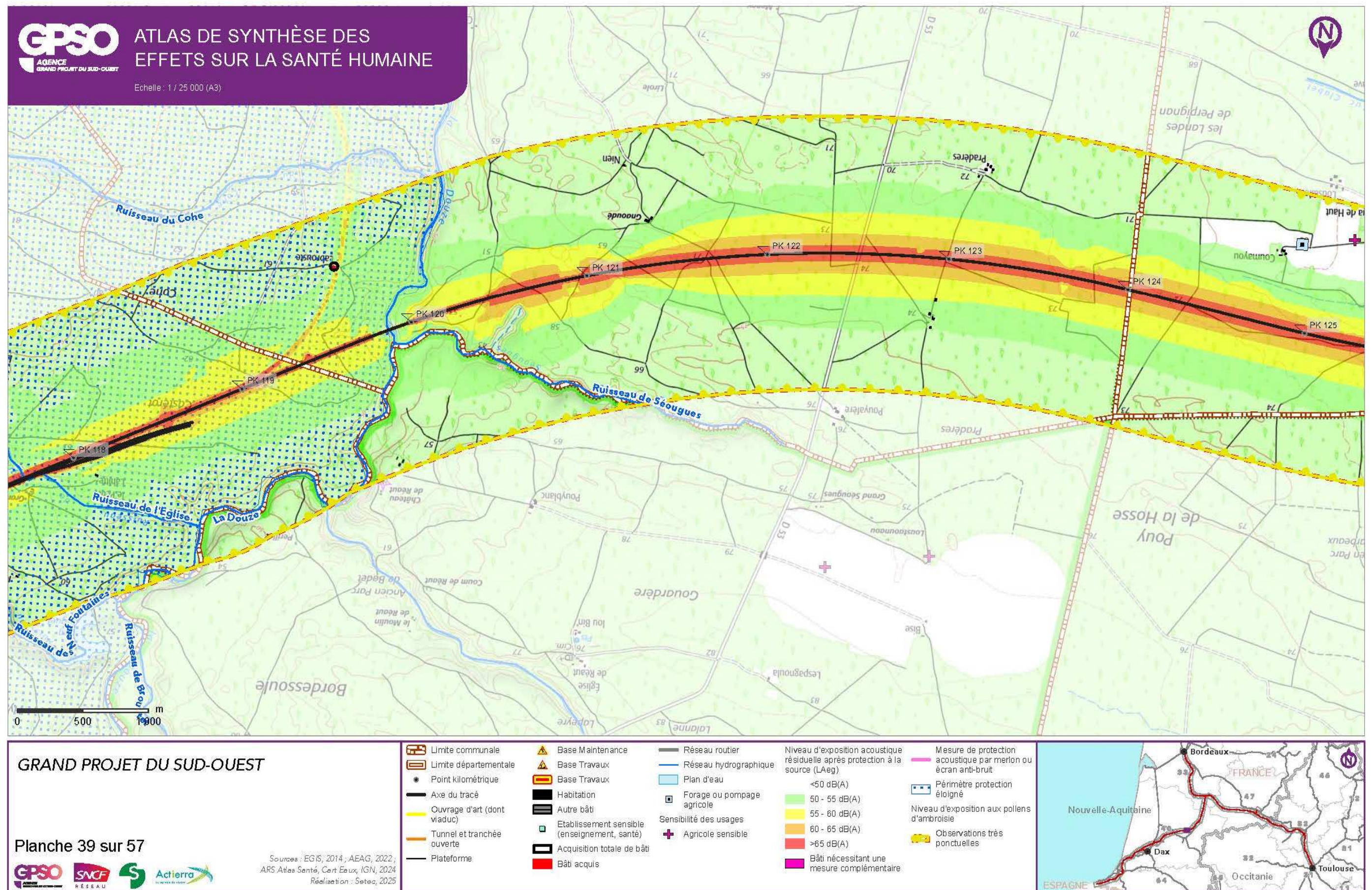
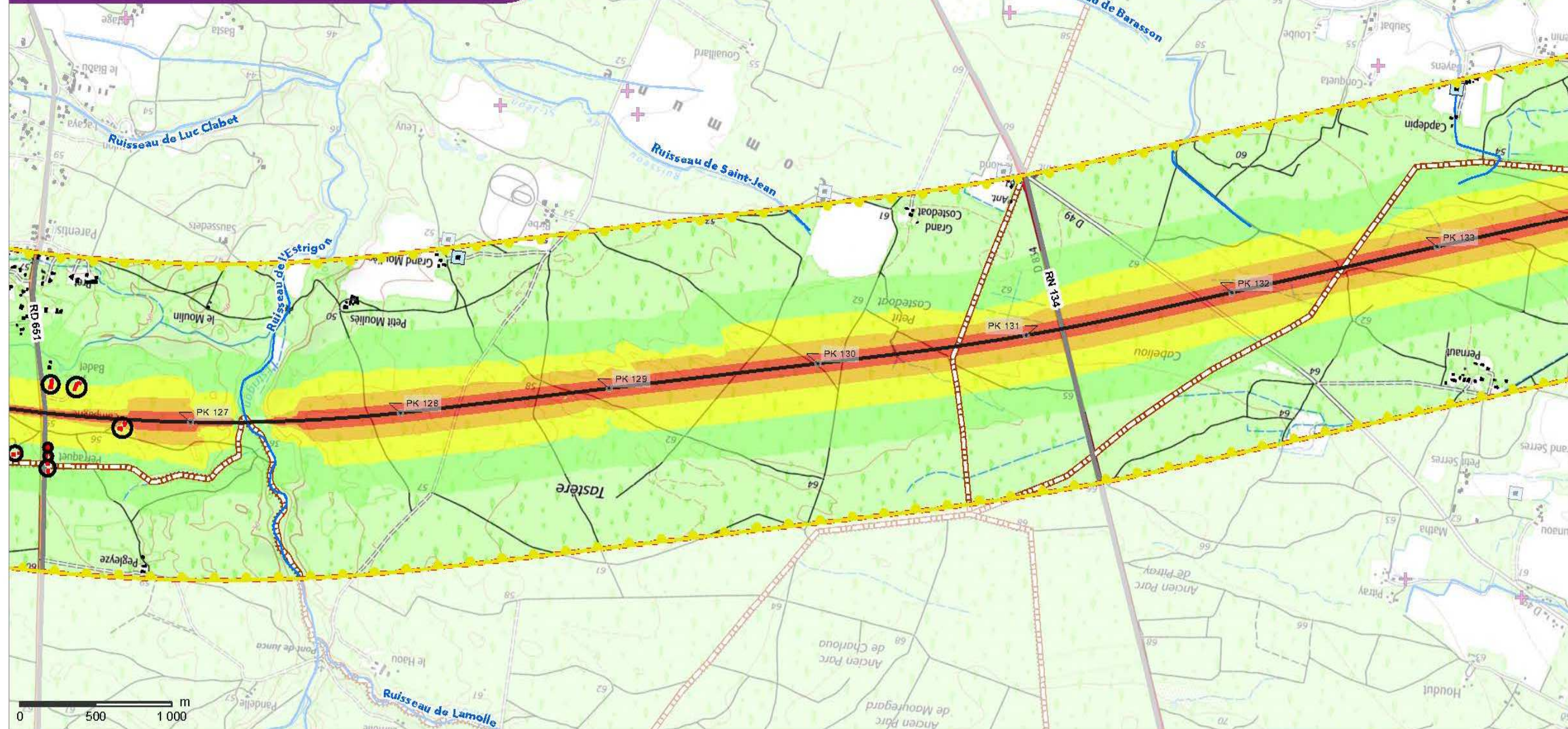






GRAND PROJET DU SUD-OUEST

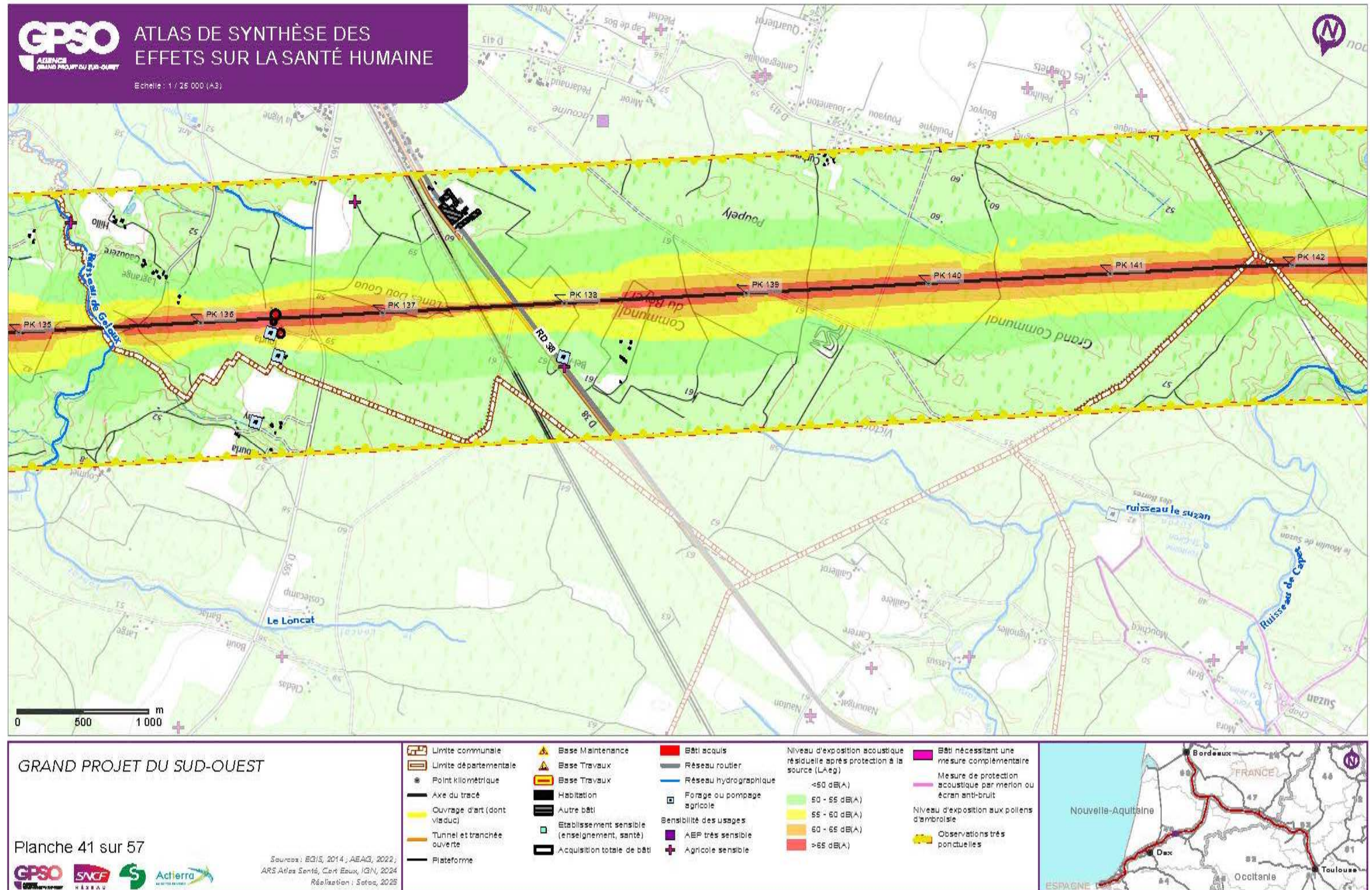
Planche 40 sur 57

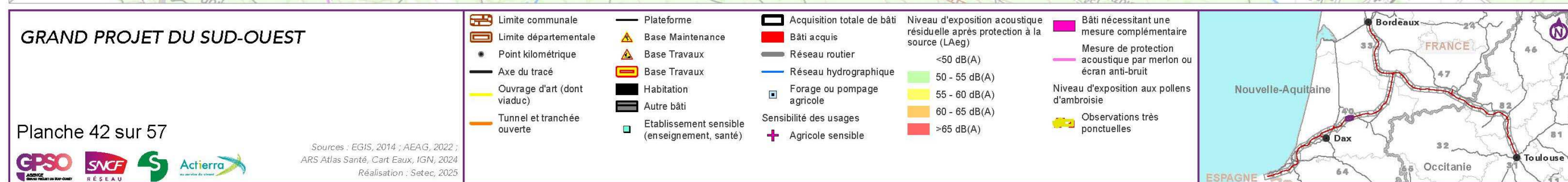


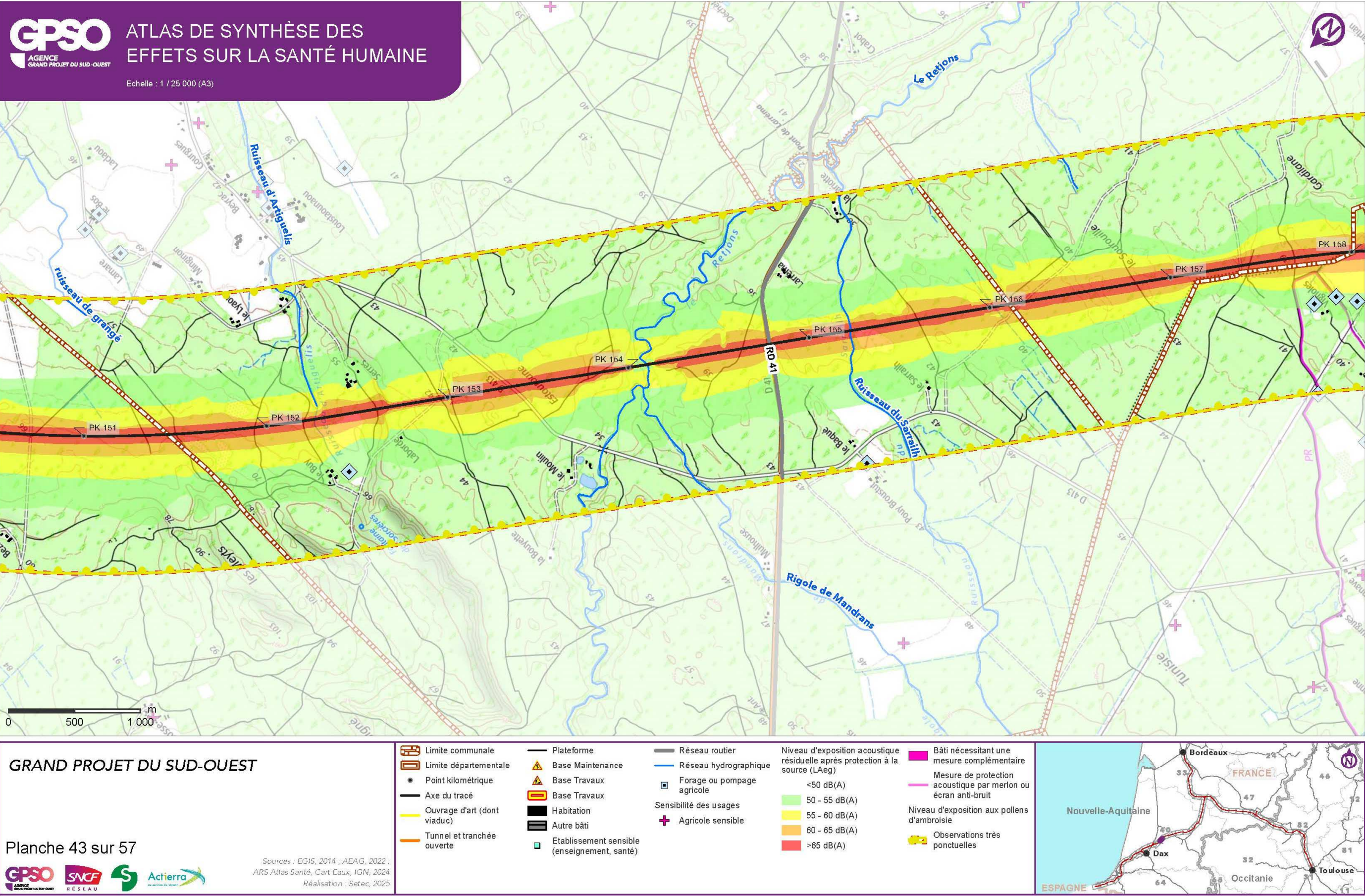
Sources : EGIS, 2014 ; AEAG, 2022 ;
ARS Atlas Santé, Cart Eaux, IGN, 2024
Réalisation : Soteco, 2025

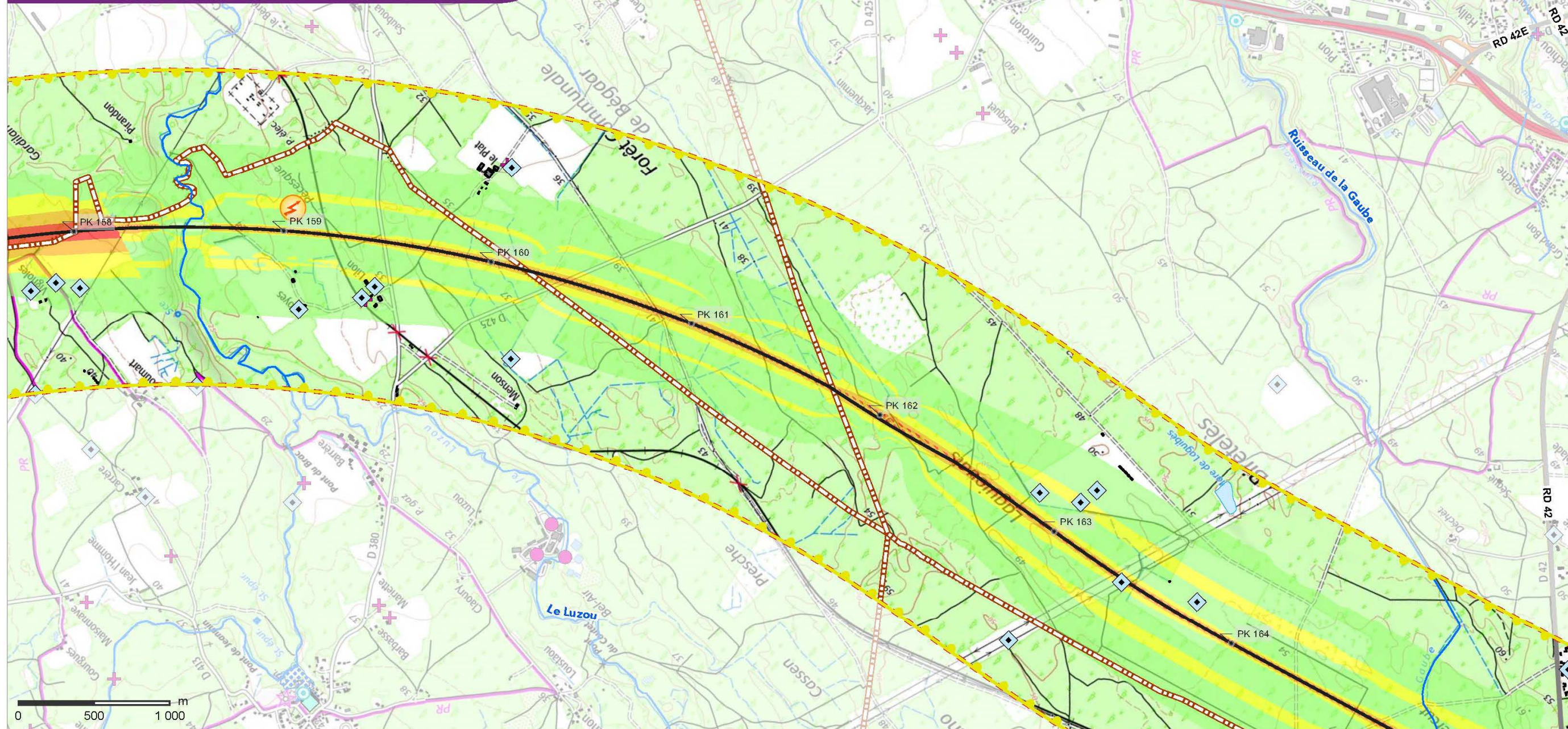
- | | | | | |
|--|--|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Limite communale Limite départementale Point kilométrique Axe du tracé Ouvrage d'art (dont viaduc) Tunnel et tranchée ouverte Plateforme | <ul style="list-style-type: none"> Base Maintenance Base Travaux Habitation Autre bâti Etablissement sensible (enseignement, santé) Acquisition totale de bâti | <ul style="list-style-type: none"> Bâti acquis Réseau routier Réseau hydrographique Forage ou pompage agricole Sensibilité des usages AEP très sensible Agricole sensible | <p>Niveau d'exposition acoustique résiduelle après protection à la source (LAeq)</p> <ul style="list-style-type: none"> <50 dB(A) 50 - 55 dB(A) 55 - 60 dB(A) 60 - 65 dB(A) >65 dB(A) | <ul style="list-style-type: none"> Bâti nécessitant une mesure complémentaire Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit Niveau d'exposition aux pollens d'ambrosie Observations très ponctuelles |
|--|--|--|--|---|











GRAND PROJET DU SUD-OUEST

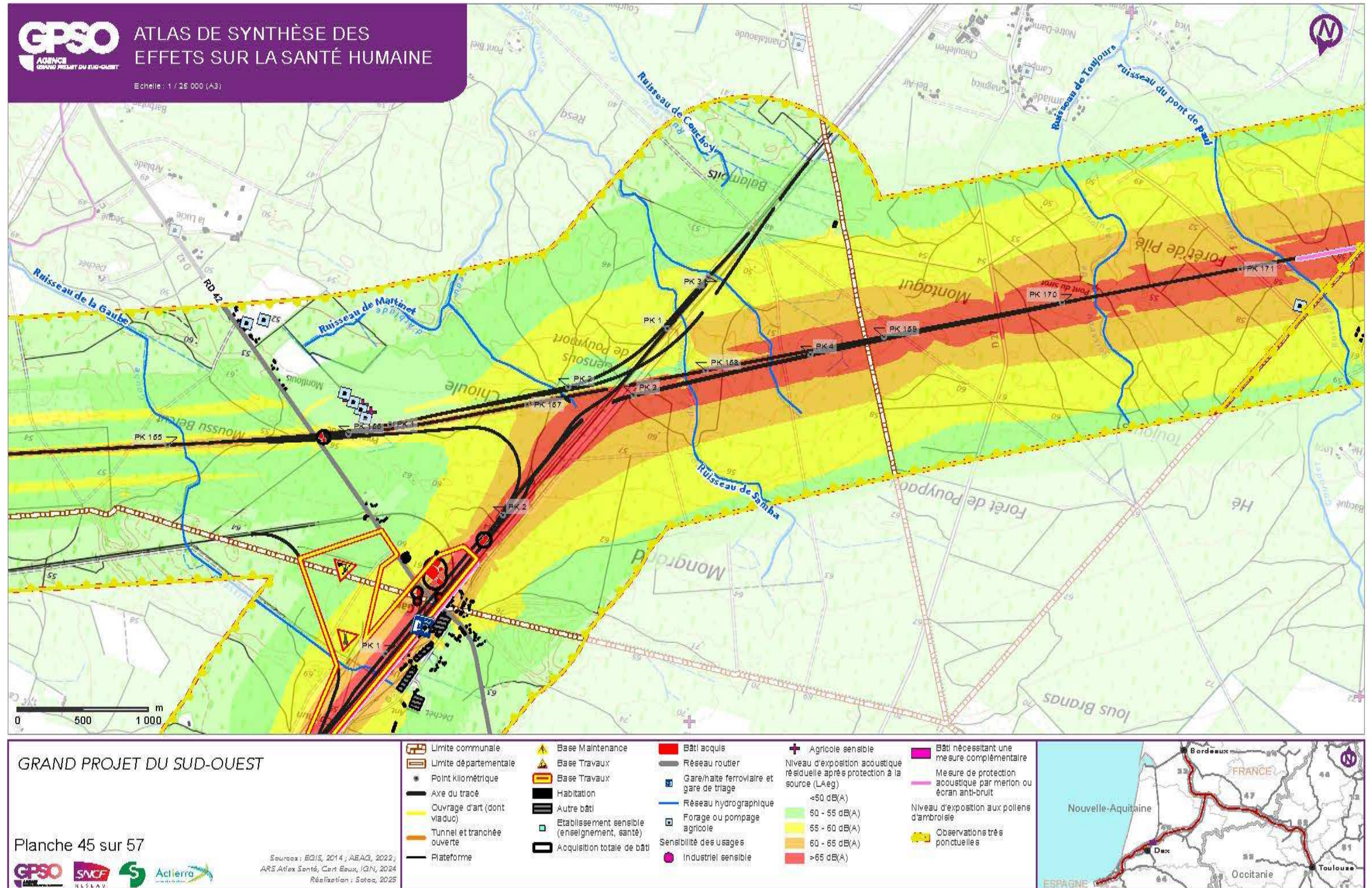
Planche 44 sur 57

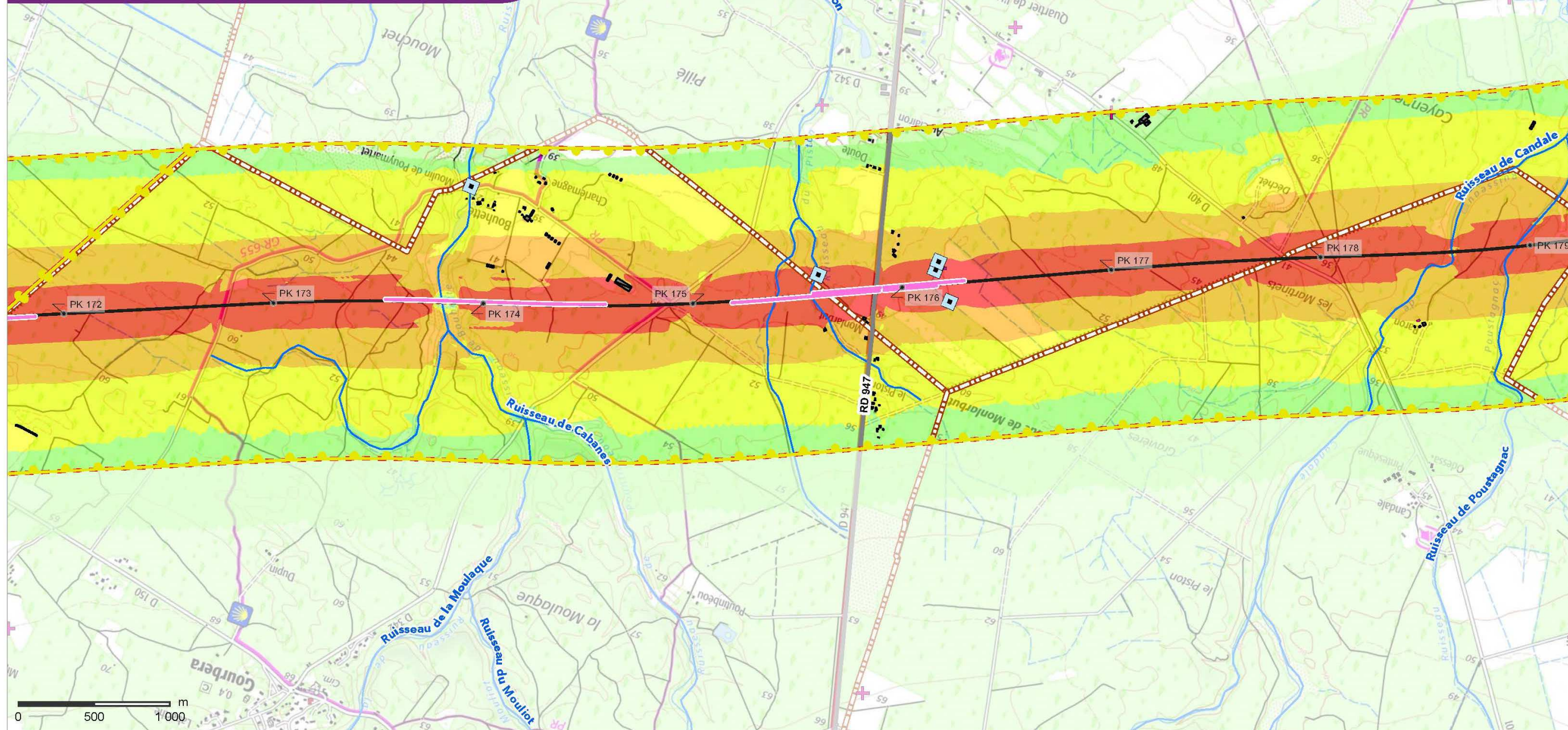


Sources : EGIS, 2014 ; AEAG, 2022 ;
ARS Atlas Santé, Cart Eaux, IGN, 2024
Réalisation : Setec, 2025

- Limite communale - Limite départementale - Point kilométrique - Axe du tracé - Ouvrage d'art (dont viaduc) - Tunnel et tranchée ouverte - Plateforme - Base Maintenance	- Base Travaux - Sous-station électrique - Habitation - Autre bâti - Etablissement sensible (enseignement, santé) - Réseau routier - Réseau hydrographique	- Plan d'eau - Captage d'Alimentation en Eau Potable (AEP) - Forage ou pompage agricole - Sensibilité des usages - AEP très sensible - Industriel sensible - Agricole sensible	- Niveau d'exposition acoustique résiduelle après protection à la source (LAeq) <50 dB(A) 50 - 55 dB(A) 55 - 60 dB(A) 60 - 65 dB(A) >65 dB(A) - Bâti nécessitant une mesure complémentaire	- Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit - Périmètre protection immédiate - Périmètre protection rapproché - Niveau d'exposition aux pollens d'ambrosie - Observations très ponctuelles
--	--	--	--	---







GRAND PROJET DU SUD-OUEST

Planche 46 sur 57



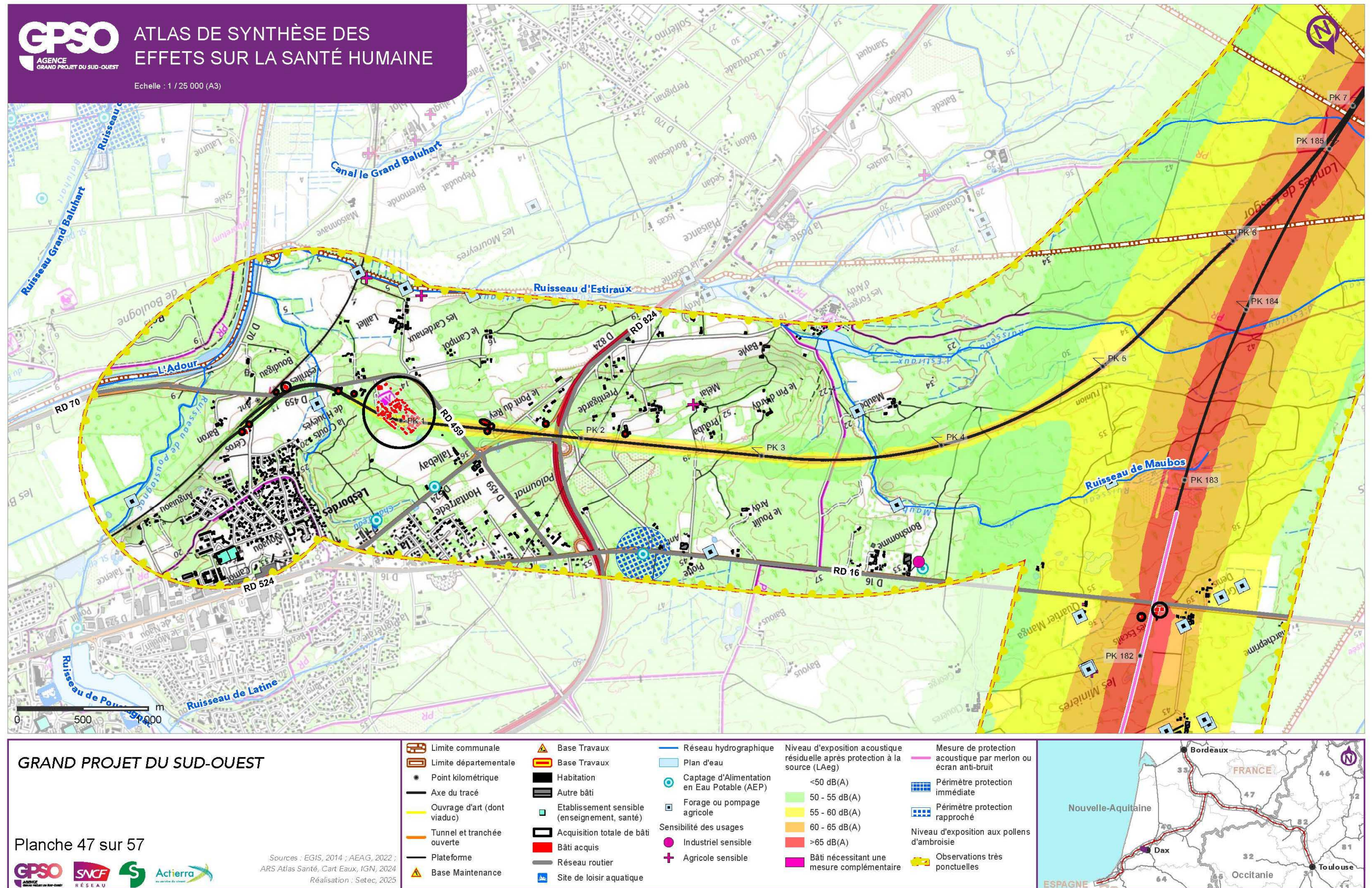
Sources : EGIS, 2014 ; AEAG, 2022 ;
ARS Atlas Santé, Cart Eaux, IGN, 2024
Réalisation : Setec, 2025

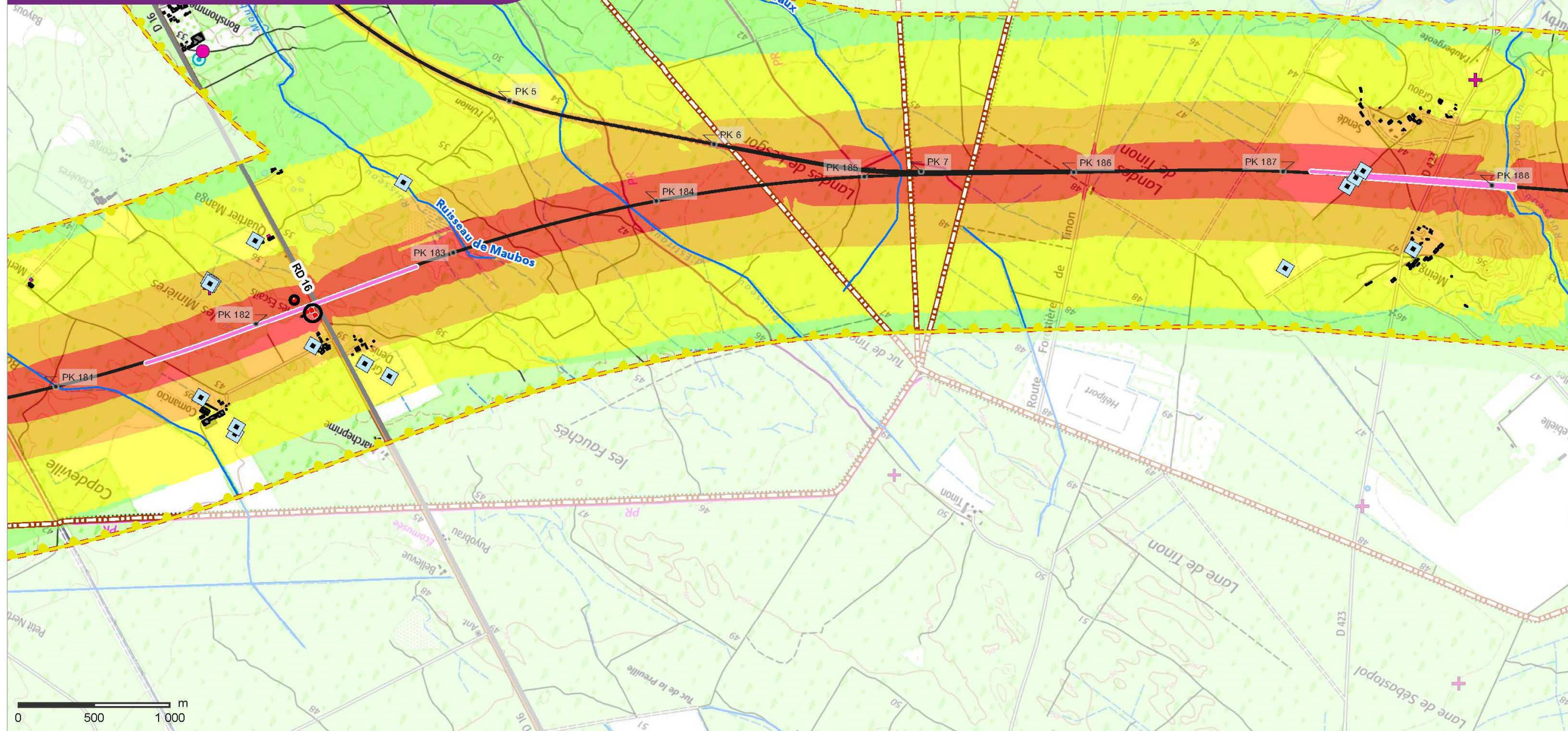
- | | | |
|-----------------------------|--|---|
| Limite communale | Base Maintenance | Plan d'eau |
| Limite départementale | Base Travaux | Captage d'Alimentation en Eau Potable (AEP) |
| Point kilométrique | Base Travaux | Forage ou pompage agricole |
| Axe du tracé | Habitation | Sensibilité des usages |
| Ouvrage d'art (dont viaduc) | Autre bâti | Agricole sensible |
| Tunnel et tranchée ouverte | Etablissement sensible (enseignement, santé) | |
| Plateforme | Réseau routier | |
| | Réseau hydrographique | |

- Niveau d'exposition acoustique résiduelle après protection à la source (LAeq)
- <50 dB(A)
 - 50 - 55 dB(A)
 - 55 - 60 dB(A)
 - 60 - 65 dB(A)
 - >65 dB(A)
 - Bâti nécessitant une mesure complémentaire

- Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit
- Périmètre protection immédiate
 - Périmètre protection rapproché
 - Niveau d'exposition aux pollens d'ambrosie
 - Observations très ponctuelles







GRAND PROJET DU SUD-OUEST

Planche 48 sur 57



Sources : EGIS, 2014 ; AEAG, 2022 ;
ARS Atlas Santé, Cart Eaux, IGN, 2024
Réalisation : Setec, 2025

- Limite communale
- Limite départementale
- Point kilométrique
- Axe du tracé
- Ouvrage d'art (dont viaduc)
- Tunnel et tranchée ouverte
- Plateforme

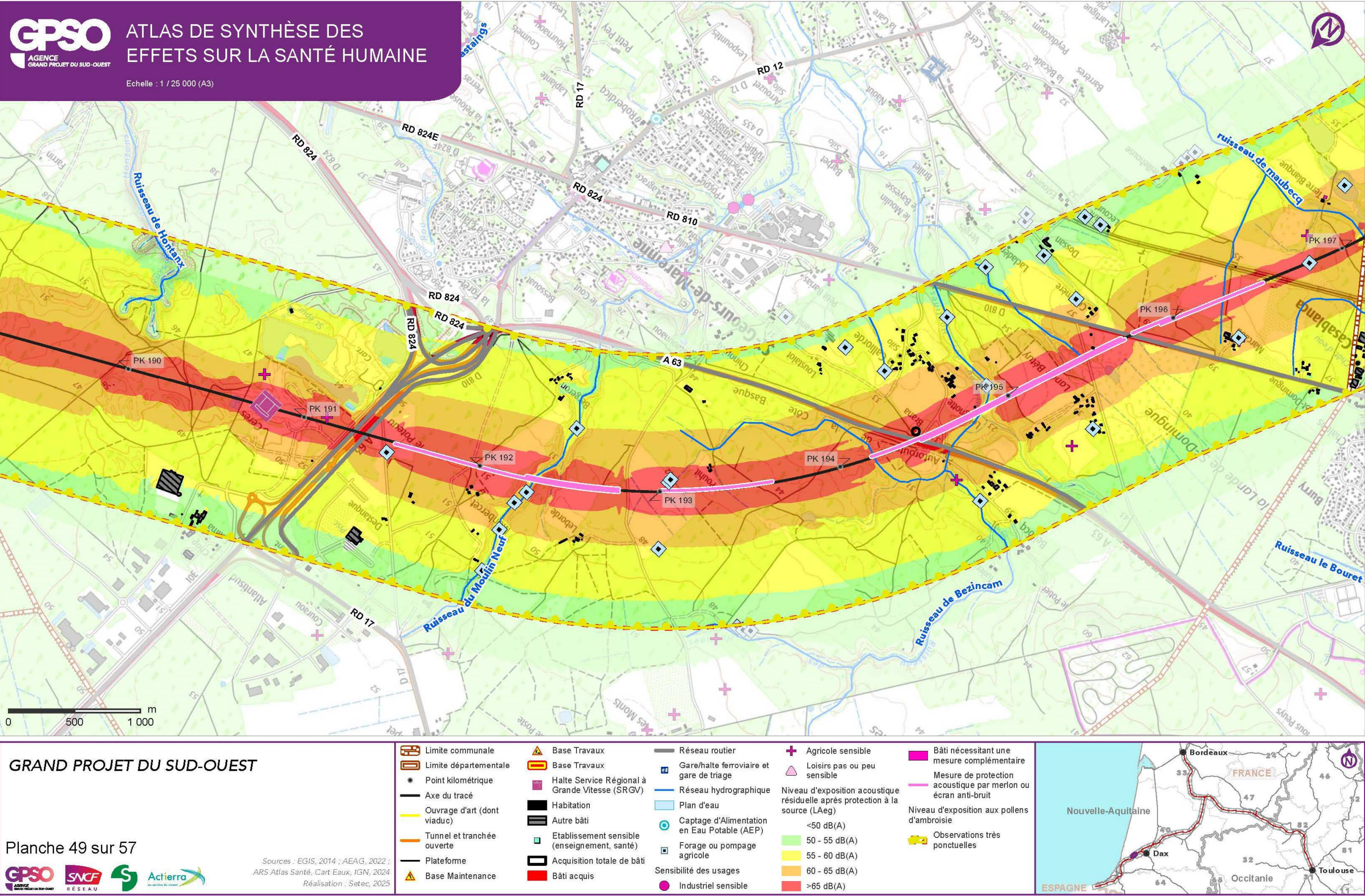
- Base Maintenance
- Base Travaux
- Base Travaux
- Habitation
- Autre bâti
- Etablissement sensible (enseignement, santé)
- Acquisition totale de bâti
- Bâti acquis

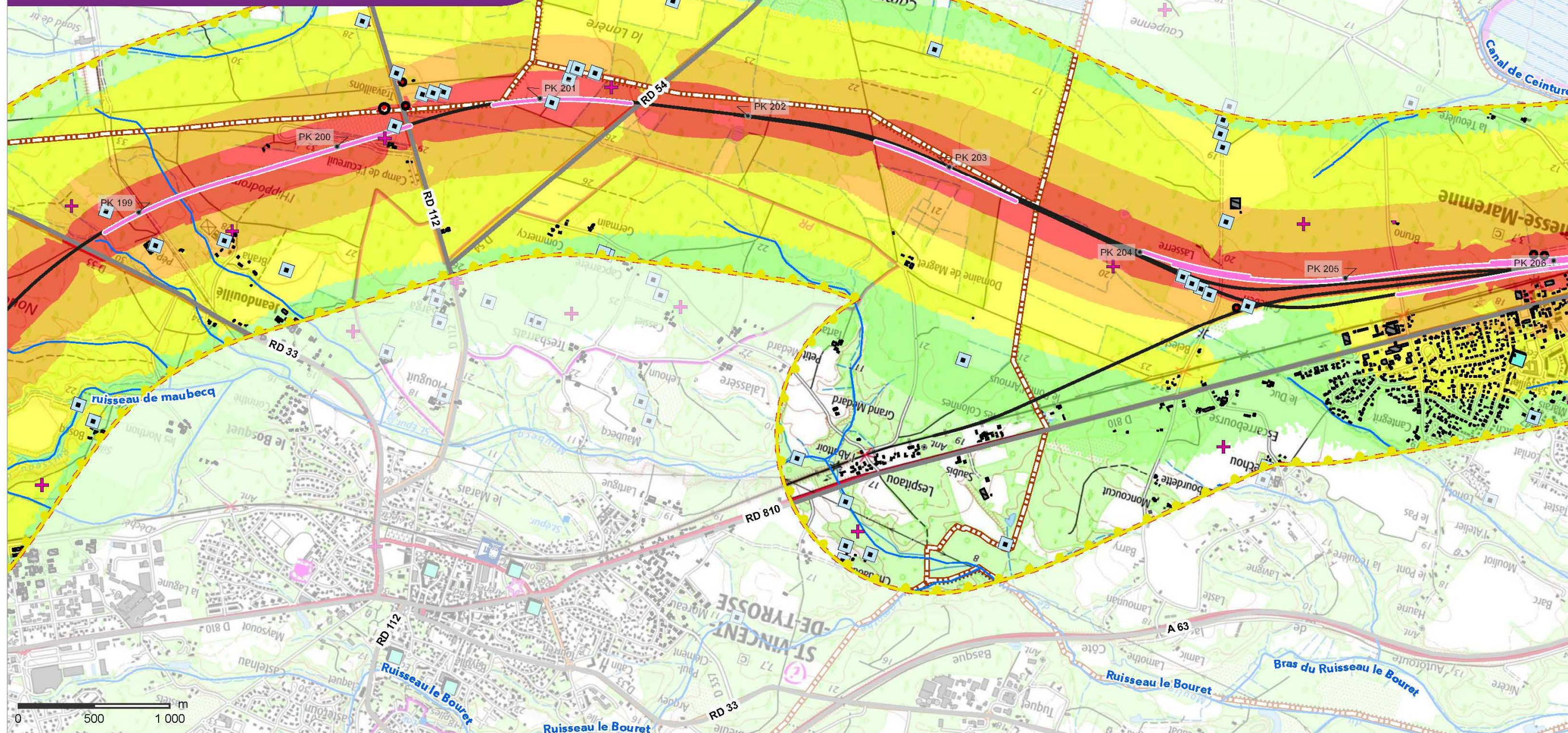
- Réseau routier
- Réseau hydrographique
- Plan d'eau
- Captage d'Alimentation en Eau Potable (AEP)
- Forage ou pompage agricole
- Sensibilité des usages
- Industriel sensible

- Agricole sensible
- Niveau d'exposition acoustique résiduelle après protection à la source (LAeq)
- <50 dB(A)
- 50 - 55 dB(A)
- 55 - 60 dB(A)
- 60 - 65 dB(A)
- >65 dB(A)

- Bâti nécessitant une mesure complémentaire
- Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit
- Niveau d'exposition aux pollens d'ambrosie
- Observations très ponctuelles







GRAND PROJET DU SUD-OUEST

Planche 50 sur 57



Sources : EGIS, 2014 ; AEAG, 2022 ;
ARS Atlas Santé, Cart Eaux, IGN, 2024
Réalisation : Setec, 2025

Limite communale	Base Maintenance	Bâti acquis
Limite départementale	Base Travaux	Réseau routier
Point kilométrique	Base Travaux	Gare/halte ferroviaire et gare de triage
Axe du tracé	Habitation	Réseau hydrographique
Ouvrage d'art (dont viaduc)	Autre bâti	Forage ou pompage agricole
Tunnel et tranchée ouverte	Etablissement sensible (enseignement, santé)	Sensibilité des usages
Plateforme	Acquisition totale de bâti	Agricole sensible

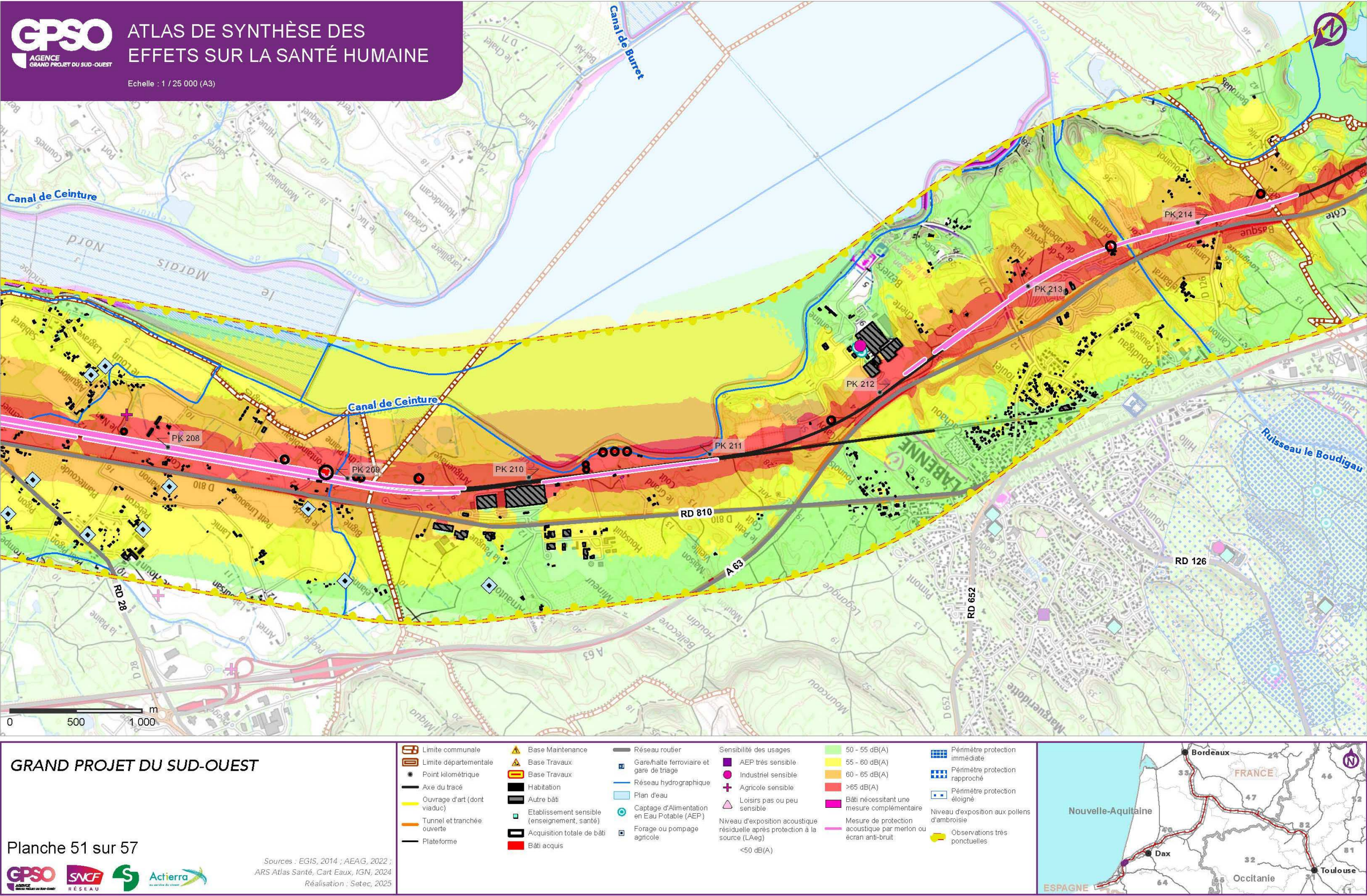
Niveau d'exposition acoustique résiduelle après protection à la source (LAeq)

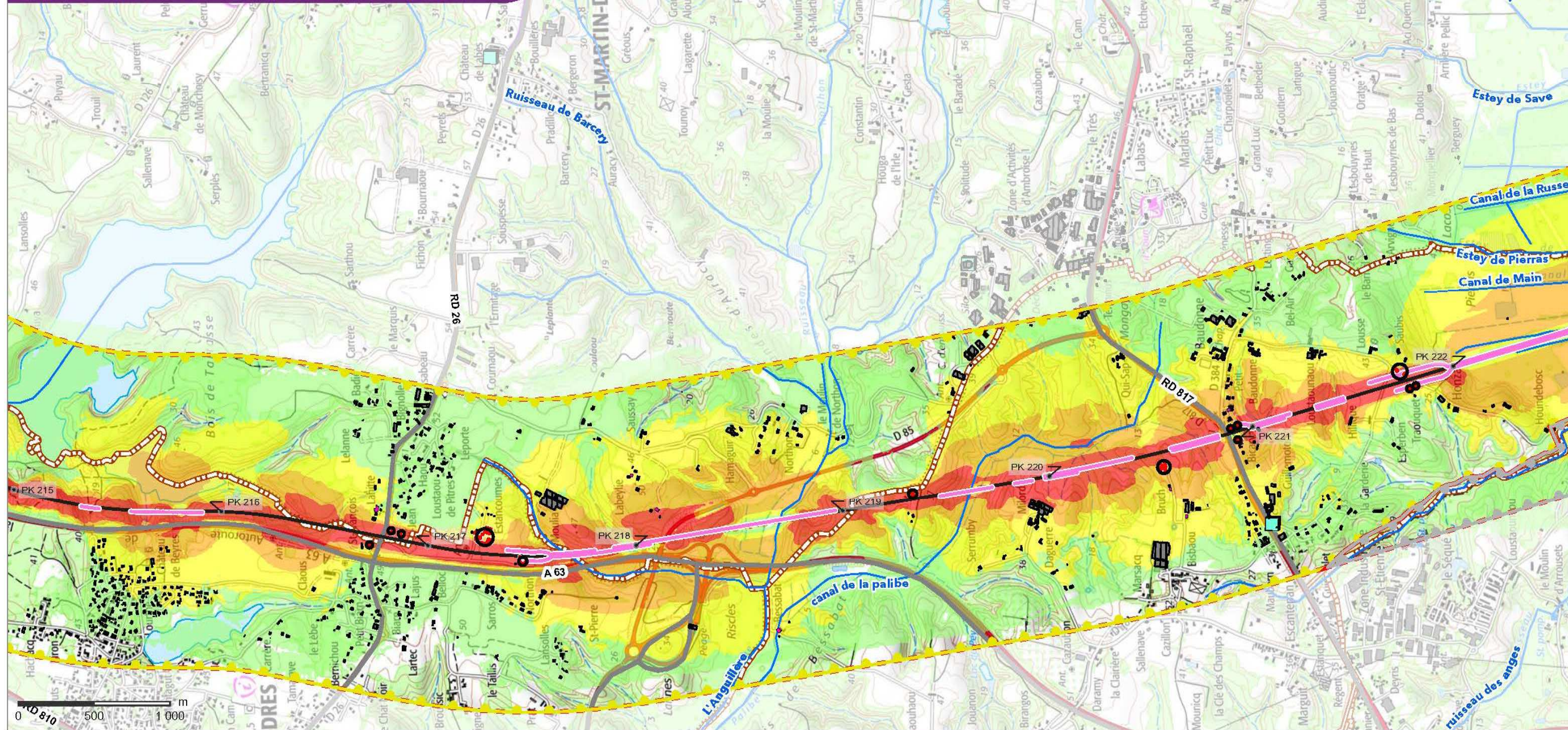
<50 dB(A)
50 - 55 dB(A)
55 - 60 dB(A)
60 - 65 dB(A)
>65 dB(A)

Bâti nécessitant une mesure complémentaire

Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit
Niveau d'exposition aux pollens d'ambrosie
Observations très ponctuelles





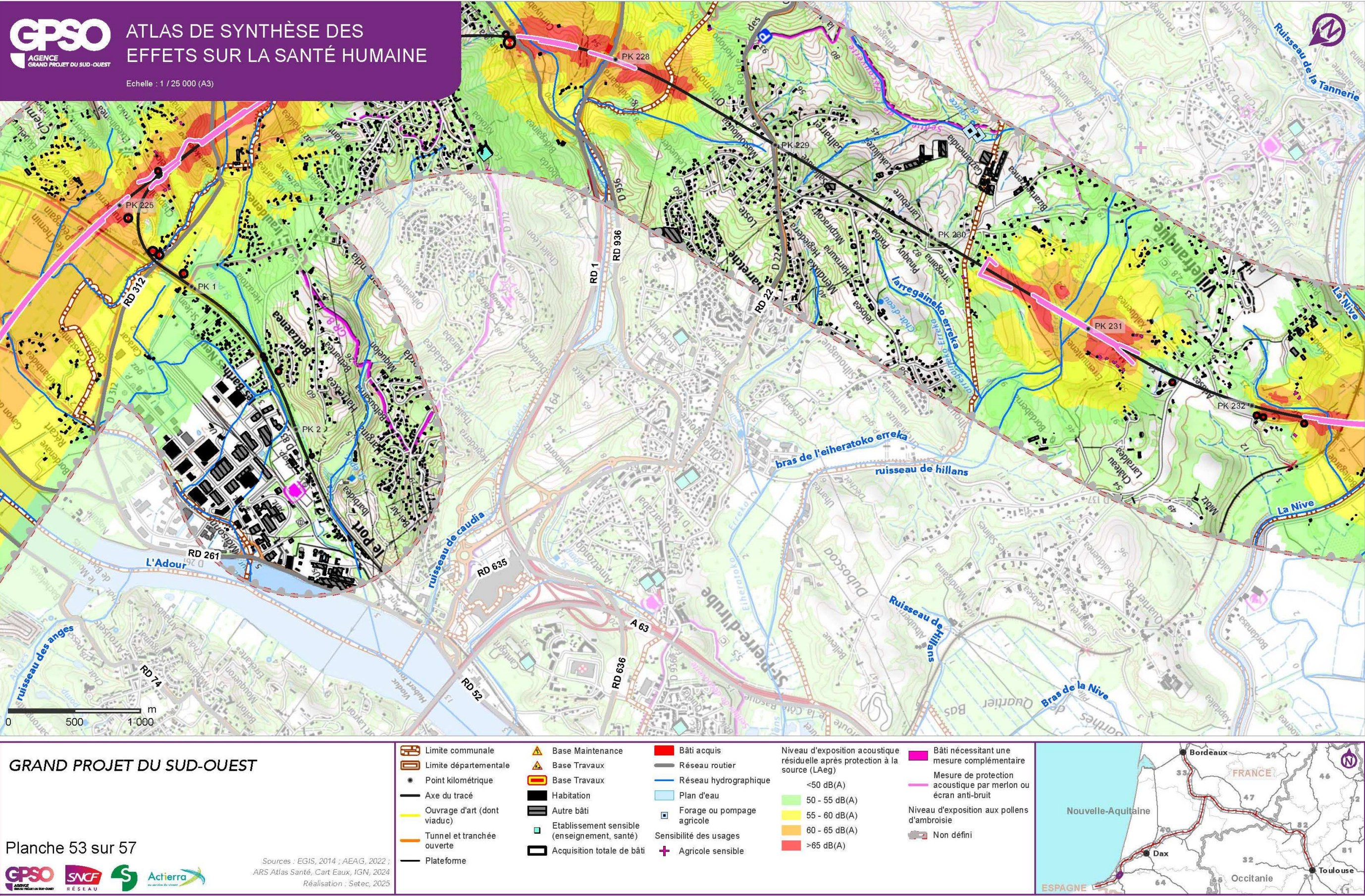


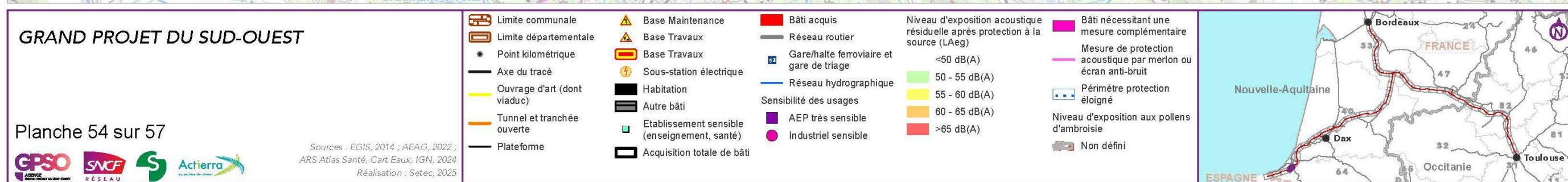
GRAND PROJET DU SUD-OUEST

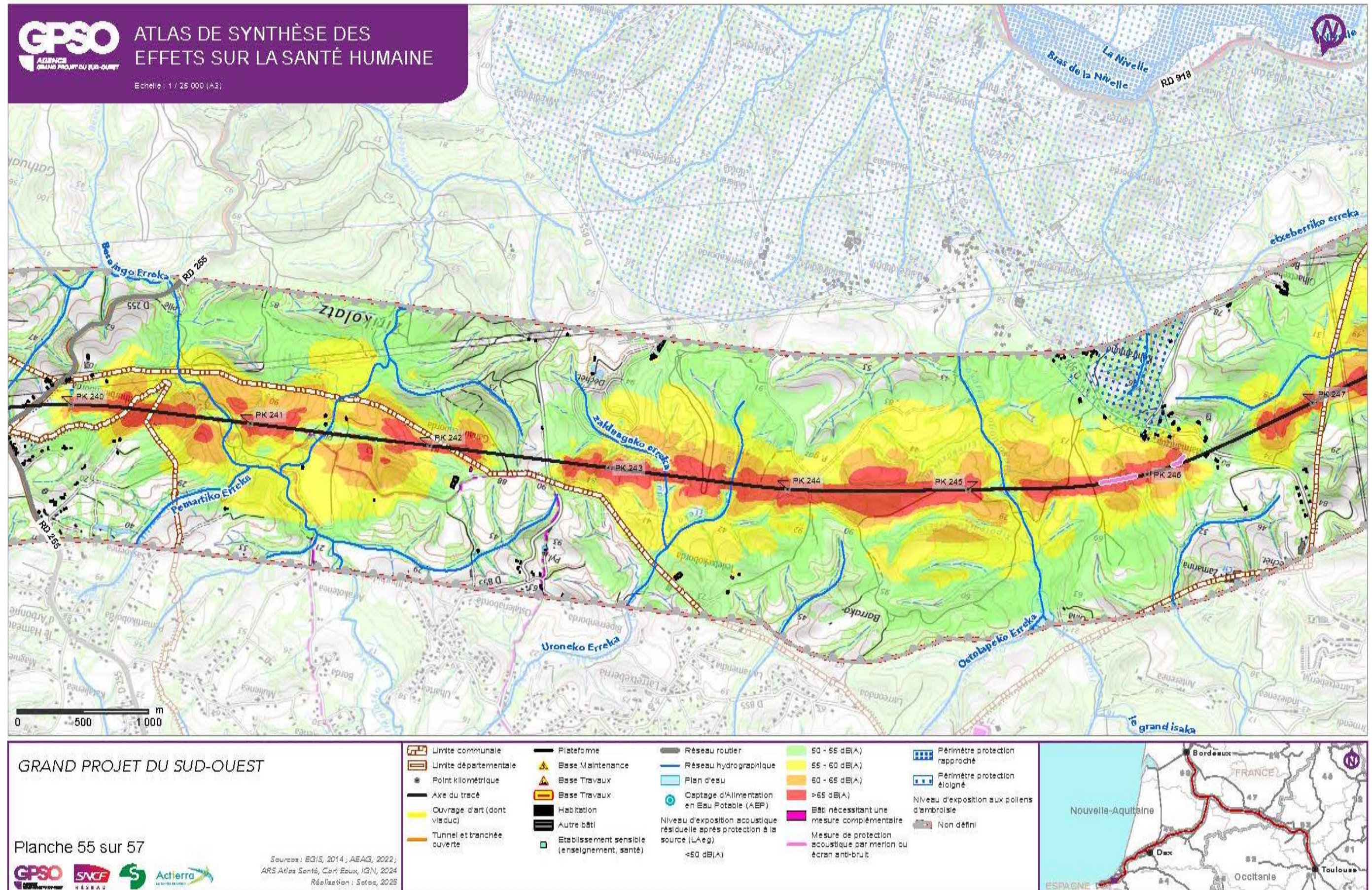
Planche 52 sur 57

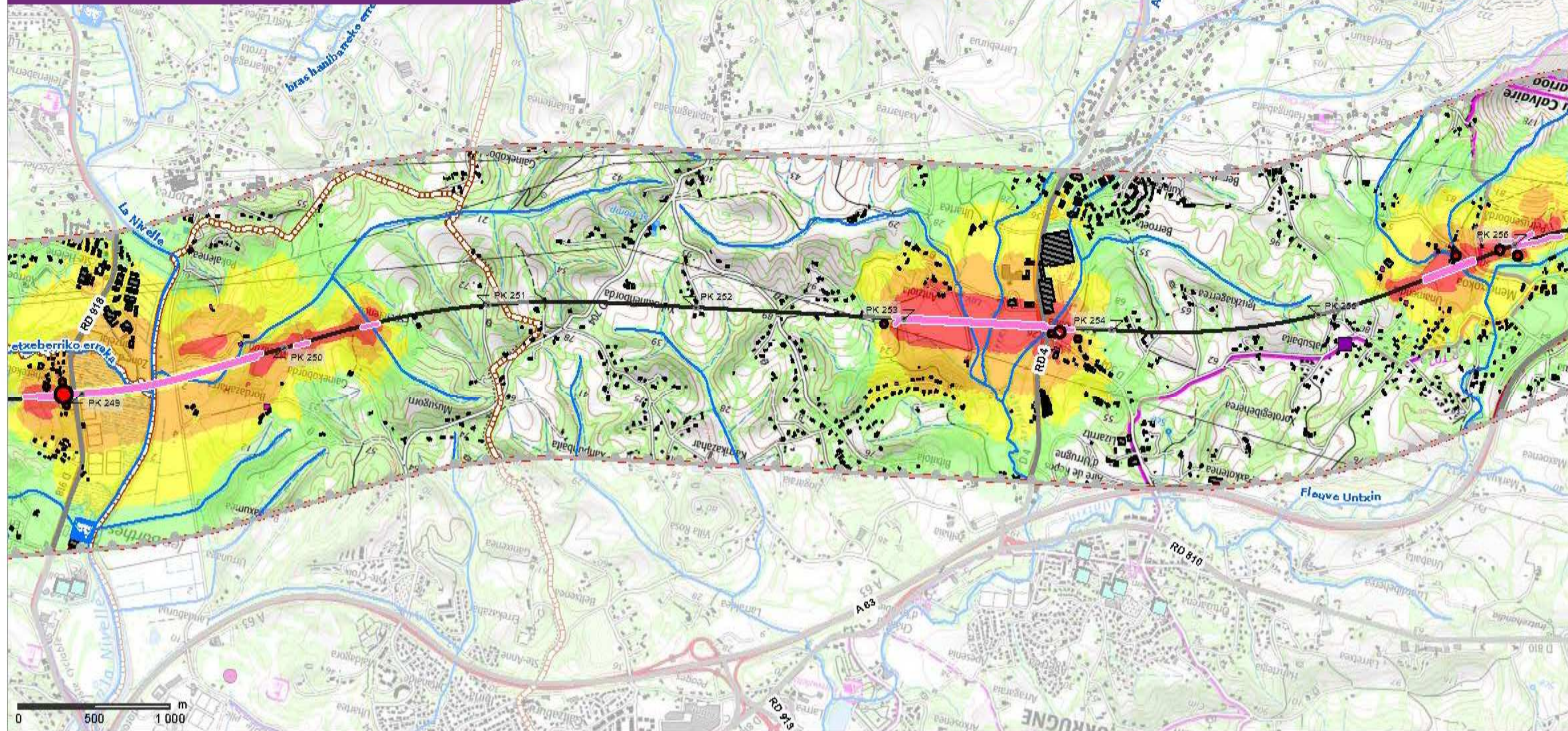
Limite communale	Base Maintenance	Bâti acquis	55 - 60 dB(A)	Niveau d'exposition aux pollens d'ambrosie
Limite départementale	Base Travaux	Réseau routier	60 - 65 dB(A)	Observations très ponctuelles
Point kilométrique	Base Travaux	Réseau hydrographique	>65 dB(A)	Non défini
Axe du tracé	Habitation	Plan d'eau	Bâti nécessitant une mesure complémentaire	
Ouvrage d'art (dont viaduc)	Autre bâti	Niveau d'exposition acoustique résiduelle après protection à la source (LAeq)	Mesure de protection acoustique par merton ou écran anti-bruit	
Tunnel et tranchée ouverte	Etablissement sensible (enseignement, santé)	<50 dB(A)		
Plateforme	Acquisition totale de bâti	50 - 55 dB(A)		











GRAND PROJET DU SUD-OUEST

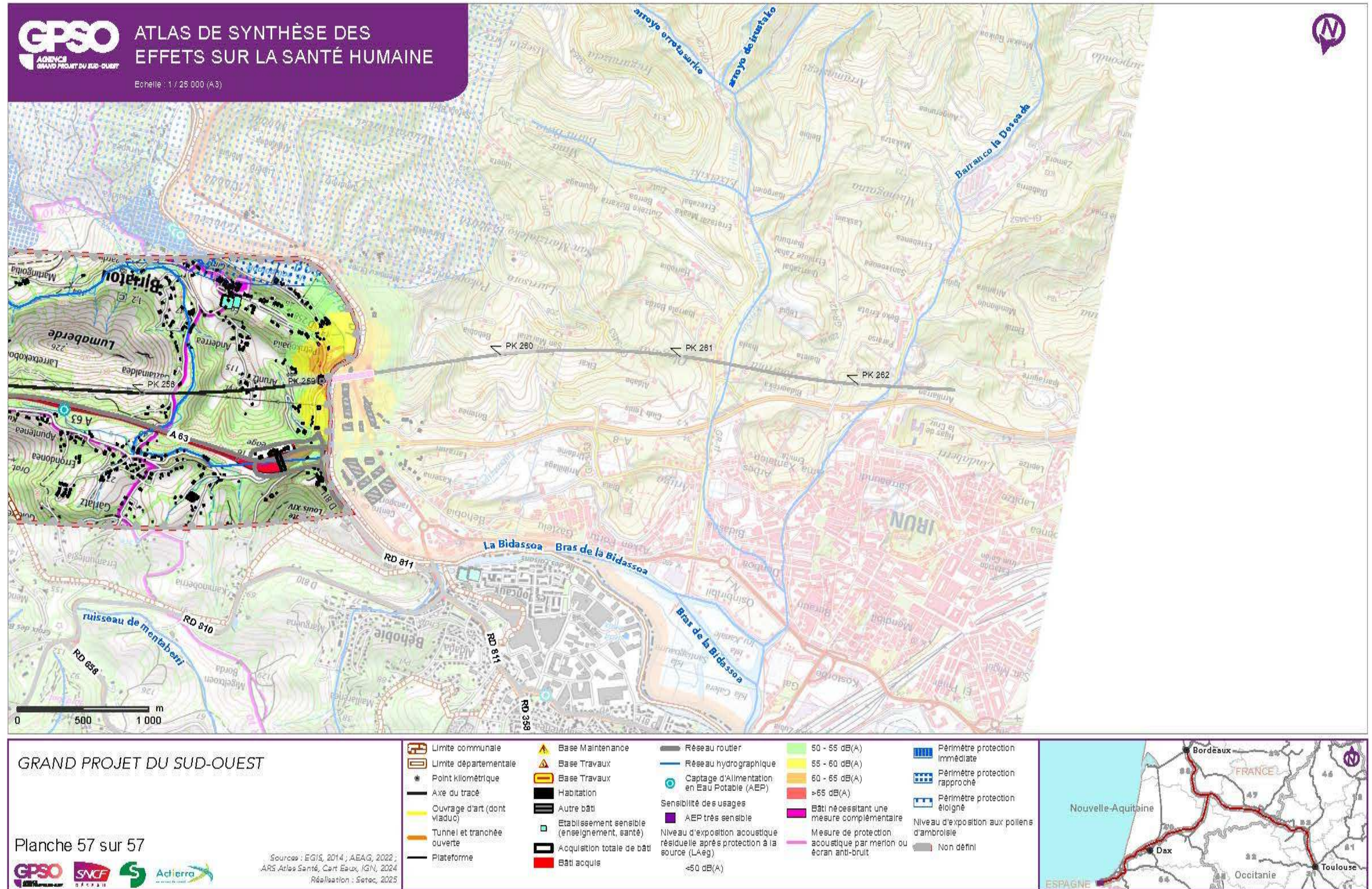
Planche 56 sur 57



Sources : EGIS, 2014 ; AEAG, 2022 ;
ARS Atlas Santé, Cart'Esau, IGN, 2024
Réalisation : Setos, 2025

Limite communale	Plateforme	Acquisition totale de bâti	Industriel sensible
Limite départementale	Base Maintenance	Bâti acquis	Niveau d'exposition acoustique résiduelle après protection à la source (LAeq)
Point kilométrique	Base Travaux	Réseau routier	<50 dB(A)
Axe du tracé	Base Travaux	Site de loisir aquatique	50 - 55 dB(A)
Ouvrage d'art (dont viaduc)	Habitation	Réseau hydrographique	55 - 60 dB(A)
Tunnel et tranchée ouverte	Autre bâti	Plan d'eau	60 - 65 dB(A)
	Etablissement sensible (enseignement, santé)	Sensibilité des usages	
		AEP très sensible	
			>65 dB(A)
			Bâti nécessitant une mesure complémentaire
			Mesure de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit
			Niveau d'exposition aux pollens d'ambrosie
			Non défini







6. Compatibilité et articulation du projet avec l'affectation des sols et les documents de planification

L'article R.122-5 II 6° du Code de l'environnement mentionné ci-après et justifiant le présent chapitre a été supprimé par les dispositions du décret n°2016-1110 du 11 août 2016. Toutefois, tenant compte des obligations de compatibilité de la DUP puis des autorisations futures nécessaires à la réalisation du GPSO avec les différents plans et programmes existants sur le territoire concerné par le projet, SNCF Réseau a souhaité conserver l'analyse relative à la compatibilité et l'articulation du projet avec l'affectation des sols et les documents de planification dans l'étude d'impact.

Jusqu'en août 2016, l'article R122-5 II 6° du Code de l'environnement demandait d'intégrer dans l'étude d'impact :

« Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 ».

Cette demande recouvre donc trois analyses :

- La compatibilité avec l'affectation des sols dans les documents d'urbanisme ;
- L'articulation avec divers documents de planification ;
- La prise en compte du schéma régional de cohérence écologique (SRCE), document intégré dans les SRADDET depuis.

Les plans, schémas et programmes applicables aux territoires sur lesquels s'inscrit le projet sont identifiés dans les paragraphes suivants.

L'analyse de la compatibilité du projet avec ces documents porte sur les opérations ferroviaires de la phase 1 du GPSO.

6.1. Compatibilité avec l'affectation des sols des documents d'urbanisme

6.1.1. Inter-SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale)

Des démarches Inter-SCoT ont été mises en place à l'échelle des deux grandes agglomérations de Bordeaux et Toulouse. Démarche volontaire, non obligatoire, ce chantier vise à rendre cohérents entre eux les SCoT d'une zone donnée. C'est une démarche de coordination, sans portée réglementaire, qui ouvre un espace de travail politique et technique partagé entre les territoires. Il n'en résulte aucun document d'urbanisme opposable, les orientations retenues devant, le cas échéant, être reprises par les SCoT. Compte tenu de l'intérêt de cette démarche pour les agglomérations qui en sont les auteurs, les études ont toutefois vérifié l'articulation entre le projet et les inter-SCoT.

6.1.1.1. L'inter-SCoT de l'aire urbaine toulousaine

Présentation de l'inter-SCoT

Le SCoT est l'instrument qui définit un projet de développement pour l'aire urbaine toulousaine.

Quatre SCoT ont été validés pour l'aire urbaine toulousaine :

- Toulouse et sa première couronne : SCoT de la Grande agglomération toulousaine ;
- Au nord, le SCoT Nord Toulousain ;
- À l'est, le SCoT Lauragais ;
- Au sud, le SCoT du Pays Sud Toulousain.

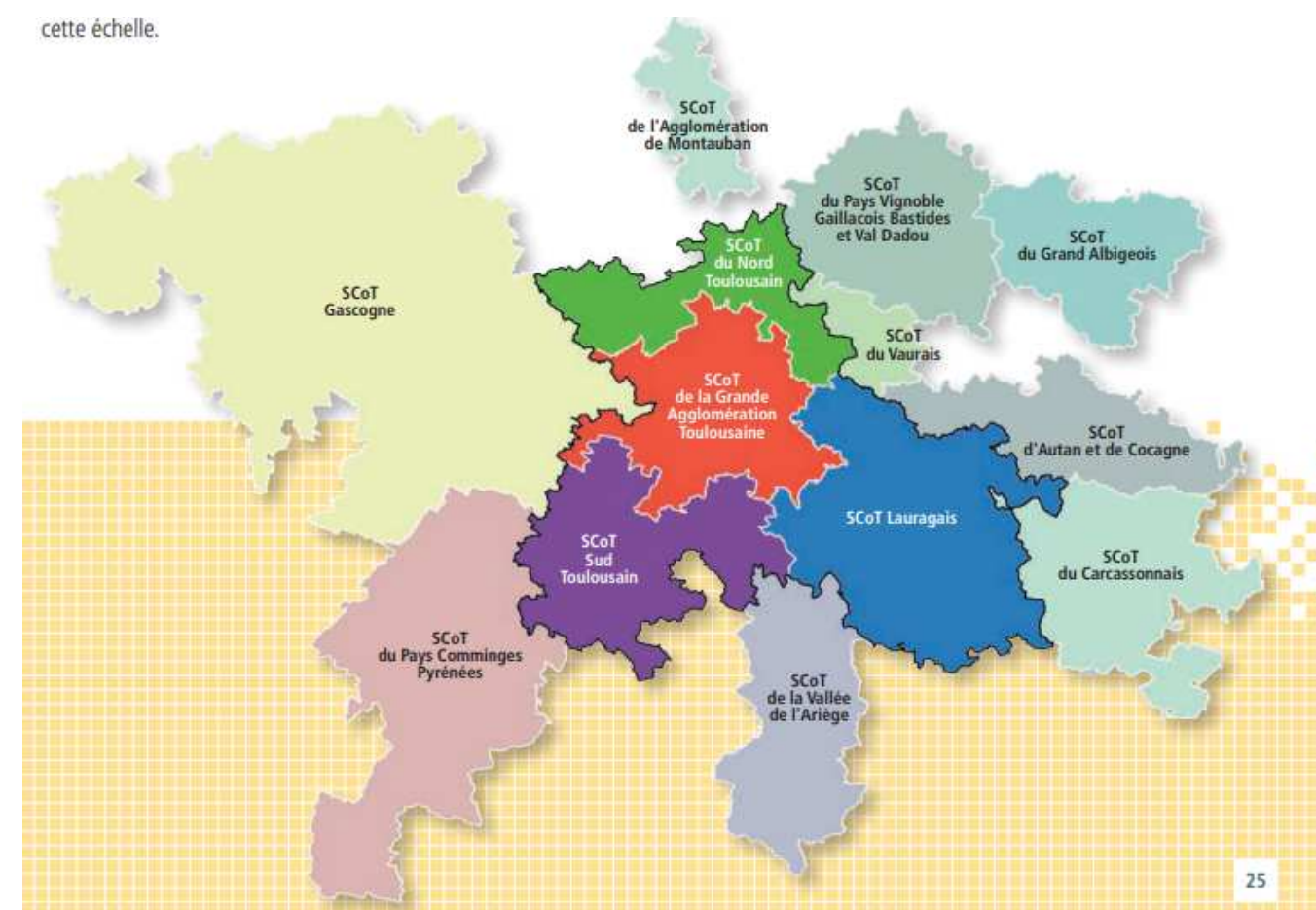
Ces SCoT, mis en œuvre par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, sont les documents de planification, succédant au Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT), qui vont permettre de diversifier les fonctions urbaines et d'établir la cohérence entre les politiques d'habitat, de transport et de développement économique.

Depuis 2017, l'inter-SCoT rassemble 13 SCoT, avec pour objet de faciliter la coordination des SCoT du grand bassin toulousain et d'articuler leurs enjeux d'aménagement. Il constitue en ce sens la scène d'une collaboration interterritoriale.

Les 4 SCoT initiaux ont défini une stratégie commune à l'échelle de l'aire urbaine de Toulouse, appelée la « vision stratégique ».

Figure 274 : Inter SCoT de l'aire urbaine au Grand Bassin Toulousain

cette échelle.



La Charte Inter-SCoT

L'aire urbaine toulousaine connaît un essor considérable depuis l'après-guerre. Son dynamisme économique, associé à une qualité de vie encore préservée explique la croissance démographique enregistrée jusqu'ici.

Depuis 2002, une vaste réflexion a été engagée à l'échelle de l'aire urbaine de Toulouse (453 communes en 2010) par les acteurs en charge de son aménagement : une charte pour une cohérence territoriale est le document-cadre qui définit un modèle de développement commun.

Les communes du secteur sont concernées par la charte.

La charte de l'aire urbaine propose de construire le projet de territoire autour d'un « modèle de développement » et de quatre axes principaux :

- L'autonomie et la complémentarité des territoires ;
- L'intégration des habitants et l'accès à la ville,
- L'organisation des échanges,
- La gestion économe des ressources.

Le choix a également été fait de s'engager dans la mise en œuvre de plusieurs SCoT, organisés « en pétales » autour d'un SCoT central.

6.1.1.2. L’inter-SCoT départemental girondin

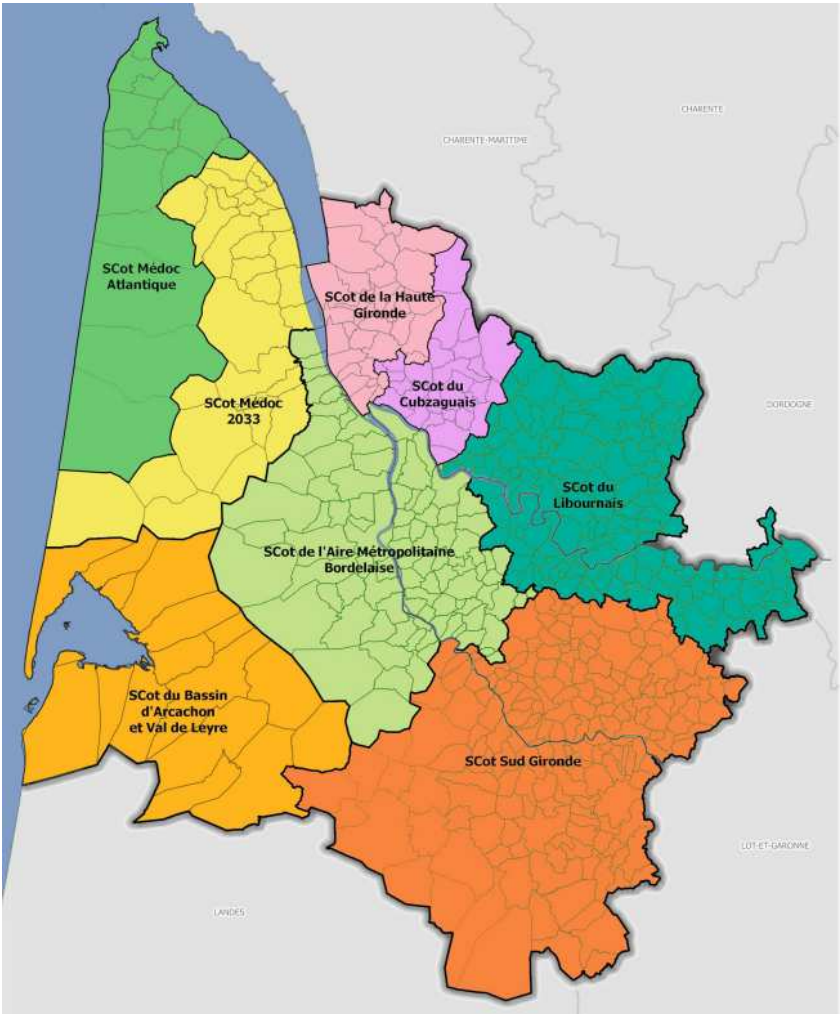
En juillet 2011, sous l’impulsion conjointe du Conseil départemental et du préfet de la Gironde, le chantier de l’inter-SCoT girondin a été ouvert. L’ensemble des collectivités de Gironde (intercommunales et donc représentantes des communes) a adopté en juin 2012 un « Manifeste des territoires pour l’avenir concerté de la Gironde ». Cet engagement se formalise autour de quatre grands défis (eux-mêmes déclinés en une vingtaine de pactes stratégiques et de chantiers à mettre en œuvre) : l’environnement et le cadre de vie, le développement local et les centralités en Gironde, la diversification économique, la recherche d’une nouvelle gouvernance.

Par leur ampleur et la diversité des territoires qu’ils desservent, le GPSO est un élément d’appui fort aux ambitions de l’inter-SCoT. Les opportunités de développement économique et les nouvelles offres de mobilité qu’il apporte sur le département contribuent à redessiner les relations et les coordinations entre les territoires des SCoT girondins.

L’inter-SCoT Girondin rassemble l’ensemble des SCoT de Gironde à l’initiative du Conseil Départemental et de l’Etat.

C’est une démarche de coopération volontariste, qui a pour but d’identifier, entre territoires de SCoT, la Métropole bordelaise, le Département et l’Etat, les grands enjeux collectifs d’aménagement et de développement durable du territoire girondin, et d’exprimer des engagements stratégiques autour de cette vision partagée. L’inter-SCoT est désormais une communauté de travail éprouvée, un espace informel de débat et de production.

Figure 275 : Inter SCoT Girondin



6.1.2. Schéma de cohérence territoriale

Les Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ont été instaurés par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, modifiée par la loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat.

À l’échelle d’une agglomération, voire d’une aire urbaine, le SCoT fixe pour les 20 années à venir des orientations générales en matière d’aménagement du territoire et d’urbanisme. Conçu dans une perspective de développement durable, ce document s’inscrit dans le cadre d’une planification stratégique. Il détermine une stratégie globale d’aménagement pour le territoire qui définit les grands équilibres de développement et met en cohérence l’ensemble des politiques sectorielles (habitat, implantations commerciales, déplacements...), dont la protection des espaces naturels.

Ce document de planification et d’orientation des aménagements du territoire vient ainsi encadrer et mettre en cohérence les documents de planification d’échelle supra-communale (Plan de Déplacements Urbains (PDU), Programme Local de l’Habitat (PLH), schéma directeur de l’assainissement) et les documents d’urbanisme d’échelle communale (Plan Local d’Urbanisme (PLU)).

Chaque SCoT comporte :

- Un rapport de présentation qui dresse un diagnostic détaillé du territoire ;
- Un projet d’aménagement et de développement durable (PADD) qui témoigne du programme du SCoT et de sa cohérence avec l’ensemble de l’action des pouvoirs publics sur le territoire ;
- Un document d’orientations et d’objectifs (DOO) qui détaille les orientations du SCoT et constitue la partie opposable de celui-ci.

Les SCoT ont pour objectif essentiel de garantir une organisation rationnelle et équilibrée de l’espace à l’échelle intercommunale. Ils déterminent notamment la destination générale des sols et localisent les grands équipements d’infrastructure (de transport notamment).

Il convient d’assurer la compatibilité du projet avec ces orientations ou, le cas échéant, de les mettre en compatibilité en préservant leur cohérence.

Tableau 81 : SCoT dont le périmètre est concerné par l’aire d’étude accompagnant le tracé mis à l’enquête pour la phase 1 du GPSO

Dénomination	Date d’approbation*
SCoT de l’aire métropolitaine bordelaise	SCoT approuvé le 13 février 2014
SCoT du Sud Gironde	SCoT approuvé le 18 février 2020
SCoT du Pays de l’Agenais	SCoT approuvé le 28 février 2014
SCoT de l’Agglomération de Montauban	SCoT approuvé le 14 mai 2013 (en cours de révision)
SCoT de Val Garonne Guyenne Gascogne	SCoT approuvé le 21 février 2014
SCoT Albret Communauté	SCoT approuvé le 9 septembre 2020
SCoT de la Communauté de Communes des Deux Rives	SCoT en cours d’élaboration depuis la date de publication du premier périmètre du schéma le 7 octobre 2002
SCoT du Nord Toulousain	SCoT approuvé le 4 juillet 2012
SCoT Grande Agglomération Toulousaine	SCoT approuvé le 27 avril 2017

Dénomination	Date d'approbation*
SCoT du territoire des landes d'Armagnac	SCoT approuvé le 10 juillet 2017
SCoT du Marsan	SCoT approuvé le 19 juin 2014, caduc depuis octobre 2020
SCoT de la Haute Lande	SCoT approuvé le 6 mars 2018
SCoT Adour Chalosse Tursan	SCoT approuvé le 9 décembre 2019
SCoT du Grand Dax	SCoT approuvé le 12 mars 2014

6.1.2.1. Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise

Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise a été approuvé le 13 février 2014.

Il concerne neuf communes interceptées par le projet, à savoir :

- Bordeaux (secteur géographique n°1)
- Bègles (secteur géographique n°1) ;
- Villenave-d'Ornon (secteur géographique n°1)
- Cadaujac (secteur géographique n°1)
- Saint-Médard-d'Eyrans (secteur géographique n°1 et 2)
- Ayguemorte-les-Graves (secteur géographique n°2) ;
- Beautiran (secteur géographique n°2) ;
- Castres-Gironde (secteur géographique n°2) ;
- Saint-Selve (secteur géographique n°2).

Ce SCoT concerne un territoire regroupant 94 communes, 167 000 ha et 1 million d'habitants. Il identifie les enjeux en termes d'accueil de population, d'emplois, de mobilité et d'équipements publics, mais aussi des enjeux environnementaux et paysagers.

En 2019, une évaluation du SCoT a permis de mettre en lumière les premiers résultats de l'application de ce document de planification territoriale, en vue de sa modification. Ci-après une synthèse des points essentiels.

Cette évaluation ainsi que la loi n° 2021-1104 du 21 août 2021 (article 191) portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, posent la nécessité de la modification du SCoT actuel en un SCoT bioclimatique. Ainsi, le Sysdau, par délibération du 4 février 2022 acte son engagement à modifier le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise.

La modification du SCoT engagée en 2022 vise ainsi à élaborer un SCoT bioclimatique, dont les objectifs sont les suivants :

Premier objectif - la territorialisation à 2031 : réduction par deux de la consommation réelle des espaces naturels agricoles et forestiers pour la phase transitoire de zéro artificialisation nette. Elle s'établira en plusieurs étapes :

- Évaluer la consommation réelle (construite) des espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix dernières années précédant la date de promulgation de la loi Climat et résilience, le 22 août 2021, soit autour de 2010 – 2020 ;
- Établir la territorialisation par secteur géographique ;
- Fixer dans le document d'orientation et d'objectifs par secteur géographique (EPCI et/ou groupes de communes), la consommation foncière pour la première tranche de 10 ans (phase transitoire du zéro artificialisation nette) à 2030 ;

Deuxième objectif : la préparation et la conception d'un aménagement du territoire intelligent et équilibré à 2050 : ce projet repose sur les priorités suivantes :

- Sobriété et recyclage du foncier ;
- Renaturation des espaces ;
- Mise en place d'un projet économique métropolitain ;
- Projet d'accueil résidentiel, habitat et dynamiques démographiques ;
- Déploiement des énergies et du foncier de façon stratégique.

Le projet ferroviaire du GPSO répond à certains des objectifs poursuivis par le SCoT notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre, et dans une certaine mesure de mobilité. Il contribue également à répondre aux objectifs d'attractivité résidentielle et de développement commercial et économique plus durables.

Compatibilité du projet avec le PADD

Le PADD du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise s'articule autour de 3 grands axes, décomposés en plusieurs orientations :

- Axe 1 : « Faire métropole » ;
 - Une ambition démographique au service d'un projet commun ;
 - Un rayonnement économique, scientifique et culturel à l'échelle européenne ;
 - Un parti d'aménagement qui intègre et anticipe les défis environnementaux ;
 - Des coopérations territoriales et des solidarités à consolider et à diversifier ;
- Axe 2 : « Faire une métropole autrement » ;
 - Une métropole ancrée sur ses paysages ;
 - Une métropole responsable ;
 - Une métropole active ;
 - Une métropole à haut niveau de services ;
- Axe 3 : « Faire des lieux de projets métropolitains » ;
 - L'hypercentre métropolitain ;
 - Le cœur d'agglomération ;
 - La couronne des centralités périphériques métropolitaines ;
 - Les bassins de vie.

Ce document identifie les enjeux en termes d'accueil de population, d'emplois, de mobilité et d'équipements publics, mais aussi les enjeux environnementaux et paysagers. En voici un extrait :

- Une métropole ancrée sur ses paysages
 - Fonder l'opération sur la géographie et les paysages ;
 - Pérenniser et compléter le patrimoine agricole, naturel et forestier de la métropole ;
 - Reconnaître les fonctionnalités et services rendus par le socle naturel ;
 - Affirmer le rôle des agricultures au sein de l'opération ;
- Une métropole responsable
 - Assurer une sobriété énergétique et foncière ;
 - Préserver durablement les autres ressources dans l'anticipation du changement climatique ;
 - Réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques et nuisances ;

Une métropole active

- Développer la connectivité de l'aire métropolitaine pour une attractivité renforcée ;
- Soutenir les filières ayant des effets d'entraînement sur le socle économique local ;
- Améliorer les liens entre la recherche et les industries pour une métropole innovante ;
- Diversifier l'activité économique et développer l'emploi dans tous les territoires ;
- Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques ;
- Mettre en place une véritable politique touristique au service du territoire ;

Une métropole à haut niveau de services

- Définir une stratégie de déplacements métropolitaine en lien avec l'organisation urbaine ;
- Optimiser l'investissement et l'effort d'aménagement au regard d'une géographie préférentielle ;
- Assurer la solidarité par une production de logements suffisante et diversifiée ;
- Favoriser une politique d'implantation d'équipements au plus près des habitants ;
- Équilibrer l'économie de la consommation et maintenir la diversité commerciale.

L'opération des AFSB s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT qui permettent notamment :

- De repositionner la métropole bordelaise tant dans les réseaux nationaux et européens, l'axe de l'opération apparaissant comme un véritable couloir d'échange européen ;
- De renforcer le transport de marchandises et l'offre TER ;
- D'offrir l'opportunité de créer de nouveaux services comme les Services Régionaux à Grande Vitesse (SRGV) ;
- D'améliorer les échanges et la communication pour développer une meilleure attractivité économique ;
- D'améliorer significativement les temps de parcours entre Paris, Bordeaux et le sud de la Nouvelle-Aquitaine.

Compatibilité du projet avec le DOO

Les orientations générales fixées par le DOO du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise sont les suivantes :

L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire grandeur nature :

- A - Protéger le socle agricole, naturel et forestier ;
- B - Structurer le territoire à partir de la trame bleue ;
- C - Affirmer les qualités et fonctionnalités des paysages de l'aire métropolitaine bordelaise ;
- D - Soutenir des agricultures de projets de nature au service des territoires ;

L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire économe :

- E - Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- F - Économiser l'énergie et amorcer la transition énergétique ;
- G - Anticiper et répondre aux besoins futurs en eau potable en préservant les nappes profondes ;
- H - Réduire la dépendance de l'aire métropolitaine à l'importation de matériaux de construction ;
- I - Prendre en compte le cycle de l'eau pour organiser le développement urbain ;
- J - Protéger les biens et les personnes contre le risque inondation ;
- K - Rendre moins vulnérable l'aire métropolitaine bordelaise aux autres risques et nuisances ;

L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire en essor :

- L - Améliorer les échanges et la communication pour une meilleure attractivité économique ;
- M - Renforcer la dynamique économique métropolitaine ;
- N - Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques ;
- O - Optimiser les richesses touristiques et patrimoniales ;

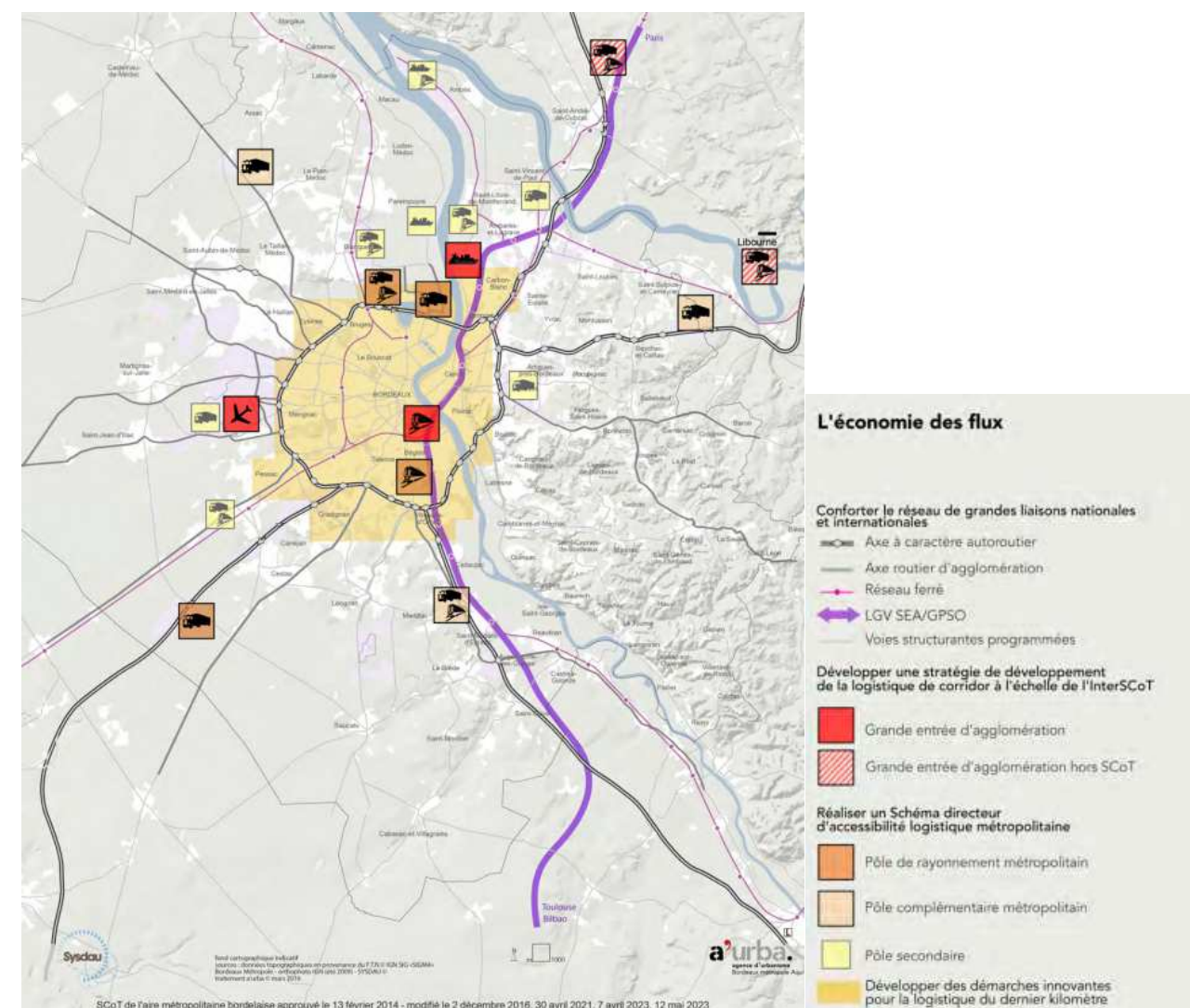
L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire à bien vivre :

- P - Axe 1 Développer un réseau de transports collectifs métropolitain unitaire ;
- Q - Axe 2 Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires ;
- R - Axe 3 Faire émerger un réseau de grandes allées métropolitaines ;
- S - Promouvoir un développement urbain raisonné ;
- T - Assurer une production de logements suffisante et diversifiée ;
- U - Mener à bien les grands projets d'équipements ;
- V - Mettre l'équipement commercial au service du développement des territoires.

Le GPSO s'inscrit dans les orientations générales présentées dans le PADD du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise.

Il répond particulièrement à l'orientation « L - Améliorer les échanges et la communication pour une meilleure attractivité économique ». En effet, l'ambition économique métropolitaine repose en grande partie sur les grands projets structurants soutenus par l'Etat et l'ensemble des collectivités territoriales visant à faire de l'aire métropolitaine une véritable métropole européenne. La ligne à grande vitesse entre Paris – Tours et Bordeaux et le GPSO à l'étude entre Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne font parties des grands projets engagés cités comme exemples.

Figure 276 : L'économie des flux (Source : DOO du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, décembre 2016)



Il est également précisé au sein de l'orientation « A - Protéger le socle agricole, naturel et forestier » et plus particulièrement des orientations « A4 - Protéger les espaces agricoles, naturels et forestiers majeurs » que « les constructions, installations et aménagements liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire du GPSO dans la mesure où ils ne portent pas atteinte à la perméabilité écologique existante » et « A5 - Préserver et valoriser les terroirs viticoles », que « sont autorisés les constructions, installations et aménagements liés à la réalisation ou au fonctionnement du service public ferroviaire du GPSO dans la mesure où ils intègrent des aménagements et/ou des mesures qui en limitent l'impact sur les activités viticoles et/ou œnotouristiques ».

L'orientation « J – Protéger les biens et les personnes contre le risque inondation » et plus précisément l'orientation « J1 – Réduire la vulnérabilité du territoire contre le risque inondation fluvio-maritime » prévoit que « les constructions, installations et aménagements liés à la réalisation ou au fonctionnement du service public ferroviaire du GPSO dans la mesure où ils assurent la transparence hydraulique des espaces traversés ».

Le GPSO est ainsi compatible avec le DOO du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise.

Conclusion sur la compatibilité

Le GPSO a été pris en compte dans l'élaboration du SCoT. Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur les secteurs géographiques n°1 et n°2 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d'effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces mesures seront mises en place dès constatation d'un effet résiduel faible. Le GPSO, dès sa conception, a également été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT de l'agglomération bordelaise.

Le projet s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise puisqu'il permet notamment :

- D'accroître l'attractivité du territoire ;
- De faciliter les déplacements et les usages moins polluants ;
- De limiter les émissions de gaz à effet de serre ;
- De renforcer l'attractivité économique du territoire.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que du/des SAGE sur son territoire.

Ainsi, à titre d'exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement de type viaduc permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCI, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT de l'agglomération de l'aire métropolitaine bordelaise puisqu'il participe à l'atteinte des objectifs fixés par celui-ci.

6.1.2.2. Le SCoT Sud Gironde

Le SCoT Sud Gironde a été approuvé le 18 février 2020.

Il concerne seize communes interceptées par le projet, à savoir :

- Arbanat (secteur géographique n°2) ;
- Landiras (secteur géographique n°2) ;
- Virelade (secteur géographique n°2) ;
- Saint-Michel-de-Rieufret (secteur géographique n°2) ;
- Portet (secteur géographique n°2) ;
- Balizac (secteur géographique n°3) ;

- Cazalis (secteur géographique n°3) ;
- Lucmau (secteur géographique n°3) ;
- Préchac (secteur géographique n°3) ;
- Saint-Léger-de-Balson (secteur géographique n°3) ;
- Bernos-Beaulac (secteur géographique n°4) ;
- Captieux (secteur géographique n°4) ;
- Cudos (secteur géographique n°4) ;
- Escaudes (secteur géographique n°4) ;
- Giscos (secteur géographique n°4) ;
- Goualade (secteur géographique n°4) ;
- Lerm-et-Musset (secteur géographique n°4) ;
- Marions (secteur géographique n°4) ;
- Saint-Michel-de-Castelnau (Secteur géographique n°5).

Orientations et objectifs

Les principales orientations du SCOT sont les suivantes :

- Accueillir environ 19 500 habitants supplémentaires d'ici 2035 ;
- Mettre sur le marché 10 750 logements pour accompagner la croissance démographique ;
- Remettre sur le marché 629 logements aujourd'hui vacants ;
- Diminuer de 45% la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers par l'urbanisation par rapport aux 10 dernières années ;
- Définir un volet programmatique des objectifs s'appuyant sur des typologiques de communes et décliné par communauté de communes ;
- Inscrire la volonté de mise en œuvre d'une gouvernance agricole pour gérer les problématiques rurales du territoire sur le long terme.

Pour les mettre en application, le DOO traduit ces orientations en trois parties présentées ci-après.

Maîtriser le développement du Sud Gironde :

Le SCoT Sud Gironde affiche des objectifs de réduction de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers pour les années à venir de 45% des espaces consommés par l'urbanisation résidentielle par rapport au bilan des dix dernières années.

Pour cela, le DOO propose d'encadrer de manière équilibrée l'accueil de population via la réalisation d'une armature territoriale correspondant aux centralités qui animent le fonctionnement du territoire (équipements, services, tissu économique, ...). Cette armature se décline en plusieurs typologies d'espaces :

- Les pôles : avec équipements de 1^{ère} catégorie (hôpitaux, enseignement secondaire) et une population moyenne supérieure à 3 000 habitants ;
- Les pôles relais : avec des équipements (enseignements secondaire), des commerces de proximité et une population de 1 700 habitants ;
- Les pôles de proximité : avec peu de commerces mais présence d'activités artisanales, de l'enseignement primaire et une population moyenne de 775 habitants ;
- Les communes rurales : activités agricoles et sylvicoles prédominantes, absence ou peu d'équipements et de services publics, une absence ou peu de d'enseignement primaire (RPI) et une population moyenne de 250 habitants.

Parmi les communes interceptées par le projet, celles de Préchac, Saint-Léger-de-Balson et Balizac s'inscrivent dans la catégorie des pôles de proximité. Préchac constitue un bourg structurant de 2^{ème} niveau. Au sein de cette catégorie, la surface moyenne nette par logements à construire a été définie à 11 logements/ha. Les communes de Cazalis et Lucmau sont des communes rurales. Au sein de cette catégorie, la surface moyenne nette par logements à construire a été définie à 8,5 logements/ha.

La commune de Captieux est identifiée comme pôle relais. Les communes de Bernos-Beaulac, Cudos et Lerm-et-Musset s'inscrivent dans la catégorie des pôles de proximité. À ce titre, elles constituent des pôles de premier niveau de service de proximité pour les communes rurales. Au sein de cette catégorie, la surface moyenne nette par logements à construire a été

définie à 11 logements/ha. Les communes de Escaudes, Giscos, Goulade, sont des communes rurales. Au sein de cette catégorie, la surface moyenne nette par logements à construire a été définie à 8,5 logements/ha

La commune de Saint-Michel-de-Castelnau est identifiée comme commune rurale. Elles offrent un cadre de vie préservé et calme, avec une faible offre de services de proximité. Elles reposent ainsi sur les pôles de relais de l'armature territoriale. Au sein de cette catégorie, la densité moyenne par logements à construire a été définie à 8,5 logements/ha.

Préserver les identités du Sud Gironde :

Le SCoT s'inscrit dans un territoire rural où la cohabitation entre les espaces naturels, les espaces agricoles et les espaces urbanisés doit être envisagée comme un équilibre nécessaire à trouver pour parvenir à la préservation du cadre de vie local. Il relève l'importance de préserver les trames vertes et bleues, les zones humides et le massif des Landes de Gascogne

Les secteurs géographiques n°3, 4 et 5 se composent d'espaces à dominante forestière sans intégrer de réservoir de biodiversité. Il présente un enjeu de préservation des grandes composantes paysagères du massif des landes de Gascogne reposant sur le maintien des systèmes sylvicoles (rotation des parcelles, etc.). De plus, il s'inscrit en partie dans le Parc Naturel Régional (PNR) des Landes de Gascogne où l'enjeu paysager est fort pour les coteaux, vallées, prairies et l'habitat traditionnel.

À noter que la P18 (préconisation) mentionne "Lors de la création d'infrastructures nouvelles majeures, la préservation des corridors écologiques identifiés au SCoT devra être prioritairement recherchée. En cas d'impossibilité dûment justifiée, ces infrastructures sont autorisées sous réserve de proposer et mettre en place des mesures compensatoires visant le rétablissement de la continuité écologique atteinte. Les dispositifs de type « passage à faune » devront être prévus".

Accompagner le développement du Sud Gironde :

Le SCoT Sud Gironde s'inscrit dans un territoire globalement rural où les diverses activités agricoles et sylvicoles sont prégnantes et marquent fortement le paysage en assurant une continuité des panoramas dans le temps et dans l'espace. Mais au-delà de cette dimension identitaire, l'agriculture et la sylviculture constituent une économie très importante qui doit être conforter pour maintenir le socle économique du territoire.

Les territoires des secteurs géographiques n°3,4 et 5 ne s'inscrivent pas dans les enjeux de confortement des activités économiques, il est à dominante forestière avec une économie basée sur la production de bois, sauf Préchac où les espaces sont à dominantes d'élevage. Les préconisations sont donc de préserver ces activités.

Les axes majeurs de circulation sont identifiés comme des vecteur de développement comme l'A62 et l'A65. L'amélioration des conditions d'échanges, de mobilité et de connexion est un axe important du SCoT pour ouvrir le Sud Gironde vers l'extérieur. Dans ce cadre, la ligne GPSO est mentionnée en relevant des points de vigilance :

- Maintenir la qualité des paysages et de l'environnement ;
- Garantir la vitalité économique du Sud Gironde et notamment la viticulture, l'agriculture et la sylviculture ;
- Assurer la continuité des déplacements et cheminement de toutes sortes ;
- Protéger les lieux et résidences d'habitation.

Il est également évoqué l'importance de promouvoir des modes de mobilité alternatifs, doux et partagé. Le SCoT évoque l'importance de valoriser les pôles intermodaux que représentent le chapelet de gares TER du Sud Gironde mais aussi de développer les navettes, le recours aux modes de co-voiturage, les systèmes de « minibus » et les modes de déplacements doux.

Au sein de cet axe, le SCoT met en avant l'importance d'organiser, diversité, professionnaliser les activités dans l'objectif de créer de l'emploi territorialisé et de diminuer la dépendance économique à la métropole bordelaise.

Compatibilité du projet avec le PADD

Les ambitions du SCoT Sud Gironde tel que présentées dans le Plan d'aménagement et de Développement Durable (PADD) en vigueur en 2020 sont présentées ci-après.

Trois ambitions majeures sont affirmées, dans le PADD du SCoT, pour relever le défi d'un développement durable s'imposant au territoire :

■ 1^{er} axe : Un Sud Gironde qui s'appuie sur ses atouts :

- Valoriser le Sud Gironde à travers son capital environnemental et paysager ;
- Se réappropriier les identités urbaines et naturelles du Sud Gironde ;
- Des axes majeurs comme vecteurs de développement ;
- Un développement économique à valoriser et organiser ;

■ 2^{ème} axe : Vers un Sud Gironde structuré, connecté et solidaire :

- Vers une solidarité sud girondine ;
- Améliorer les conditions d'échange, de mobilité et de connexion du Sud Gironde ;

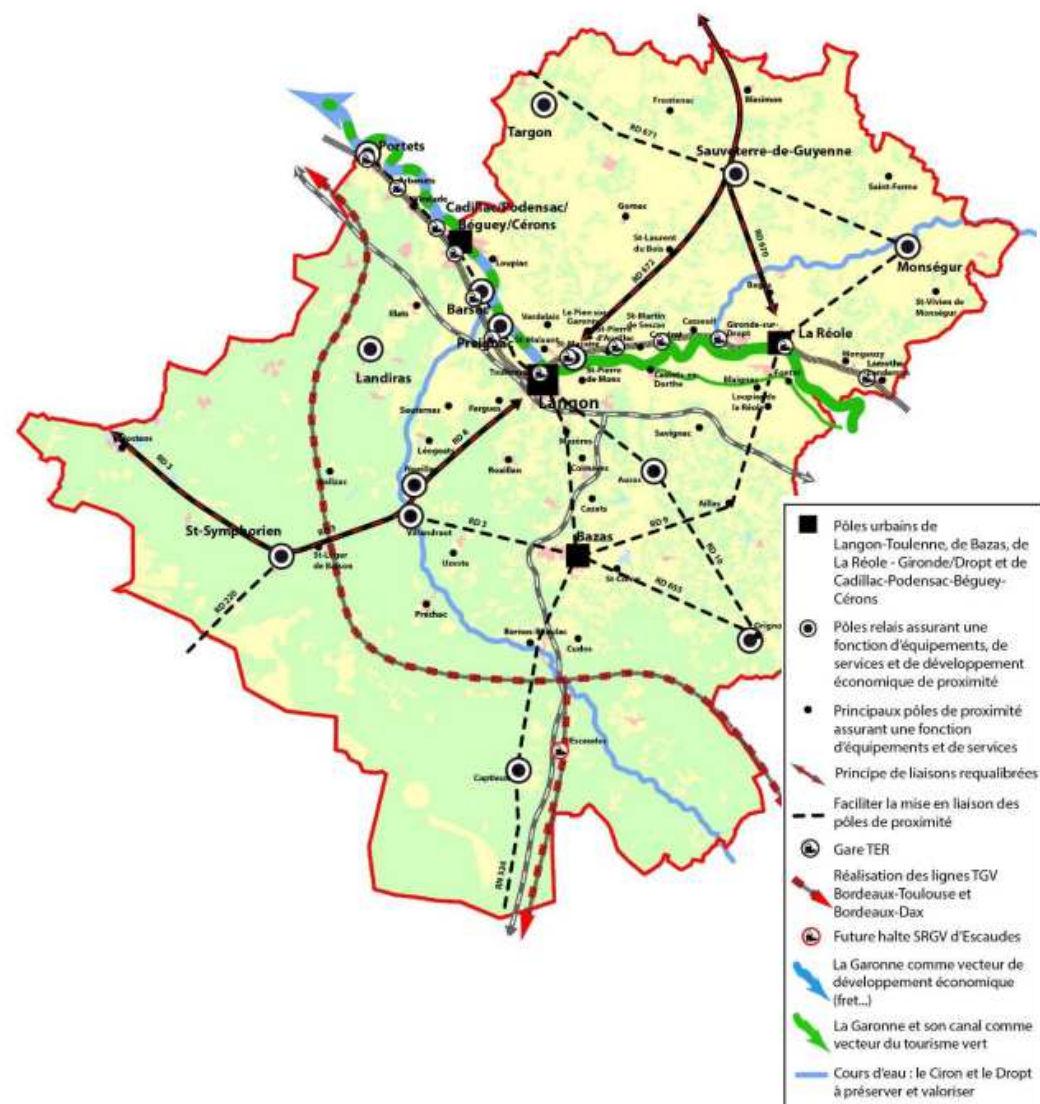
■ 3^{ème} axe : Un Sud Gironde qui cultive ses diversités :

- Des orientations économiques fortes et territorialisées ;
- D'une ambition commune de diminution de la consommation des espaces à une différenciation territorialisée ;
- Des contextes ruraux spécifiques à appréhender.

Le PADD mentionne le GPSO au sein de l'axe 2 « Améliorer les conditions d'échange, de mobilité et de connexion du Sud Gironde » : « *Le Sud Gironde a été choisi comme territoire de passage pour les projets de lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux — Toulouse et Bordeaux — Dax, complétés par l'installation d'une halte ferroviaire à Escaudes et d'un service régional à grande vitesse (SRGV). Ces projets impacteront notre territoire et il conviendra de veiller dès à présent à :*

- *Maintenir la qualité de nos paysages et de l'environnement,*
- *Garantir la vitalité économique du Sud Gironde et notamment la viticulture, l'agriculture et la sylviculture,*
- *Assurer la continuité des déplacements et cheminement de toutes sortes,*
- *Protéger les lieux et résidences d'habitation. »*

Figure 277 : Extrait du PADD du SCoT Sud Gironde (Source : SCoT Sud Gironde, 2020)



Le GPSO est ainsi compatible avec le PADD du SCoT Sud Gironde.

Compatibilité du projet avec le DOO

Le DOO du SCoT Sud Gironde est structuré autour des axes suivants :

■ Maitriser le développement du Sud Gironde :

- Accueillir de nouvelles populations en trouvant un équilibre entre extension et valorisation de l'existant ;
- Définir des enveloppes urbaines déclinées territorialement pour réduire la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers ;

■ Préserver les identités du Sud Gironde :

- Valoriser le Sud Gironde à travers son capital environnemental et paysager ;
- Garantir la préservation des gisements de granulats pour en permettre l'exploitation sans remettre en cause les fondements environnementaux, agricoles et paysagers ;
- Œuvrer à la maîtrise des pressions d'origine anthropique sur l'hydrosystème ;
- Se doter d'une politique commune de gestion des risques naturels et technologiques ;
- Investir les friches urbaines, y compris les sols pollués ou potentiellement pollués ;
- Poursuivre la gestion optimisée des déchets et faire de ce gisement une ressource valorisable à l'échelle du territoire ;
- Se réapproprier les identités urbaines et naturelles du Sud Gironde ;

■ Accompagner le développement du Sud Gironde :

- Des axes majeurs comme vecteur de développement ;
- Organiser, diversifier, professionnaliser les activités et les outils économiques ;
- Maitriser, réguler, densifier l'offre de commerces et de services ;
- Améliorer les conditions d'échange, de mobilité et de connexion au Sud Gironde.

Le GPSO s'inscrit dans les orientations et objectifs fixés par le DOO du SCoT du Sud Gironde puisqu'il améliore les conditions d'échange, de mobilité et de connexion en permettant notamment :

- De désenclaver le territoire du Sud Gironde ;
- De promouvoir les modes alternatifs ;
- De contribuer au développement économique du territoire du SCoT et son rayonnement régional.

Par ailleurs, le projet intègre dans sa conception les mesures suivantes :

■ Sur le secteur géographique n°3 :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau (7 viaducs ou ponts, 2 ouvrages de type cadre avec banquettes seront réalisés sur le territoire) ;
- 10 passages grande faune permettant d'assurer la transparence écologique sur ce secteur géographique soit un passage tous les 2,7 km ce qui est conforme aux recommandations du SETRA² ;

■ Sur le secteur géographique n°4 :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau (8 viaducs ou ponts, 2 ouvrages de type cadre avec banquettes seront réalisés sur le territoire) ;
- 12 passages grande faune permettant d'assurer la transparence écologique sur ce secteur géographique soit un passage tous les 3,5 km ce qui est conforme aux recommandations du SETRA ;
- Le déclassement d'Espaces Boisés Classés (EBC) sur plusieurs communes du secteur géographique n°4 ;

■ Sur le secteur géographique n°5 :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau (2 viaducs et 2 ouvrages de type cadre avec banquettes) ;
- 10 ouvrages permettant de rétablir la transparence écologique vis-à-vis de la grande faune soit un ouvrage tous les 3 km ce qui est conforme aux recommandations du SETRA ;
- Le déclassement d'EBC sur la commune de Fargues-sur-Ourbise.

Le projet, dès sa conception, a été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que les SAGE présents sur le territoire. Le projet intègre donc les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT.

² Service d'études techniques des routes et autoroutes

Les cahiers géographiques associés (3,4 et 5) présentent de façon détaillée les propositions d'aménagement paysager et architectural dans les zones d'enjeux et autres secteurs ayant fait l'objet de concertations spécifiques.

Le GPSO est donc compatible avec le DOO du SCoT Sud Gironde puisqu'il participe à l'atteinte des objectifs fixés par celui-ci.

Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SCoT Sud Gironde

Le GPSO a été pris en compte dans l'élaboration du SCoT.

Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur les secteurs géographiques n°3, n°4 et n°5 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d'effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces mesures seront mises en place dès constatation d'un effet résiduel faible. Le GPSO, dès sa conception, a également été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT Sud Gironde.

Il s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT Sud Gironde puisqu'il permet notamment :

- D'accroître l'attractivité du territoire ;
- D'améliorer les conditions d'échange du Sud Gironde ;
- De désenclaver le territoire ;
- De proposer des mobilités alternatives ;
- De renforcer l'attractivité économique du territoire.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que du/des SAGE sur son territoire.

Ainsi, à titre d'exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCI, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT Sud Gironde.

6.1.2.3. Le SCoT Val Garonne Guyenne Gascogne

Le SCoT Val Garonne Guyenne Gascogne a été approuvé le 21 février 2014 et modifié le 25 janvier 2016. Six ans après son entrée en vigueur, le SCoT a fait l'objet d'une évaluation permettant de lancer sa révision générale le 9 décembre 2019.

Il concerne cinq communes interceptées par le projet, à savoir :

- Fargues-sur-Ourbise (secteur géographique n°5) ;
- Houeillès (secteur géographique n°5) ;
- Saint-Martin-Curton (secteur géographique n°5) ;
- Pindères (secteur géographique n°5) ;
- Pompogne (secteur géographique n°5).

Les communes du secteur 5 se situent au sud du territoire du SCoT et sont identifiées au Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) comme « communes rurales ». Elles ne disposent pas de commerce et de service, et dépendent des « communes relais » identifiées dans l'armature territoriale. Ces communes sont caractérisées par les activités agricoles, sylvicoles et viticoles.

L'élaboration du Document d'Orientations et d'Objectifs est en cours. Celui-ci fixera les objectifs quantitatifs de développement pour le territoire et leurs déclinaisons à l'échelle locale. Le 28 octobre 2024, le syndicat mixte a débattu le PAS du SCoT, pièce maîtresse définissant les orientations d'aménagement retenues à l'échelle du territoire du SCoT.

Il s'articule autour des 4 piliers suivants.

Conforter le territoire dans son rôle de pôle d'équilibre régional

Pour répondre à cette ambition de pôle d'équilibre régional, le PAS vise à renforcer les coopérations territoriales, à construire une économie attractive et à développer des mobilités innovantes adaptées au territoire.

Le pôle territorial de Garonne Guyenne Gascogne est situé au cœur des bassins de vie aquitains. Il offre de réels atouts, territoire industriel spécialisé autour de filières à haute valeur ajoutée telle l'aéronautique. Toutefois, le contexte socio-économique révèle un niveau de qualification très bas. L'enjeu de développement est de défendre la nécessaire redynamisation de l'écosystème économique local, en favorisant un développement ciblé, volontariste et en privilégiant la spécialisation pour une plus grande compétitivité économique et la création d'emplois. Pour lier les emplois aux bassins de vie, le territoire travaille sur les mobilités et porte des projets de créations de pôles multimodaux répondant aux enjeux de transition écologique, de cohésion sociale et d'attractivité.

Les principales orientations du PAS pour le pôle territorial sont :

- **Renforcer les connexions avec les espaces extérieurs pour amplifier les synergies**, et ce par une démarche collective d'attractivité résidentielle à l'échelle du territoire du SCoT, le renforcement de coopération territoriales et le rôle d'acteur-pivot de la logistique alimentaire régionale durable, et le déploiement des infrastructures numériques (très haut débit et raccordements urbains nécessaires).
Ainsi, le GPSO s'inscrit dans cette démarche de connexion des territoires et contribue à l'attractivité résidentielle et la liaison aux bassins d'emplois ;
- **Construire une économie attractive et complémentaire**, à travers la requalification des zones industrielles existantes vers des zones d'activités plus qualitatives, la reconquête de friches économiques (bâtiments vacants, tiers-lieux), l'anticipation des besoins économiques des territoires et des zones d'activités existantes, le développement de formations qualifiantes et la promotion et le développement d'une agriculture durable et de proximité ;
- **Développer des mobilités innovantes articulées avec les espaces de vie du territoire**, notamment en favorisant le report modal et en développant les mobilités alternatives à la voiture individuelle.
C'est dans cette orientation que s'inscrit le GPSO dans la mesure où il contribue au report modal et offre une alternative à la voiture individuelle.

Assurer un maillage territorial cohérent des centres villes/ centres bourgs attractifs et dynamiques, afin de favoriser un développement équilibré et solidaire du territoire

Le PAS donne les principes de l'armature territoriale pour affirmer son fonctionnement et structurer les actions de développement :

- **Les pôles urbains, moyens pôles et petit pôle en devenir** : ces communes exercent une fonction de centralité majeure pour le territoire (commerces, services, équipements publics, emplois et activités économiques) ;
- **Les communes associées aux communes pôles** : situées en périphérie des communes pôles, ces communes sont attractives du fait de leur proximité avec les zones d'emplois et leur accessibilité ;
- **Les communes pôles relais** : ces communes disposent de l'ensemble de la gamme de commerces et services de base. Elles assurent un rôle d'animation et de dynamisme économique et social au-delà de leurs seuls habitants et pour les communes rurales alentours ;
- Pôle économique de Samazan ;
- **Les communes dotées de services** : communes disposant d'un ou deux services de proximité (école, commerces, agence postale etc) ;
- **Les communes rurales**, telles que Fargues-sur-Ourbise, Houeillès, Pindères, Pompogne, Saint-Martin-de-Curton. Ce sont les communes ne disposant plus de commerce ou de service et qui dépendent des communes relais ou de celles dotées de services pour le quotidien.

C'est sur cette armature territoriale que repose le développement du territoire, avec une croissance de 0,5% par an à horizon 2040, tout en s'inscrivant dans une logique de sobriété foncière pour contrer la dynamique des 20 dernières années. L'objectif est désormais de réduire de 51%, à minima, le rythme de consommation foncière sur la décennie 2021-2031, et de tendre vers le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à horizon 2050. Cela se traduit par des orientations de densification des enveloppes urbaines existantes, d'adaptation des densités aux contextes urbanisés, de respect de la qualité architecturale et paysagère, etc. La revitalisation des centralités (centre-bourgs, centres-villes, etc.), accompagnée d'une politique sur l'habitat et des parcours résidentiels contribuent également à la sobriété foncière et à l'affirmation de l'armature territoriale du SCoT Val Garonne. À ce titre, Houeillès est identifiée comme une centralité à revitaliser et devant se doter de services et d'équipements de qualité garantissant la cohésion sociale.

Faire des atouts culturels, touristiques et patrimoniaux une force pour le rayonnement du territoire

Le territoire du SCoT Val Garonne propose une offre touristique diversifiée et attractive liée à ses identités patrimoniales, à sa pluralité d'ambiances, de paysages et de terroirs. Les activités culturelles sont directement liées au tourisme et au rayonnement géographique des manifestations locales, des saisons, des cultures de terroirs et gastronomiques.

Les orientations visent à conforter le territoire comme destination touristique et culturelle d'importance, en favorisant l'émergence d'une économie créative culturelle et touristique, par la coordination et la lecture aisée de l'offre culturelle et touristique du territoire, et l'accompagnement d'une offre culturelle et touristique durable de haute qualité – hébergements, mobilité, itinérance, animation, médiation culturelle, etc. C'est dans cette vision que s'inscrit en particulier le projet de Center Parc, situé sur la commune de Pindères.

Les autres communes du secteur 5 ne disposent pas d'équipement culturel. En revanche, elles permettent de répondre aux autres orientations du PAS visant le rayonnement du territoire par la qualité du cadre de vie qu'elles offrent.

Le PAS souhaite préserver et valoriser la qualité des cadres de vies, richesses immatérielles du territoire et promouvoir une urbanisation respectueuse du patrimoine et des paysages. Les bourgs de Houeillès ou Pindères doivent promouvoir une urbanisation respectueuse du patrimoine et des paysages.

La préservation et régénération de la biodiversité constituent une autre orientation. Les communes du secteur 5, particulièrement rurales, sont notamment identifiées pour renforcer les continuités écologiques.

Ancrer durablement le territoire en s'appuyant sur ses ressources

Le quatrième pilier du PAS du SCoT Val Garonne porte sur la valorisation des ressources locales du territoire. Territoire rural, le poids de l'économie agricole est très important. Toutefois, les défis environnementaux et les risques climatiques sont également pris en compte dans l'équation, ainsi que l'anticipation des aléas naturels renforcés par le changement climatique.

Les principales orientations sont les suivantes :

- Pérenniser des espaces agricoles garants d'une agriculture performante locale et de qualité ;
- Faire du territoire un acteur majeur en matière de transition énergétique ;
- Renforcer l'image d'un territoire de santé et de bien vivre par un cadre de vie cohérent.

Les communes du secteur 5 sont identifiées comme territoires où il est nécessaire d'accompagner l'agriculture, la sylviculture et la viticulture dans les transitions.

Compatibilité du projet avec le PADD

Le PADD en vigueur (janvier 2016) s'articule autour de 3 chapitres :

■ Chapitre 1 : L'ambition environnementale

→ L'état de la question - les enjeux :

- A - Les espaces naturels - La biodiversité - les continuités écologiques
- B - Les espaces producteurs d'aménités - les paysages
- C - La consommation d'espace - la pérennité des espaces agricoles
- D - Les ressources naturelles
- E - Les risques naturels - Les PPRI

→ Les objectifs à poursuivre :

- A - Ligne de partage entre PADD et DOO
- B - La prise en compte de la loi de programmation grenelle et de la loi de modernisation de l'agriculture
- C - La prise en compte du SRCAE Aquitaine
- A - Principes de construction - les objectifs qui s'y attachent
- B - Les constituants de l'armature des espaces naturels, agricoles et des paysages
- C - Les objectifs généraux relatifs à la trame verte et bleue, (par anticipation de ce qui pourrait figurer au D.O.O)
- D - Les objectifs relatifs aux ressources naturelles
- E - Les objectifs relatifs aux risques naturels

■ Chapitre 2 : L'ambition économique territoriale et sociale

→ L'état de la question - les enjeux :

- A - L'ambition d'un pôle d'équilibre ;
- B - Un développement économique avéré, producteur d'une offre d'emplois diversifiée
- C - L'équité sociale et territoriale - un atout et une ambition à conforter
- D - Une dynamique démographique à maintenir

→ Les objectifs à poursuivre :

- A - L'armature urbaine - conséquences quant aux équipements collectifs et à l'habitat ;
- B - Le projet économique du SCoT

■ Chapitre 3 : L'ambition

→ L'état de la question - les enjeux :

- Le territoire accessible à tous selon les modes adéquats
- L'utilisation précautionneuse de l'espace

→ Les objectifs à poursuivre :

- « Juste proximité » et modes doux de déplacement
- Densification, renouvellement urbain et maîtrise des extensions urbaines

Le territoire couvert par le SCoT Val de Garonne étant situé au cœur du maillage régional et jouant un rôle incontestable de pôle d'équilibre en association avec le Grand Bordeaux la question des échanges apparaît donc comme une question essentielle à la fois dans la vie quotidienne des habitants et pour le dynamisme de développement

Il est indiqué que la prochaine ligne LGV aura un faible impact mais permettra un maintien voire un renforcement de la qualité de desserte TER avec Bordeaux.

Ainsi, le GPSO est compatible avec le PADD du SCoT Val de Garonne Guyenne Gascogne.

Compatibilité du projet avec le PAS

Le PAS dans sa version d'octobre 2024, s'articule autour de 4 piliers :

- Pilier 1 : Conforter le rôle de pôle d'équilibre régional :
 - Orientation 1.1 : Renforcer les connections avec les espaces extérieurs pour amplifier les synergies ;
 - Orientation 1.2 : Construire une économie attractive et complémentaire ;
 - Orientation 1.3 : Développer des mobilités innovantes articulées avec les espaces de vie du territoire ;
- Pilier 2 : Assurer un maillage territorial cohérent des centralités attractives et dynamiques, gage d'un développement équilibré et solidaire du territoire :
 - Orientation 2.1 : S'appuyer sur une armature urbaine consolidée pour le développement territorial ;
 - Orientation 2.2 : Revitaliser l'ensemble des centres-villes et centres-bourgs en développant des démarches transversales facteur d'attractivité résidentielle ;
 - Orientation 2.3 : Répondre aux parcours résidentiels de tous les habitants par une politique du logement diversifiée ;
- Pilier 3 : Faire des atouts culturels et touristiques une force pour le rayonnement du territoire :
 - Orientation 3.1 : Conforter le territoire comme destination touristique et culturelle d'importance ;
 - Orientation 3.2 : S'appuyer sur les atouts patrimoniaux et paysagers du territoire pour développer son attractivité ;
 - Orientation 3.3 : Préserver et régénérer la biodiversité ;
- Pilier 4 : Ancrer durablement le territoire en s'appuyant sur ses ressources :
 - Orientation 4.1 : Pérenniser des espaces agricoles garants d'une agriculture performante locale et de qualité ;
 - Orientation 4.2 : Pérenniser des espaces agricoles garants d'une agriculture performante locale et de qualité ;
 - Orientation 4.3 : Renforcer l'image d'un territoire de santé et de bien vivre par un cadre de vie cohérent.

Le GPSO s'inscrit au sein de l'orientation 1.1 « Renforcer les connections avec les espaces extérieurs pour amplifier les synergies ». Le renforcement des synergies et des coopérations avec les espaces extérieurs est un élément clé du développement territorial. Il s'agit de s'appuyer sur les coopérations avec les territoires extérieurs.

Le GPSO participe à développer les coopérations territoriales stratégiques, notamment avec la métropole de Bordeaux et au développement des coopérations avec les territoires voisins, ce qui permet d'améliorer l'offre touristique.

Le GPSO entre également dans le cadre de l'orientation 3.1 « Conforter le territoire comme destination touristique et culturelle d'importance ». En effet, l'une des enjeux de cette orientation concerne les déplacements « Accompagner l'émergence d'une offre culturelle et touristique durable et de haute qualité - hébergements, mobilité, itinérance, animation, médiation culturelle, etc. ». Le GPSO permettant de proposer des solutions de mobilité durable, il contribue à l'atteinte de cet objectif.

Ainsi, le GPSO est compatible avec le PAS du SCoT Val de Garonne Guyenne Gascogne dans sa version d'octobre 2024.

Compatibilité du projet avec le DOO

DOO en vigueur (janvier 2016) s'articule autour de 3 chapitres :

- Chapitre 1 : Les grands équilibres spatiaux relatifs à l'aménagement de l'espace
 - Des disparités territoriales, marquées par la structure du territoire ;
 - Orientations de préservation et valorisation des espaces respectivement naturels et agricoles et des paysages ;
 - Orientations pour une urbanisation économe en espace et en ressources naturelles ;
- Chapitre 2 : Les orientations des politiques publiques d'aménagement
 - Le développement de l'offre d'accueil de la population (Logements, services de proximité) ;
 - L'équilibre social de l'habitat - La construction de logements sociaux et aidés et la mixité urbaine ;
 - La cohérence entre urbanisation, développement et réseau de transport notamment publics ;
 - L'optimisation de la localisation des activités économiques ;
 - L'engagement pour l'aménagement numérique ;
 - La lutte contre la déprise agricole, la préservation des terres agricoles ou forestières, et la gestion des peupleraies ;
 - L'extraction de granulats ;
 - La prévention des risques ;
 - La gestion du cycle de l'eau et des ressources ;
 - La gestion de l'énergie ;
- Chapitre 3 : L'aménagement commercial
 - Justification des objectifs et des orientations ;
 - Délimitation des ZACOM et prescriptions ;
 - Modalités de mise en œuvre du DAC.

Le GPSO entre dans le cadre du chapitre 2 et de l'objectif 2.3 « La cohérence entre urbanisation, développement et réseau de transport notamment publics ». En effet, ce chapitre précise les objectifs stratégiques en matière de mobilité, soit « permettre à chacun de disposer d'une offre urbaine (emploi, commerces, équipements et services collectifs) accessible aisément par tous les modes de déplacement en mettant en particulier l'accent sur les transports en commun et les modes doux de déplacements ».

Ainsi, le GPSO est compatible avec le DOO du SCoT Val de Garonne Guyenne Gascogne en vigueur.

La nouvelle version du DOO, à la suite de la prescription de sa révision générale, n'est pas encore disponible.

Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SCoT Val Garonne Guyenne Gascogne

Le GPSO a été pris en compte dans l'élaboration du SCoT.

Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur le secteur géographique n°5 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d'effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces mesures seront mises en place dès constatation d'un effet résiduel faible. Le GPSO, dès sa conception, a également été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT Val de Garonne dont la révision générale est en cours d'élaboration.

Il s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT Val de Garonne puisqu'il permet notamment :

- D'accroître l'attractivité du territoire ;
- D'améliorer les conditions d'échange ;
- De désenclaver le territoire ;
- De proposer des mobilités alternatives à la voiture individuelle ;
- De renforcer l'attractivité économique du territoire.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que du/des SAGE sur son territoire.

Ainsi, à titre d'exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCI, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT Val de Garonne Guyenne Gascogne.

6.1.2.4. Le SCoT Albret Communauté

Le SCoT d'Albret Communauté a été approuvé le 9 septembre 2020 et mis en compatibilité le 2 février 2022.

Il concerne neuf communes interceptées par le projet (toutes les communes du secteur 6), à savoir :

- Pompiéy ;
- Ambrus ;
- Xaintrailles ;
- Montgaillard ;
- Vianne ;
- Feugarolles ;
- Bruch ;
- Montesquieu.

Les principaux objectifs du SCoT sont les suivants :

- 30 000 habitants prévus en 2035 ;
- Une croissance de 0,6% par an projetée à l'horizon 2035 ;
- 2 000 à 2 100 logements supplémentaires nécessaires à l'horizon 2035.

Maintenir l'attractivité de l'Albret et sa dynamique – Faire vivre un territoire équilibré

Le SCoT affiche un objectif d'augmentation de la population (30 000 habitants en 2035), de densité urbaine renforcée alliant la création de logements dans le tissu urbain existant (30 à 35%) aux formes d'habitat de maisons individuelles. Enfin, il prévoit la création de 2 000 à 2 100 logements à horizon 2035, dont 1 300 à 1 400 en extension urbaine et 600 à 700 au sein des tissus urbains.

Par ailleurs, le SCoT estime ses besoins fonciers à aménager aussi bien pour l'habitat que les activités économiques. L'enveloppe foncière à vocation résidentielle est estimée à 123 ha, avec une densité moyenne de 12 logements par ha, en extension et toute typologie urbaine confondue. Pour les activités économiques, c'est une enveloppe de 67 ha, qui est prévue dont 30 ha dédiés à Agrinove et 37 ha pour le développement d'autres zones d'activités économiques.

Pour cela, le DOO propose d'encadrer de manière équilibrée l'accueil de population via la réalisation d'une armature territoriale correspondant aux centralités qui animent le fonctionnement du territoire (équipements, services, tissu économique, ...). Cette armature se décline en plusieurs typologies d'espaces. Trois niveaux de villes et villages structurent le territoire : les pôles de centralité, les pôles relais et les villages. Des niveaux de densités moyennes de construction en extension urbaine, relativement ajustés à leur typologie au sein de l'armature territoriale, sont déterminés en fonction de ces niveaux. Ainsi, les densités moyennes sont les suivantes :

- **Les pôles de centralité** : supérieure à 20 logements par ha ;
- **Les pôles relais** : comprise entre 15 et 20 logements par ha ;
- Les villages :
 - Comprises entre 10 et 15 logements par ha si le village est en assainissement collectif ;
 - Comprises entre 8 et 10 logements par ha si village en assainissement individuel.

Les pôles de centralités et les pôles relais regroupent 60% de la population en 2014.

Les communes du secteur géographique n°6 constituent un bassin de vie du SCoT de l'Albret et s'inscrivent au sein du secteur nord et est du territoire couvert par ce document. Au sein de ce secteur, la commue Vianne est identifiée comme pôle relais.

La commune de Buzet-sur-Baïse a également une fonction de pôle-relais pour animer le secteur nord.

Soutenir un développement économique prenant appui sur l'ensemble des ressources locales

L'ambition territoriale est de créer 1 000 emplois supplémentaires en 2035 et de maintenir un ratio de l'ordre d'un emploi pour 3,2 habitants. Les objectifs du SCoT visent à aménager Agrinove, projet structurant à l'échelle de l'Albret Communauté, et à créer deux autres zones industrielles, dont une dans le secteur nord et est du territoire afin de développer des opportunités en rive gauche de l'Agenais.

Le développement d'Agrinove nécessite une enveloppe foncière de 30 ha. Par ailleurs, le PADD du SCoT prévoit, à court ou moyen terme, la réhabilitation de la friche industrielle de Vianne (ancienne verrerie) ; cela fait l'objet d'une action à part entière. L'objectif pour le SCoT est de trouver une nouvelle vocation pour ce site, en tenant compte des pollutions présentes.

Les ambitions commerciales du SCoT portent sur la valorisation de l'armature commerciale existante afin de conforter les polarités urbaines, d'éviter d'aggraver la vacance commerciale, de limiter les flux de véhicules, nuisances et pollutions, d'améliorer la qualité urbaine en centre-ville et en entrée de ville ou périphérie, de maîtriser la consommation d'espaces et de veiller à l'intégration urbaine, paysagère et à l'accessibilité des commerces. Cela s'accompagne du développement de commerces de proximité en centre-ville, centre-bourgs et dans les villages.

Le développement économique du territoire de l'Albret Communauté vise à conforter les activités agricoles et forestières.

Préserver les ressources naturelles et son patrimoine et engager la transition énergétique.

Le SCOT s'inscrit dans un territoire rural où la cohabitation entre les espaces naturels, les espaces agricoles et les espaces urbanisés doit être envisagée comme un équilibre nécessaire pour parvenir à la préservation du cadre de vie local. L'analyse de l'état initial de l'environnement a mis en évidence certaines pressions : la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, la banalisation des paysages péri-urbains, les pollutions diffuses. Ces derniers constituent des enjeux importants pour lesquels le DOO élaborent des actions.

Les espaces naturels et agricoles sont protégés, notamment les espaces identifiés comme remarquables. Au sein de ces espaces « toute nouvelle urbanisation y est interdite [...] à l'exception d'infrastructures d'intérêt général ».

Il est également mentionné que « Lors de la réalisation ou de la révision des documents d'urbanisme ou des projets d'aménagements ou d'infrastructures, il convient de veiller strictement à ce que les aménagements maintiennent le passage de la faune. Dans ce cadre, il devra être envisagé la mise en œuvre d'orientations d'aménagement ».

Le GPSO est intégré dans les orientations spatialisées de la trame verte et bleue.

Compatibilité du projet avec le PADD

Le PADD du SCoT Albret Communauté est structuré en trois orientations principales :

- Orientation 1 : Maintenir l'attractivité de l'Albret au service d'un territoire équilibré et dynamique :
 - Orientation 1.1 : mieux structurer l'armature urbaine du territoire, pour répondre aux besoins d'habitat, de services et d'emplois ;
 - Orientation 1.2 : modérer la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers ;
 - Orientation 1.3 : le développement urbain utilise le potentiel existant dans les espaces déjà urbanisés, au travers d'une politique d'aménagement des cœurs de bourgs et des villages et par la réalisation d'un Plan Local de l'Habitat ;
 - Orientation 1.4 : favoriser l'habitat dans les pôles et diversifier le parc de logements ;
 - Orientation 1.5 : créer environ 2 000 logements à l'horizon 2035 ;
 - Orientation 1.6 : préserver l'équilibre entre les modèles urbains hérités de l'histoire (bastides, silhouettes des bourgs et des villages) et les nouveaux quartiers en veillant à la qualité des liaisons entre quartiers ;
 - Orientation 1.7 : maintenir un bon niveau d'équipements pour les ménages et pour les entreprises ;
 - Orientation 1.8 : améliorer les infrastructures pour pallier les nuisances du trafic sur la ville centre ;
- Orientation 2 : Soutenir un développement économique prenant appui sur l'ensemble des ressources locales :
 - Orientation 2.1 : le SCoT vise à favoriser les emplois locaux liés notamment aux services, à l'industrie et l'industrie agro-alimentaire, au machinisme agricole, à l'agriculture ;
 - Orientation 2.2 : en cohérence avec l'ambition de renforcer l'économie présentielle, le SCoT envisage le tourisme comme un levier essentiel de son développement ;
 - Orientation 2.3 : Agrinove, moteur de la réindustrialisation de l'Albret ;
 - Orientation 2.4 : organiser un réseau de zones artisanales ;
 - Orientation 2.5 : favoriser le développement des commerces dans les centres et améliorer les zones commerciales ;
 - Orientation 2.6 : soutenir l'économie agricole et le maintien d'actifs agricoles sur le territoire ;
- Orientation 3 : Préserver les ressources naturelles du territoire et son patrimoine et engager la transition énergétique ;
 - Orientation 3.1 : aménager le territoire en respectant son identité et ses qualités paysagères et architecturales ;
 - Orientation 3.2 : préserver la qualité des milieux naturels et la biodiversité en définissant une trame verte et bleue ;
 - Orientation 3.3 : réduire les pollutions ;
 - Orientation 3.4 : favoriser une stratégie multi acteurs d'engagement dans la transition énergétique ;
 - Orientation 3.4.1 : valoriser le potentiel énergétique ;
 - Orientation 3.4.2 : réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
 - Orientation 3.4.3 : préparer l'adaptation du territoire au changement climatique ;
 - Orientation 3.5 : mettre en place une politique qualitative et partenariale d'alternatives aux déplacements en véhicule individuel ;
 - Orientation 3.6 : mettre en place une politique globale de prévention des risques et des nuisances sonores.

Le GPSO entre dans le cadre de l'orientation 3.5 « mettre en place une politique qualitative et partenariale d'alternatives aux déplacements en véhicule individuel ». Il offre une alternative aux déplacements individuels.

Le GPSO est également concerné par l'orientation 1.8 « Améliorer les infrastructures pour pallier les nuisances du trafic sur la ville centre ».

Ainsi, le GPSO est compatible avec le PADD du SCoT Albret Communauté.

Compatibilité du projet avec le DOO Albret Communauté

Le DOO du SCoT Albret Communauté est structuré autour des mêmes orientations que le PADD. Il décline des prescriptions pour chacune d'elles.

Ainsi, le DOO est organisé en 3 parties correspondant aux axes du PADD :

- 1^{ère} partie : Maintenir l'attractivité d'Albret au service d'un territoire équilibré et dynamique et faire vivre un territoire équilibré
- 2^{ème} partie : Soutenir un développement économique prenant appui sur l'ensemble des ressources locales
- 3^{ème} partie : Préserver les ressources naturelles du territoire et son patrimoine et engager la transition énergétique

Le GPSO entre dans le cadre de l'orientation « Améliorer les infrastructures pour pallier les nuisances du trafic sur la ville centre » (Partie 1).

Prescription n°20 : « ANTICIPER DE CONCERT L'URBANISATION ET LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES STRUCTURANTS

Les PLU/PLUi devront anticiper l'urbanisation à court, moyen et long terme sans faire abstraction des projets d'infrastructures à l'étude comme le contournement de Nérac ; mais également le projet LGV Bordeaux — Toulouse. La mise en place d'un phasage d'ouverture de zones à urbaniser dans les PLU/PLUi pourra être justifiée au regard de l'état d'avancement ou non de projets d'infrastructures routières structurants sur le territoire. »

Ainsi, le GPSO est bien pris en compte par le SCoT Albret Communauté.

Prescription n°66 : « PRENDRE EN COMPTE LES NUISANCES PREVISIBLES

Les collectivités, au travers les PLU/PLUi notamment, prendront en compte les nuisances éventuelles (existantes et futures éventuelles) dans les choix de développement urbain (proximité ICPE, voie à grande circulation, projet LGV, ...). ».

Le GPSO a été conçu de façon à réduire les nuisances prévisibles, notamment à travers sa conception technique ainsi que la mise en application de la séquence éviter – réduire – compenser. Une série de mesure est donc prévue pour éviter, atténuer et compenser les effets négatifs du projet.

Ainsi, le GPSO est compatible le DOO du SCoT Albret Communauté.

Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SCoT Albret Communauté

Le GPSO répond aux objectifs et orientations et objectifs du SCoT Albret Communauté puisqu'il permet notamment :

- De maintenir l'attractivité du territoire ;
- De faciliter les déplacements et les usages moins polluants ;
- De limiter les émissions de gaz à effet de serre ;
- De renforcer l'attractivité économique et touristique du territoire.

Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur le secteur géographique n°6 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d'effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces mesures seront mises en place dès constatation d'un effet résiduel faible. Le GPSO, dès sa conception, a également été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT d'Albret Communauté.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que du/des SAGE sur son territoire.

Ainsi, à titre d'exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCl, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT Albret Communauté puisqu'il participe à l'atteinte des objectifs fixés par celui-ci.

6.1.2.5. SCoT du Pays de l'Agenais

Le SCoT Pays de l'Agenais a été approuvé le 28 février 2014. Il a fait l'objet d'une modification, approuvée le 18 juin 2019, portant sur l'ouverture à urbanisation du Technopole Agen-Garonne.

Il concerne toutes les communes du secteur 7 interceptées par le projet, à savoir :

- Brax (secteur géographique n°7) ;
- Caudecoste (secteur géographique n°7) ;
- Colayrac-Saint-Cirq (secteur géographique n°7) ;
- Estillac (secteur géographique n°7) ;
- Layrac (secteur géographique n°7) ;
- Le Passage (secteur géographique n°7) ;
- Moirax (secteur géographique n°7) ;
- Roquefort (secteur géographique n°7) ;
- Sainte-Colombe-en-Bruilhois (secteur géographique n°7) ;
- Saint-Nicolas-de-la-Balerm (secteur géographique n°7) ;

Ce document identifie des enjeux en termes d'accueil de population, d'emplois, de mobilité et d'équipements publics, mais aussi des enjeux environnementaux et paysagers. Les principales prescriptions sont établies sur la base du PADD. Les prescriptions du DOO sont rythmées en trois phases :

- Phase 1 : 2013-2018 ;
- Phase 2 : 2019-2024 ;
- Phase 3 : 2025-2030.

Les conditions du développement urbain

L'atout majeur du Pays de l'Agenais est son identité fondamentalement liée à son caractère rural et agricole, et la qualité de son cadre de vie. Cet atout permet d'assurer son développement dans un contexte de concurrence entre les territoires. Le territoire du SCoT est composé de trois grandes entités paysagères, qui en font sa richesse : la vallée de la Garonne, le Pays de Serres, les terres de Gascogne.

Au-delà des entités géographiques, le Pays de l'Agenais présente également plusieurs territoires composant ce grand bassin de vie :

- Un pôle urbain (la ville centre et ses satellites dont certains jouent un rôle de polarité structurante ou de proximité) ;
- Des ensembles ruraux maillés par des bourgs jouant le rôle de pôles complémentaires.

La volonté des élus est donc bien de construire une harmonie et un équilibre entre les différents territoires du bassin de vie de l'Agenais.

Les principaux objectifs de la politique d'habitat participent à la réduction de la consommation d'espace liée à l'habitat, qui tend vers une diminution de 50% à horizon 2030. Cette dynamique repose sur un premier palier avec une réduction de 30% de la consommation foncière à des fins résidentiels entre 2013 et 2018. Suivie par un deuxième objectif de réduction de 40% de la consommation foncière entre 2019 et 2024. Ces objectifs sont d'ailleurs territorialisés sur le territoire Agenais selon les spécificités locales. Les communes du secteur géographique n°7 sont principalement situées rive gauche de la Garonne, exceptées les communes de Boé et Colayrac-Saint-Cirq.

Le DOO vise à « guider et orienter » le développement de ce territoire en augmentant la création d'habitat tout en travaillant sur des formes urbaines plus respectueuses de l'environnement et plus économes en espace. Pour ce faire, le DOO entend favoriser le développement économique mais aussi la maîtrise du développement de l'habitat à l'horizon 2030. Il s'agit également de poursuivre la densification et d'intervenir sur les logements vacants et les « friches urbaines ».

Deux autres prescriptions plus générales portent sur le développement au fil de l'eau des autres territoires, avec une maîtrise des impacts en termes de consommation d'espace et d'organisation des déplacements afin d'encourager et développer les reports modaux sur les transports en commun.

Les objectifs chiffrés du DOO concernant l'habitat prévoient la construction de 15 000 à 15 500 logements à horizon 2030, soit entre 840 et 850 logements par an à l'échelle du territoire du SCoT.

Afin de répondre aux objectifs d'habitat, le SCoT fixe des objectifs d'organisation spatiale portant sur le développement des transports en commun. En particulier, le DOO souhaite une augmentation de l'utilisation des transports en commun de 7% à horizon 2030. Les objectifs suivants sont directement en lien avec le GPSO :

- La desserte de la future gare LGV et du Technopôle Agen Garonne en rive gauche, et le raccordement entre ces sites et le pôle urbain devront, dès leur réalisation, se faire par une ligne et un mode alternatif à l'automobile, de type transport en commun à haut niveau de service et régulier, en complément des autres modes d'accès prévus vers cette nouvelle gare ;
- Les projets de développement d'activités tertiaires seront implantés dans les secteurs desservis par un réseau de transports en commun régulier, notamment à proximité des gares (dont la future gare LGV en rive gauche).

Par ailleurs, le SCoT de l'Agenais impose que :

- Les documents d'urbanisme locaux assurent les conditions de réalisation de la future gare LGV et son projet de liaison avec la gare d'Agen centre ;
- La prise en compte dans les documents d'urbanisme des projets d'infrastructures de transports, tels que la LGV, la gare LGV, etc ;
- La mise en œuvre du Schéma des Grandes Infrastructures ;
- Le renforcement des itinéraires de fret ferroviaire dans les documents d'urbanisme et les dispositions nécessaires à l'aménagement des infrastructures ferroviaires (création d'embranchements, franchissements sécurisés...) par la limitation de l'urbanisation sur les abords des voies situées à proximité des sites d'activités économiques (hors centres villes, centres bourgs).

Le positionnement de l'Agenais comme carrefour et pôle économique du Grand Sud-Ouest

En lien avec l'axe 2 du PAS « Affirmer le positionnement du Pays de l'Agenais comme pôle régional du Grand Sud-Ouest, à l'interface des deux grandes métropoles régionales », le DOO identifie quatre zones stratégiques de positionnement départemental et/ou interdépartemental dont deux situées au sein des communes du secteur n°7 :

- Agropole (13 ha) sur la commune d'Estillac ;
- Technopole Agen Garonne (environ 220 ha dont 150 ha dédiés aux activités économiques) sur la commune de Sainte-Colombe-en-Bruilhois.

La modification n°1 du SCoT approuvée le 18 juin 2019 porte précisément sur la programmation du Technopole Agen Garonne. Cette modification autorise l'ouverture à urbanisation d'un potentiel de 51,5 ha à vocation économique sur la phase 2 du SCoT (2019-2024).

Le DOO fixe également les prescriptions en matière de qualité paysagère des zones d'activités économiques existantes et à créer.

Le DOO fixe également les prescriptions en matière de développement économique en faveur de l'artisanat, de l'agriculture, et du tourisme.

La protection des grands espaces et sites naturels, agricoles, forestiers et urbains

Le troisième objectif du DOO répond à l’axe 3 du PADD « Garantir, pérenniser la qualité de l’environnement, atout essentiel de l’attractivité résidentielle et économique ». Le potentiel naturel et agricole est ainsi identifié comme levier fondamental du projet de territoire. La volonté est de traduire la préservation de l’environnement naturel et agricole du territoire et d’affirmer la lutte contre l’étalement urbain comme condition du développement de l’urbanisation.

Compatibilité du projet avec le PADD

Le PADD du SCoT du Pays de l’Agenais s’est appuyé sur 3 piliers que sont les dimensions sociales, environnementale et économique. Il est structuré autour de 3 axes :

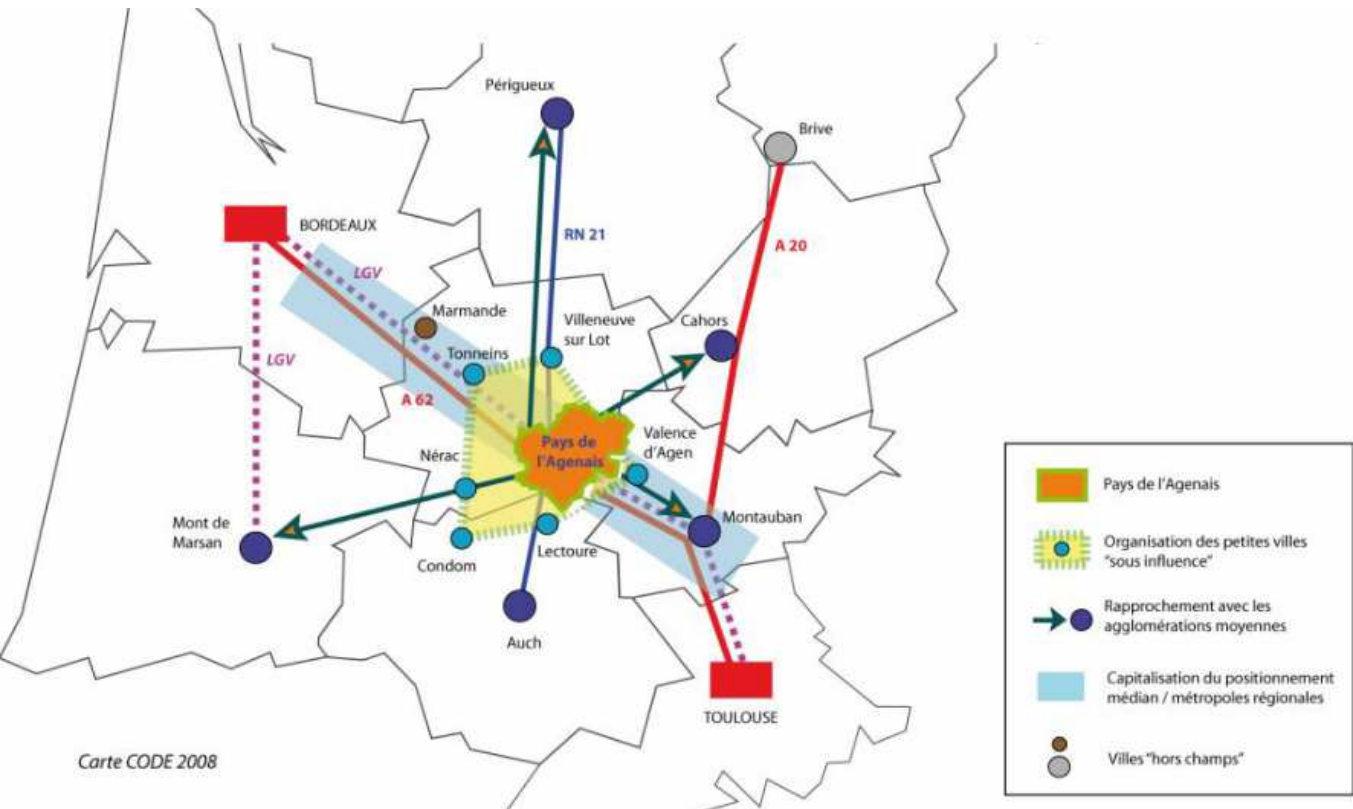
- Construire une harmonie et un équilibre entre les différents territoires du bassin de vie :
 - 1.1 Assurer une équité certaine à l’échelle du bassin de vie du Pays de l’Agenais ;
 - 1.2 Améliorer et diversifier l’offre résidentielle ;
 - 1.3 Conforter l’offre en équipements ;
 - 1.4 Organiser autrement la mobilité : pour fédérer la diversité des composantes urbaines et rurales tout en concourant à limiter l’étalement urbain ;
 - Améliorer la desserte numérique de l’ensemble du territoire ;
 - Développer une armature commerciale adaptée aux évolutions du territoire et des besoins
- Affirmer le positionnement du Pays de l’Agenais comme pôle régional du grand sud-ouest : un carrefour et un pôle économique :
 - Accueillir, programmer de nouvelles infrastructures et optimiser la desserte existante ;
 - Mettre en œuvre une politique économique territoriale « ouverte » ;
 - Organiser le développement économique pour rechercher un meilleur équilibre des emplois et des actifs ;
 - Conforter les pôles économiques structurants ;
 - Affirmer et conforter le Pays de l’Agenais en tant que pôle régional de formation et d’enseignement supérieur ;
 - Mettre en œuvre la stratégie de développement touristique autour de l’itinérance ;
 - Conforter l’activité agricole et valoriser un espace agricole pérenne ;
- Garantir, pérenniser la qualité de l’environnement, atout essentiel de l’attractivité résidentielle et économique :
 - Gérer de façon cohérente les ressources naturelles ;
 - Préserver et valoriser le patrimoine environnemental ;
 - Préserver et valoriser les sites et les paysages qui modèlent l’identité du territoire ;
 - Limiter et mieux gérer les risques et les déchets.

Le GPSO s’inscrit au sein de l’objectif 1.4 « Organiser autrement la mobilité : pour fédérer la diversité des composantes urbaines et rurales tout en concourant à limiter l’étalement urbain ». Cet objectif travaille sur l’accessibilité globale du Pays (liens entre les pôles, entre les territoires du bassin de vie), sur l’accessibilité entre les communes et les pôles (échelle des différents territoires du bassin de vie de l’Agenais) et sur la desserte interne à la commune ou territoires urbains (liaisons inter-quartiers). Il s’agit aussi de favoriser la desserte ferroviaire de proximité depuis les gares : en particulier depuis la gare d’Agen, la nouvelle gare LGV en rive gauche et en particulier d’organiser une liaison régulière en transport collectif entre la gare d’Agen (pôle multimodal) et la future gare LGV.

Le GPSO s’inscrit également au sein de l’axe 2 « Affirmer le positionnement du Pays de l’Agenais comme pôle régional du grand Sud-Ouest : un carrefour et un pôle économique » et de l’objectif 2.1 « Accueillir, programmer de nouvelles infrastructures et optimiser la desserte existante ». La LGV fait partie des attentes et des projets de création d’infrastructures de transports identifiés sur le territoire de l’Agenais. Il est rappelé que le projet de LGV intègre la réalisation d’une liaison ferrée entre la nouvelle gare LGV et la gare centre-ville d’Agen.

Le GPSO répond pour finir à l’objectif 2.2 « Mettre en œuvre une politique économique territoriale ouverte ». En effet, le territoire bénéficie d’un positionnement géographique stratégique qui lui permet de s’inscrire au sein d’un réseau économique territorial. Ce rapprochement économique avec les villes « polarisées » par Agen s’appuie sur un réseau d’infrastructures de transports bien structuré qui sera renforcé avec l’arrivée de la future LGV et de la gare nouvelle associée.

Figure 278 : Enjeux géo-économiques prospectifs de l’Agenais (Source : PADD SCoT de l’Agenais, 2014)



Ainsi, le GPSO est compatible avec le PADD du SCoT de l’Agenais.

La révision du SCoT a été prescrite par délibération du Syndicat Mixte du Pays de l’Agenais le 11 février 2020 à l’issue d’une phase d’évaluation du document.

Une nouvelle version du Projet d’Aménagement Stratégique (PAS) a ainsi été proposée dans sa version de juin 2024.

Le GPSO est également inscrit dans cette nouvelle version du PAS. L’ambition n°2 « Conforter l’Agglomération d’Agen comme territoire structurant de la Moyenne Garonne » et l’objectif 2.1 « Conforter l’Agglomération d’Agen comme territoire structurant de la Moyenne Garonne » prend en compte le projet de LGV et indique qu’il est nécessaire d’anticiper l’arrivée de la gare LGV.

L’objectif 2.5 « Affirmer l’accessibilité du territoire et construire une mobilité durable » évoque également le projet de LGV Bordeaux — Toulouse : « L’Agglomération d’Agen a l’atout de disposer d’une gare importante du sud-ouest, qui sera complétée en 2032 par une gare LGV sur la nouvelle ligne LGV Toulouse-Bordeaux. ».

Ainsi, le GPSO est aussi compatible avec le PAS du SCoT de l’Agenais dans sa version de juin 2024.

Compatibilité du projet avec le DOO

Le DOO du SCoT du Pays de l'Agenais est structuré autour de 3 axes :

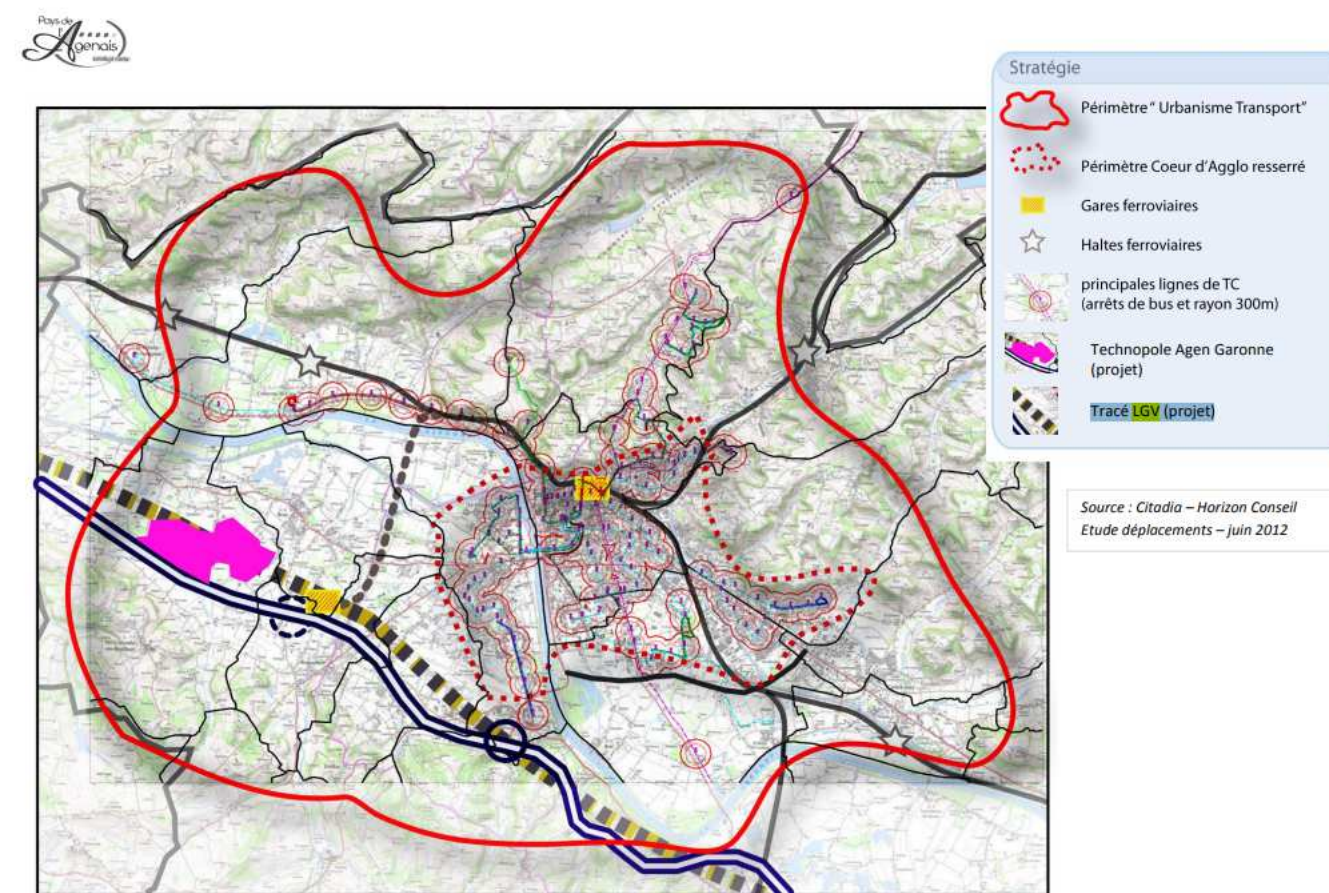
- Les conditions du développement urbain : les objectifs et principes pour une organisation équilibrée du pays de l'Agenais
RAPPEL : PADD / AXE 1 : CONSTRUIRE UNE HARMONIE ET UN EQUILIBRE ENTRE LES DIFFERENTS TERRITOIRES DU BASSIN DE VIE
 - 1.1 Les objectifs et principes de la politique de l'habitat ;
 - 1.2 Les objectifs et principes de la politique des transports et des déplacements : organiser autrement la mobilité, pour fédérer la diversité des composantes urbaines et rurales tout en concourant à limiter l'étalement urbain ;
 - 1.3 Les objectifs relatifs aux grands projets d'équipements et de services ;
 - 1.4 Document d'aménagement commercial : les objectifs et principes relatifs à l'aménagement spatial de l'équipement commercial.
- Les objectifs et principes relatifs au positionnement du pays de l'Agenais comme carrefour et pôle économique Grand Sud-Ouest :
PADD / AXE 2 : AFFIRMER LE POSITIONNEMENT DU PAYS DE L'AGENAIS COMME PÔLE RÉGIONAL
 - 2.1 Les objectifs et principes relatifs au développement économique du pays de l'Agenais ;
 - 2.2 Les objectifs et principes relatifs à l'activité agricole ;
 - 2.3 Les objectifs et principes relatifs au développement de l'activité touristique ;
- Les objectifs et principes pour la protection des espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains :
RAPPEL : PADD/AXE 3 : GARANTIR, PÉRENNISER LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT, ATOUT ESSENTIEL DE L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE ET ÉCONOMIQUE
 - 3.1 Les objectifs et principes relatifs à la protection des espaces et sites naturels à protéger, éléments constitutifs des continuités écologiques : « Trame verte et bleue » ;
 - 3.2 Les objectifs et principes relatifs à la protection et à la gestion de la ressource en eau ;
 - 3.3 Les objectifs et principes relatifs à la protection des paysages ;
 - 3.4 Veiller à la valorisation paysagère des entrées d'agglomération et de villes ;
 - 3.5 Les objectifs et principes relatifs à la prévention des risques et des nuisances ;
 - 3.6 Les objectifs et principes relatifs à l'énergie et à la qualité de l'air ;
 - 3.7 Les objectifs et principes relatifs à la gestion des déchets en limitant leur impact sur l'environnement.

Le GPSO s'inscrit au sein des « objectifs et principes de la politique de l'habitat » afin « 1.1.1 d'assurer un développement équilibré du territoire » dont l'une des prescriptions est d'organiser les déplacements en encourageant et en développant les reports modaux sur les transports en commun et en assurant le développement des transports collectifs en sites propres, en lien avec l'arrivée de la future LGV et d'un nouvel échangeur sur l'A62.

Les prescriptions de l'objectif pour assurer une meilleure articulation entre « transport en commun & développement urbain » sont les suivantes :

- « La desserte de la future gare LGV et du Technopôle Agen Garonne en rive gauche, et le raccordement entre ces sites et le pôle urbain devront, dès leur réalisation, se faire par une ligne et un mode alternatif à l'automobile, de type transport en commun à haut niveau de service et régulier, en complément des autres modes d'accès prévus vers cette nouvelle gare ;
- Les principales zones d'activités économiques existantes ou futures du territoire devront être raccordées à un réseau de transports collectifs régulier ;
- Les projets de développement d'activités tertiaires seront implantés dans les secteurs desservis par un réseau de transports en commun régulier, notamment à proximité des gares (dont la future gare LGV en rive gauche). »

Figure 279 : Etude de déplacement (Source : PADD SCoT du Pays de l'Agenais, 2014)



Le GPSO répond également à l'objectif traitant les « 1.2.3 grands projets d'infrastructures pour le pays de l'Agenais » dont les prescriptions en lien avec la LGV sont les suivantes :

- « Assurer dans les documents d'urbanisme, les conditions de réalisation de la future gare LGV et son projet de liaison avec la gare d'Agen centre ;
- Prendre en compte, dans les documents d'urbanisme, les projets d'infrastructures de transports (LGV, gare LGV, Pont de Camélat et raccordement de la RN21 à l'A62, second échangeur autoroutier ouest de l'agglomération, liaison Pont de Saint-Nicolas — RD813), quel que soit l'état d'avancement des études, de la maîtrise foncière et de la programmation des travaux. »

Ainsi, le GPSO est aussi compatible avec le DOO du SCoT de l'Agenais.

Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SCoT du Pays de l'Agenais

Le projet a été pris en compte dans l'élaboration du SCoT.

Le projet soumis à enquête s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT du Pays de l'Agenais puisqu'il permet notamment :

- D'accroître l'attractivité du territoire ;
- D'assurer un développement équilibré du territoire ;
- D'assurer une meilleure articulation entre transport en commun et développement urbain.

Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur le secteur géographique n°7 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d'effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces

mesures seront mises en place dès constatation d'un effet résiduel faible Le GPSO, dès sa conception, a également été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT du Pays de l'Agenais.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que du/des SAGE sur son territoire.

Ainsi, à titre d'exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCI, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT du Pays de l'Agenais puisqu'il participe à l'atteinte des objectifs fixés par celui-ci.

6.1.2.6. SCoT des Deux rives

Le SCoT des Deux Rives n'est pas encore approuvé. Ce dernier totalise désormais 28 communes (correspondant à la communauté de commune des Deux Rives). Le territoire représente 344 km² pour une population de 18 899 habitants (données 2021).

Il concerne toutes les communes du secteur géographique n°8, soit neuf communes, interceptées par le projet, à savoir :

- Auvillar (secteur géographique n°8) ;
- Donzac (secteur géographique n°8) ;
- Dunes (secteur géographique n°8) ;
- Le Pin (secteur géographique n°8) ;
- Merles (secteur géographique n°8) ;
- Saint-Cirice (secteur géographique n°8) ;
- Saint-Loup (secteur géographique n°8) ;
- Saint-Michel (secteur géographique n°8).

Plusieurs enjeux se dégagent du diagnostic territorial, parmi lesquels :

- La préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et du paysage ;
- Maîtriser l'urbanisation et le développement des activités économiques pour limiter l'impact sur l'environnement ;
- Pérenniser la ressource et la protection des milieux récepteurs définis par le SDAGE Adour - Garonne ;
- Lutter efficacement contre le mitage et les extensions urbaines sous forme d'opérations d'habitat individuel ;
- Favoriser le développement des transports alternatifs à la voiture ;
- Le maintien du foncier agricole viable, fonctionnel, accessible et intégré ;
- Anticiper la création de la LGV ou de futures extensions urbaines, en termes de remembrement et de compensation (secteurs labellisés).

L'identification de ces enjeux sert de base pour l'établissement des orientations d'aménagement du territoire.

Figure 280 : Territoire du SCOT des Deux rives (Source : Fiche territoriale synthétique RA 2020 « SCOT des Deux-Rives », Agreste 2020)



L'élaboration du SCOT des Deux rives, concomitante à la conception du GPSO, a permis de prendre directement en compte cette nouvelle infrastructure ferroviaire dans les orientations et objectifs du document. Cependant, ce SCOT n'est pas encore approuvé et n'est donc pas applicable à ce jour.

6.1.2.7. SCoT de l'Agglomération de Montauban

Le SCoT de l'Agglomération de Montauban est en vigueur depuis le 15 mai 2013, et la communauté de communes Terres de Confluences y a adhéré en 2023.

Il concerne dix-huit communes interceptées par le projet, à savoir :

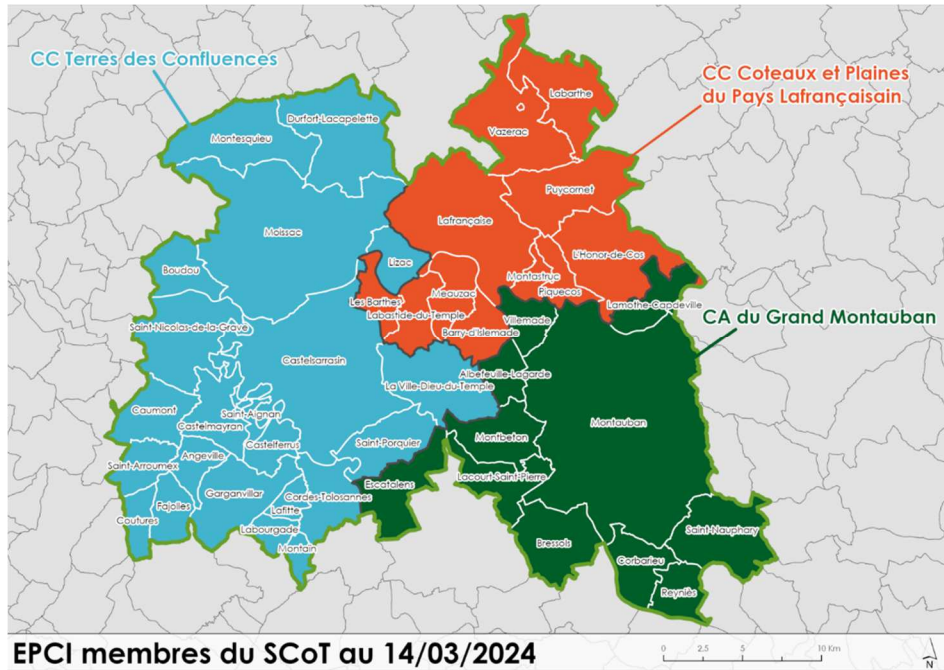
- Angeville (secteur géographique n°9) ;
- Castelferrus (secteur géographique n°9) ;
- Castelmayran (secteur géographique n°9) ;
- Castelsarrasin (secteur géographique n°9) ;
- Caumont (secteur géographique n°9) ;
- Cordes-Tolosannes (secteur géographique n°9) ;
- Garganvillar (secteur géographique n°9) ;
- La Ville-Dieu-du-Temple (secteur géographique n°9) ;
- Saint-Nicolas-de-la-Grave (secteur géographique n°9) ;
- Saint-Porquier (secteur géographique n°9) ;
- Canals (secteur géographique n°10) ;
- Escatalens (secteur géographique n°10) ;
- Montbeton (secteur géographique n°10) ;
- Lacourt-Saint-Pierre (secteur géographique n°10) ;
- Montauban (secteur géographique n°10) ;
- Bressols (secteur géographique n°10) ;
- Montbartier (secteur géographique n°10).

Orientations et objectifs

Les principales orientations prévues dans le Document d’Orientations Générales (DOG) sont les suivantes :

- Conforter le rayonnement et l’attractivité du territoire du SCoT via :
 - Un accueil économique comme levier de développement du territoire ;
 - La maîtrise de l’accueil démographique ;
 - La structuration de l’armature urbaine grâce au renforcement du cœur de l’agglomération et des polarités urbaines ;
- Permettre le développement harmonieux entre espace rural et espace urbain, dans le respect des grands équilibres par :
 - L’appui sur l’organisation des polarités pour un urbanisme des proximités ;
 - Le renforcement de la place de l’agriculture et la gestion durable du patrimoine naturel, environnemental et paysager ;
 - La minimisation des émissions de gaz à effet de serre ainsi que de la consommation d’énergie.

Figure 281 : Périmètre du projet de SCoT de l’agglomération de Montauban (Source : Ville de Montauban, 2024)



Compatibilité du projet avec le PADD

Le PADD du SCoT de l’agglomération de Montauban s’articule autour de 3 ambitions :

- Ambition n°1 : Conforter le rayonnement et l’attractivité du territoire du SCoT de l’agglomération de Montauban :
 - Privilégier l’accueil économique comme un levier de développement du territoire ;
 - Maitriser l’accueil démographique et structurer l’armature urbaine par une polarisation du territoire ;
 - Améliorer l’offre d’équipements et d’infrastructures de déplacements pour faire face à la hausse de la mobilité liée aux futurs grands pôles, générateurs de nouveaux déplacements ;
- Ambition n°2 : Permettre le développement harmonieux entre espace rural et espace urbain, dans le respect des grands équilibres :
 - S’appuyer sur la polarisation des activités et de l’habitat pour un urbanisme des proximités ;
 - Conforter la place de l’agriculture et gérer durablement le patrimoine naturel, paysager ;
 - Minimiser l’émission de gaz à effet de serre en favorisant l’économie des déplacements ;

Ambition n°3 : Se doter de moyens pour construire ensemble un territoire cohérent :

- Au sein du territoire SCoT ;
- Avec les territoires et SCoT voisins.

L’arrivée de la LGV est inscrite au sein du PADD du SCoT de l’agglomération de Montauban. Elle entre dans le cadre de l’ambition n°1 et de l’objectif « Améliorer l’offre d’équipements et d’infrastructures de déplacements pour faire face à la hausse de la mobilité liée aux futurs grands pôles, générateurs de nouveaux déplacements » dont les principaux enjeux sont l’amélioration des conditions de circulation, le développement de la multi-modalité, l’arrivée de la LGV et de la nouvelle gare TGV (LGV et TER) sur la commune de Bressols.

Il est également précisé qu’il est nécessaire d’anticiper les futurs besoins en déplacements générés par la nouvelle gare ainsi que de réfléchir aux complémentarités avec les territoires proches du SCoT (la Haute-Garonne, le Tarn, le Gers et le Lot) en vue de l’arrivée de la LGV et des nouvelles mobilités.

Le GPSO est ainsi compatible avec le PADD du SCoT de l’agglomération de Montauban.

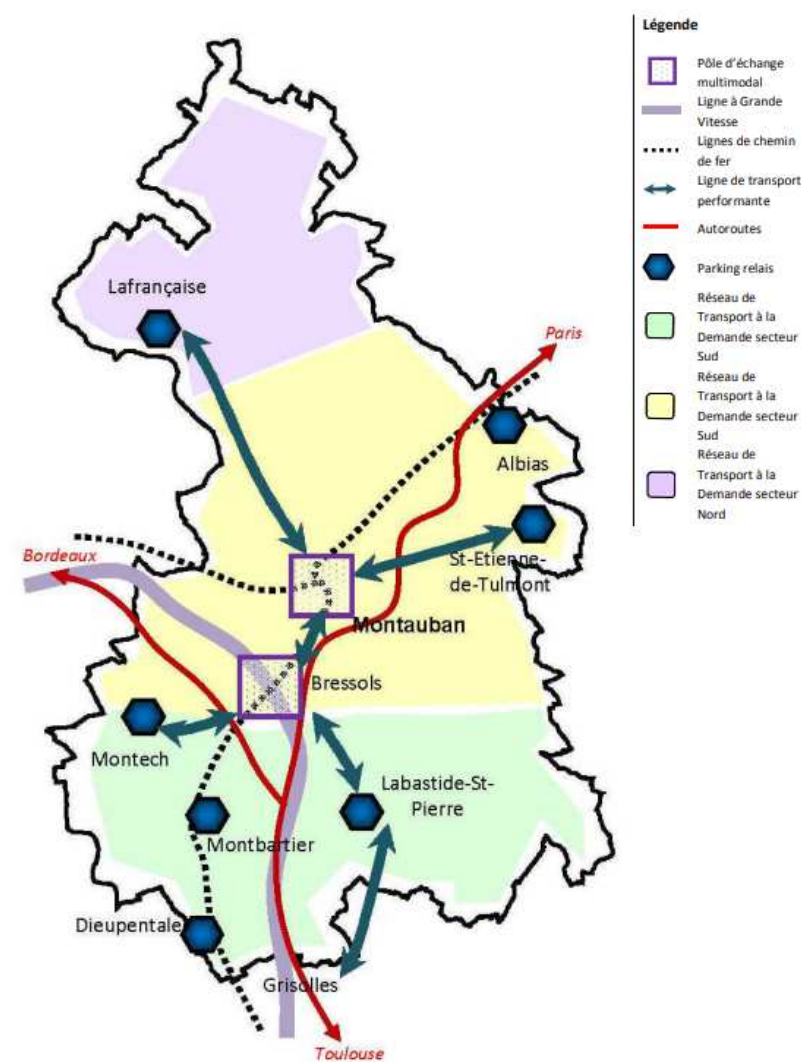
Compatibilité du projet avec le DOO

Le DOO du SCoT de l’agglomération de Montauban s’articule autour des mêmes axes que ceux du PADD. Il vient les préciser avec des orientations permettant d’y répondre.

Il est précisé que « le projet de ligne à grande vitesse entre Paris, Bordeaux et Toulouse comme l’implantation d’un « Complexe Gare » (nouvelle gare TGV-TER / pôle d’activité et d’habitat) à l’horizon 2020, devraient conforter un peu plus la situation de carrefour multimodal de l’axe garonnais et renforcer le rayonnement de l’agglomération dans son rôle de « porte d’entrée Nord » de l’aire métropolitaine toulousaine ».

Le GPSO entre dans le cadre de l’orientation « 3. Améliorer l’offre d’équipements et d’infrastructures de déplacements pour faire face à la hausse de la mobilité liée aux futurs grands pôles, générateurs de nouveaux déplacements » et notamment au sein des objectifs O18 « Encourager un meilleur cadencement de la ligne de train » et O21 « Anticiper les besoins futurs en déplacements générés par la nouvelle gare TGV ».

Figure 282 : Carte de synthèse sur l'organisation des transports en commun (Source : SCoT de l'agglomération de Montauban)



Le GPSO s'inscrit dans les orientations et les objectifs du SCoT de l'agglomération de Montauban puisqu'il permet notamment :

- De présenter une offre d'équipement ferroviaire adapté au rang d'une agglomération notamment avec la desserte du territoire du SCoT par la gare nouvelle en connexion avec le TER ;
- De rétablir les axes de communication interceptés par le projet de lignes nouvelles ;
- De contribuer au développement économique du territoire du SCoT et à son rayonnement régional ;
- D'améliorer l'attractivité du territoire et de développer des zones d'activités (activités commerciales, accès aux emplois, implantations d'entreprises nouvelles).

Le GPSO est ainsi compatible avec le DOO du SCoT de l'agglomération de Montauban.

Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SCoT de l'agglomération de Montauban

Le projet a été pris en compte dans l'élaboration du SCoT.

Le GPSO s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT de l'agglomération de Montauban puisqu'il permet notamment :

- D'accroître l'attractivité du territoire ;
- De faciliter les déplacements et les usages moins polluants ;
- De limiter les émissions de gaz à effet de serre ;
- De renforcer l'attractivité économique du territoire.

Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur les secteurs géographiques n°9 et n°10 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d'effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces mesures seront mises en place dès constatation d'un effet résiduel faible. Le GPSO, dès sa conception, a également été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT de l'agglomération de Montauban.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que du/des SAGE sur son territoire.

Ainsi, à titre d'exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCI, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT de l'agglomération de Montauban puisqu'il participe à l'atteinte des objectifs fixés par celui-ci.

6.1.2.8. SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

Le SCoT Grande Agglomération Toulousaine a été approuvé le 27 avril 2017. Il a fait l'objet d'une mise en compatibilité en juillet 2021 et est en cours de révision. Il concerne 114 communes soit une superficie de 1 200 km² et environ 964 000 habitants.

Il concerne quatre communes interceptées par le projet, à savoir :

- Saint-Jory (secteurs géographiques n°11 et 12) ;
- Lespinnasse (secteur géographique n°12) ;
- Fenouillet (secteur géographique n°12) ;
- Aucamville (secteur géographique n°12).

Les objectifs du SCoT en vigueur sont :

- Maîtriser l'urbanisation et redonner la place aux territoires non urbains « ouverts » en réduisant notamment de 50% le prélèvement annuel de terres agricoles et naturelles au profit d'une nouvelle urbanisation ;
- Polariser le développement en renforçant la construction de logements, en assurant la mixité fonctionnelle au sein de tissus urbains denses et en maintenant pour 2030 l'équilibre actuel de 1 emploi pour 2,2 habitants ;
- Relier les territoires en prévoyant les infrastructures nécessaires au maintien et au renforcement de l'accessibilité métropolitaine et en renforçant l'organisation des transports et l'intermodalité. » Plus particulièrement, il est prévu des « possibilités d'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire national, en particulier sur les branches Toulouse – Saint-Jory et Toulouse – Castelnau-d'Audary ».

Plus particulièrement, concernant les trames verte et bleue et les continuités écologiques, le SCoT de la grande agglomération toulousaine fixe les prescriptions suivantes :

- 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. À cette fin, les documents d'urbanisme garantissent la continuité du tracé. Ils préservent une largeur minimale de 50 mètres et un caractère inconstructible dans les espaces non urbanisés permettant d'assurer le maintien, le renfort ou la restauration des continuités écologiques. Toutefois, sous réserve d'une étude spécifique, propre à la sous-trame et aux espèces concernées, cette largeur pourra être adaptée au contexte écologique local. Les documents d'urbanisme précisent également la définition et la mise en œuvre de mesures appropriées pour le maintien et la restauration des continuités écologiques afin d'améliorer les déplacements d'espèces nécessaires à la pérennité des populations animales et végétales (exemple : transparence

écologique des ouvrages, conservation d'espaces de nature, amélioration des usages des parcelles riveraines, corridor de végétation assurant une liaison entre zones humides...);

- Les documents d'urbanisme identifient, préservent, voire mettent en perspective une remise en bon état, des espaces de mobilité des cours d'eau nécessaires à la bonne fonctionnalité des corridors écologiques. Les projets d'aménagement limitent leur impact sur les milieux aquatiques en favorisant la plantation de ripisylves sur les cours d'eau, en évitant le recalibrage de cours d'eau et l'artificialisation des berges, en l'absence d'enjeux liés à la sécurité des personnes et des biens, et d'efficacité des techniques végétales.

Dans le projet de révision du SCoT les objectifs stratégiques et les orientations du PAS sont les suivants :

- Préserver les ressources vitales à la pérennité du territoire ;
- Organiser le fonctionnement du territoire en articulant l'échelle de la proximité et l'échelle de l'agglomération ;
- Aménager partout des cadres de vie de qualité ;
- Conforter le rayonnement de la grande agglomération toulousaine.

Ces orientations et objectifs seront déclinés à termes dans le DOO afin de répondre aux ambitions du territoire, à savoir :

- Continuer d'accueillir : 10 200 logements par an moyenne pour 11 000 habitants par an en moyenne ;
- Favoriser l'équilibre entre accueil de population et accueil d'emplois ;
- Conditionner l'accueil au respect des écosystèmes et ressources naturelles ;
- Conditionner l'accueil au niveau d'équipements et de services, y compris en termes de mobilités ;
- Accueillir dans un cadre de vie de qualité.

Le territoire du SCoT Grande Agglomération Toulousaine s'inscrit dans l'aire urbaine de Toulouse. À ce titre, les démarches initiées dans le cadre de ce document d'urbanisme sont intégrées dans la réflexion plus globale portée par l'inter-SCoT de l'aire urbaine toulousaine.

Compatibilité du projet avec le PADD

Le PADD du SCoT Grande Agglomération Toulousaine en vigueur est structuré selon les défis suivants :

- Les défis à relever dans une métropole attractive :
 - Un territoire très sollicité qui doit maîtriser son avenir ;
 - Une vision stratégique négociée pour un projet global ;
 - Une responsabilité pour la Grande agglomération toulousaine.
- Assurer le rayonnement de la métropole toulousaine dans la compétitivité européenne :
 - Faire différence ;
 - Atteindre les standards internationaux ;
- Des objectifs stratégiques pour les politiques publiques :
 - Accueillir les habitants, répondre à leurs besoins en logements, construire des territoires à vivre ;
 - Accueillir, conforter l'activité économique et l'emploi ;
 - Renforcer l'accessibilité, organiser les échanges ;
 - Valoriser le patrimoine, économiser les ressources, garantir la santé publique ;
- Le parti d'aménagement : des concepts à une vision territoriale stratégique :
 - Maîtriser l'urbanisation, faire fructifier le capital naturel et agricole, bien commun du territoire ;
 - « Polariser » : promouvoir un modèle urbain polycentrique et hiérarchisé ;
 - Traduire spatialement le modèle de développement économique ;
 - « Relier » : une organisation en bassins de vie arrimés à un cœur d'agglomération maillé ;
- Articulation avec les territoires limitrophes.

Le GPSO s'inscrit au sein du défi « Des objectifs stratégiques pour les politiques publiques » et plus particulièrement au sein de l'objectif « Renforcer l'accessibilité, organiser les échanges » :

« Dans un contexte de forte croissance urbaine et économique de l'aire urbaine, il est indispensable de maintenir, voire d'améliorer, l'accessibilité à la métropole toulousaine pour accompagner et soutenir le développement économique. »

Il s'agit en premier lieu de développer l'accessibilité ferroviaire, le mode ferroviaire étant le plus apte à contribuer à la baisse des émissions de Gaz à Effet de Serre tout en améliorant l'accessibilité de Toulouse. L'arrivée de la LGV Toulouse-Bordeaux et d'une gare TGV capable d'accueillir un doublement du trafic passager est la première étape d'une amélioration significative de l'accessibilité de la métropole toulousaine, particulièrement vers Paris. La nouvelle gare Matabiau devra être bien desservie par les réseaux de transports collectifs, aussi bien régionaux, périurbains qu'urbains, avec une exigence élevée sur les pratiques d'intermodalité. L'articulation des dessertes TGV avec le cadencement régional participera de cet objectif. »

Ce même objectif indique que, comme pour le transport de personnes, le défi du réchauffement climatique conduit à favoriser un transport de marchandises par voie ferrée plutôt que par route. Le GPSO entre également dans ce cadre.

Ainsi, le GPSO est compatible avec le PADD du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Compatibilité du projet avec le DOO

Le DOO du SCoT Grande Agglomération Toulousaine en vigueur est structuré selon les objectifs suivants :

- Maîtriser l'urbanisation :
 - Révéler en préalable les territoires naturels et agricoles stratégiques ;
 - Révéler les espaces « ouverts » à travers le maillage vert et bleu de la Grande agglomération toulousaine ;
 - Préserver les ressources ;
 - Préserver et améliorer la santé publique ;
- Polariser le développement :
 - Les territoires d'accueil du développement ;
 - L'accueil des habitants ;
 - L'accueil de l'activité économique ;
 - L'implantation des activités commerciales ;
 - L'implantation des équipements ;
- Relier les territoires :
 - Pour un système de déplacement durable : privilégier densité et mixité urbaines aux abords des lignes de transports en commun ;
- Piloter le projet :
 - Pour une mise en œuvre cohérente du SCoT ;
 - Pour une gouvernance à grande échelle.

Le GPSO s'inscrit au sein de l'orientation « Relier les territoires » et notamment au sein de l'objectif « Privilégier densité et mixité urbaines aux abords des lignes de TC ». Il établit les prescriptions suivantes :

- « Prévoir des possibilités d'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire national, en particulier sur les branches Toulouse — Saint-Jory et Toulouse Castelnau, pour accompagner les mesures portant sur l'amélioration des infrastructures ou sur des modifications d'exploitation (exemple : terminus partiels, diamétralisation des lignes...) » ;
- **Renforcer l'organisation des transports et l'intermodalité au sein de bassins de mobilité : les quadrants :**
 - « L'organisation en quadrants de la Grande agglomération toulousaine traduit une relative autonomie des territoires qui permet de limiter les distances de déplacement. »

Dans ce cadre, les AFNT, composante du GPSO, apparaissent comme un axe majeur de transport pour desservir le quadrant nord-est à partir d'une desserte ferroviaire cadencée.

Ainsi, le GPSO est compatible avec le DOO du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

Le projet a été pris en compte dans l'élaboration du SCoT.

Le projet soumis à enquête s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine puisqu'il permet notamment :

- D'accroître l'attractivité du territoire ;
- De faciliter les déplacements et les usages moins polluants ;
- De limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur les secteurs géographiques n°11 et n°12 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d'effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces mesures seront mises en place dès constatation d'un effet résiduel faible. Le GPSO, dès sa conception, a également été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT de l'Agglomération Toulousaine.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que du/des SAGE sur son territoire.

Ainsi, à titre d'exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCI, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine puisqu'il participe à l'atteinte des objectifs fixés par celui-ci.

6.1.2.9. SCoT Nord Toulousain

Le SCoT du Nord Toulousain a été approuvé en juillet 2012. Il a ensuite fait l'objet d'une modification adoptée en décembre 2016, d'une mise en compatibilité adoptée en juin 2019 et d'une modification simplifiée adoptée en décembre 2020. Il fait actuellement l'objet d'une révision. Il couvre un territoire de 66 communes réparties en quatre EPCI.

Il concerne six communes interceptées par le projet, à savoir :

- Grenade (secteur géographique n°11 et 12) ;
- Castelnau-d'Estrétefonds (secteur géographique n°11 et 12) ;
- Fronton (secteur géographique n°11) ;
- Saint-Rustice (secteur géographique n°11 et 12) ;
- Ondes (secteur géographique n°11).

Les objectifs du SCoT Nord toulousain sont semblables à ceux du SCoT Grande agglomération toulousaine. Ils comprennent notamment les points suivants :

- Promouvoir un modèle d'organisation spatiale durable en développant l'autonomie des bassins de vie et en affirmant des polarités urbaines dont Castelnau-d'Estrétefonds et Grenade font partie ;
- Préserver une trame verte et bleue complexe en valorisant et protégeant la nature ordinaire ainsi qu'en préservant les continuités écologiques ;
- Renforcer les fonctions économiques sur le territoire ;

- Rendre le territoire attractif et accueillant pour tous ;
- Faciliter les déplacements et favoriser les usages non polluants ;
- Tirer parti des grands projets d'infrastructure de déplacements en améliorant les infrastructures ferroviaires régionales et en permettant la création de la ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse ;
- Asseoir l'accessibilité et l'attractivité des territoires par un renforcement des infrastructures de communication ;
- Développer l'usage des transports en commun et réduire la place des véhicules particuliers dans les déplacements notamment en contribuant à accroître l'offre et les usages en transports collectifs ;
- Développer et sécuriser les déplacements doux et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

L'organisation territoriale et urbaine du DOO du SCoT se décline en trois catégories : la centralité, à organiser entre Castelnau-d'Estrétefonds et Grenade, les pôles d'équilibre, tel que Fronton et les pôles complémentaires.

Les objectifs inscrits au PADD du SCoT sont les suivants :

- Permettre l'accueil de 35 000 habitants supplémentaires à horizon 2030, soit une population totale de 123 000 habitants ;
- Construire 20 300 logements pour répondre aux besoins en résidences principales, soit un parc total de 55 700 logements ;
- Décliner les objectifs de production de logements : 70% sur les pôles du modèle urbain et 30% sur les autres communes.

Ainsi, sur le bassin de vie de Fronton qui concerne en particulier les communes de Castelnau-d'Estrétefonds et Fronton, ce sont 12 000 habitants supplémentaires qui sont attendus et une production de 6 750 logements à horizon 2030.

Sur le bassin de vie de Save-et-Garonne, concernant en particulier la commune d'Ondes, ce sont 11 000 habitants supplémentaires qui sont attendus, accompagnés de 6 250 logements à horizon 2030.

Compatibilité du projet avec le PADD

Le PADD du SCoT Nord Toulousain s'organise en 6 chapitres :

- Chapitre 1 : Accueillir en ménageant le territoire
 - Promouvoir un modèle d'organisation spatiale durable ;
 - Organiser l'accueil de population et la production de logements.

Ce chapitre fixe les objectifs généraux des politiques publiques d'urbanisme. Il précise, en outre, le parti d'aménagement du territoire en cohérence avec les travaux inter-SCoT.

- Chapitre 2 : Préserver richesses et identités rurales
 - Conforter la place de l'agriculture sur le territoire ;
 - Développer la biodiversité et construire un maillage écologique (organiser et préserver une Trame Verte et Bleue) ;
 - Mettre en valeur les qualités paysagères et patrimoniales ;
 - Mieux gérer et économiser les ressources du territoire ;
 - Limiter les pollutions, les nuisances et les risques naturels et technologiques.

Ce chapitre fixe les objectifs des politiques publiques de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

- Chapitre 3 : Renforcer les fonctions économiques sur le territoire
 - Accueillir 15 000 nouveaux emplois d'ici 2030 ;
 - Définir une stratégie de positionnement économique ;
 - Déterminer les territoires d'accueil économique ;
 - Renforcer et diversifier l'armature commerciale pour une meilleure autonomie des territoires

Ce chapitre fixe les objectifs des politiques publiques d'implantation commerciale, de développement économique, touristique et culturel.

Chapitre 4 : Rendre le territoire attractif et accueillant pour tous

- Développer un habitat satisfaisant à tous les besoins ;
- Favoriser une urbanisation économe en espace et resserrée autour des zones urbaines ;
- Produire, aménager ou requalifier des espaces urbains maîtrisés, de qualité et durables ;
- Développer l'offre en équipements et services pour accompagner la croissance et limiter les déplacements.

Ce chapitre fixe les objectifs des politiques publiques du logement, d'équipements structurants, de lutte contre l'étalement urbain.

Chapitre 5 : Faciliter les déplacements et favoriser les usages non polluants

- Tirer parti des grands projets d'infrastructures de déplacements ;
- Asseoir l'accessibilité et l'attractivité des territoires par un renforcement des infrastructures de communication ;
- Développer l'usage des transports en commun et réduire la place des véhicules particuliers dans les déplacements ;
- Développer et sécuriser les déplacements doux et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Ce chapitre fixe les objectifs des politiques publiques des transports et des déplacements, de développement des communications électroniques.

Chapitre 6 : Se doter des moyens de mise en œuvre du SCoT

- Favoriser les partenariats et les solidarités territoriales ;
- Développer les moyens de mise en œuvre et de suivi du SCoT.

Ce chapitre entend préciser des objectifs politiques du territoire afin d'œuvrer à la réalisation effective des objectifs et orientations du SCoT.

Le GPSO s'inscrit au sein du chapitre 5 « Faciliter les déplacements et favoriser les usages non polluants » et au sein de l'objectif « Tirer parti des grands projets d'infrastructures de déplacements ».

Cet objectif indique que « D'ici 2030, le territoire du SCoT Nord Toulousain est concerné par des projets routiers et ferroviaires majeurs qui compléteront la desserte du territoire et qui induiront des impacts importants en termes de risques et nuisances mais aussi d'opportunités ».

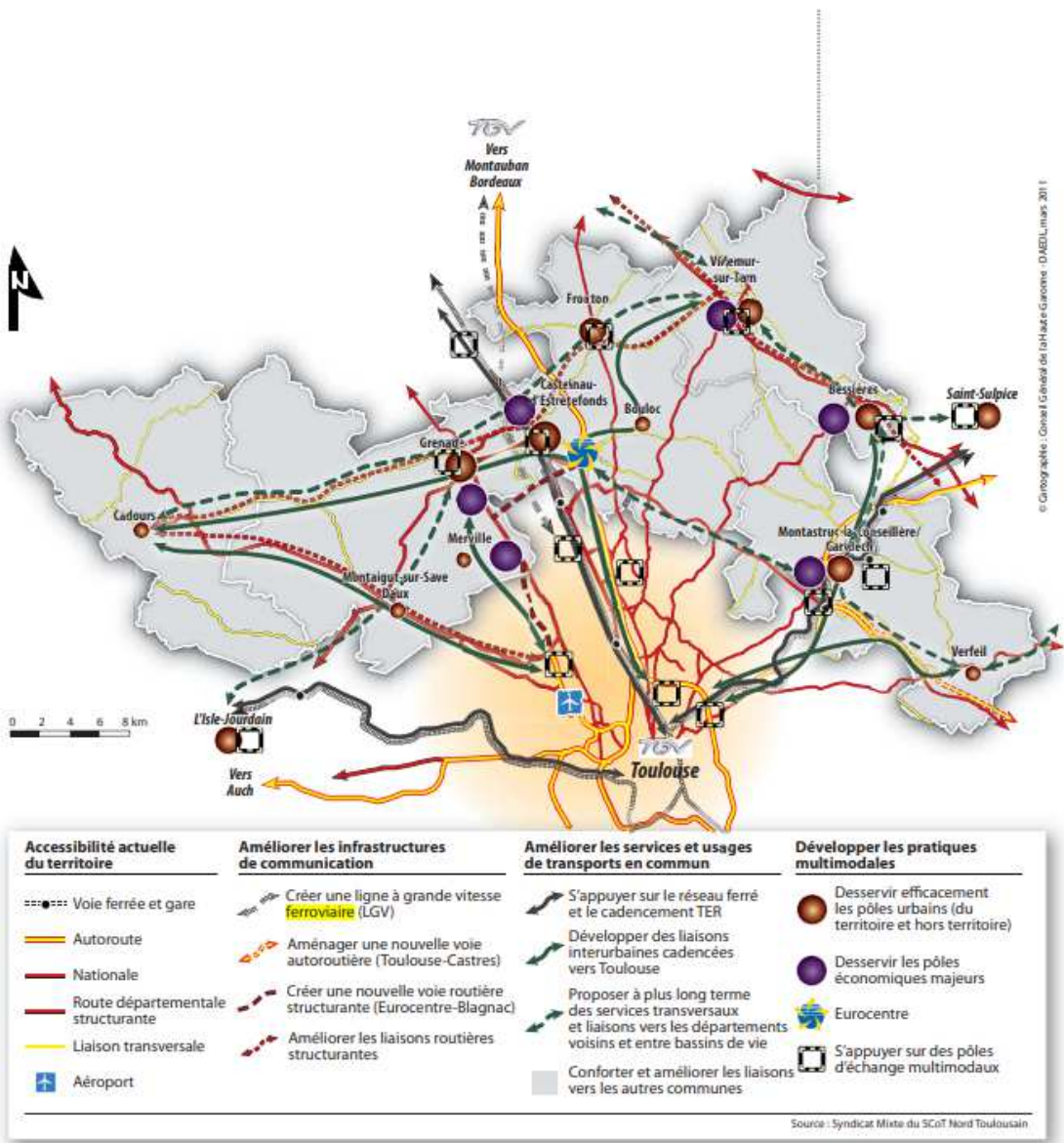
La création de la ligne à grande vitesse Bordeaux — Toulouse est mentionnée dans ce chapitre. Le projet contribuera à l'insertion du territoire du SCoT dans le réseau français de transport ferroviaire à grande vitesse puisque les deux gares régionales à Toulouse et au sud de Montauban seront proches du territoire du SCoT Nord Toulousain. Cependant, il est précisé qu'il produira une nouvelle coupure territoriale et induira des nuisances sonores tout au long du tracé de cette infrastructure (entre Fronton et Saint-Jory).

Les objectifs fixés par le SCoT Nord Toulousain sont les suivants :

- Être associé à la mise au point du projet sur la Haute-Garonne et le Tarn-et-Garonne (groupes de travail LGV ou gares ...) ;
- Défendre les intérêts du territoire et de sa population lors de la définition du tracé de la LGV (veiller à une bonne insertion dans le paysage et le patrimoine naturel, à une limitation des impacts sonores ou visuels et une facilitation de ses franchissements) ;
- Être vigilant quant aux impacts (effets de coupures...), notamment sur l'agriculture ;
- Anticiper les besoins en déplacements (transports en commun...) qui seront générés et les retombées possibles sur le territoire (économie, tourisme, démographie ...).

Ainsi, le GPSO est compatible avec le PADD du SCoT Nord Toulousain.

Figure 283 : Principes de développement des moyens de déplacements (Source : PADD SCoT Nord Toulousain, Juillet 2012)



Compatibilité du projet avec le DOO

De manière à préciser les modalités de traduction des objectifs du PADD dans le DOO du SCoT Nord Toulousain, ce dernier s'organise sur un modèle identique, comprenant 5 sous-parties, à savoir :

- Accueillir en ménageant le territoire ;
- Préserver les richesses et l'identité rurales ;
- Renforcer les fonctions économiques sur le territoire ;
- Rendre le territoire attractif et accueillant pour tous ;
- Faciliter les déplacements et favoriser les usages non polluants.

Le GPSO est concerné par le chapitre 5 « Faciliter les déplacements et favoriser les usages non polluants ». En effet, l'un des objectifs de ce chapitre est de « Tirer parti des grands projets d'infrastructure de déplacements ». Le GPSO permettra d'améliorer les infrastructures ferroviaires régionales et la connexion de l'agglomération avec les autres métropoles. Il permettra également de développer l'usage des transports en commun et réduire la place des véhicules particuliers dans les déplacements, avec les AFNT.

Ainsi, le GPSO est compatible avec le DOO du SCoT Nord Toulousain.

Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SCoT Nord Toulousain

Le projet a été pris en compte dans l’élaboration du SCoT.

Le projet soumis à enquête s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT Nord Toulousain puisqu’il permet notamment :

- D’accroître l’attractivité du territoire ;
- De faciliter les déplacements et les usages moins polluants ;
- De limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur les secteurs géographiques n°11 et n°12 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d’évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d’effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces mesures seront mises en place dès constatation d’un effet résiduel faible. Le GPSO, dès sa conception, a également été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l’environnement et du paysage cités dans le SCoT Nord Toulousain.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l’environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que du/des SAGE sur son territoire.

Ainsi, à titre d’exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCL, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT Nord Toulousain puisqu’il participe à l’atteinte des objectifs fixés par celui-ci.

6.1.2.10. SCoT des Landes d’Armagnac

Le SCoT des Landes d’Armagnac a été approuvé le 10 juillet 2017. Ce document couvre un territoire de 1 064 km² pour 17 124 habitants regroupés par deux intercommunalités : les Landes d’Armagnac, dont font partie les communes du secteur 13, et le Pays de Villeneuve en Armagnac.

Il concerne les six communes interceptées par le projet, à savoir :

- Bourriot-Bergonce (secteur géographique n°13) ;
- Retjons (secteur géographique n°13) ;
- Arue (secteur géographique n°13) ;
- Roquefort (secteur géographique n°13) ;
- Sarbazan (secteur géographique n°13).

Dans son PADD, il affiche les volontés politiques suivantes :

- Valoriser les atouts économiques du territoire des Landes d’Armagnac ;
- Accroître l’attractivité territoriale ;
- Une politique de l’habitat entre diversité et qualité ;
- Valoriser les ressources naturelles et le cadre de vie.

Les communes du secteur 13 de Roquefort, Sarbazan et Arue constituent un pôle principal dans l’armature territoriale du SCoT.

Valoriser les atouts économiques du territoire des Landes d’Armagnac

Pour répondre à cet objectif, le DOO décline plusieurs actions :

- Valoriser et développer l’économie présentielle au service des habitants du territoire ;
- Conforter le rôle structurant de l’agriculture et de la viticulture dans l’économie locale et accompagner le développement de ces activités (agroalimentaires) ;
- Soutenir et développer le rôle structurant de la filière sylvicole et promouvoir l’innovation autour de la ressource bois ;
- Organiser et structurer la stratégie d’accueil d’entreprises tout en maintenant l’activité économique sur l’ensemble du territoire (les bassins de vie) ;
- Conforter l’attractivité économique du territoire des Landes d’Armagnac en travaillant sur la qualité paysagère des Zones d’Activités Economiques ;
- Développer les réseaux d’entreprises/améliorer la communication sur l’économie territoriale ;
- Poursuivre le développement des énergies renouvelables dans l’ambition de devenir territoire à énergie positive ;
- Permettre les activités d’extraction de matériaux en cohérence avec le Schéma Départemental des Carrières

Le DOO identifie une zone d’activités économique d’intérêt communautaire sur la commune d’Arue. Il s’agit du secteur d’activités de Nauton. Il identifie également trois zones d’activités économiques d’intérêt communal sur Roquefort et Sarbazan (Sarbazan, Grand Coutchon et Le Jay). Enfin, le DOO identifie une Zone d’Accélération des Energies Renouvelables (ZA-EnR) photovoltaïque sur la commune d’Arue qui correspond aux sites des lieux-dits Bernède et Chicoy.

Accroître l’attractivité territoriale

Les actions envisagées pour répondre à l’objectif d’accroissement de l’attractivité territoriale sont les suivantes :

- Développer le niveau d’équipements et de services par bassin de vie pour renforcer l’attractivité du territoire des Landes d’Armagnac ;
- Assurer le désenclavement territorial en améliorant la desserte numérique (en cohérence avec le SDAN 40) ;
- Organiser une mobilité optimale et durable pour tous adaptée au territoire.

Le pôle urbain principal Roquefort/Sarbazan/Arue est identifiée comme polarité majeure à développer en lien avec les pôles secondaires et complémentaires. Cette polarité bénéficie d’une position stratégique sur les axes nord-sud de l’A65 et RD932.

Aucune mention n’est faite du projet de LGV.

Une politique de l’habitat entre diversité et qualité

Pour répondre aux objectifs en matière d’habitat tout en assurant diversité et qualité, quatre actions sont annoncées au DOO :

- Organiser la répartition de l’offre en logements à l’échelle des bassins de vie dans une logique de renforcement des villes/bourgs centres ;
- Proposer une offre en logements diversifiée et adaptée aux évolutions des ménages sur le territoire ;
- Redynamiser les centres bourgs/ centres villes par la reconquête des bâtiments vacants.

Les communes d’Arue, Roquefort et Sabazan font partie des communes du secteur ouest pour lesquelles l’objectif à horizon 2035 est l’accueil de 245 à 255 ménages supplémentaires et une production de logements neufs comprise entre 225 et 230.

Valoriser les ressources naturelles et le cadre de vie

Les actions en matière d’environnement, paysage, biodiversité et patrimoine sont les suivantes :

- Améliorer l’état de la ressource en eau et la préserver ;
- Promouvoir la biodiversité et sauvegarder les réseaux d’espaces agricoles et forestiers constitutifs des continuités à forte valeur écologique des Landes d’Armagnac ;
- Valoriser le patrimoine bâti, naturel et culturel ;
- Prise en compte des risques et nuisances.

Figure 284 : Paysage rural, commune de Bourriot-Bergonce (Source : SNCF Réseau – Paul Robin)



Compatibilité du projet avec le PADD

Le PADD du SCoT des Landes d’Armagnac est structuré en 4 axes :

- Axe 1 : Valoriser les atouts économiques du territoire des Landes d’Armagnac :**
 - Maintenir et développer les filières « socles » de l’économie landaise ;
 - Développer des réseaux d’entreprises ;
 - Valoriser économiquement les ressources naturelles ;
- Axe 2 : Accroître l’attractivité territoriale :**
 - Mettre en œuvre une stratégie territoriale solidaire ;
 - Une attractivité territoriale aujourd’hui dépendante de la desserte numérique ;
 - Développer une politique de déplacements adaptée et vertueuse ;
- Axe 3 : Une politique de l’habitat entre diversité et qualité :**
 - Résorber la vacance ;
 - Diversifier le parc de logements et adapter la production à la demande ;
 - Promouvoir un développement urbain respectueux des structures héritées et économe en espace ;
- Axe 4 : Valoriser les ressources naturelles et le cadre de vie :**
 - Améliorer l’état de la ressource en eau (qualitatif et quantitatif) ;
 - Valoriser les fonctions écologiques des Landes Armagnac ;
 - Faire des identités locales une composante forte des projets de développement ;
 - Protéger les populations et les activités humaines contre les risques majeurs.

Le GPSO est concerné par l’axe 2 « Accroître l’attractivité du territoire » et son objectif 2.3 « Développer une politique de déplacements adaptée et vertueuse ».

En effet, il est indiqué que « Le territoire du SCoT des Landes d’Armagnac se situe à l’écart des grands flux de circulation, mais profite néanmoins d’une desserte améliorée par la présence d’un réseau routier structuré (A65, RD932, RD933N, RD934, RN524) qui permet une bonne desserte interne du territoire et des connexions intéressantes avec les territoires voisins et notamment avec le territoire de Mont-de-Marsan Agglomération. Aussi, le territoire est concerné par la future LGV Bordeaux — Dax.

Cet axe constituera l’un des axes stratégiques du réseau européen pour relier la péninsule ibérique au reste de l’Europe par la façade Atlantique, tant pour le fret que pour le trafic voyageur. Cette infrastructure d’envergure nationale et transfrontalière ainsi que le projet de nouvelle gare LGV à Lucbardez-et-Bargues (située à 10 km seulement de Roquefort) devra être anticipée en matière d’aménagement et d’attractivité du territoire. À noter également que le territoire du SCoT est inscrit dans une démarche TEPCV avec Mont-de-Marsan Agglomération, la problématique des déplacements est au cœur des préoccupations afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre sur l’ensemble du territoire et ainsi réduire les besoins en déplacements des populations locales ».

Il constituera également une alternative à toutes les échelles pour limiter l’usage systématique de la voiture individuelle.

Ainsi, le GPSO est compatible avec le PADD du SCoT des Landes d’Armagnac.

Compatibilité du projet avec le DOO

Le DOO du SCoT des Landes d’Armagnac est structuré en 4 axes :

- Axe 1 : Valoriser les atouts économiques du territoire des Landes d’Armagnac :**
 - Valoriser et développer l’économie présentielle au service des habitants du territoire ;
 - Conforter le rôle structurant de l’agriculture et de la viticulture dans l’économie locale et accompagner le développement de ces activités (agroalimentaires) ;
 - Soutenir et développer le rôle structurant de la filière sylvicole et promouvoir l’innovation autour de la ressource bois ;
 - Organiser et structurer la stratégie d’accueil d’entreprises tout en maintenant l’activité économique sur l’ensemble du territoire (les bassins de vie) ;
 - Conforter l’attractivité économique du territoire des Landes d’Armagnac en travaillant sur la qualité paysagère des Zones d’Activités Economiques ;
 - Développer les réseaux d’entreprises / améliorer la communication sur l’économie territoriale ;
 - Poursuivre le développement des énergies renouvelables dans l’ambition de devenir territoire à énergie positive ;
 - Permettre les activités d’extraction de matériaux en cohérence avec le Schéma Départemental des Carrières ;
- Axe 2 : Accroître l’attractivité territoriale des Landes d’Armagnac :**
 - Développer le niveau de d’équipements et de services par bassin de vie pour renforcer l’attractivité du territoire des Landes d’Armagnac ;
 - Assurer le désenclavement territorial en améliorant la desserte numérique (en cohérence avec le SDAN 40) ;
 - Organiser une mobilité optimale et durable pour tous adaptée au territoire ;
- Axe 3 : Promouvoir une politique de l’habitat entre diversité et qualité :**
 - Organiser la répartition de l’offre en logements à l’échelle des bassins de vie dans une logique de renforcement des villes/bourgs centres ;
 - Proposer une offre en logements diversifiée et adaptée aux évolutions des ménages sur le territoire ;
 - Redynamiser les centres bourgs/centres villes par la reconquête des bâtiments vacants ;
 - Promouvoir un projet de territoire vertueux, durable et économe en espace ;

■ Axe 4 : Valoriser l'identité environnementale, paysagère et patrimoniale des Landes d'Armagnac :

- Améliorer l'état de la ressource en eau et la préserver ;
- Protéger la biodiversité et sauvegarder les réseaux d'espaces agricoles et forestiers constitutifs des continuités à forte valeur écologique des Landes d'Armagnac ;
- Valoriser le patrimoine bâti, naturel et culturel ;
- Prendre en compte les risques et nuisances en amont des choix d'urbanisme.

Le GPSO est visé par l'axe 2 du DOO « Accroître l'attractivité territoriale des Landes d'Armagnac » en s'inscrivant plus particulièrement au sein de l'objectif « Organiser une mobilité optimale et durable pour tous adaptée au territoire ».

La prescription P38 « Conforter l'axe Nord-Sud (A65, RD934) et l'axe Est/Ouest (RD 932, RD933, RD626) : limiter le développement urbain résidentiel aux abords immédiats de ces axes et préserver les emprises foncières du fuseau d'étude pour la LGV (Bordeaux – Dax). » indique que le GPSO est bien intégré au DOO du SCoT des Landes d'Armagnac.

Ainsi, le GPSO est compatible avec le DOO du SCoT des Landes d'Armagnac.

Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SCoT des Landes d'Armagnac

Le projet a été pris en compte dans l'élaboration du SCoT.

Le projet soumis à enquête s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT des Landes d'Armagnac puisqu'il permet notamment :

- D'accroître l'attractivité du territoire ;
- De renforcer l'offre de déplacement adaptée et vertueuse ;
- De limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur le secteur géographique n°13 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d'effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces mesures seront mises en place dès constatation d'un effet résiduel faible. Le GPSO, dès sa conception, a également été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT de l'Agglomération Toulousaine.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que du SAGE de la Midouze.

Ainsi, à titre d'exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCI, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT des Landes d'Armagnac puisqu'il participe à l'atteinte des objectifs fixés par celui-ci.

6.1.2.11. SCoT de la Haute-Lande

Le SCoT Cœur Haute Lande a été adopté par le Syndicat du PETR Haute Lande le 6 mars 2018.

Il concerne trois communes du secteur géographique n°14 :

- Canenx-et-Réaut ;
- Cère ;
- Ousse-Suzan.

La stratégie de ce document est traduite dans le PADD. Elle se fonde sur des lignes de force autour de trois thématiques, présentées ci-dessous.

La valorisation de la qualité environnementale

Le massif forestier représentant 78% de la surface du territoire couvert par le SCoT, sa préservation est l'un des objectifs majeurs, voir principaux de la stratégie territoriale. Ainsi, pour le SCoT, il apparaît crucial d'équilibrer le développement urbain et territorial avec une préservation renforcée des espaces forestiers, mais également agricoles.

Les principaux objectifs de la ligne de force visant la valorisation de la qualité environnementale sont les suivants :

- La valorisation de la qualité environnementale repose sur plusieurs axes ;
- La préservation de l'intégrité du massif forestier et le maintien des grands équilibres d'occupation de l'espace ;
- La protection des espaces naturels du massif, garants des équilibres écologiques ;
- La préservation de la ressource en eau, élément régulateur des usages du territoire ;
- La prise en compte des vulnérabilités du territoire face aux risques ;
- L'activation de la transition énergétique.

Les communes du secteur 14 incluses au sein du périmètre du SCoT sont identifiées comme représentant un « secteur de transition » avec le Marsan.

Par ailleurs, Canenx-et-Réaut est identifié comme « village de la forêt », Cère et Ousse-Suzan en tant que « bourg entrée de territoire ». L'intégration paysagère fait donc l'objet d'une attention particulière.

Le DOO du SCoT fixe à moins de 1 000 hectares en 20 ans l'enveloppe de consommation d'espaces naturels et forestiers.

La gestion de l'accueil en Haute-Lande

En équilibre avec la ligne de force précédente, l'accueil démographique doit se traduire par une stratégie fine. Cette ligne de force repose sur les axes suivants :

- Une stratégie d'accueil « raisonnée et raisonnable » ;
- Un modèle d'accueil renouvelé et réinterprété : la forêt habitée ;
- Un projet construit sur le fonctionnement en réseau.

Dans ses objectifs, le SCoT dédie un tiers des consommations d'espaces à de l'habitat, notamment à travers un « étoffement des bourgs » (prescription 27). Le DOO envisage un scénario de croissance démographique de 0,8% par an, soit une augmentation de 4 000 habitants supplémentaires en 20 ans (200 habitants par an). Ces ambitions sont spatialisées et différenciées selon les différents territoires couverts par le SCoT :

- Sur l'est Morcenais qui concerne les communes de Canenx-et-Réaut, c'est un taux de croissance annuel de 1% qui est prévu. Cela se traduit par une production moyenne de 23 logements par an ;
- Sur le sud Albret, qui concerne Ousse-Suzan, c'est aussi un taux de 1% par an. Cela se traduit par une production moyenne de 10 logements par an.

L'amélioration de la structure et du maillage du territoire est également prise en compte. Ainsi, le projet de LGV est soutenu sur le territoire du SCoT dans la mesure où il contribue à la connexion du territoire (prescription 34). L'objectif est de conforter les gares existantes en lien avec les nouvelles gares à venir, notamment celle de Lucbardez-Bargues.

Par ailleurs en termes de mobilité, l'accent est mis sur le développement et la valorisation des itinéraires favorables aux mobilités douces, pour limiter l'usage de la voiture sur les courtes distances mais aussi pour relier les itinéraires locaux aux réseaux du Parc, du Département et des intercommunalités voisines. Cela vient également répondre aux objectifs de modernisation et valorisation touristique du territoire.

La création de richesses en Haute Lande

Enfin, la création de richesses en Haute Lande se traduit par les objectifs suivants :

- La consolidation de l'armature économique du territoire ;
- La promotion et la visibilité économique du territoire ;
- L'activité agricole, composante économique de la Haute Lande ;
- La modernisation de la vocation touristique du territoire ;

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT fixe à moins de 1000 hectares en 20 ans l'enveloppe de consommation d'espaces naturels et forestiers. Cet objectif est également spatialisé et différencié selon les territoires couverts par le SCoT :

- Pour le développement des activités agricoles, sur le territoire des communes de Canenx-et-Réaut et Cère (Sud Albret), 9% de la surface communale gagnera une vocation agricole à terme (horizon SCoT) ;
- Pour les communes de l'est Morcenais (Ousse-Suzan), 15% de la surface communale sera au profit d'une mise en culture.

Par ailleurs, pour les zones d'activités économiques, le SCoT propose un développement modéré de 30% de la consommation d'espaces. Cela se traduit par une volonté d'évaluation du remplissage des ZAE actuelles, de requalification, d'évaluation de la nécessité de zones d'activités en fonction de l'offre existante et de la demande.

L'objectif est également l'amélioration paysagère et l'insertion des zones d'activités économiques au sein des tissus bâtis existants.

Compatibilité du projet avec le PADD

Le PADD du SCoT de la Haute-Lande est structuré en 3 axes :

- Les lignes de force du PADD pour la valorisation de la qualité environnementale :
 - La préservation de l'intégrité du massif forestier et le maintien des grands équilibres d'occupation de l'espace ;
 - La protection des espaces naturels du massif, garants des équilibres écologiques ;
 - La préservation des ressources en eau, élément régulateur des usages du territoire ;
 - La prise en compte des vulnérabilités du territoire face aux risques et aux pollutions ;
 - L'activation de la transition énergétique ;
- Les lignes force du PADD pour la gestion de l'accueil en Haute-Lande :
 - Une stratégie d'accueil « raisonnée et raisonnable » ;
 - Un modèle d'accueil renouvelé et réinterprété : la forêt habitée ;
 - Un projet construit sur le fonctionnement en réseau ;
- Les lignes de force du PADD pour la création de richesses en Haute-Lande :
 - La consolidation de l'armature économique du territoire ;
 - La promotion et la visibilité économique du territoire ;
 - La transition énergétique comme facteur de création de richesses ;
 - L'activité agricole, composante économique de la Haute-Lande ;
 - La modernisation de la vocation touristique du territoire.

Le GPSO est concerné par le chapitre « Les lignes de force de PADD pour la création de richesses en Haute-Lande » et plus particulièrement par l'orientation « Activer le recours au fret ferroviaire, source majeure de sobriété énergétique ».

En effet, le SCoT souhaite atténuer ses émissions de GES en ayant recours au fret ferroviaire.

Cette orientation nécessite d'anticiper les nouveaux équilibres offerts par le fret en identifiant les complémentarités à installer entre les gares du territoire et la nouvelle organisation ferroviaire landaise (plateforme de Laluque) pour maintenir l'accès au fret ferroviaire pour l'activité économique de la Haute-Lande.

Le GPSO est également visé par l'orientation « un projet construit sur le développement en réseau » en soutenant la connexion du territoire et en répondant mieux aux défis de la mobilité.

Ainsi, le GPSO est compatible avec le PADD du SCoT de la Haute-Lande.

Compatibilité du projet avec le DOO

Le DOO du SCoT de la Haute-Lande est structuré en 3 axes :

- Axe 1 : Préserver et valoriser la qualité environnementale du territoire :
 - Orientation 1 : préserver l'intégrité du massif forestier ;
 - Orientation 2 : protéger les espaces naturels du massif, garants des équilibres écologiques ;
 - Orientation 3 : préserver durablement les ressources en eau, élément régulateur des usages du territoire ;
 - Orientation 4 : prendre en compte les vulnérabilités du territoire face aux risques ;
 - Orientation 5 : activer la transition énergétique ;
- Axe 2 : Habiter un territoire forestier :
 - Orientation 1 : mener une stratégie d'accueil "raisonnable et raisonnée" ;
 - Orientation 2 : un modèle d'accueil renouvelé et réinterprété : "la forêt habitée" ;
 - Orientation 3 : un territoire construit sur un fonctionnement en réseau ;
- Axe 3 : Soutenir la création de richesses en Haute-Lande :
 - Orientation 1 : la consolidation de l'armature économique du territoire ;
 - Orientation 2 : la visibilité économique du territoire ;
 - Orientation 3 : la transition énergétique et la croissance verte ;
 - Orientation 4 : l'activité agricole composante économique de la Haute Lande ;
 - Orientation 5 : la modernisation de la vocation touristique du territoire.

Le GPSO entre dans le cadre de l'axe 1 et de l'orientation 5 « Activer la transition énergétique » et plus particulièrement au sein de l'objectif 1 « Anticiper les effets prévisibles du changement climatique » :

- **Prescription 21** : « Atténuer les émissions de gaz à effet de serre, en améliorant l'efficacité énergétique du bâti et des transports et en valorisant la fonction de "puits de carbone" du massif forestier. »

Il entre également dans le cadre de l'axe 2 et de l'orientation 3 « un territoire construit sur un fonctionnement en réseau » et plus particulièrement au sein de l'objectif 2 Soutenir la connexion du territoire ».

- **Prescription 34** : « Conforter les gares de Morcenx et de Labouheyre dans leur fonction de porte d'entrée sur le territoire (voyageur et fret) dans la nouvelle configuration (gare LGV de Lucbardez-Bargues, plateforme de Laluque). »

Le GPSO permettant de faciliter le report modal de la voiture vers des mobilités actives et peu carbonées est ainsi compatible avec le DOO du SCoT de la Haute-Lande.

Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SCoT de la Haute-Lande

Le GPSO s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT de la Haute-Lande puisqu'il répond aux enjeux de développement économique, d'attractivité du territoire et de réduction des émissions de gaz à effet de serre tout en préservant ses espaces naturels.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que les 3 SAGE sur son territoire.

Ainsi, à titre d'exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCl, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur le secteur géographique n°14 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d'effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces mesures seront mises en place dès constatation d'un effet résiduel faible. Le GPSO, dès sa conception, a également été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT de la Haute Lande.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT de la Haute-Lande puisqu'il participe à l'atteinte des objectifs fixés par celui-ci.

6.1.2.12. SCoT du Marsan agglomération

Parmi les communes du secteur géographique n°14, 6 font partie du Marsan Agglomération et sont comprises dans le Schéma de Cohérence Territoriale du Marsan :

- Geloux ;
- Lucbardez-et-Bargues ;
- Pouydesseaux ;
- Saint-Avit ;
- Saint-Martin d'Oney ;
- Uchacq et Parentis.

Ce document de planification a été arrêté en conseil communautaire du 4 décembre 2012 et approuvé le 19 juin 2014. Il est caduc depuis octobre 2020.

6.1.2.13. SCoT Adour Chalosse Tursan

Le SCoT Adour Chalosse Tursan, adopté en décembre 2019. Il couvre 150 communes, organisées en 6 Communautés de Communes depuis le 1^{er} janvier 2017 et 90 000 habitants.

Il concerne les huit communes interceptées par le projet, à savoir

- Bégaar (secteur géographique n°15) ;
- Beylongue (secteur géographique n°15) ;
- Carcen-Ponson (secteur géographique n°15) ;
- Laluque (secteur géographique n°15) ;
- Lesgor (secteur géographique n°15) ;
- Pontonx-sur-l'Adour (secteur géographique n°15) ;
- Saint-Vincent-de-Paul ;
- Saint-Yaguen (secteur géographique n°15).

C'est un territoire vaste, composé de trois entités Adour-Chalosse-Tursan, qui rappellent la diversité de cet espace, constitué de paysages ruraux, d'éléments architecturaux historiques ou vernaculaires, de massifs boisés de pins ou de feuillus et de la présence de l'eau liée au fleuve Adour, colonne vertébrale du territoire.

Dans le même temps, l'économie productive a reculé, faisant perdre de nombreux emplois qui n'ont pas été complètement remplacés par les emplois créés depuis lors. Le modèle économique est désormais davantage orienté vers les activités de la sphère résidentielle (commerces, services, ...) mais avec un secteur industriel qui se maintient et qui reste diversifié, ainsi qu'une économie agricole importante. Le territoire doit une partie de son développement à sa situation géographique favorable et à son accessibilité par de bonnes infrastructures routières (A65, RD 824 reliant Dax et Mont-de-Marsan, RD 933S).

Les enjeux du SCOT sont les suivants :

- Préserver l'équilibre territorial par le maillage des villes-centres (pôles de centralité) et des bourgs principaux (pôles d'équilibre) et par la maîtrise de l'urbanisation ;
- Favoriser les coopérations internes et externes, notamment avec les agglomérations de Dax et de Mont-de-Marsan en faisant évoluer la gouvernance et les pratiques ;
- Adapter les politiques publiques aux besoins des populations (habitats, équipements, infrastructures dont téléphonie mobile et numérique, déplacements, services) ;
- Reconnaître et mettre en valeur les qualités paysagères et architecturales du territoire, facteurs d'attractivité ;
- Accompagner le maintien de l'économie productive et le développement des activités de services et commerces liés à l'économie résidentielle, notamment au tourisme, en misant sur l'innovation et les ressources propres du territoire ;
- Favoriser une agriculture, un aménagement et un développement du territoire en fonction de ses caractéristiques environnementales et en regard des défis climatiques et énergétiques.

Le PADD repose sur trois axes structurants :

- Conforter une organisation du territoire autour des bassins de vie ;
- Soutenir un développement équilibré reposant sur l'économie présentielle et sur l'économie productive ;
- Mettre en œuvre une stratégie environnementale et énergétique qui valorise les ressources du territoire.

Le DOO est construit selon la même structure. Il définit de manière qualitative et quantitative les objectifs poursuivis par le SCoT sur l'ensemble du territoire.

Conforter une organisation du territoire autour des bassins de vie :

Le premier axe vise à répondre à cinq objectifs :

- Maintenir l'attractivité démographique du territoire ;
- Structurer le développement urbain ;
- Affirmer un positionnement nouveau à l'égard des territoires limitrophes ;
- Diversifier les formes d'habitat pour répondre aux besoins ;
- Agir contre la vacance et mener une politique de reconquête des centres bourgs.

Pour y répondre, le SCoT vise un objectif de croissance démographique de 107 940 habitants en 2030, soit un taux de variation annuelle de 1,175%. Ce rythme est censé ralentir sur la décennie suivante (0,87% par an).

Cette population supplémentaire sera ensuite accueillie de façon différenciée selon les bassins de vie (intercommunalités). Ce sont donc 21 500 habitants qui sont attendus sur le territoire de la CC du Pays Tarusate, soit 20% de la population totale attendue en 2030.

La structure territoriale du SCoT repose sur :

- Les **pôles de centralité** qui regroupent 21% de la population, des fonctions urbaines, des fonctions de services, des fonctions économiques, des fonctions résidentielles et des fonctions commerciales qui rayonnent sur le bassin de vie local ;
- Les **pôles d'équilibre**, tel que Pontonx-sur-Adour qui regroupent 20% de la population et sont de petits pôles d'emplois ; moins influents en termes d'équipements et de services, ils ont des fonctions urbaines importantes dans le domaine de l'éducation, de la santé ; ils ont également des fonctions sociales, culturelle et de loisirs, des fonctions économiques, des fonctions résidentielles ;
- Les **villages**, tels que Bégaar, Beylongue, Carcen-Ponson, Laluque, Lesgor, Pontonx-sur-Adour et Saint-Yaguen, espaces de vie importants étant donné les services de proximité et les liens sociaux qui s'y développent. Ils ont des fonctions résidentielles et de solidarité, essentielles.

Cette armature territoriale permet également de spatialiser l'accueil de nouveaux logements : 756 par an en moyenne jusqu'en 2030 et 558 entre 2030 et 2040. Ce sont 1 100 nouveaux logements qui seront construits sur la communauté de commune du Pays Tarusate à horizon 2030.

Soutenir un développement équilibré reposant sur l'économie présentielle et sur l'économie productive :

Le second axe vise à répondre aux objectifs suivants :

- Accompagner le développement des activités de services, de commerce et d'artisanat ;
- Conforter l'offre commerciale ;
- Développer une politique touristique en s'appuyant sur les ressources et le patrimoine ;
- Valoriser les forces productives locales ;
- Accompagner les projets par l'efficacité du foncier économique ;
- Soutenir la compétitivité de l'agriculture et la sylviculture en préservant les espaces agricoles et forestiers ;
- Pérenniser l'agriculture en anticipant les mutations à l'œuvre.

Il s'agit ici de développer les activités dans le tissu urbain existant. L'ensemble des pôles et villages est concerné. L'objectif est de créer des espaces multifonctionnels, accueillant de l'habitat et en favorisant l'implantation d'activités non nuisantes principalement tertiaires, dans ces zones résidentielles. Tout en renforçant la présence d'activités commerciale au sein des centres bourgs.

Par ailleurs, le SCoT fixe une enveloppe de 400 ha destinés aux activités économiques à horizon 2040, pour une croissance de 8 à 9 000 emplois. En particulier deux zones sont identifiées pour un aménagement :

- Agrolandes (49,5 ha) ;
- La plateforme ferroviaire de Laluque-Pontonx (30 ha) sur la commune de Laluque.

Ces projets relèvent d'un intérêt départemental.

Dans cette enveloppe d'espaces sont également pris en compte les équipements de production d'énergie renouvelable au sol. Au total sur le territoire de la communauté de communes du Pays Tarusate, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers est estimée à 67 ha, dont 4 ha sont déjà viabilisés.

Le DOO met également l'accent sur le renforcement des parcs d'activités existants (Pontonx-sur-Adour).

Enfin, l'un des objectifs est de réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Cet objectif est fixé à 1 637 ha maximum à horizon 2040. Le projet de LGV est identifié comme l'une des typologies de développement urbain consommatrice, sans toutefois qu'une enveloppe de besoins fonciers soit estimée.

Mettre en œuvre une stratégie environnementale et énergétique qui valorise les ressources du territoire :

Ce dernier axe repose sur les objectifs suivants :

- Mettre en place une stratégie de mise en valeur du paysage ;
- Préserver les espaces naturels nécessaires à la biodiversité ;
- Protéger les milieux naturels et prévenir les pollutions ;
- Réguler l'implantation des carrières ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie ;
- Réduire les déplacements en voiture individuelle ;
- Renforcer la production d'énergie renouvelable ;
- Prendre des mesures d'adaptation au changement climatique ;
- Réduire l'exposition des habitants aux risques majeurs et aux nuisances.

Cet axe contribue à équilibrer aussi bien les ambitions de développement du territoire que la nécessité de préserver le territoire, dans un objectif de qualité du cadre de vie, mais aussi de protection des ressources naturelles, et de mise en œuvre de transition énergétique.

Nombreuses sont les communes du secteur 15 (Beylongue, Carcen-Ponson, Laluque, Lesgor, Saint-Yaguen) à faire partie intégrante de la trame verte et bleue du SCoT qui s'inscrit une trame verte et bleue régionale, notamment en étant au sein de « réservoirs de biodiversité ».

Compatibilité du projet avec le PADD

Le PADD du SCoT Adour Chalosse Tursan est structuré autour de 3 axes :

- Axe 1 : Conforter une organisation du territoire autour de ses bassins de vie
 - Orientation 1A : Maintenir les bassins de vie en consolidant les centralités par l'accueil des habitants et les équipements structurants ;
 - Orientation 1B : Adapter l'offre de logements pour favoriser les parcours résidentiels ;
- Axe 2 : Soutenir un développement équilibré reposant sur l'économie productive
 - Orientation 2A : Renforcer les activités liées à l'économie présentielle ;
 - Orientation 2B : Soutenir un développement économique équilibre en maintenant l'appareil productif, afin de valoriser le patrimoine industriel et une agriculture compétitive ;
- Axe 3 : Mettre en œuvre une stratégie environnementale et énergétique qui valorise les ressources du territoire
 - Orientation 3A – Préserver et mettre en valeur les entités éco-paysagères ;
 - Orientation 3B – S'engager vers la transition énergétique ;
 - Orientation 3C – Réduire l'exposition des habitants aux risques majeurs et aux nuisances.

Le GPSO, permettant de structurer le développement urbain et d'affirmer un positionnement nouveau à l'égard des territoires limitrophes (favoriser les coopérations internes entre Dax et Mont-de-Marsan) s'inscrit dans le PADD du SCoT Adour Chalosse Tursan.

Il entre également dans le cadre de l'axe 3 et de l'orientation 3B « S'engager vers la transition énergétique ». En effet, le territoire souhaite réduire sa consommation énergétique, augmenter la part représentative des énergies renouvelables dans le mix énergétique et à diminuer les émissions à effet de serre (GES) territoriales. Le GPSO s'inscrit au sein de cette orientation en proposant une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements longue distance.

Ainsi, le GPSO est compatible avec le PADD du SCoT Adour Chalosse Tursan.

Compatibilité du projet avec le DOO

Le DOO du SCoT Adour Chalosse Tursan est structuré autour de 3 axes :

- Axe 1 : Conforter une organisation du territoire autour de ses bassins de vie :
 - Objectif n°1 : Maintenir l'attractivité démographique du territoire ;
 - Objectif n°2 : Structurer le développement urbain ;
 - Objectif n°3 : Affirmer un positionnement nouveau à l'égard des territoires limitrophes ;
 - Objectif n°4 : Diversifier les formes d'habitat pour répondre aux besoins ;
 - Objectif n°5 : Agir contre la vacance et mener une politique de reconquête des centres bourgs ;
- Axe 2 : Soutenir un développement équilibré reposant sur l'économie productive :
 - Objectif n°1 : Accompagner le développement des activités de services, de commerce et d'artisanat ;
 - Objectif n°2 : Conforter l'offre commerciale ;
 - Objectif n°3 : Développer une politique touristique en s'appuyant sur les ressources et le patrimoine ;
 - Objectif n°4 : Valoriser les forces productives locales ;
 - Objectif n°5 : Accompagner les projets par l'efficacité du foncier économique ;
 - Objectif n°6 : Soutenir la compétitivité de l'agriculture et la sylviculture en préservant les espaces agricoles et forestiers ;
 - Objectif n°7 : Pérenniser l'agriculture en anticipant les mutations à l'œuvre.

■ Axe 3 : Mettre en œuvre une stratégie environnementale et énergétique qui valorise les ressources du territoire :

- Objectif n°1 : Mettre en place une stratégie de mise en valeur du paysage ;
- Objectif n°2 : Préserver les espaces naturels nécessaires à la biodiversité ;
- Objectif n°3 : Protéger les milieux naturels et prévenir les pollutions ;
- Objectif n°4 : Réguler l'implantation des carrières ;
- Objectif n°5 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie ;
- Objectif n°6 : Réduire les déplacements en voiture individuelle ;
- Objectif n°7 : Renforcer la production d'énergie renouvelable ;
- Objectif n°8 : Prendre des mesures d'adaptation au changement climatique ;
- Objectif n°9 : Réduire l'exposition des habitants aux risques majeurs et aux nuisances.

Le GPSO s'inscrit au sein de l'axe 1 et de l'objectif 3 « Affirmer un positionnement nouveau à l'égard des territoires limitrophes » : « Afin d'éviter une accélération des déséquilibres territoriaux, le territoire affirme son armature urbaine. Les objectifs de développement du SCoT sont déclinés en fonction des bassins de vie qui composent le territoire d'Adour Chalosse Tursan, correspondant aux intercommunalités. Par ailleurs, la coopération entre les collectivités du territoire et avec les agglomérations extérieures doit se renforcer en recherchant des complémentarités dans l'action publique, notamment en matière de déplacements. ».

Il est recommandé (recommandation n°1) de favoriser les coopérations internes et externes, et notamment entre Dax et Mont-de-Marsan.

Il est également indiqué, au sein de cet objectif, que le SCoT « prend acte du projet de Ligne à Grande Vitesse, à moyen ou long terme ».

Ainsi, le GPSO est compatible avec le DOO du SCoT Adour Chalosse Tursan.

Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SCoT de la Haute-Lande

Le projet a été pris en compte dans l'élaboration du SCoT. En effet, il permet :

- De présenter une offre d'équipement ferroviaire adapté au rang d'une agglomération notamment avec la desserte du territoire du SCoT ;
- De contribuer au développement économique du territoire du SCoT et son rayonnement régional ;
- D'améliorer l'attractivité du territoire et de développer des zones d'activités (activités commerciales, accès aux emplois, implantations d'entreprises nouvelles) ;
- De réduire les déplacements en voiture et de proposer des solutions alternatives ;
- De favoriser les coopérations internes et externes, notamment avec l'agglomération de Dax.

Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur le secteur géographique n°15 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d'effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces mesures seront mises en place dès constatation d'un effet résiduel faible. Le GPSO, dès sa conception, a également été élaboré pour être compatible avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT Adour Chalosse Tursan.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que du SAGE Adour amont.

Ainsi, à titre d'exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCI, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT Adour Chalosse Tursan puisqu'il participe à l'atteinte des objectifs fixés par celui-ci.

6.1.2.14. SCoT du Grand Dax

Le SCoT du Grand Dax a été approuvé le 12 mars 2014 et concerne la commune de Saint-Vincent-de-Paul, au sein du secteur géographique n°15.

Ce SCoT concerne un territoire de 20 communes au sein de la communauté de communes du Grand Dax.

Le SCoT a pour objectif d'assurer un développement cohérent et respectueux de l'environnement, à l'échelle intercommunale.

Le diagnostic du SCoT a présenté les principaux enjeux de l'agglomération du Grand Dax. La croissance démographique du territoire est importante depuis plusieurs années et s'est notamment traduite par un étalement urbain, une consommation et une dégradation des espaces naturels, agricoles et sylvicoles, mais aussi par une augmentation des déplacements et une omniprésence de la voiture.

Le Grand Dax souhaite s'engager dans une démarche durable et doit donc être en mesure d'accueillir une population nouvelle en limitant les effets négatifs liés à sa croissance. L'objectif du PADD est de fixer des orientations permettant de répondre à ces enjeux et il détermine pour cela trois « grands principes », qui constituent la base de toutes les orientations thématiques décrites dans le SCoT :

- L'accueil d'une nouvelle population, qu'il conviendra de répartir de manière équilibrée et maîtrisée sur le territoire, et à qui il faudra assurer de l'emploi et des services mais aussi un cadre de vie agréable ;
- La définition d'une stratégie foncière à l'échelle de l'agglomération. Le foncier constitue la matière première de l'aménagement et de tout projet de territoire, il est donc nécessaire de mener une réflexion sur les besoins de foncier et la stratégie à mener pour gérer au mieux cette ressource ;
- Le respect des documents d'urbanisme, schémas et plans avec lequel le SCoT doit être compatible et la coopération avec les territoires voisins permettant de viser une cohérence extra territoriale.

Les grands enjeux du SCoT sont les suivants :

- Accueillir 22 000 nouveaux habitants à l'horizon 2030 ;
- Mener une politique foncière économe ;
- Répondre aux objectifs des documents cadres et coopérer avec les collectivités voisines.

Compatibilité du projet avec le PADD

Le PADD du SCoT s'articule autour de 3 grands objectifs :

- Objectif 1 : Conforter l'attractivité du Grand Dax et soutenir le développement économique
 - Diversifier les activités en se positionnant sur les secteurs innovants et en redynamisant le thermalisme ;
 - Favoriser l'emploi et un maillage équilibré des activités économiques sur le territoire ;
 - Conforter la position de pôle commercial du Grand Dax et organiser l'offre au plus près des habitants ;
 - Maintenir les espaces agricoles et sylvicoles et valoriser la production locale ;
 - Faire du Grand Dax une véritable destination touristique.
- Objectif 2 : Constituer un territoire équilibré et solidaire
 - Améliorer le cadre et la qualité de vie en adaptant l'offre en équipements à une population de 77 550 habitants ;
 - Adapter l'offre de logements aux besoins et exigences de la population ;
 - Maîtriser l'étalement urbain, renforcer les centralités et promouvoir des architectures respectueuses de l'environnement et du cadre local ;
 - Limiter les déplacements automobiles et fluidifier la circulation.

Objectif 3 : Préserver et valoriser les ressources environnementales

- Protéger et économiser les ressources naturelles ;
- Valoriser les paysages et les sites de l'agglomération ;
- Préserver le cadre de vie en limitant les pollutions et en s'inscrivant dans une démarche écologique responsable.

Le GPSO entre dans le cadre de l'objectif 2 « Constituer un territoire équilibré et solidaire » et du sous-objectif « Limiter les déplacements automobiles et fluidifier la circulation ».

En effet, il est indiqué que « L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) s'inscrit dans la lignée de la stratégie de développement économique du territoire, qui se traduit notamment par un très fort investissement autour de la zone de la gare actuelle, vue comme un nouveau centre névralgique pour l'agglomération. Le principal enjeu pour le Grand Dax était le maintien de la gare actuelle comme gare grande vitesse, à la fois parce qu'elle fait l'objet de lourds investissements pour devenir un pôle multimodal de pointe, mais aussi parce que de nombreux investissements urbains sont programmés à proximité.

L'autre enjeu consiste dans la connexion rapide du Grand Dax aux autres territoires qui offriront une ouverture importante pour les habitants du Grand Dax et pour les visiteurs ».

Le GPSO s'inscrit donc au sein de cet objectif en limitant les déplacements automobiles et en proposant une offre de transport alternative à la voiture, en fluidifiant la circulation et en améliorant l'accessibilité du Grand Dax.

Ainsi, le GPSO est compatible avec le PADD du Grand Dax.

Compatibilité du projet avec le DOO

Les objectifs cités dans le PADD correspondent également aux objectifs énoncés dans le DOO :

Objectif 1 : Conforter l'attractivité du Grand Dax et soutenir le développement économique

- 1. Diversifier les activités en se positionnant sur les secteurs innovants et en redynamisant le thermalisme ;
- 2. Favoriser l'emploi et un maillage équilibré des activités économiques sur le territoire ;
- 3. Conforter la position de pôle commercial du Grand Dax et organiser l'offre au plus près des habitants ;
- 4. Maintenir les espaces agricoles et sylvicoles et valoriser la production locale ;
- 5. Faire du Grand Dax une véritable destination touristique.

Objectif 2 : Constituer un territoire équilibré et solidaire

- 1. Améliorer le cadre et la qualité de vie en adaptant l'offre en équipements à une population de 77 550 habitants ;
- 2. Adapter l'offre de logements aux besoins et exigences de la population ;
- 3. Maîtriser l'étalement urbain, renforcer les centralités et promouvoir des architectures respectueuses de l'environnement et du cadre local ;
- 4. Limiter les déplacements automobiles et fluidifier la circulation.

Objectif 3 : Préserver et valoriser les ressources environnementales

- 1. Protéger et économiser les ressources naturelles ;
- 2. Valoriser les paysages et les sites de l'agglomération ;
- 3. Préserver le cadre de vie en limitant les pollutions et en s'inscrivant dans une démarche écologique responsable.

Le GPSO entre dans le cadre de l'objectif 2 « Constituer un territoire équilibré et solidaire » et du sous-objectif «4. Limiter les déplacements automobiles et fluidifier la circulation » qui vise à « Améliorer l'accessibilité du Grand Dax par la réalisation de nouvelles infrastructures » et « Optimiser l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse ».

Afin de réaliser le projet de LGV, le tracé potentiel est intégré dans les documents d'urbanisme.

Il est concerné par les prescriptions suivantes :

P2.41 « Assurer une diffusion optimale de la desserte ferrée voyageur (TGV et TER) avec un pôle d'échanges multimodal (PEM) en lien avec les autres modes de transports en commun (bus, navettes et taxi) »

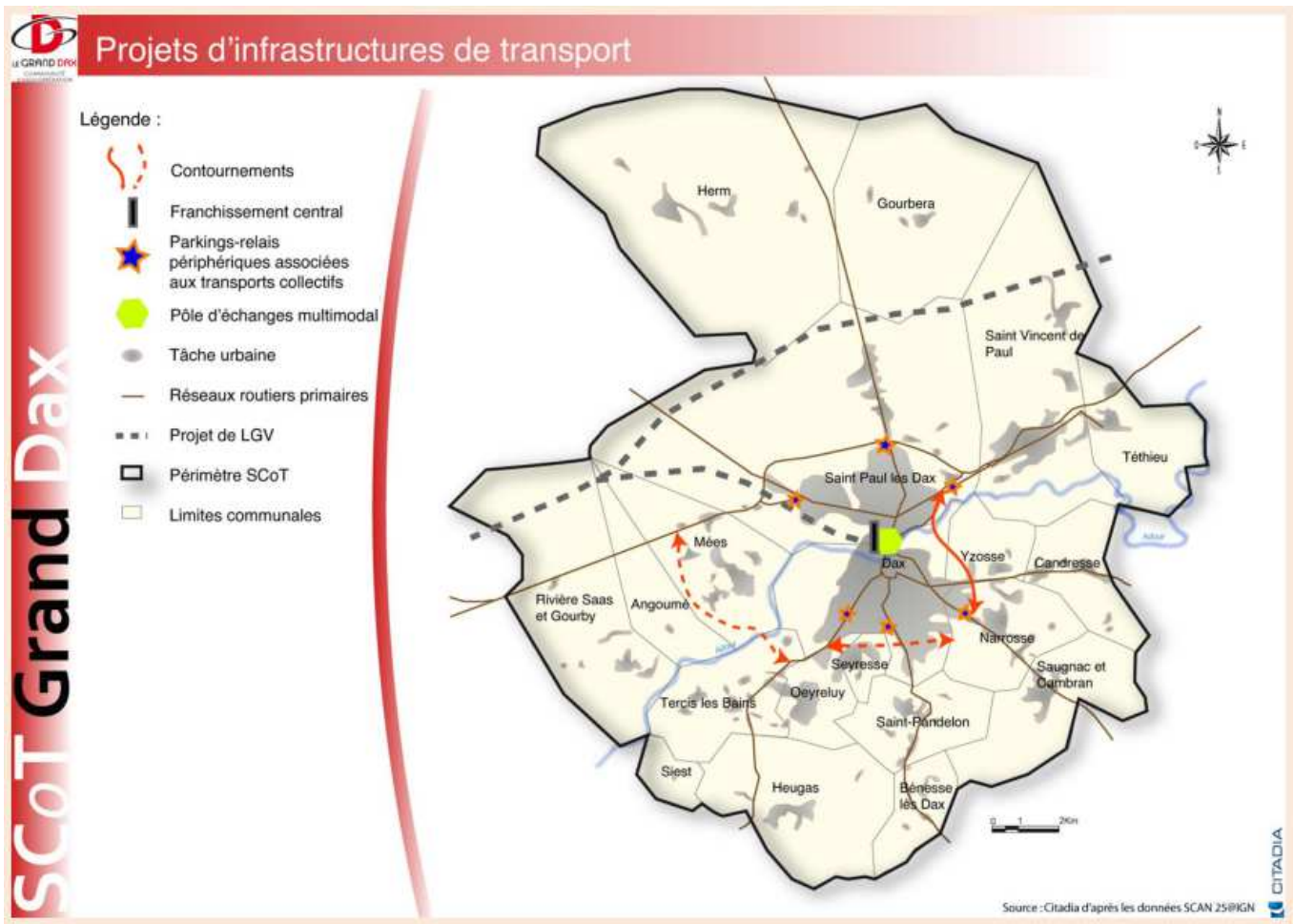
P2.42 « Organiser le territoire afin que la future desserte TGV puisse être accueillie dans les meilleures conditions. La gare de Dax et ses abords est un secteur de développement majeur à venir, notamment en matière d'hôtellerie, de restauration et d'activités tertiaires »

P2.43. « Prendre en compte l'impact de l'infrastructure sur le territoire en termes de consommation foncière, d'impacts environnementaux, de liaisons routières,... »

Ainsi, le GPSO s'inscrit bien au sein du DOO du SCoT du Grand Dax.

Le GPSO, améliorant l'accessibilité du territoire du Grand Dax et améliorant l'offre de transports alternative à la voiture est ainsi compatible avec le DOO du SCoT du Grand (il respectera également les prescriptions de celui-ci).

Figure 285 : Projet d'infrastructures de transport (source : SCoT Grand Dax Agglomération)



Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SCoT du Grand Dax

Le projet a été pris en compte dans l'élaboration du SCoT. Des études spécifiques ont permis de mettre en avant plusieurs zones sur le secteur géographique 15 où la réalisation du projet pourrait avoir des effets sur les trames verte et bleue. Les effets du projet sur les espèces végétales seront globalement faibles grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en place. Des mesures de compensation seront prévues dans les zones présentant des niveaux d'effet résiduel moyens ; si les enjeux concernent des espèces ou des habitats protégés, ces mesures seront mises en place dès constatation d'un effet résiduel faible. Les projets ferroviaires, dès leur conception, ont également été élaborés pour être compatibles avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et intégrer les aspects de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT du Grand Dax.

Le projet s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT du Grand Dax puisqu'il permet notamment :

- D'améliorer l'accessibilité du territoire du Grand Dax ;
- D'améliorer l'offre de transports alternative à la voiture.

Des prescriptions et recommandations permettront d'optimiser l'arrivée de la LGV. Ces prescriptions seront respectées.

En outre, la conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Adour-Garonne ainsi que du/des SAGE sur son territoire.

Ainsi, à titre d'exemple, le GPSO met en place dans sa conception les mesures suivantes :

- Des ouvrages de franchissement de type viaduc permettant d'assurer la transparence hydraulique et écologique des cours d'eau ;
- Le franchissement en viaduc des zones inondables sans appui dans le lit mineur des cours d'eau ;
- Le rétablissement des voies interceptées (RD, chemins ruraux, DFCI, etc.) ;
- Le rétablissement des corridors écologiques interceptés.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SCoT du Grand Dax puisqu'il participe à l'élaboration des objectifs fixés par celui-ci.

6.2. Documents d'urbanisme

6.2.1. Plan Local d'Urbanisme

Les plans locaux d'urbanisme (PLU) ont pour vocation, à l'échelle communale, de déterminer les règles applicables concernant l'occupation des sols.

Les PLU ont remplacé les POS à la suite de la loi SRU du 13 décembre 2000. De plus, depuis la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) promulguée le 24 mars 2014, les POS qui n'ont pas été révisés et transformés en PLU au 24 mars 2017 ou en PLUi au 31/12/2020 sont devenus caduques, impliquant dès lors l'application du Règlement National d'Urbanisme (RNU).

À la différence du PLU élaboré à l'échelle communale, l'élaboration d'un PLUi vise à porter à une échelle intercommunale les problématiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements sur la base d'un projet de territoire partagé par les communes et l'intercommunalité.

Le document d'urbanisme communal fixe le règlement applicable aux aménagements ou constructions pour chaque zone.

Le PLU s'accompagne d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui définit les orientations générales de la collectivité quant à l'évolution du territoire local.

6.2.2. Plans Locaux d'Urbanisme sur le territoire du projet

La présente partie correspond à l'état initial du GPSO.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme ayant été réalisée sur les sections Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax, AFNT et ASFB via les déclarations d'utilité publique, les surfaces présentées ci-dessous (EBC, ER etc.) n'ont plus lieu d'être. Elles sont indiquées à titre informatif.

6.2.2.1. Secteur géographique n°1

Toutes les communes du secteur géographique n°1 disposent d’un document d’urbanisme de type Plan Local d’Urbanisme (PLU).

Tableau 82 : Les documents d’urbanisme en vigueur dans les communes du secteur géographique n°1

Communes	Document d'urbanisme en vigueur	Date d'approbation	Modification
Bordeaux	PLU intercommunal de la Communauté urbaine de Bordeaux (PLU 3.1)	21/07/2006	10 ^{ème} modification approuvée le 28/01/2022
Bègles			
Villenave-d’Ornon			
Cadaujac	PLU	20/09/2017	1 ^{ère} modification approuvée le 11/12/2019 2 ^{ème} modification en cours, soumise à enquête publique entre septembre et octobre 2021, en attente de validation par le conseil municipal
Saint-Médard-d’Eyrans	PLU	22/01/2013	2 ^{ème} modification approuvée le 26/02/2020

L’analyse des documents d’urbanisme du secteur géographique n° 1 indique une tendance commune dans les choix de développement : poursuite maîtrisée de l’urbanisation par la programmation de zones d’habitat et d’activités futures et maintien des zones naturelles, facteurs clés de la maîtrise des risques d’inondation.

Comme le graphique ci-après le montre, la majorité de l’aire d’étude est ainsi occupée par des zones d’habitat ; les espaces naturels tiennent également une place remarquable. Les zones d’activités et les zones d’équipements constituent aussi une part notable de l’occupation du territoire. Ceci traduit la présence de l’agglomération bordelaise qui attire les populations locales et forme un bassin d’activité à fort rayonnement.

Depuis 2014, on constate une diminution des zones naturelles, des zones agricoles et des zones futures d’habitat au profit des zones urbanisées et des zones d’activités.

Figure 286 : Répartition des zones des documents d’urbanisme en pourcentage dans la bande de 500 m (Source : documents d’urbanisme, 2014)

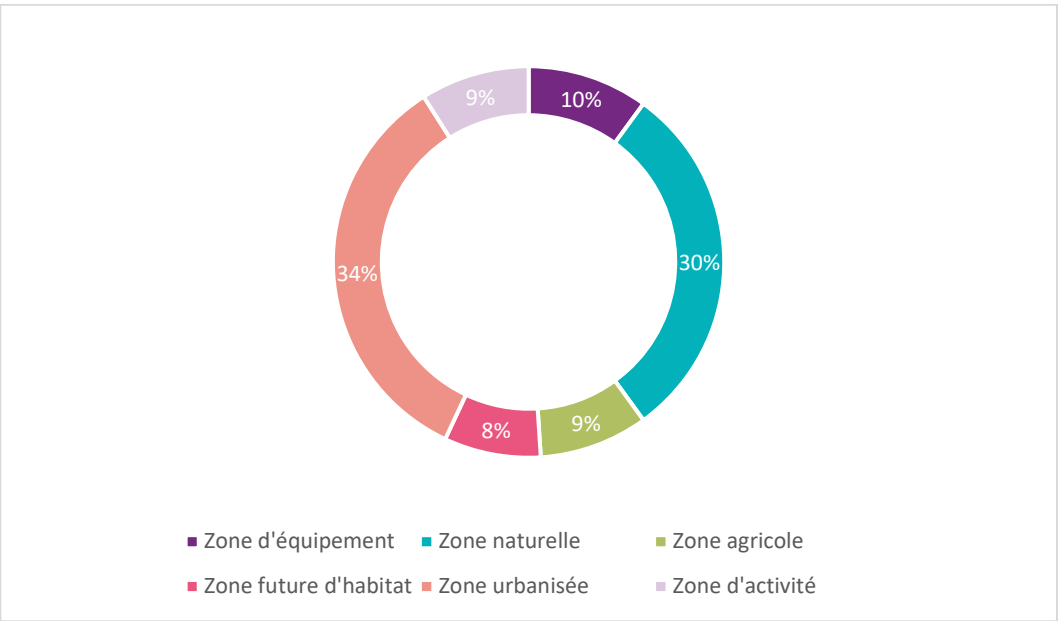
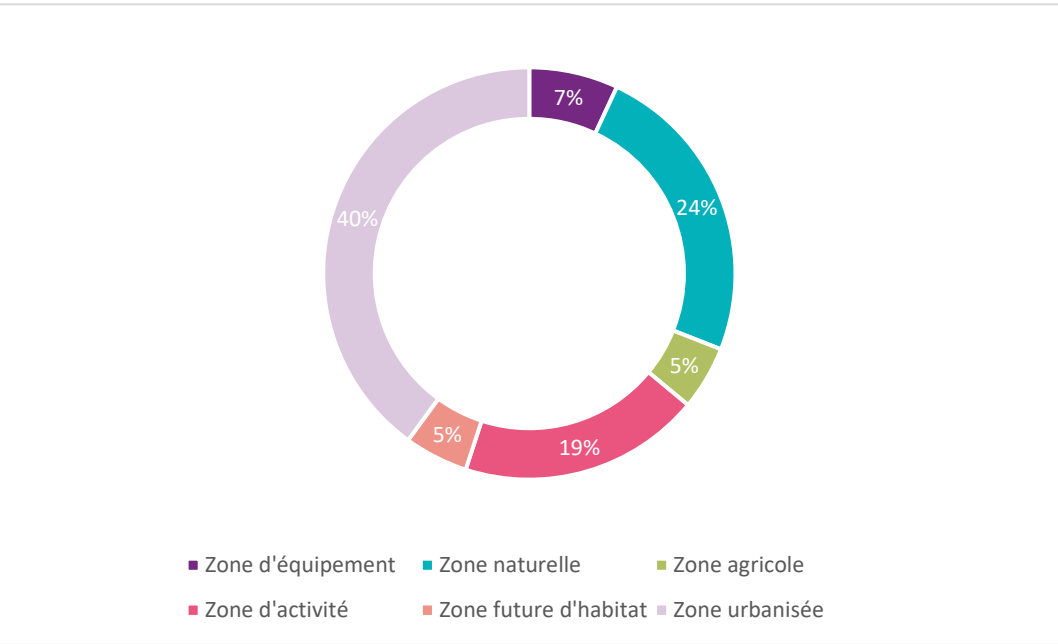


Figure 287 : Répartition des zones des documents d’urbanisme en pourcentage dans l’aire d’étude (Source : documents d’urbanisme, 2022)



Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Qu’est-ce qu’un espace boisé classé (EBC) ?

Les documents d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs, à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignement.

Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

Les contraintes techniques et environnementales de calage du projet ne permettent pas d’éviter tous les espaces boisés classés.

La procédure de mise en compatibilité a donc porté sur le déclassement de certains de ces espaces.

La désignation des Espaces Boisés Classés (EBC) peut avoir plusieurs objectifs :

- La prise en compte des enjeux paysagers : le classement d’un boisement en EBC vise à préserver l’organisation du paysage au travers de la conservation de boisements qui pourraient sinon être défrichés au profit de zones agricoles, urbaines ou encore préserver des coupures paysagères avec de grandes infrastructures (A62). On retrouve cette préoccupation au sein de l’ensemble des communes ;
- La prise en compte des sensibilités écologiques : le classement d’un boisement en EBC a alors vocation à préserver les zones boisées ayant été reconnues comme présentant un intérêt écologique majeur. On retrouve également cette préoccupation au sein de l’ensemble des communes ;
- La préservation des espaces de respiration dans les tissus urbains denses : le classement a pour objectif de préserver les boisements qui animent un tissu bâti. Seront protégés les boisements qui présentent un intérêt pour une rue, un quartier ou encore l’ensemble de la commune ou de l’agglomération. Seules les communes les plus urbanisées sont concernées par cette préoccupation (Bordeaux, Bègles et Villenave-d’Ornon).

Les Espaces Boisés Classés du secteur géographique n° 1 sont principalement localisés sur les communes de Villenave-d’Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d’Eyrans.

Tableau 83 : Les Espaces Boisés Classés (EBC) présents dans la bande 500 m au sein du secteur géographique n°1 (Source : Documents d’urbanisme, 2014)

Communes	Superficie (ha)
Bordeaux	0
Bègles	1,1
Villenave-d’Ornon	8
Cadaujac	4,8
Saint-Médard-d’Eyrans	15,1
Total	29

Tableau 84 : Les Espaces Boisés Classés (EBC) présents dans la bande 500 m au sein du secteur géographique n°1 (Source : Documents d’urbanisme, 2022)

Communes	Superficie (ha)
Bordeaux	0
Bègles	1,1
Villenave-d’Ornon	8
Cadaujac	4,7
Saint-Médard-d’Eyrans	14,8
Total	28,6

Les Emplacements Réservés (ER)

Qu’est-ce qu’un emplacement réservé ?

Les emplacements réservés sont des zones spéciales susceptibles d’être délimitées par les PLU. Réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d’intérêt général, aux espaces verts ou aux programmes de logement social, ces emplacements traduisent un engagement des collectivités publiques relatif aux équipements publics projetés sur leur territoire.

Le dimensionnement des emplacements réservés a pour objet de préserver une nécessaire souplesse pour le calage final du projet technique du GPSO.

Les emprises définitives nécessaires à l'exploitation de la ligne s'inscrivent à l'intérieur de ces emplacements réservés.

Après mise en service de la ligne, les emplacements réservés non utilisés seront supprimés.

L’emplacement réservé pour le GPSO, inscrit aux documents d’urbanisme des communes, concernait localement des espaces déjà réservés par différentes collectivités.

Plusieurs emplacements réservés sont également présents dans l’aire d’étude. Les plus grands concernent la création d’équipements publics sur la commune de Bègles et l’aménagement d’un cimetière paysager ainsi que la création d’une plaine des sports (entre l’A62 et la voie ferrée) sur la commune de Cadaujac. Sur les autres communes, les emplacements réservés concernent principalement des aménagements routiers (sécurisation de carrefours, élargissement de voirie...).

L’augmentation constatée depuis 2014 correspond à la mise en place d’une servitude de superstructure pour l’opération des AFSB, incluant la superficie de la plateforme ferroviaire existante (environ 30 ha).

Tableau 85 : Les Emplacements Réservés (ER) présents dans la bande 500 m au sein du secteur géographique n° 1 (Source : Documents d’urbanisme, 2014)

Communes	Superficie des ER dans la bande de 500 m (ha)
Bordeaux	0,5
Bègles	12,2
Villenave-d’Ornon	1,1
Cadaujac	13,4
Saint-Médard-d’Eyrans	0,8
Total	28

6.2.2.2. Secteur géographique n°2

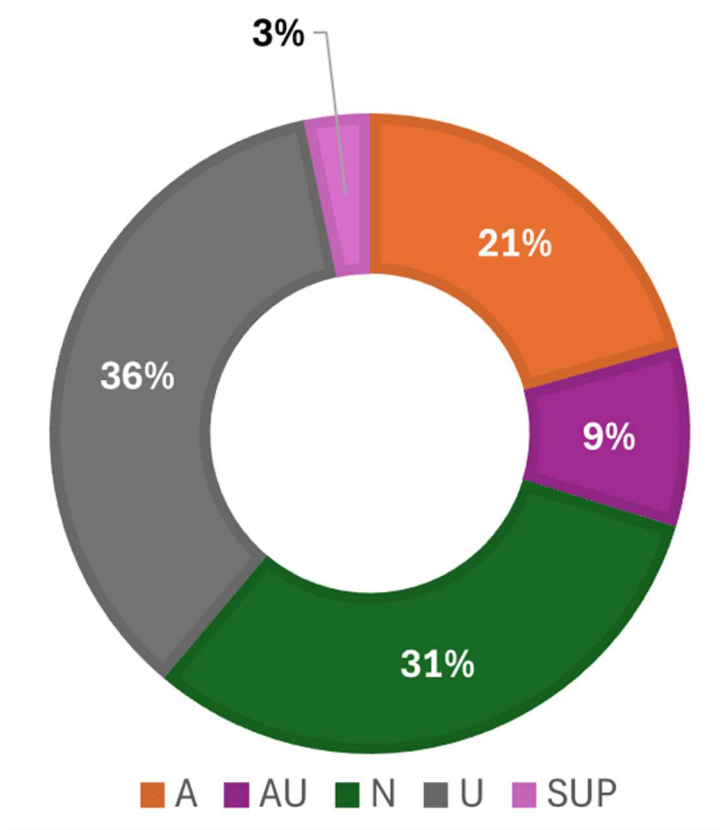
Les communes du secteur géographique n° 2 sont couvertes par un document d’urbanisme, tel que PLU, PLUi ou carte communale. Les documents d’urbanisme en vigueur approuvés et leurs évolutions récentes sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 86 : Les documents d’urbanisme en vigueur dans les communes (Géoportail de l’urbanisme, 2024)

Communes	Document d'urbanisme en vigueur	Date d'approbation	Modification
Arbanats	PLU	21/05/2013	Modification en date du 9/03/2016
Ayguemorte-les-Graves	PLU	21/05/2019	-
Beautiran	PLU	26/09/2013	-
Castres-Gironde	PLU	17/06/2013	-
Guillos	RNU	-	-
Illats	PLU	20/06/2022	-
Landiras	PLUi	26/09/2018	-
Portets	PLU	13/03/2007	Modification n°1 18/12/2019 ; DP valant MEC 16/09/2020
Saint-Médard-d'Eyrans	PLU	22/01/2013	Modification n°2 26/02/2020
Saint-Michel-de-Rieufret	Carte communale	13/09/2017	-
Saint-Selve	PLU	07/01/2019	Modification simplifiée n°1 02/02/2021
Virelade	PLU	14/06/2013	Modification 31/07/2014

L’analyse des documents d’urbanisme du secteur n° 2 met en avant une forte ruralité du territoire au niveau de l’aire d’étude avec la présence de nombreux espaces naturels (31%) et agricoles (21%). Les espaces bâtis ou à bâtir (comprenant les zones U, AU et SUP) représentent 48% de la surface au sein de l’aire d’étude, principalement dédiés à de l’habitat (38%) et des zones d’activités (10%).

Figure 288 : Répartition des zones des documents d'urbanisme au sein de l'aire d'étude du secteur n°2 (Source : documents d'urbanisme, 2024)



Nota : Le zonage « SUP » est recensé sur la commune de Saint-Michel-de-Rieufret, seule commune disposant d'une carte communale. Ce zonage est dédié aux secteurs où les constructions sont autorisées.

Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Trois communes sont concernées par des EBC : Beautiran, Castres-Gironde et Saint-Selve. Au sein de l'aire d'étude, les EBC représentent 19,4 ha environ sur le secteur 2.

Tableau 87 : Les Espaces Boisés Classés (EBC) présents dans l'aire d'étude au sein du secteur géographique n° 2 (Source : documents d'urbanisme, 2024)

Communes	Superficie des EBC inclus dans l'aire d'étude (en ha)
Ayguemorte-les-Graves	77
Castres-Gironde	20
Illats	1
Landiras	14
Saint-Médard-d'Eyrans	15
Saint-Selve	3
Virelade	3
TOTAL	134

Les Emplacements Réservés (ER)

346 ha d'ER sont présents dans l'aire d'étude, sur les communes d'Arbanats, Ayguemorte-les-Graves Illats, Landiras, Saint-Médard-d'Eyrans et Saint-Selve. Ces espaces sont principalement destinés à l'accueil du projet de LGV.

Tableau 88 : Les Emplacements Réservés (ER) présents au sein de l'aire d'étude au sein du secteur géographique n° 2 (Source : documents d'urbanisme, 2024)

Communes	Superficie des ER inclus dans l'aire d'étude (ha)
Arbanats	23
Ayguemorte-les-Graves	32
Illats	28
Landiras	186
Saint-Médard-d'Eyrans	16
Saint-Selve	61
TOTAL	346

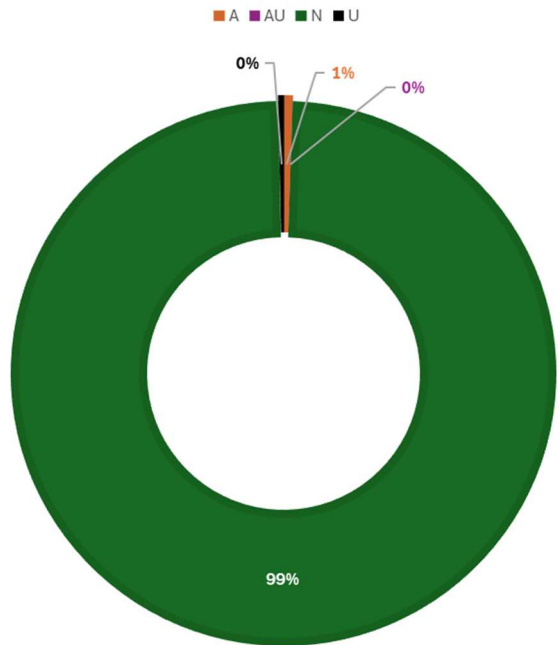
6.2.2.3. Secteur géographique n°3

Toutes les communes du secteur géographique n°3 sont régies par le PLUi Sud Gironde.

L'analyse du document d'urbanisme intercommunal du secteur n° 3 confirme les tendances dégagées dans les précédents secteurs : l'aire d'étude est très largement dominée par les espaces naturels et forestiers.

Balizac est la seule commune pour laquelle des zones d'habitat (17 ha) sont situées au sein de l'aire d'étude.

Figure 289 : Répartition des zones des documents d'urbanisme, en pourcentage, dans l'aire d'étude (Source : Documents d'urbanisme, 2024)



L'absence de zonage « à urbaniser » met en avant le choix des communes de conserver ces espaces naturels en l'état.

Tableau 89 : Les documents d’urbanisme en vigueur dans les communes du secteur géographique n° 3 (Source : Géoportail de l’urbanisme, 2024)

Communes	Document d’urbanisme en vigueur	Date d’approbation	Modification
Balizac	PLUi Sud Gironde	20/12/2022	Modification n°1, 24/06/2024
Bourideys	PLUi Sud Gironde	21/12/2022	Modification n°1, 24/06/2025
Cazalis	PLUi Sud Gironde	22/12/2022	Modification n°1, 24/06/2026
Lucmau	PLUi Sud Gironde	23/12/2022	Modification n°1, 24/06/2027
Origne	PLUi Sud Gironde	20/12/2022	Modification n°1, 24/06/2024
Préchac	PLUi Sud Gironde	20/12/2022	Modification n°1, 24/06/2024
Saint-Léger-de-Balson	PLUi Sud Gironde	20/12/2022	Modification n°1, 24/06/2024

Les Espaces Boisés Classés

Sur les communes du secteur géographique n°3, aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est identifié.

Les Emplacements Réservés

Au sein de l'aire d'étude, plusieurs emplacements réservés au titre du Code de l’urbanisme sont présents. Ils se situent sur les communes de Balizac, Bourideys, Cazalis, Lucmau, Préchac et Saint-Léger-de-Balson pour le projet de la LGV Bordeaux — Toulouse et pour une voie d'accès (Cazalis).

Tableau 90 : Les Emplacements Réservés (ER) présents dans l’aire d’étude du secteur géographique n° 3 (Source : Documents d’urbanisme, 2024)

Commune	Superficie des Emplacements réservés inclus dans l'aire d'étude (ha)
Balizac	139,5
Bourideys	0,2
Cazalis	20
Lucmau	23
Préchac	215
Saint-Léger-de-Balson	147
Total	545

6.2.2.4. Secteur géographique n°4

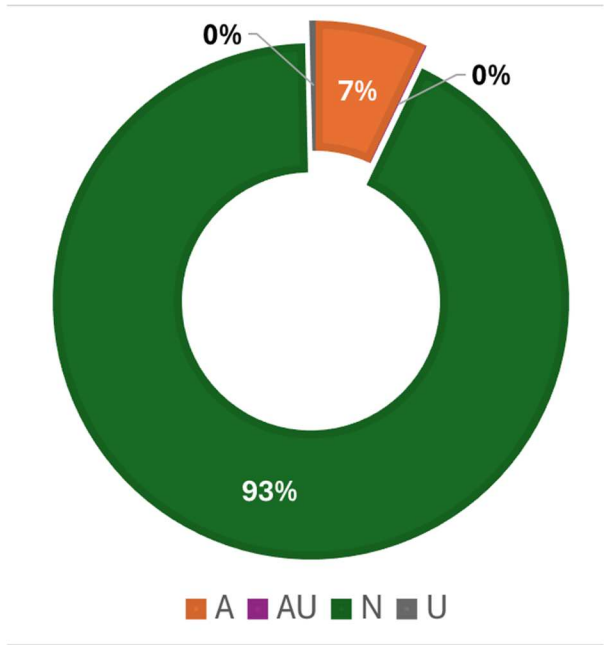
Toutes les communes sont couvertes par le PLUi du Bazadais, dont la révision date de juillet 2024, à l’exception de Maillas, qui dispose d’un PLU approuvé en juin 2020.

Tableau 91 : Les documents d’urbanisme en vigueur dans les communes (Source : Géoportail de l’urbanisme, 2024)

Communes	Document d’urbanisme en vigueur	Date d’approbation	Modification
Bernos-Beaulac	PLUi du Bazadais	19/06/2024	02/07/2024
Captieux	PLUi du Bazadais	19/06/2024	02/07/2024
Cudos	PLUi du Bazadais	19/06/2024	02/07/2024
Escaudes	PLUi du Bazadais	19/06/2024	02/07/2024
Giscos	PLUi du Bazadais	19/06/2024	02/07/2024
Goulade	PLUi du Bazadais	19/06/2024	02/07/2024
Lerm-et-Musset	PLUi du Bazadais	19/06/2024	02/07/2024
Maillas	PLU	07/01/2015	02/06/2020
Marions	PLUi du Bazadais	19/06/2024	02/07/2024

Au sein de l’aire d’étude, l’occupation des sols est caractérisée par une prédominance très nette des zonages naturels (93 %). Les espaces agricoles représentent 7% de l'aire d'étude et les espaces urbains moins de 1%.

Figure 290 : Répartition des zones des documents d’urbanisme dans l'aire d’étude (Source : documents d’urbanisme, 2024)



La faible proportion de zonage « à urbaniser » met en avant le choix des communes de conserver ces espaces naturels en l’état. Les zones à urbaniser représentent une enveloppe de 4,9 ha environ, répartis sur deux communes du secteur :

- Captieux : 3 ha
- Escaudes : 1,9 ha

Les Espaces Boisés Classés

Six communes de secteur géographique n° 4 possèdent des EBC au sein de l’aire d’étude.

Tableau 92 : : Espaces boisés classés présents dans l’aire d’étude au sein du secteur géographique n° 4 (Source : Documents d’urbanisme, 2024)

Communes	Superficie des EBC inclus dans l'aire d'étude (ha)
Bernos-Beaulac	0,4
Captieux	37
Cudos	1
Escaudes	28,6
Giscos	3,5
Lerm-et-Musset	143
TOTAL	213,5

La différence significative avec le nombre d'EBC inscrits dans l'étude d'impact de 2014 est liée au déclassement de nombreux sites réalisé dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de la phase 1 du GPSO.

Les Emplacements Réservés

Plusieurs emplacements réservés sont identifiés au sein du secteur 4, pour un total d'environ 1 788 ha. Ils sont destinés à l'accueil des emprises de la LGV Bordeaux — Toulouse.

La répartition des surfaces des ER sur les communes du secteur 4 se fait de la manière suivante :

Tableau 93 : Répartition des surfaces des ER sur les communes du secteur 4 (Source : documents d'urbanisme, 2024)

Communes	Superficie des ER inclus dans l'aire d'étude
Bernos-Beaulac	154
Captieux	484
Cudos	653
Escaudes	211
Giscos	9
Goulade	15
Lerm-et-Musset	183
Marions	78
TOTAL	1788

6.2.2.5. Secteur géographique n°5

Les communes de Fargues-sur-Ourbise, Pindères et Pompogne sont dotées d’un PLU. Saint-Michel-de-Castelnau est concernée par le PLUi du CC du Bazadais. Houeillès, Saint-Martin-Curton et Sauméjan dépendent du Règlement National d’Urbanisme (RNU).

Tableau 94 : Les documents d’urbanisme en vigueur dans les communes du secteur géographique n° 5 (Source : Géoportail, 2024)

Communes	Documents d’urbanisme en vigueur	Date d’approbation	Modification
Fargues-sur-Ourbise	PLU	07/02/2014	-
Houeillès	RNU	-	-
Pindères	PLU	19/11/2014	-
Pompogne	PLU	19/06/2017	-
Saint-Martin-Curton	RNU	-	-
Saint-Michel-de-Castelnau	PLUi du Bazadais	19/06/2014	-
Sauméjan	RNU	-	-

Il ressort de l’enquête réalisée auprès des communes dans le cadre du projet de lignes nouvelles, une volonté au niveau local de limiter l’extension de l’urbanisation pour un meilleur maintien des espaces naturels, sylvicoles et agricoles. Cela a également été traduit dans les documents d’urbanisme les plus récents.

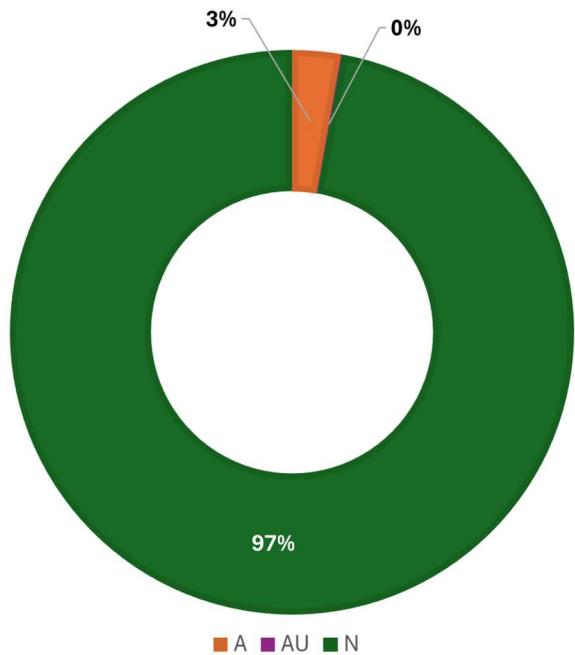
Fargues-sur-Ourbise a souhaité poursuivre la dynamique démographique avec un objectif de +3% entre 2008 et 2022 à travers une densification des bourgs de Fargues et de Saint-Julien, une maîtrise du développement de l’urbanisation, la préservation des activités sylvicoles et agricole, la protection des espaces naturels et la diversité écologique et la pérennité des paysages emblématiques.

La commune de Pindères poursuit un objectif de croissance démographique compris entre 1,6% et 2%. Cela à travers une planification du développement visant les secteurs les plus densément structurés, une préservation de l’activité et de l’identité agricole et forestière, des projets d’ensemble touristiques, et une gestion durable des ressources naturelles (eau et espaces naturels).

Pompogne se démarque des autres sur le plan de sa croissance démographique, avec une population qui a presque doublé entre 1999 et 2009. Cette croissance a nettement ralenti entre 2010 et 2021 (+1%). Les extensions de l’habitat sont très limitées et prévues en continuité avec le bourg (à l’est immédiat de celui-ci) et autour du hameau d’Auba. Un lotissement est en cours de construction au sud-est du bourg, qui permettra d’accueillir 8 lots au total.

Les zonages des PLU au sein de l'aire d’étude se composent essentiellement de zones naturelles (97% de l’aire d’étude), correspondant aux parcelles sylvicoles du secteur. Les espaces agricoles représentent moins de 3% de l’aire d’étude.

Figure 291 : Répartition des zones des documents d'urbanisme en pourcentage dans l'aire d'étude (Source : Documents d'urbanisme, 2024)



Les Espaces Boisés Classés

0,08 ha d'Espace Boisé Classé (EBC) sont inclus au sein de l'aire d'étude pour le secteur géographique n° 5. Tous sont inscrits sur la commune de Fargues-sur-Ourbise.

Les Emplacements Réservés (ER)

36 ha d'emplacements réservés (ER) se situent au sein de l'aire d'étude, répartis sur les communes de Pindères (26 ha) et Saint-Michel-de-Castelnau (11 ha). Ces ER sont principalement destinés à l'accueil du projet de LGV.

6.2.2.6. Secteur géographique n°6

Les communes du secteur 6, à l'exception d'Ambrus font partie de l'Albret Communauté. Elles sont couvertes par un PLUi depuis le 25 septembre 2024. La commune d'Ambrus dispose de son propre PLU, adopté le 23 septembre 2019.

Le détail sur les documents d'urbanisme de chaque commune est présenté dans le tableau suivant.

Tableau 95 : Les documents d'urbanisme en vigueur dans les communes du secteur géographique n° 6 (Source : Géoportail de l'urbanisme, 2024)

Communes	Documents d'urbanisme en vigueur	Date d'approbation	Dernière modification
Ambrus	PLU	23/09/2019	-
Bruch	PLUi Albret Communauté	25/09/2024	-
Buzet-sur-Baïse			
Feugarolles			
Montesquieu			
Montgaillard-en-Albret			
Pompiery			
Vianne			
Xaintrailles			

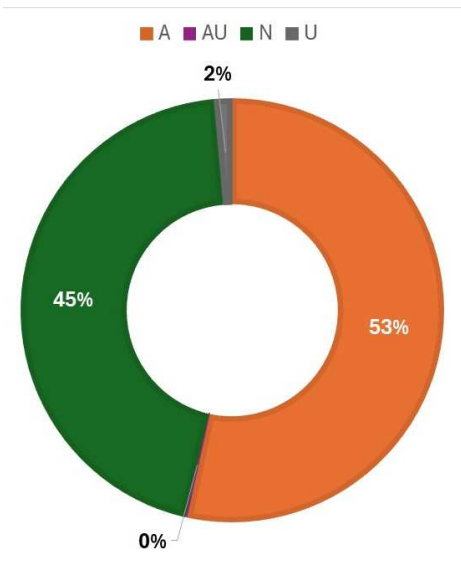
L'analyse du zonage du PLUi montre une forte prépondérance de zones destinées à l'agriculture. Les espaces naturels tiennent également une place dominante notamment au niveau du massif landais entre Pompiery et Xaintrailles, et au niveau du vallon du Peyroutet.

Les zones d'activités et d'habitat futures représentent une faible surface de l'aire d'étude. Ceci traduit une volonté de limiter l'extension de l'urbanisation pour un meilleur maintien des espaces naturels et agricoles. Une seule zone de loisirs a été identifiée, il s'agit du plan d'eau du lieu-dit Le Page situé sur la commune de Bruch.

La répartition des surfaces par zonage d'urbanisme est présentée par la figure suivante.

Le PLUi de l'Albret Communauté prend en compte le projet GPSO. Le projet apparait dans le PADD (tracé et implantation des nouvelles gares).

Figure 292 : Répartition des zones des documents d'urbanisme au sein de l'aire d'étude (Source : Documents d'urbanisme, 2024)



Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Au niveau communal et au sein de l'aire d'étude, des EBC sont présents sur les communes d'Ambrus, Bruch, Buzet-sur-Baïse, Feugarolles, Pompiery, Vianne, et Xaintrailles et représentent une surface de près de 72 ha.

Ces EBC ont pour principal objectif de préserver les boisements de ripisylves et des petites zones humides accompagnant les cours d'eau. Ils permettent de contenir l'activité sylvicole dans ces zones plus sensibles d'un point de vue environnemental.

Tableau 96 : Les espaces boisés classés (EBC) présents dans l'aire d'étude au sein du secteur géographique n° 6 (Source : Géoportail, 2024)

Communes	Superficie des EBC inclus dans l'aire d'étude (ha)
Ambrus	2,8
Bruch	55
Buzet-sur-Baïse	3,5
Feugarolles	0,04
Pompiery	0,8
Vianne	10
Xaintrailles	0,02
Total	72

Les Emplacements Réservés (ER)

Des ER sont également présents au sein de l’aire d’étude. Ils concernent les communes d’Ambrus, Bruch, Feugarolles, Montesquieu, Pompiy, Vianne et Xaintrailles pour une surface totale de 719 ha.

Ils sont principalement réservés à l’accueil de la ligne grande vitesse Bordeaux — Toulouse.

6.2.2.7. Secteur géographique n°7

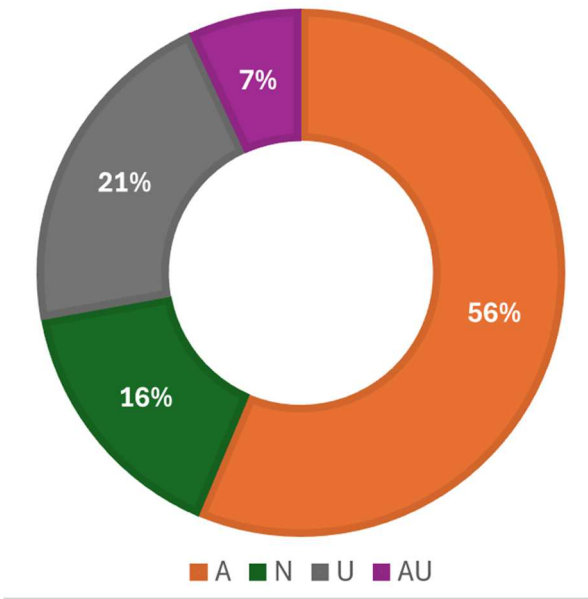
L’ensemble des communes du secteur n°7 est désormais couvert par un seul et unique document d’urbanisme : le Plan Local d’Urbanisme intercommunal (PLUi) de l’Agglomération d’Agen. Le PLUi a été approuvé le 11 juillet 2013. À cette date, le PLUi couvre 12 communes dont trois communes du secteur n°7 : Boé, Colayrac-Saint-Cirq et Layrac.

La révision générale du PLUi, approuvé le 22 juin 2017, permet d’élargir la couverture territoriale du PLUi de 19 communes supplémentaires, dont 13 communes du secteur n°7 : Brax, Caudecoste, Estillac, Fals, Le Passage, Moirax, Roquefort, Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Saint-Nicolas-de-la-Balerm, Saint-Sixte, Sauveterre-Saint-Denis et Sérignac-sur-Garonne.

Le PLUi couvre ainsi un territoire de 31 communes.

Comme le montre le graphique ci-après, l’aire d’étude est largement dominée par les zones agricoles qui représentent près de 56 % de sa surface : ceci traduit la volonté de maintenir l’activité agricole au sein du territoire agenais. Les zones naturelles et forestières ne représentent que 16% de la surface.

Figure 293 : Répartition des zones des documents d’urbanisme (Source : documents d’urbanisme, 2024)



Les zones urbaines et à urbaniser représentent près du tiers de la surface de l’aire d’étude. Elles sont composées des zones d’habitat existantes et futures (33%) et les zones d’activités existantes et futures (24%).

Les zones d’habitat futur sont recensées sur les communes suivantes :

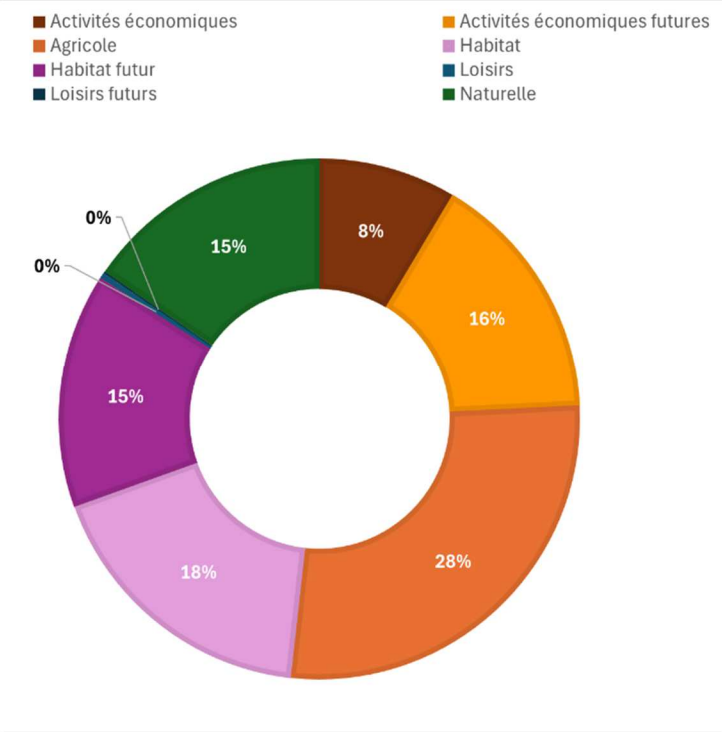
- 29 ha à Brax ;
- 65 ha à Caudecoste ;
- 16 ha à Sainte-Colombe-en-Bruilhois ;
- 19 ha à Sérignac-sur-Garonne.

Sur la commune de Brax, un développement organisé selon un axe ouest-est est prévu, du centre-ville jusqu’à la commune du Passage. Il s’agit de zones d’urbanisation future à destination d’habitats et d’équipements ; au-delà et de part et d’autre de la RD656, on retrouve des zones futures d’activités.

Le document d’urbanisme vise la densification autour des noyaux et infrastructures existants afin de renforcer la structure actuelle du territoire tout en préservant les zones naturelles.

Par ailleurs, les zones de loisirs sont également présentes sur ce secteur et correspondent essentiellement au parc Walibi et à la gravière du pont Bourbonnais sur la commune de Boé (pratique de jet ski...).

Figure 294 : Répartition de la destination des zones des documents d'urbanisme (source : documents d’urbanisme, 2024)



Axes de développement urbain sur le territoire

Le PADD précise que des « espaces et sites d’activités doivent être prévus pour répondre à des besoins au niveau local » telle que la « compensation foncière des terrains aujourd’hui occupés par des entreprises et qui seront concernés par les futures acquisitions pour le projet de LGV ».

Par ailleurs, le PADD vise à organiser et cadrer le développement commercial à travers une politique d’équipement et d’aménagement commercial, la création de surfaces commerciales, la requalification de secteurs de friches commerciales et ensembles commerciaux anciens dans le centre et Est de l’agglomération et la préservation et mise en valeur des linéaires commerciaux significatifs des centres-villes.

Le PADD souhaite également promouvoir la création d’une véritable économie touristique, préserver le potentiel agronomique du territoire, et valoriser les activités agricoles. Enfin, il vise à consolider l’armature des équipements de proximité ou de rayonnement d’agglomération et à améliorer la desserte numérique du territoire.

- Une agglomération accessible, une mobilité maîtrisée et plus diversifiée :

Les objectifs en matière de mobilité fixés par le PADD sont les suivants :

- Développer une offre en transports collectifs et favoriser l’usage des modes alternatifs ;
- Renforcer les infrastructures de contournement de l’agglomération et d’échanges interurbains, dont la réalisation de la Ligne Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse. Ce projet intéresse directement le territoire de l’agglomération et donc des communes du secteur n°7. Le PADD souligne l’importance pour l’Agglomération d’anticiper la création future et les implications majeures de ces infrastructures ferroviaires par la préservation des emprises nécessaires à leur réalisation, à leur intégration dans les stratégies de planification urbaine, de programmation du réseau de transport local, d’aménagements économiques (comme c’est le cas dans le cadre du projet de Technopole Agen Garonne). Et à veiller à la limitation des impacts sur le territoire, avant et pendant les travaux.
- Améliorer le maillage principal au sein de l’agglomération ;
- Renforcer la cohérence des politiques d’urbanisme, d’aménagement et de déplacements ;
- Organiser les flux économiques et la logistique urbaine.

Le PADD prévoit les besoins en matériaux par un objectif de planification des sites d’exploitations de gravières dans la plaine de la Garonne. Du fait des besoins liés au développement urbain et des infrastructures sur l’agglomération, aux faibles gisements des sites en cours d’exploitation (Layrac) et aux impacts du projet de la LGV (GPSO), de nouveaux sites seront nécessaires.

Il s’agit pour le PADD de préserver des réserves foncières pour l’accueil d’équipements, en lien avec l’évolution démographique prévue. Le potentiel besoin identifié est d’environ 20 ha répartis sur les différentes communes (groupes scolaires, salles municipales, équipements sportifs, équipements publics divers).

Enfin, il s’agit de prévoir le foncier nécessaire aux grands projets d’infrastructures. D’une part pour la réalisation de ces projets, tels que la LGV et ses aménagements connexes (nouvelle gare, rétablissements routiers, navette avec la gare d’Agen), et d’autre part pour compenser la consommation foncière.

- Une agglomération qui offre un cadre de vie durable et de qualité environnementale.

Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Au sein de l’aire d’étude, des EBC sont présents sur la moitié des communes et plus particulièrement concentrés sur les communes de Moirax (94 ha) et Layrac (63 ha).

Ces EBC ont pour principal objectif de préserver les boisements de ripisylves et des petites zones humides accompagnant les cours d’eau. Ils permettent de contenir l’activité sylvicole dans ces zones plus sensibles d’un point de vue environnemental.

Figure 295 : Espace Boisé Classé du Pomaret à l’est de l’aire de service de Porte d’Aquitaine (Source : SNCF RÉSEAU, 2014)



Au sein de l’aire d’étude, environ 219 ha d’EBC sont ainsi recensés.

Tableau 97 : Les Espaces Boisés Classés (EBC) présents dans l’aire d’étude au sein du secteur géographique n° 7 (Source : documents d’urbanisme, 2024)

Communes	Superficie des EBC inclus dans l’aire d’étude (ha)
Boé	9
Brax	9
Caudecoste	10
Colayrac-Saint-Cirq	4
Estillac	0,3
Fals	5
Layrac	63
Le Passage	17
Moirax	94
Roquefort	2
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	6
Saint-Sixte	0,1
Sérignac-sur-Garonne	0,4
Total	219

Les Emplacements Réservés (ER)

Par ailleurs, 806 ha d’ER ont été recensés au sein de l’aire d’étude. Ces emplacements réservés sont principalement destinés à l’accueil de la ligne nouvelle. Les autres emplacements réservés sont destinés à la création de parcs paysagers, à l’extension de bâtis collectifs et de cimetières et à la création de voies nouvelles, d’établissements scolaires et d’une digue de protection de la Garonne.

Tableau 98 : Les Emplacements Réservés (ER) présents dans l’aire d’étude sein du secteur géographique n° 7 (Source : documents d’urbanisme, 2024)

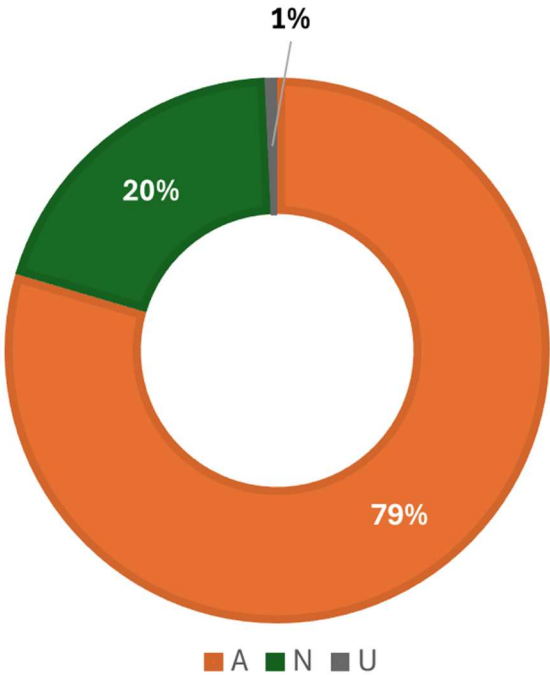
Communes	Superficie des ER inclus dans l’aire d’étude (ha)
Boé	10
Brax	92
Caudecoste	234
Colayrac-Saint-Cirq	10
Estillac	33
Layrac	172
Le Passage	41
Moirax	20
Roquefort	42
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	138
Saint-Nicolas-en-Balerme	1
Sérignac-sur-Garonne	13
Total	806

6.2.2.8. Secteur géographique n°8

Les communes du secteur n°8 sont désormais toutes couvertes par un seul et unique document d’urbanisme : le PLUi de la communauté de communes des Deux Rives. Il a été approuvé le 10 février 2024 et a fait l’objet d’une mise à jour des annexes le 29 novembre 2024.

Au sein de l’aire d’étude, près de 80% des espaces sont des zones agricoles inscrites au PLUi des Deux Rives. 20% des espaces sont des zones naturelles, et 1% des espaces urbains.

Figure 296 : Répartition des zones des documents d’urbanisme en pourcentage au sein de l’aire d’étude (Source : documents d’urbanisme, 2024)



Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Plusieurs communes du secteur géographique n° 8 possèdent des EBC. Ils représentent 75 ha dans l’aire d’étude. Leur répartition est présentée dans le tableau suivant.

Tableau 99 : Les Espaces Boisés Classés (EBC) présents dans l’aire d’étude sein du secteur géographique n°8 (Source : documents d’urbanisme, 2024)

Communes	Superficie des EBC inclus dans l’aire d’étude (ha)
Auvillar	0,08
Dunes	0,01
Saint-Cirice	22
Saint-Loup	31
Saint-Michel	22
Total	75

Les Emplacements Réservés (ER)

Douze ER sont présents dans l’aire d’étude au niveau du secteur n°8 pour une surface totale de 455ha.

Tableau 100 : Les Emplacements Réservés (ER) présents dans l’aire d’étude au sein du secteur géographique n°8 (Source : documents d’urbanisme, 2024)

Commune	Superficie des ER inclus dans l’aire d’étude resserrée (ha)
Auvillar	87
Donzac	29
Dunes	75
Le Pin	24
Merles	9
Saint-Cirice	120
Saint-Loup	44
Saint-Michel	67
TOTAL	455

6.2.2.9. Secteur géographique n°9

Toutes les communes du secteur 9 s’inscrivent au sein de la communauté des Terres de Confluences, et sont couvertes par son PLUi.

Tableau 101 : Les documents d’urbanisme en vigueur dans les communes sur le secteur géographique n° 9

Communes	Document d’urbanisme en vigueur	Date d’approbation	Modification
Angeville	PLUi-H	05/03/2024	Mise à jour N°1 – 29/04/2024
Castelferrus	PLUi-H	05/03/2024	Mise à jour N°1 – 29/04/2024
Castelmayran	PLUi-H	05/03/2024	Mise à jour N°1 – 29/04/2024
Castelsarrasin	PLUi-H	05/03/2024	Mise à jour N°1 – 29/04/2024
Caumont	PLUi-H	05/03/2024	Mise à jour N°1 – 29/04/2024
Cordes-Tolosannes	PLUi-H	05/03/2024	Mise à jour N°1 – 29/04/2024
Garganvillar	PLUi-H	05/03/2024	Mise à jour N°1 – 29/04/2024
La Ville-Dieu-du-Temple	PLUi-H	05/03/2024	Mise à jour N°1 – 29/04/2024

Communes	Document d’urbanisme en vigueur	Date d’approbation	Modification
Saint-Aignan	PLUi-H	05/03/2024	Mise à jour N°1 – 29/04/2024
Saint-Nicolas-de-la-Grave	PLUi-H	05/03/2024	Mise à jour N°1 – 29/04/2024
Saint-Porquier	PLUi-H	05/03/2024	Mise à jour N°1 – 29/04/2024

Affirmer le positionnement régional des terres de Confluences :

L’amélioration générale de l’offre de transports passe par la valorisation de la voie ferroviaire, par la prise en compte de l’arrivée de la ligne à grande vitesse notamment en impulsant l’urbanisation en accroche des trois gares, par l’appui sur les infrastructures déjà présentes, la valorisation de la desserte régionale en bus ainsi que celle du co-voiturage.

L’occupation des sols déterminée par les documents d’urbanisme en vigueur est de 93,16 % pour les zones naturelles et agricoles.

Comme le montre le graphique ci-après, l’aire d’étude centrée sur le tracé du secteur 9 est largement dominée par les zones agricoles et naturelles.

Figure 297 : Répartition des zones des documents d’urbanisme, aire d’étude (Source : Documents d’urbanisme)

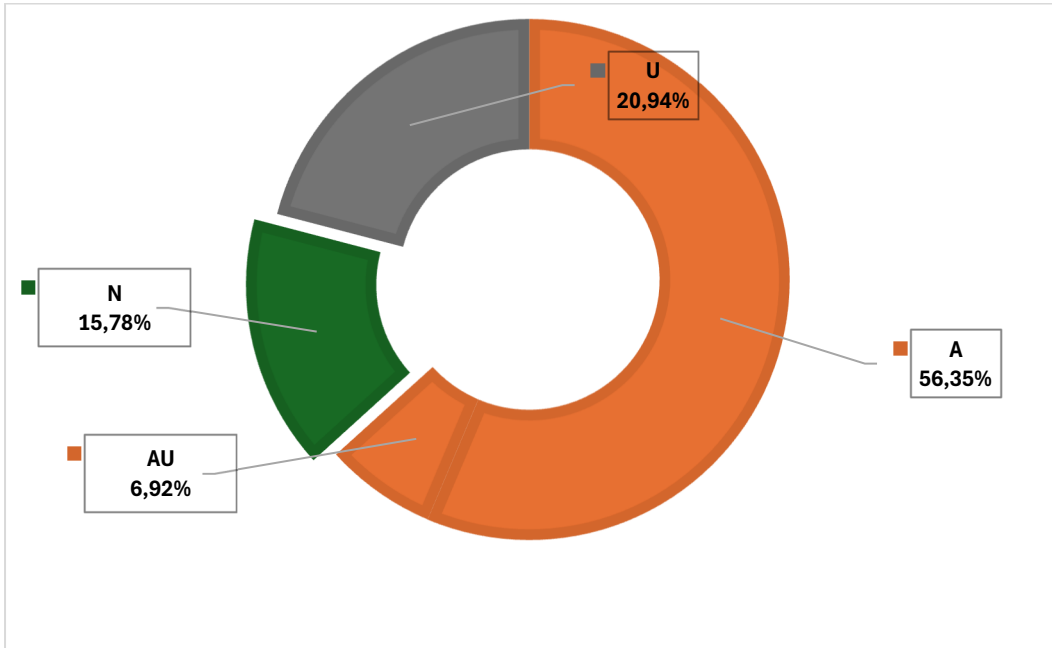


Figure 298 : Commune de Saint-Porquier (Source : SNCF Réseau - Paul Robin)



Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Il n’y a pas d’espace boisé classé dans l’aire d’étude du secteur géographique n°9.

Les Emplacements Réservés (ER)

Au sein de l’aire d’étude, on compte 10 ER sur les communes de Castelferrus et de Saint-Porquier, ainsi que le projet de la ligne, qui représente une surface totale de 420 Ha sur le secteur 9

Tableau 102 : Les emplacements réservés (ER) présents dans l’aire d’étude au sein du secteur géographique n°9 (Source : documents d’urbanisme, 2024)

Communes	Nombre ER	Superficie des ER inclus dans l'aire d'étude (ha)
Castelferrus	7	0,47
Saint-Porquier	3	1,52
Total	10	1,99

6.2.2.10. Secteur géographique n°10

Toutes les communes du secteur disposent d’un document d’urbanisme. Deux communes sont couvertes par le PLUi de la Communauté de Communes Grand-Sud-Tarn-et-Garonne, approuvé le 9 juin 2022. Il s’agit de Campsas et Labastide-Saint-Pierre.

Les autres communes sont couvertes chacune par un PLU communal.

Tableau 103 : Les documents d’urbanisme en vigueur dans les communes du secteur géographique n°10 (Source : Géoportail de l’urbanisme et documents d’urbanisme, 2024)

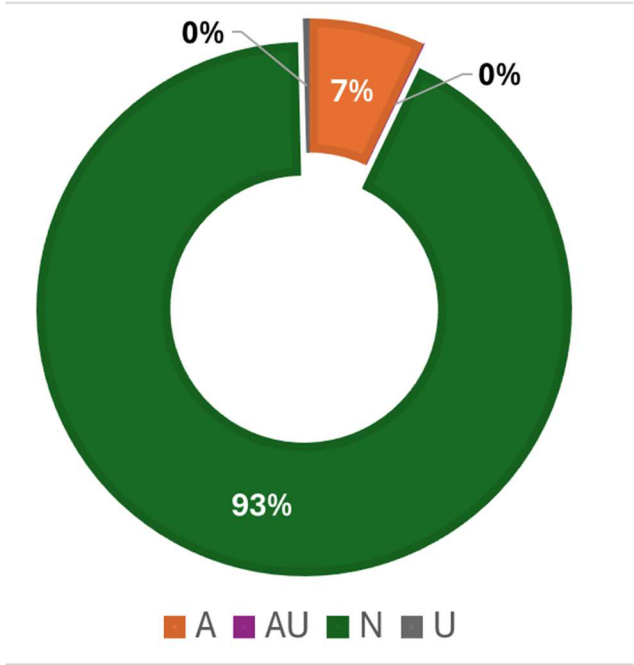
Communes	Document d’urbanisme en vigueur	Date d’approbation	Modification
Bressols	PLU	17/05/2017	Modification n°2 approuvée le 29/01/2024
Campsas	PLUi de la CC Grand Sud Tarn-et-Garonne	09/06/2022	-
Escatalens	PLU	25/01/2013	08/02/2022

Communes	Document d'urbanisme en vigueur	Date d'approbation	Modification
Labastide-Saint-Pierre	PLUi de la CC Grand Sud Tarn-et-Garonne	09/06/2022	-
Lacourt-Saint-Pierre	PLU	01/03/2014	-
Montauban	PLU	30/11/2016	25/06/2018
Montbartier	PLU	28/02/2008	Modification simplifiée n°8 approuvée le 29/09/2022
Montbeton	PLU	11/09/2013	10/07/2017
Montech	PLU	07/10/2013	29/12/2016

L'occupation des sols déterminée par les documents d'urbanisme en vigueur a été analysée au sein de l'aire. Il en ressort :

- Une forte représentation des espaces naturels et forestiers naturelles : 93 % de l'aire d'étude est classée en zone naturelle ;
- Viennent ensuite les espaces agricoles : 7% de l'aire d'étude ;
- Une part très faible des zones urbaines : moins de 1% ;
- Au sein des zones urbaines : plus du tiers des surfaces incluses dans l'aire d'étude est dédié aux activités économiques ; et environ 60% à l'habitat.

Figure 299 : Répartition des zones des documents d'urbanisme dans l'aire d'étude (Source : Documents d'urbanisme, 2024)



Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Sept des neuf communes du secteur géographique n°10 disposent d'Espaces Boisés Classés (EBC), comme indiqué dans le tableau ci-après.

Tableau 104 : Les Espaces Boisés Classés (EBC) présents dans l'aire d'étude au sein du secteur géographique n° 10 (Source : Documents d'urbanisme, 2024)

Communes	Superficie des EBC inclus dans l'aire d'étude (ha)
Campsas	28
Escatalens	21
Labastide-Saint-Pierre	1
Lacourt-Saint-Pierre	1
Montauban	6
Montbartier	0,4
Montbeton	75
Montech	4
Total	137

Les Emplacements Réservés (ER)

L'ensemble des communes du secteur disposent, dans leurs documents d'urbanisme, d'emplacements réservés à la réalisation future de projets.

Huit communes disposent d'emplacements réservés inclus dans l'aire d'étude. Ils sont destinés à des aménagements urbains (création ou aménagement de voiries, de carrefours, de giratoires, création de cheminements piétons, extension d'équipements sportifs), et à l'accueil des lignes ferroviaires grande vitesse et aménagements connexes.

Tableau 105 : Les emplacements réservés (ER) dans l'aire d'étude au sein du secteur géographique n°10 (Source : Documents d'urbanismes, 2024)

Commune	Superficie des ER inclus dans l'aire d'étude (ha)
Bressols	471
Campsas	55
Escatalens	5
Labastide-Saint-Pierre	367
Lacourt-Saint-Pierre	17
Montauban	321
Montbartier	0,4
Montbeton	5
Total	173

6.2.2.11. Secteur géographique n°11

Toutes les communes du secteur disposent d’un document d’urbanisme à l’échelle communale, ou intercommunale. Quatre communes sont concernées par le PLUi de la Communauté de communes Grand Sud-Tarn-et-Garonne. Il s’agit des communes de Canals, Fabas, Grisolles et Pompignan. Les autres communes du secteur 11 disposent d’un document à l’échelle communale.

Les documents d’urbanisme concernant les communes du secteur n°11 sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 106 : Documents d’urbanisme en vigueur dans les communes du secteur géographique n° 11 (Source : Géoportail de l’urbanisme, 2024)

Communes	Document d’urbanisme en vigueur	Date d’approbation	Modification en cours
Canals	PLUi CC Grand Sud Tarn-et-Garonne	09/06/2022	-
Castelnau-d'Estrétefonds	PLU de Castelnau-d'Estrétefonds	Mars 2014	08/02/2024
Fabas	PLUi CC Grand Sud Tarn-et-Garonne	09/06/2022	
Fronton	PLU de Fronton	25/04/2019	18/09/2024
Grenade	PLU de Grenade	20/09/2005	26/03/2024
Grisolles	PLUi CC Grand Sud Tarn-et-Garonne	09/06/2022	-
Ondes	PLU d'Ondes	19/12/2011	22/02/2022
Pompignan	PLUi CC Grand Sud Tarn-et-Garonne	09/06/2022	-
Saint-Jory	PLU Saint-Jory	20/05/2021	Modification n°3 approuvé le 22/06/2023
Saint-Rustice	PLU de Saint-Rustice	5/10/2012	-
Saint-Sauveur	PLU Saint-Sauveur	13/03/2018	Révision générale lancée le 30/03/2023

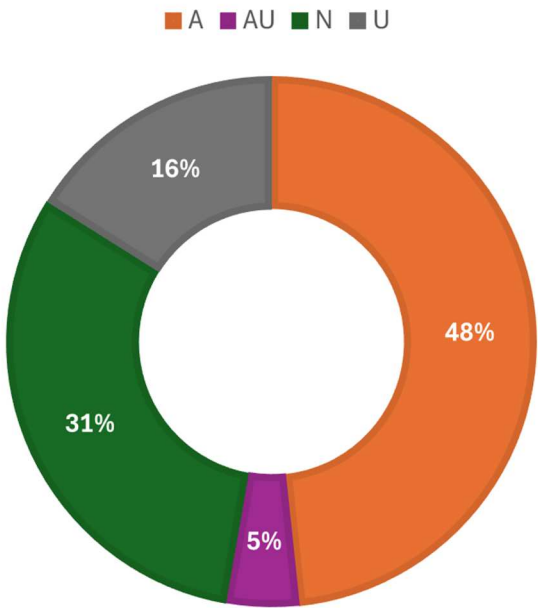
L’occupation des sols déterminée par les documents d’urbanisme en vigueur a été analysée au sein de l’aire d’étude. L’activité agricole tient une place prépondérante sur ce secteur, concernant près de la moitié du territoire (48%). Les zones naturelles ou forestières viennent en seconde position ; elles occupent un tiers du territoire (31 %). Le reste du secteur analysé est occupé dans sa quasi-totalité (21 %) par les zones urbaines, constituées de zones d’habitat existantes ou futures et d’activités existantes ou futures, soulignant l’influence de l’agglomération toulousaine.

Cette organisation du territoire reflète la volonté de développer l’urbanisation tout en respectant et maintenant l’équilibre existant entre les espaces ruraux et urbains dans un objectif de développement durable.

Une zone de loisirs est présente sur la commune de Castelnau-d’Estrétefonds au niveau de la Gravette. Il s’agit d’activités nautiques à proximité des anciennes gravières actuellement en eau.

La figure suivante illustre les proportions du zonage des documents d’urbanisme.

Figure 300 : Répartition des zones des documents d’urbanisme, en pourcentage, dans l’aire d’étude (Source : documents d’urbanisme, 2024)



Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Quelques EBC sont recensés au sein de l’aire d’étude. La surface totale s’étend sur 125 ha comme indiqué dans le tableau ci-après.

Ces espaces boisés classés ont pour principal objectif de préserver les boisements de ripisylve et des petites zones humides accompagnant les cours d’eau. Ils permettent de contenir l’activité sylvicole dans ces zones plus sensibles d’un point de vue environnemental.

Tableau 107 : Les Espaces Boisés Classés (EBC) présents dans l’aire d’étude du secteur géographique n° 11 (Source : documents d’urbanisme, 2024)

Communes	Superficie des EBC inclus dans l’aire d’étude (ha)
Castelnau-d'Estrétefonds	1
Fronton	0,06
Grisolles	8
Pompignan	114
Saint-Rustice	2
Total	125

Les Emplacements Réservés (ER)

Des Emplacements Réservés (ER) au titre du code de l’urbanisme sont présents au sein de l’aire d’étude. Ils représentent une surface totale de 760 ha dans le secteur 11.

Ces espaces sont principalement dédiés à l’accueil de la LGV. Dans une moindre mesure, ils concernent également des élargissements (cimetière) ou aménagements de voiries (accès, liaison entre quartiers) ou des équipements publics.

La répartition des surfaces des ER au sein de l’aire d’étude est présentée dans le tableau suivant.

Tableau 108 : Les Emplacements réservés (ER) présents dans l’aire d’étude au sein du secteur géographique n° 11 (Source : documents d’urbanisme, 2024)

Communes	Superficie totale d'ER inclus dans l'aire d'étude (ha)
Canals	95
Castelnau-d'Estréfonds	255
Fronton	96
Greande	79
Grisolles	75
Pompignan	17
Saint-Jory	84
Saint-Rustice	58
Total	760

6.2.2.12. Secteur géographique n°12

Le PLUi-H de Toulouse Métropole, qui comprenait les communes de Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet, Aucamville et Toulouse, et avait été approuvé le 11 avril 2019, a été annulé à la suite des décisions du Tribunal Administratif de Toulouse en date des 30 mars et 20 mai 2021.

En conséquence les PLU et POS communaux antérieurs sont redevenus applicables à partir du 20 mai 2021 et servent de référence à l’instruction des autorisations d’urbanisme.

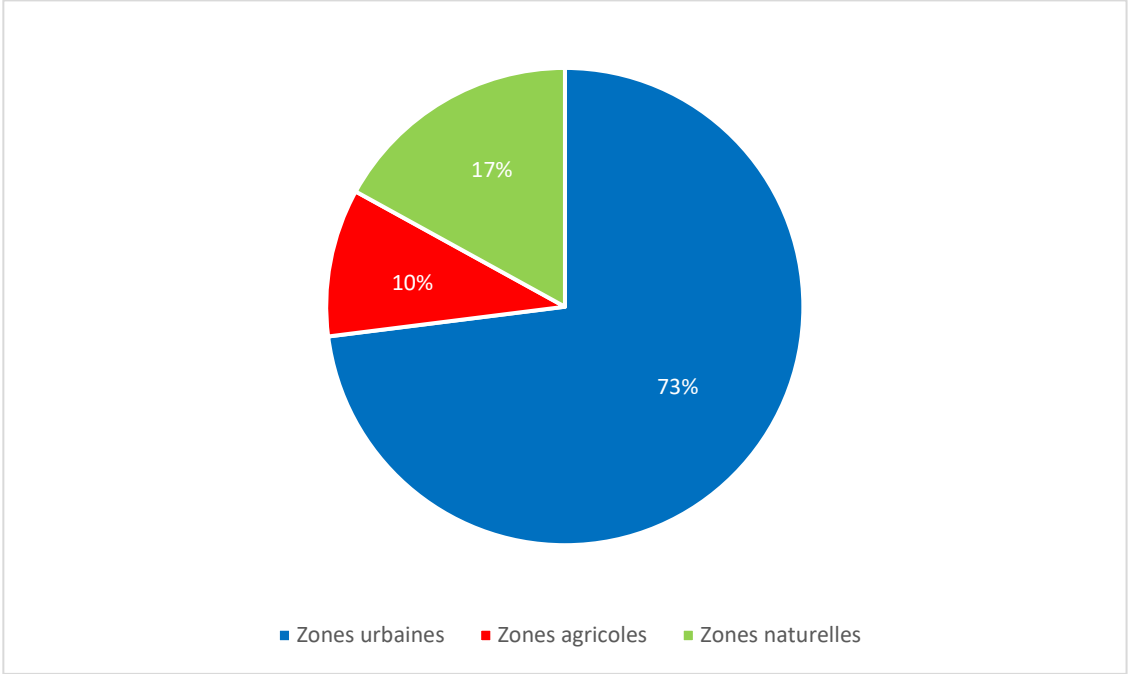
Tableau 109 : Les documents d’urbanisme en vigueur des communes de l’aire d’étude (source : documents d’urbanisme, 2021)

Communes	Document d’urbanisme en vigueur	Date d'approbation
Saint-Rustice	PLU	5 octobre 2012 Révision février 2013
Castelnau d'Estrétefonds	PLU	20 mars 2014 2e modification approuvée le 12 mars 2019 4e révision allégée approuvée le 30 janvier 2020
Grenade	PLU	20 septembre 2005 1 ère modification approuvée le 15 avril 2008 3e modification simplifiée approuvée le 8 septembre 2020
Saint-Jory	PLU	19 décembre 2011 2e modification approuvée le 30 juin 2016 PLUi-H approuvé le 11 avril 2019 PLUi-H annulé le 20 mai 2021
Lespinasse	PLU	9 octobre 2006 4 ème modification approuvée le 10 novembre 2015 PLUi-H approuvé le 11 avril 2019 PLUi-H annulé le 20 mai 2021

Fenouillet	PLU	Révision du POS en PLU approuvée le 27 juin 2013 Mise à jour approuvée le 8 mars 2018 PLUi-H approuvé le 11 avril 2019 PLUi-H annulé le 20 mai 2021
Aucamville	PLU	19 décembre 2011 1ère modification approuvée le 18 février 2016 PLUi-H approuvé le 11 avril 2019 PLUi-H annulé le 20 mai 2021
Toulouse	PLU	17 février 2006 5ème modification approuvée le 19 décembre 2011 5e Révision générale du PLU approuvée le 15 mai 2017 1ere modification simplifiée approuvée le 12 avril 2018 PLUi-H approuvé le 11 avril 2019 PLUi-H annulé le 20 mai 2021

Comme le graphique ci-après le montre, la majorité de l’aire d’étude est ainsi occupée par des zones d’habitat, commerciales et industrielles. Les zones naturelles sont peu présentes et les zones agricoles faiblement existantes. Ceci traduit la présence de l’agglomération toulousaine qui attire les populations locales et forme un bassin d’activité important.

Figure 301 : Zonages des documents d’urbanisme au sein de l’aire d’étude en 2022 (en %) (source : SYSTRA, 2022)



Les Espaces Boisés Classés (EBC)
Cinq communes de l'aire d'étude possèdent des EBC.

Tableau 110 : Les Espaces Boisés Classés (EBC) présents dans l'aire d'étude (source : documents d'urbanisme, 2022)

Communes	Nombre d'EBC	Superficie des EBC dans l'aire d'étude (ha)
Castelnau d'Estrétefonds	6	1
Saint-Jory	2	6,33
Lespinasse	18	2,47
Fenouillet	4	6,22
Toulouse	16	7,5
TOTAL	46	23,52

Les Emplacements Réservés (ER)

Des ER sont également présents au sein de l'aire d'étude, au niveau des communes de Castelnau-d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse. Les emplacements réservés longeant la voie ferrée existante concernent les emprises futures de l'opération AFNT et de leurs aménagements connexes, définies à la suite de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de 2014. Les autres ER présents au sein de l'aire d'étude concernent essentiellement des voies de communication (voies routières et fluviales pour le Canal latéral à la Garonne), des voies cyclables et piétonnes ainsi que des équipements publics (écoles, aire d'accueil pour les gens du voyage). Un espace est également réservé pour l'aménagement de la base de loisirs du Bocage.

Tableau 111 : Les Emplacements Réservés (ER) présents dans l'aire d'étude au sein (source : documents d'urbanisme, 2022)

Communes	Nombre d'ER	Superficie des ER inclus dans l'aire d'étude (ha)
Castelnau d'Estrétefonds	10	7,5
Grenade	1	0,05
Saint-Jory	22	18,4
Lespinasse	1	7,23
Fenouillet	14	9,29
Aucamville	1	0,04
Toulouse	10	4,45
Total	59	46,96

6.2.2.13. Secteur géographique n°13

Quatre communes du secