion de la Ligne B à TAE** (= action 3)
- Connecter les réseaux de transports en commun pour renforcer les maillages ; (= actions 4, 5, 6, 7, 8 et 9)
- Le déploiement de schémas directeurs cyclables et piétons favorisant l'usage de ces modes et leur rabattement vers les pôles d'échanges ; (= actions 14, 15 et 18)
- La mise en œuvre de pactes urbains pour renforcer la cohérence urbanisme mobilité dans les corridors desservis par le réseau structurant et capacitaire ; (= action 21)
- Une politique globale de stationnement en cohérence avec les densités urbaines et l'offre de transport dans les territoires ; (= action 33)
- Le **développement des parcs relais** en amont des zones de congestion ; (= action 34)

Le projet, qui constitue les actions prioritaires 1 et 3 au PDU (Projet Mobilités 2020.2025.2030), est donc cohérent avec ce dernier. Le projet prend également en compte les autres actions dans un objectif de conception cohérent avec l'organisation de la mobilité à l'échelle du territoire.

9.4 Thème stratégie des matériaux

9.4.1 Schéma départemental des carrières de la Haute – Garonne

Le schéma département des carrières de la Haute – Garonne a été approuvé par arrêté préfectoral le 10 décembre 2009. Il s'agit ici de vérifier l'articulation du projet avec ce plan.

Le schéma département des carrières de la Haute – Garonne vise à concilier la juste valorisation du sous-sol et la protection de l'environnement.

La mise en œuvre du projet nécessitera l'approvisionnement en matériaux issus de carrières.

Le projet ne devrait pas nécessiter l'ouverture de carrières nouvelles. En effet, la capacité prévue pour l'année 2019 dans le Schéma départemental des carrières de la Haute – Garonne est de 9,7 millions de tonnes de granulats, ce qui semble suffisant pour couvrir les besoins du projet qui représentent moins de 10% de cette capacité.



9.4.2 Plan national de prévention des déchets

Le plan national de prévention des déchets 2014-2020 a été approuvé par arrêté ministériel du 18 août 2014, paru au journal officiel le 28 août 2014.

Une partie est consacrée aux déchets du BTP. Les actions visent la stabilisation des déchets à l'horizon 2020. Pour ce faire, un des aspects touche la réduction des déchets dangereux à la source, avec l'utilisation de matériaux conduisant à des déchets moins dangereux lors de leur fin de vie. Aussi, un meilleur tri à la source doit être réalisé lors des opérations de déconstruction et de réhabilitation, notamment des terres excavées.

Il s'agit ici de vérifier l'articulation du projet avec ce plan.

La déconstruction des bâtiments existants sur les emprises chantiers comme la gestion des déblais intègre la valorisation et une réutilisation des matériaux lorsque cela est possible. L'objectif est l'envoi d'un minimum de déchets en centre de traitement.

La gestion des déchets lors de la réalisation des lignes TAE et CLB s'inscrit dans les mêmes objectifs que ceux du plan national de prévention des déchets.

9.5 Thème climat, air et énergie

9.5.1 Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) a été élaboré en 2012 afin de répondre à une obligation de la loi Grenelle 2.

Il s'agit ici de vérifier l'articulation du projet le SRCAE

Pour l'horizon 2020, le SRCAE prévoit une réduction de 20% des émissions de GES, une réduction de 20% de la consommation d'énergie et la satisfaction des besoins à hauteur de 23% à partir d'énergies renouvelables.

Le SRCAE Midi-Pyrénées définit cinq grandes priorités régionales pour 2020 dont quatre représentent des enjeux particulièrement importants pour le projet des lignes TAE et CLB : la réduction de consommations énergétiques avec un objectif de baisse de 10% pour le secteur des transports entre 2005 et 2020 ; la réduction des émissions de gaz à effet de serre avec un objectif de baisse de 13% dans les secteurs des transports entre 2005 et 2020 ; la prévention et la réduction de la pollution atmosphérique avec notamment la réduction de l'émission de particules fines et l'adaptation des territoires et des activités socio-économiques face aux changements climatiques.

Le projet poursuit des objectifs cohérents avec ceux du SRCAE puisqu'il permettra grâce au report modal de l'usage de la voiture individuelle sur le réseau de transport en commun de réduire les consommations d'énergie liées au secteur des transports, de réduire les émissions de gaz à effets de serre et les émissions en polluants atmosphériques. D'autre part les bâtiments construits dans le cadre du projet (stations, bureaux du site de maintenance et de remisage) satisferont aux dernières réglementations énergétiques.

9.5.2 Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine

Les Plans de protection de l'atmosphère (PPA) ont été créés par la loi LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) en 1996 afin d'améliorer la qualité de l'air.

Il permet de planifier des actions pour reconquérir et préserver la qualité de l'air sur le territoire, en définissant des objectifs à atteindre et les mesures associées. L'objectif est de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par l'Union Européenne. Il concerne les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être, comme dans l'agglomération toulousaine.

Le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine a été approuvé le 24 mars 2016. Il doit être compatible avec les grandes orientations données par le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE).

Il s'agit ici de vérifier l'articulation du projet avec le PPA de l'agglomération toulousaine

L'objectif du PPA de l'agglomération toulousaine est d'améliorer la qualité de l'air de Toulouse et de ses environs, notamment suite aux constats de dépassements récurrents des valeurs limites annuelles pour la protection de la santé humaine pour le NO₂, à proximité des principaux axes de circulation et selon les années, des dépassements des valeurs limites pour les particules PM₁₀.

Ainsi, le PPA fixe différents types d'actions (réglementaires, volontaires et d'accompagnement) qui s'articulent autour de 4 grands thèmes :

- Les sources fixes de pollution atmosphérique
- Les sources mobiles de pollution atmosphérique
- La planification urbaine
- L'information et la sensibilisation.



Enfin, les projets d'aménagement pour le développement de réseaux de transport en commun tels que « l'extension et le renforcement du métro » sont cités dans le PPA de l'agglomération toulousaine comme des « projets d'aménagement pouvant avoir une incidence sur la qualité de l'air ».

Par ailleurs, l'action B7 du PPA concerne la tarification du métro et donc des futures lignes TAE et CLB. Elle est intitulée : « Développer les services autour de la billettique unique ». A ce jour des billets interopérables ont été développées sur l'agglomération toulousaine, le PPA préconise de « développer de nouveaux services à cette billettique unique ».

Les opérations TAE et CLB auront un impact positif sur la qualité de l'air, le report modal (de la voiture particulière vers les transports collectifs) engendré permettra une réduction des quantités de polluants atmosphériques. Dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet, Atmo Occitanie, l'observatoire régional de la qualité de l'air, a mené une étude d'impact à partir des données du modèle de déplacements. Les résultats de cette étude montrent **une diminution des émissions de polluants atmosphériques dans des proportions comparables à la diminution de la circulation routière**.

Le projet des lignes TAE et CLB, en limitant les émissions de polluants liés à la voiture, poursuit des objectifs allant dans le même sens que le PPA.

9.5.3 Plan climat énergie territorial (PCET) de Toulouse et Plan climat air énergie Territorial (PCAET) de Toulouse Métropole

Toulouse Métropole a engagé en 2016 l'élaboration du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) qui complète et révisé le PCET de Toulouse établi en 2012. À la fois stratégique et opérationnel, ce projet territorial de développement durable doit permettre l'émergence d'un territoire résilient, adapté, au bénéfice de sa population et de ses activités.

Le PCAET 2018-2023 a été adopté par délibération le 28 juin 2018 par Toulouse Métropole.

Le PCAET a pour objectifs de réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2018 à l'horizon 2030, de 20% la consommation énergétique final, et de multiplier par 2 la part locale d'énergie renouvelable et de récupération (EnR&R) dans la consommation d'énergie du territoire.

Il est décliné en axes stratégiques, eux-mêmes déclinés en objectif stratégique et opérationnel puis en Fiche Action.



Le tableau ci-dessous présente la comptabilité du projet des lignes TAE et CLB avec les fiches action du PCAET le concernant.

Axe du PCAET	Objectifs stratégique	Objectifs opérationnel	Fiche actions	Comptabilité / apport du projet de réalisation des lignes TAE et CLB	
AXE 1 : Amplifier massivement la rénovation des logements et la qualité des aménagements pour assurer le bien vivre dans l'Éco-Métropole	Diminuer la consommation foncière et rapprocher chaque habitant d'un espace de nature de qualité	Non concerné			
	Favoriser le bien vivre dans des quartiers post-carbone et permettre aux habitants d'en être acteurs				
	1.3 Réduire les consommations énergétiques du patrimoine bâti et lutter contre la précarité énergétique				
AXE 2 : Favoriser l'éco mobilité et faciliter les déplacements pour rendre du temps aux Métropolitains dont l'ambition est « 50% des déplacements réalisés autrement qu'en véhicules motorisés thermiques individuels à l'horizon 2030 »	Faire des modes doux le moyen préféré de déplacement des habitants de la métropole	Développer les aménagements et l'offre pour les modes actifs	20.Plan Vélo de Toulouse Métropole	Non directement concerné néanmoins, les aménagements du projet participeront au développement des modes actifs à l'échelle de la Métropole, et notamment le vélo. L'opération Toulouse Aerospace Express s'attache à favoriser les modes de déplacements doux en connectant les liaisons cyclables existantes ou en projet aux stations de métro, notamment dans le cadre du schéma directeur cyclable d'agglomération en cours d'élaboration en 2019. Les stations disposeront en outre d'abris / stationnements vélos.	
			21. Augmentation de l'Offre Vélo en libre-service		
			22. Opération Cœurs de quartiers		
			23.Requalification du Centre-Ville de Toulouse		
		Identifier les zones à circulation restreintes	Non Concerné		
		Accompagner les communes dans des démarches d'écomobilité			
	Massifier le co-voiturage	Aménager des espaces favorisant le covoiturage	27. Développement de spots de covoiturage	La conception du projet a pris en compte cet objectif et des aires de dépose/reprise/spots de covoiturage sont prévues au niveau des stations Colomiers Gare, Sept Deniers – Stade Toulousain, Boulevard de Suisse – Ponts Jumeaux, La Vache Nord Toulousain Gare, Marengo Matabiau, Côte Pavée Limayrac Cité de l'Espace, l'Ormeau, Montaudran Piste des Géants Gare et Labège la Cadène Gare.	
	Massifier les véhicules propres dont l'électrique et le gaz naturel	Non concerné			
	Augmenter significativement la part des actifs utilisant les transports en commun pour les trajets domicile-travail		Développer l'offre de transport en commun	31. Création d'une 3 ^e ligne de métro	L'opération TAE comprend la création de la 3 ^e ligne de métro.
				32. Doublement de la capacité de la Ligne A	Non concerné
33. Développement du réseau de bus Linéo				Non concerné	
Innover en matière d'offre de transport en commun			34. Création du Téléphérique Urbain Sud	Non concerné	



		Favoriser le recours aux transports en commun par les particuliers	35. Agrandissement et création de parkings relais	« Accompagner le développement du réseau structurant (TAE, Linéo) par la création ou l'aménagement de P+R, notamment sur les secteurs de Colomiers, Labège, La Vache ... » Le projet prévoit la création de quatre parkings relais à Colomiers Gare, Sept Deniers – Stade Toulousain, La Vache Nord Toulousain Gare et Labège la Cadène Gare, conformément aux préconisations du PCAET.
		Accompagner les entreprises dans leurs plans de mobilité des employés	36. Accompagnement des entreprises dans leur plan mobilité	Non concerné
	Optimiser le transport de marchandises pour un faible impact environnemental et de circulation	Non concerné		
	Expérimenter la mobilité de demain sur une zone emblématique	Non concerné		
AXE 3 : Développer les productions et consommations d'énergie renouvelables locales	Élaborer et mettre en œuvre une prospective énergétique territoriale	Non concerné		
	Développer les EnR* dans les opérations			
	Faciliter l'investissement des habitants dans les EnR*			
	Développer les réseaux électriques intelligents			
AXE 4 : Entreprendre, produire et consommer durablement dans une ville intelligente	Être attractif et soutenir les projets innovants sur des filières de l'énergie et du développement durable	Non concernée		
	Aménager des zones d'activités propices à l'écologie industrielle et territoriale			
	Tendre vers l'autonomie alimentaire en soutenant une agriculture locale, responsable par la commande publique, la préservation des espaces agricoles			
	Accompagner l'évolution des modes de consommations			
AXE 5 : Affirmer TM comme animatrice territoriale de la Transition Énergétique	Évaluer, suivre et réajuster les plan d'actions	Non concernée		
	Créer des synergies entre les collectivités à toutes les échelles : Europe, région, grandes agglomérations régionales, collectivités voisines, communes métropolitaines			
	Permettre à la société civile de la métropole d'être actrice du PCAET par l'animation, le repérage et le soutien des initiatives			
AXE 6 : Innover pour l'exemplarité et généraliser les pratiques d'excellence.	Intégrer les enjeux air climat énergie dans les pratiques quotidiennes et dans les décisions internes	Non concernée		
	Généraliser l'éco-conditionnalité de la commande publique			
	Amplifier fortement le recours aux EnR* sur le patrimoine métropolitain			
	Rendre la flotte de véhicules propres majoritaire et former les conducteurs à l'éco-conduite d'ici à 2030			

*EnR : Énergies renouvelables

Ainsi, le projet de transport en commun est cohérent avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de soutien à l'éco-mobilité du PCAET.





9.6 Thème eaux

La présente analyse s'attache à justifier la compatibilité du projet avec les dispositions du SDAGE, des SAGES et du PGRI conformément à l'article R.181-14 du même Code de l'environnement.

9.6.1 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour-Garonne

Le SDAGE 2016-2021 du bassin Adour-Garonne a été approuvé par le préfet coordinateur de bassin le 1^{er} décembre 2015. Avec ce nouveau plan de gestion, sont tracées, pour six années, les priorités politiques de gestion durable de la ressource en eau du bassin.

Le SDAGE 2016-2021 fixe quatre grandes orientations déclinées en trois ou quatre dispositions :

- ✓ Orientation A : créer les conditions de gouvernance favorables à l'atteinte des objectifs du SDAGE ;
- ✓ Orientation B : réduire les pollutions ;
- ✓ Orientation C : améliorer la gestion quantitative ;
- ✓ Orientation D : préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques.



Le tableau ci-dessous présente la comptabilité du projet des lignes TAE et CLB avec les dispositions du SDAGE les concernant :

Orientation du SDAGE	Dispositions du SDAGE	Déclinaisons des dispositions	Comptabilité / apport du projet de réalisation des lignes TAE et CLB
Orientation A : créer les conditions de gouvernance favorables à l'atteinte des objectifs du SDAGE	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Orientation B : réduire les pollutions	Agir sur les rejets en macropolluant et micropolluants	B2 : Réduire les pollutions dues au ruissellement d'eau pluviale	Phase travaux Les eaux de ruissellement du chantier seront collectées et traitées (dispositifs mobiles de traitement, bassins décantation, filtres à paille) avant d'être rejetées dans le milieu récepteur ou plus probablement dans le réseau pluvial. Les eaux d'exhaure et de ruissellements collectées et pompées en fond de fouille seront traitées avant rejet via des unités de traitement in situ (dispositifs mobiles de traitement en milieu urbain, filtres à paille, bacs de décantation, déshuileurs, etc.). Dans tous les cas les rejets devront respecter les seuils de qualité fixée, et un contrôle de qualité sera mis en place avant rejet. Phase exploitation Les dispositifs d'assainissement pluvial différeront selon les types d'ouvrages émergents concernés, le volume et la qualité des eaux à prendre en charge et les possibilités de rejet sur chaque site (infiltration, proximité d'un réseau d'assainissement pluvial). Dans la mesure du possible, on recherchera la mise en place de solutions alternatives au rejet dans le réseau pluvial des collectivités. Les solutions faisant appel à l'infiltration seront privilégiées pour les eaux faiblement polluées (eaux de toiture notamment, des tabliers des viaducs) ne nécessitant pas de traitement préalable. Pour les eaux plus chargées (eaux de ruissellement des parkings, des voiries du SMR...), l'infiltration ne peut être envisagée sans traitement préalable. La régulation des débits peut alors s'effectuer via la mise en place d'ouvrages de stockage. Lorsque l'infiltration ne sera techniquement pas possible, les eaux seront rejetées dans le réseau de collecte des eaux pluviales des collectivités avec leur accord. Les débits rejetés dans ces réseaux seront si nécessaire préalablement régulés afin de respecter les débits maximaux fixés par les exploitants des réseaux.
		B7 : Réduire l'impact sur les milieux aquatiques des sites et sols pollués, y compris les sites orphelins	Phase chantier : - Evacuation des terres polluées vers les installations spécialisées - Stockage de matériaux fins et pulvérulents à l'abri du vent ou bâchés
	Réduire les pollutions d'origine agricole et assimilée	B17 : Adopter des démarches d'utilisation raisonnée des produits phytosanitaires en zone non agricole et préparer la transition vers l'interdiction d'utilisation de ces produits dans les espaces publics	Phase exploitation L'utilisation de produits phytosanitaires sera proscrite dans l'entretien des espaces verts publics, en cohérence avec les pratiques d'entretien de Toulouse Métropole et du Sicoval
	Préserver et reconquérir la qualité de l'eau pour l'eau potable et les activités de loisirs liées à l'eau	Sans objet	Sans objet
	Sur le littoral, préserver et reconquérir la qualité des eaux des estuaires et des lacs naturels	Sans objet	Sans objet
Orientation C : améliorer la gestion quantitative	Mieux connaître et faire connaître pour gérer	C 10 : Restaurer l'équilibre quantitatif des masses d'eau souterraines	Un dossier de Police de l'Eau précisera les impacts et mesures du projet sur l'eau et la ressource aquatique. Ce dossier sera déposé fin 2019 dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. Phase chantier : Des pompes temporaires en fond de fouille seront nécessaires. Les débits à pomper seront néanmoins très faibles. Les eaux d'exhaure pourront être rejetées après traitement (décantation) si nécessaire comme suit : * Par réinfiltration dans la nappe (en aval hydraulique), solution privilégiée qui permet de limiter voire d'annuler les impacts quantitatifs sur la ressource



Orientation du SDAGE	Dispositions du SDAGE	Déclinaisons des dispositions	Comptabilité / apport du projet de réalisation des lignes TAE et CLB
			* Dans le réseau d'eau pluviale de la collectivité : dans ce cas un accord sera signé avec la collectivité concernée mentionnant les volumes acceptables sans incidences sur le dimensionnement des réseaux ni la qualité des eaux rejetées ; * Dans les cours d'eau, solution envisageable en dernier recours uniquement : le rejet devra alors respecter les normes de qualités fixées. Phase exploitation Aucun prélèvement dans les eaux souterraines n'est prévu. Les besoins en eau seront assurés par le réseau d'alimentation en eau potable
	Gérer durablement la ressource en eau en intégrant le changement climatique	Sans objet	Sans objet
	Gérer la crise	Sans objet	Sans objet
Orientation D : préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques	Réduire l'impact des aménagements et des activités sur les milieux aquatiques	Sans objet	Sans objet
	Gérer, entretenir et restaurer les cours d'eau, la continuité écologique et le littoral	D18 : Gérer et réguler les espèces envahissantes	Phase chantier : Toutes les mesures nécessaires pour éviter la prolifération des espèces envahissantes éventuellement rencontrées en phase travaux seront mises en place.
	Préserver et restaurer les zones humides et la biodiversité liée à l'eau	D27 : Préserver les milieux aquatiques et humides à fort enjeux environnementaux	Phase chantier : Les cours d'eau (Garonne et Touch) et canaux (Canal du Midi, Canal Latéral à la Garonne) présentant un enjeu environnemental fort sont traversés en souterrain. L'Hers Mort est traversé via un viaduc, toutefois aucune pile du pont n'est implantée en lit mineur. Aucune zone humide n'a été recensée au droit du projet, sauf au niveau du Bois de Pouciquot mais il s'agit ici d'une zone humide artificielle créée par une fuite du réseau d'eaux usées à cet endroit. Le lac de la Justice au niveau de l'INPT au sein duquel seront implantés des piliers de pont, ne présente pas un enjeu environnemental fort.
		D40 : Eviter, réduire ou à défaut, compenser l'atteinte aux fonctions de zones humides	Phases chantier et exploitation : Aucune zone humide ne sera atteinte par le projet pour l'opération TAE. Pour l'opération CLB, les mesures mises en place seront : - Passage en souterrain au niveau du Canal du Midi - Gestion des eaux de ruissellement, dispositifs de collecte et traitement des eaux - Compensation au niveau du Bois du Pouciquot, par restauration et amélioration du milieu
		D44 : Préserver les espèces des milieux aquatiques et humides remarquables menacées et quasi-menacées de disparition du bassin	Phases chantier et exploitation : Aucune espèce des milieux aquatiques et humides remarquables menacée ou quasi menacée ne sera atteinte par le projet.
	Réduire la vulnérabilité et les aléas d'inondation	D49 : Evaluer les impacts cumulés et les mesures de compensation des projets sur le fonctionnement des bassins versants	Les études hydrauliques et hydrogéologiques réalisées dans le cadre du projet fixeront les mesures à mettre en œuvre pour l'éventuel obstacle à l'écoulement des eaux que pourra engendrer le projet
		D50 : adapter les projets d'aménagement	Certains ouvrages se situeront en zones inondables (station Sept Deniers – Stade Toulousain, SMR). Toutes les mesures nécessaires seront prises vis-à-vis de la protection de ces ouvrages et pour qu'ils n'entraînent pas l'augmentation du risque d'inondation sur les installations environnantes.



9.6.2 Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Hers Mort Girou

Le bassin de l'Hers-Mort recoupe les plateaux peu élevés du Lauragais, région naturelle bordée au sud par le piémont pyrénéen et au nord par les contreforts du Massif Central et à l'Est par la Montagne Noire.

Le SDAGE du bassin Adour-Garonne 2010-2015 a identifié le bassin versant de l'Hers Mort et du Girou comme devant faire l'objet d'un SAGE pour atteindre les objectifs de bon état de la directive européenne cadre sur l'eau. Le SAGE Hers Mort Girou est approuvé depuis le 17 mai 2018.

La partie sud-est de la 3^{ème} ligne de métro (depuis les environs du début du viaduc jusqu'au terminus Labège La Cadenne) et la ligne CLB se situent dans le périmètre du SAGE Hers Mort Girou.

Les objectifs du SAGE s'articulent autour de 5 grands thèmes :

- A – Gouvernance
- B – Gestion quantitative
- C – Qualité des eaux
- D – Milieux aquatiques et zones humides
- E – Prévention des risques d'inondations.



Le tableau ci-dessous présente la comptabilité du projet des lignes TAE et CLB avec les dispositions du SAGE les concernant :

Orientation du SAGE	Dispositions du SAGE	Déclinaison des dispositions applicables au projet	Comptabilité / apport du projet de réalisation des lignes TAE et CLB
<u>Orientation A :</u> gouvernance	Sans objet	Sans objet	Sans objet
<u>Orientation B :</u> Gestion quantitative à l'étiage	Optimiser la gestion des ressources en eau du bassin	Sans objet	Sans objet
	Assurer la pérennisation et l'efficacité de la réalimentation de l'Hers-Mort et du Girou aval	Sans objet	Sans objet
	Assurer l'alimentation en eau potable du bassin sur le long terme	Sans objet	Sans objet
<u>Orientation C :</u> Qualité des eaux	Coordonner les actions de restauration de la qualité des eaux	Sans objet	Sans objet
	Renforcer les actions de lutte contre les pollutions pour atteindre le bon état/potentiel	C22.1 Améliorer la connaissance et la qualité des rejets pluviaux pour atteindre l'objectif de non dégradation des milieux	Les eaux pluviales seront gérées (collecte, traitement le cas échéant...) que ce soit phase chantier ou en phase d'exploitation
		C22.2 Poursuivre les démarches engagées de réduction et d'utilisation raisonnée des produits phytosanitaires par les collectivités et les particuliers	<u>Phase exploitation</u> L'utilisation de produits phytosanitaires sera proscrite dans l'entretien des espaces verts publics, en cohérence avec les pratiques d'entretien de Toulouse Métropole et du Sicoval
<u>Orientation D :</u> Milieux aquatiques et zones humides	Organiser l'intervention des acteurs sur les cours d'eau	D11.4 Rendre compatible les projets d'aménagement avec les objectifs de non-dégradation des milieux aquatiques et des zones humides	Le projet fait l'objet de la présente étude environnementale qui fixe les mesures visant à éviter, réduire, compenser les impacts, notamment sur le milieu aquatique
	Préserver et restaurer les opérations de restauration des cours d'eau	Sans objet	Sans objet
	Maintenir et restaurer les zones humides	D31.1 Identifier et caractériser les zones humides	Un diagnostic de présence de zones humides a été réalisé dans le cadre du projet. Aucune zone humide n'a été identifiée au sein de l'opération TAE. Concernant CLB, une zone humide est identifiée au niveau du Bois de Pouciquot, mais il s'agit ici d'une zone humide artificielle créée par une fuite du réseau d'eaux usées à cet endroit.
<u>Orientation E :</u> Prévention des risques d'inondations	Réduire l'aléa d'inondation	E11.3 Lutter contre les remblais illégaux en zone inondable	Le projet respecte les dispositions constructives prévues aux PPRI des communes concernées
		E12.1 Maîtriser les eaux pluviales et développer une approche intégrée et alternative de leur gestion dans l'aménagement du territoire	Les dispositifs de gestion des eaux pluviales seront définis plus précisément dans le cadre des études d'assainissement (études de conception détaillée). Les dispositifs d'assainissement pluvial différeront selon les types d'ouvrages émergents concernés, le volume et la qualité des eaux à prendre en charge et les possibilités de rejet sur chaque site (infiltration, proximité d'un réseau d'assainissement pluvial). Dans la mesure du possible, on recherchera la mise en place de solutions alternatives au rejet dans le réseau pluvial des collectivités. Les solutions faisant appel à l'infiltration seront privilégiées pour les eaux faiblement polluées (eaux de toiture notamment, viaducs) ne nécessitant pas de traitement préalable. Pour les eaux plus chargées (eaux de ruissellement des parkings, des voiries du SMR...), l'infiltration ne peut être envisagée sans traitement préalable. Lorsque l'infiltration ne sera techniquement pas possible, les eaux seront rejetées dans le réseau de collecte des eaux pluviales des collectivités avec leur accord. Les débits rejetés dans ces réseaux seront si nécessaire préalablement régulés afin de respecter les débits maximaux fixés par les exploitants des réseaux.
		E12.2 Limiter l'imperméabilisation des sols et optimiser la gestion des eaux pluviales	
	Améliorer la protection des personnes et des biens dans les zones exposées	Sans objet	Sans objet
	Améliorer la préparation, l'alerte et la gestion de crise	Sans objet	Sans objet
	Réduire les conséquences négatives des grandes inondations sur le territoire à risque important de Toulouse	Sans objet	Sans objet





9.6.3 Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Vallée de la Garonne

Le périmètre du SAGE de la Vallée de la Garonne comprend le lit majeur du fleuve et l'ensemble des terrasses façonnées au Quaternaire. Il s'étend de la frontière espagnole à l'amont de l'agglomération bordelaise sur 442 km.

Le SAGE Vallée de la Garonne est en cours d'élaboration.

9.6.4 Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) pour le bassin Adour-Garonne

Le plan de gestion des risques d'inondation (PRGI) Adour-Garonne a été approuvé par arrêté du préfet coordonnateur de bassin du 1er décembre 2015.

Il fixe pour la période 2016-2021 six objectifs stratégiques :

- Développer des gouvernances, à l'échelle territoriale adaptée, structurées, pérennes, et aptes à porter des stratégies locales et programmes d'actions ;
- Améliorer la connaissance et la culture du risque inondation en mobilisant tous les acteurs concernés ;
- Améliorer la préparation et la gestion de crise et raccourcir le délai de retour à la normale des territoires sinistrés ;
- Aménager durablement les territoires, par une meilleure prise en compte des risques d'inondation, dans le but de réduire leur vulnérabilité ;
- Gérer les capacités d'écoulement et restaurer les zones d'expansion des crues pour ralentir les écoulements ;
- Améliorer la gestion des ouvrages de protection.

Ces objectifs sont déclinés en 49 dispositions permettant de réduire les conséquences dommageables des inondations pour la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'activité économique sur le bassin et ses 18 territoires identifiés à risques importants.

Les dispositions prises dans le cadre du projet vis-à-vis du risque inondation permettront de satisfaire aux objectifs du PGRI.

Les études hydrauliques réalisées en 2018 et les études qui seront menées au cours des phases ultérieures du projet (études de conception détaillée) permettront de déterminer les mesures précises à mettre en œuvre pour limiter et compenser le cas échéant les impacts du projet.

La conception des ouvrages garantira la non aggravation du risque inondation induite par le projet dans les secteurs voisins. Elle prendra en compte la cote des plus hautes eaux connues (crue de 1875 pour la Garonne), y compris par rupture de digue, en examinant également les conséquences d'une crue millénale pour les ouvrages situés dans le périmètre du TRI (Territoire à Risque Important d'inondation) de Toulouse (stations Sept Deniers – Stade Toulousain et Boulevard de Suisse – Ponts Jumeaux, Site de Maintenance et de Remisage) et les conséquences de la crue historique de 1952 pour l'Hers-Mort (viaduc et station Montaudran Innovation Campus – Airbus Défense & Space). La transparence hydraulique des ouvrages sera assurée.

9.7 Thème biodiversité

9.7.1 Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Midi-Pyrénées

Le SRCE est un outil d'aménagement durable du territoire qui contribue à un état de conservation favorable des habitats naturels et des espaces et au bon état écologique des masses d'eau. Sa vocation est de rendre lisible les enjeux régionaux en matière de biodiversité. Tout porteur de projet, doit alors prendre en compte cette dimension, au même titre que d'autres enjeux sociaux, économiques, cadre de vie.

La « prise en compte » est le niveau le moins contraignant de la notion juridique d'opposabilité. Elle induit une obligation de compatibilité sous réserve de possibilités de dérogation pour des motifs déterminés, avec un contrôle approfondi du juge sur la dérogation.

La prise en compte du SRCE s'effectue donc sur les différentes composantes du SRCE présentées ci-après.

Les éléments de ce chapitre sont issus du SRCE Midi-Pyrénées de décembre 2014. Ce SRCE devrait être fusionné dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (nouvel article R.4251-6 du Code Général des Collectivités Territoriales).

Le SRCE Midi-Pyrénées comprend huit sous-trames : les milieux boisés de plaine, les milieux boisés d'altitude, les milieux ouverts et semi-ouverts de plaine ; les milieux ouverts et semi-ouverts d'altitude, les milieux rocheux d'altitudes, les milieux cultivés, les milieux humides et les cours d'eau.



Les sous-trames en interaction avec la zone d'étude du projet des lignes TAE et CLB sont celles des milieux boisés de plaine (l'axe de la Garonne ainsi que l'arc forestier des hautes terrasses de cette dernière), celle des milieux ouverts et semi-ouverts de plaine et les cours d'eau à préserver. En effet, les opérations intersectent :

- Quatre réservoirs de biodiversité de la trame verte : Trois boisements de plaine (Ripisylve du Touch, le Bois de Pouciquot et le Bois de Limayrac) et un milieu ouvert de plaine (Prairie humide de la ferme des cinquante) ;
- Trois réservoirs de biodiversité de la trame bleue : la Garonne, le Touch, l'Hers et ses affluents ;
- Cinq corridors écologiques de la trame bleue : Trois cours d'eau à préserver (Touch, Garonne et Hers et ses affluents) et 3 canaux (Canal du midi, canal de Brienne et le Canal latéral à la Garonne) constituant des corridors non négligeable pour la continuité écologique, notamment piscicole ;
- Un corridor écologique de la trame verte : milieu ouvert de plaine au niveau du lac de l'INPT.

Ainsi, par sous-trames ou réservoirs traversés, l'analyse des incidences sur le SRCE Midi-Pyrénées est la suivante :

- Au droit du Bois du Pouciquot, le passage en souterrain de CLB est une solution d'évitement (solution moins impactante que la tranchée couverte). Les zones de chantiers seront réduites afin de limiter les impacts. De plus, ce secteur de Pouciquot est actuellement enclavé et très dégradé (forte fréquentation, pollution des eaux et des sols...). À terme, la zone sera restituée après travaux avec une restauration totale des habitats et de leurs fonctionnalités écologiques : le projet à terme n'aura donc pas d'incidence sur ce réservoir de biodiversité ;
- Les autres réservoirs de la trame verte (Ripisylve du Touch et Bois de Limayrac) seront franchis en souterrain : le projet n'aura donc pas d'incidence ;
- Les éléments de la trame bleue qui seront traversés par le projet sont la Garonne, le Canal du Midi, le Touch et l'Hers-Mort. Ces cours d'eau seront traversés soit en souterrain, soit en viaduc avec des piles espacées et non implantées dans le lit mineur des cours d'eau : le projet n'aura donc pas d'incidence sur la trame bleue ;
- Le projet traverse un corridor écologique (milieu ouvert) mais dans un contexte déjà très urbanisé qui présente un grand nombre d'obstacles linéiques (ZAC de Labège). Les opérations TAE et CLB s'inscrivent en viaduc dans cette zone et seuls les piliers y seront implanter : le projet n'entraînera donc pas de rupture du corridor qui est déjà peu fonctionnel ;
- Pour le lac de la Justice de l'INPT et la prairie de la ferme de Cinquante, l'opération CLB passera en viaduc : ainsi les piles n'entraîneront pas de rupture de corridor dans ce secteur déjà fortement anthropisé.

Aucun élément du SRCE Midi-Pyrénées ne sera donc impacté par le projet.

9.7.2 Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (ONTVB)

Les ONTVB adoptées par décret en Conseil d'Etat (décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014) précisent le cadre retenu pour intégrer l'enjeu des continuités écologiques à diverses échelles spatiales et identifient les enjeux nationaux et transfrontaliers.

L'article L.371-2 du code de l'environnement prévoit que les ONTVB s'imposent :

- aux SRCE lors de leur élaboration (ou révision) dans un rapport de prise en compte ;
- aux documents de planification et projets relevant du niveau national notamment aux grandes infrastructures linéaires de transport de l'Etat et de ses établissements publics, dans un rapport de compatibilité.

Les ONTVB étant traduites dans le SRCE, et ce dernier étant pris en compte dans le projet de réalisation des lignes TAE et CLB : le projet s'inscrit dans une cohérence avec les ONTVB.

9.8 Thème risques majeurs

Les Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN) ont été créés par la loi du 2 février 1995 (« Loi Barnier ») et représentent l'outil privilégié de la politique de prévention et de contrôle des risques naturels majeurs menée par l'État.

Il s'agit ici de vérifier l'articulation du projet avec ces différents plans.

9.8.1 Plan de prévention du risque d'inondation (PPRI)

Le PPRI (plan de prévention du risque d'inondation) est un outil essentiel pour maîtriser l'urbanisation en zones inondables, permettant ainsi de limiter l'exposition aux risques des personnes et des biens.

Il a pour objectif principal d'établir une cartographie des zones à risques et de réglementer ces zones notamment en :

- Interdisant les nouvelles implantations humaines dans les zones les plus dangereuses et de les limiter dans les autres zones inondables ;
- Prescrivant des mesures pour réduire la vulnérabilité des installations et constructions y compris existantes, et pour ne pas nuire à l'écoulement des eaux et préserver les zones d'expansion des crues.



9.8.1.1 Les PPRI concernés par l'opération TAE

Certains secteurs de l'opération Toulouse Aerospace Express sont concernés par des risques d'inondation en provenance de la Garonne et de l'Hers-Mort.

Ces zones sont localisées par les Plans de prévention des risques inondation (PPRI) de Toulouse (approuvé le 20 décembre 2011), de Blagnac (approuvé le 15 octobre 2007) et de l'Hers-Mort Moyen pour la commune de Labège (approuvé le 21 janvier 2014).

Les études hydrauliques réalisées en 2018 et les études qui seront menées au cours des phases ultérieures du projet (études de conception détaillée) permettront de déterminer les mesures à mettre en œuvre pour limiter et compenser le cas échéant l'impact du projet sur les zones inondables. Selon les cas, les mesures viseront à :

- Assurer la transparence hydraulique des ouvrages
- Prévoir la construction des ouvrages au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues
- Mise en place de dispositifs d'obturation étanches des ouvrages enterrés pour éviter l'inondation du tunnel...

Les dispositions constructives prévues respectent les prescriptions des différents PPRI sur le territoire.

Ces dispositions sont notamment les suivantes (pour rappel) :

La construction de la station des Sept Deniers – Stade Toulousain, du SMR et des ouvrages annexes concernés (OA4 et OA5) prendront en compte le risque inondation :

- Jusqu'à une crue exceptionnelle de type 1875 pour les dispositions constructives des ouvrages
- Jusqu'à la crue millénale de type TRI pour les dispositions d'intervention.

Notamment via les dispositions suivantes :

- **Pour le SMR, il est proposé :**
 - ✓ D'implanter les bureaux, installations électriques, stocks de produits polluants et autres installations sensibles au-dessus de la PHEC (132,7 m NGF) ;
 - ✓ La plateforme ferroviaire restera submersible et sera réalisée à une uniforme de 130,5 m NGF ;
 - ✓ Le bâtiment construit au Nord du SMR sera conçu de façon à être transparent aux écoulements en crue (ouvertures latérales),

- ✓ Un dispositif de fermeture spécifique (type porte éclusière) permettra de fermer l'entrée du tunnel de la voie d'accès au site pour éviter l'inondation du métro en cas de crue (plutôt qu'un mur de protection qui formerait un obstacle à l'écoulement de la crue).

■ Pour la station Sept Deniers – Stade Toulousain

Pour la station Sept Deniers – Stade Toulousain, les parties enterrées seront limitées aux accès aux quais et il est proposé de mettre en surface hors d'eau (au-dessus des PHEC de 1875) les autres équipements et installations sensibles (et notamment l'accès à la station).

La station sera conçue afin d'être la moins vulnérable possible à un risque d'inondation par rupture de digue y compris en examinant les conséquences d'une crue millénale, au-delà des obligations réglementaires du PPRI. Des dispositifs d'obturation (portes étanches, batardeaux) permettront d'éviter l'envolement de la station pour la crue extrême du TRI.

■ Pour les puits de ventilation du secteur des Sept Deniers

Les puits de ventilation situés dans le secteur des Sept Deniers seront réhaussés au-dessus des PHEC en examinant les conséquences d'une crue millénale. Les matériaux de construction utilisés seront les moins vulnérables possible à l'eau en dessous de la cote des PHEC.

■ Le viaduc et risque lié à l'Hers-Mort

La station aérienne Montaudran Innovation Campus – Airbus Defense & Space se situe dans l'aléa relatif à la « crue historique ». Conformément au règlement du PPRI pour cet aléa, la cote du premier plancher de la station sera surélevée de 30cm par rapport au terrain naturel.

Le dimensionnement du viaduc formant le tronçon sud de la 3^{ème} ligne de métro permettra l'écoulement des eaux sans incidences notables pour une crue centennale de l'Hers-Mort.

9.8.1.2 Les PPRI concernés par l'opération CLB

Le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) Hers-Mort Moyen a été approuvé le 21 janvier 2014. Il couvre un bassin de risque couvrant 14 communes en amont de Toulouse.

Les études qui seront menées au cours des phases ultérieures du projet (études de conception détaillée) permettront de déterminer les mesures à mettre en œuvre pour limiter et compenser le cas échéant l'impact du projet sur les zones inondables. Selon les cas, les mesures viseront à :

- Assurer la transparence hydraulique des ouvrages
- Prévoir la construction des ouvrages au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues
- Mise en place de dispositifs d'obturation étanches des ouvrages enterrés pour éviter l'inondation du tunnel...



Les dispositions constructives prévues respectent les prescriptions du PPRI de l'Hers Mort Moyen sur le territoire.

Aucune pile du viaduc ne sera construite dans le lit mineur de l'Hers Mort et, comme pour TAE, les études hydrauliques réalisées en 2018 montrent que le viaduc permettra l'écoulement des eaux sans incidences notables pour une crue centennale de l'Hers-Mort.

La station aérienne du Parc Technologique du canal respectera les dispositions constructives du PPRI (aléa faible à moyen) en matière de construction de nouveaux bâtiments, et à ce titre devra présenter un premier plancher au-dessus des PHEC.

9.8.2 Plan de prévention des risques de mouvements de terrain

9.8.2.1 Plan de prévention des risques de mouvements de terrain au niveau de l'opération TAE

Il n'y a pas de PPR mouvements de terrain identifié sur la commune de Colomiers

Toulouse possède un PPR mouvement de terrain approuvé le 15/07/1998. Le projet n'est pas concerné par ce PPR localisé uniquement au niveau du coteau de Pech David.

La commune de Blagnac est inscrite dans le PPR Inondation et mouvement de terrain approuvé le 15 octobre 2007, qui couvre les communes de Blagnac, Fenouillet, Beauzelle, Seilh, Gagnac et Lespinasse. Seule la commune de Beauzelle, qui se situe hors zone d'étude, est concernée par le risque de mouvements de terrain.

La commune de Labège ne possède pas de PPR mouvements de terrain.

9.8.2.2 Plan de prévention des risques de mouvements de terrain au niveau de l'opération CLB

Les communes de Ramonville-Saint-Agne et de Labège ne disposent pas d'un PPR risque de mouvements de terrain.

9.8.3 Plan de prévention de risques sécheresse

9.8.3.1 PPR sécheresse au niveau de l'opération TAE

Les communes inscrites dans l'aire d'étude de l'opération TAE sont toutes concernées par un PPR mouvements différentiels de terrains liés au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux, dit « PPR sécheresse », respectivement :

- Colomiers : PPR sécheresse approuvé le 22/12/2008

- Toulouse : PPR sécheresse des cantons de Toulouse 8, Toulouse 9, Toulouse 14, Toulouse 15 et Ville de Toulouse, approuvé le 25/10/2010
- Blagnac : PPR sécheresse des cantons de Toulouse 13, Blagnac, Léguevin et Tournefeuille, approuvé le 22/12/2008.
- Labège : PPR sécheresse, cantons de Castanet-Tolosan, Montgiscard, approuvé le 01-10-2013.

Les 4 communes concernées se situent en zones d'aléa faible à moyen pour ce risque.

Les règlements de ces PPR prescrivent la réalisation d'études géotechniques définissant les dispositions constructives nécessaires pour assurer la stabilité des constructions vis-à-vis du risque avéré de mouvement différentiel. Selon les PPR et notamment leur date d'approbation, les études doivent couvrir les missions géotechniques G1, G2 et G3 (pour Labège) ou G11 et G12 pour les plus anciens, les missions G11 et G12 ayant été remplacée par les missions G1 et G2 lors de la révision de la norme NF-P-94-500 du 03-11-2013.

Les études doivent en outre préciser la nature et les caractéristiques des sols, couvrir la conception, le pré-dimensionnement et l'exécution des fondations.

9.8.3.2 PPR sécheresse au niveau de l'opération CLB

Les deux communes inscrites dans l'aire d'étude de l'opération CLB sont concernées par un « PPR sécheresse »

- Ramonville-Saint-Agne : PPR sécheresse des cantons de Toulouse 8, Toulouse 9, Toulouse 14, Toulouse 15 et Ville de Toulouse, approuvé le 25-10-2010
- Labège : PPR sécheresse, cantons de Castanet-Tolosan, Montgiscard, approuvé le 01-10-2013.

Les deux communes concernées se situent en zones d'aléa faible à moyen pour ce risque.

Les règlements de ces PPR prescrivent la réalisation d'études géotechniques définissant les dispositions constructives nécessaires pour assurer la stabilité des constructions vis-à-vis du risque avéré de mouvement différentiel. Selon les PPR et notamment leur date d'approbation, les études doivent couvrir les missions géotechniques G1, G2 et G3 (pour Labège) ou G11 et G12 pour les plus anciens, les missions G11 et G12 ayant été remplacée par les missions G1 et G2 lors de la révision de la norme NF-P-94-500 du 03-11-2013.

Les études doivent en outre préciser la nature et les caractéristiques des sols, couvrir la conception, le pré-dimensionnement et l'exécution des fondations.





9.8.4 Plan de prévention des risques technologiques

9.8.4.1 PPR technologiques au niveau de l'opération TAE

Le PPRT (Plan de prévention des risques technologiques) de Toulouse regroupe les deux sites SEVESO d'ESSO SAF et de STCM (Société de traitement chimique des métaux) et a été approuvé le 12 juin 2017. Ce dernier, en dressant un état des lieux des accidents majeurs susceptibles de survenir sur les sites, permet de réaliser un zonage réglementaire autour des entreprises concernées.

Toutefois, les périmètres à risque de ces entreprises ne sont pas recoupés par le projet. En effet, le projet (stations, puits, P+R...) et les emprises travaux sont prévus en dehors du périmètre d'aléa des trois phénomènes dangereux. Ainsi, **aucune disposition particulière n'est nécessaire dans le cadre de l'opération TAE.**

9.8.4.2 PPR technologiques au niveau de l'opération CLB

Il n'y a aucune ICPE soumise à autorisation ou à enregistrement dans la zone d'étude de l'opération CLB, et aucun PPRT n'est concerné.



MAÎTRE D'OUVRAGE
SMTC — Syndicat Mixte des Transports en
Commun de l'agglomération toulousaine



MANDATAIRE
SMAT – (Société de la Mobilité de
l'Agglomération Toulousaine)

toulouse
métropole

Sival
Le Sud-Est
Toulousain

Le Murétain
Le Sud-Ouest
Toulousain

sitprt
Syndicat Intercommunal
des Transports Publics de la Région Toulousaine

Projet co-financé par le Conseil Départemental
de la Haute-Garonne
CONSEIL DÉPARTEMENTAL
HAUTE-GARONNE.FR



Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe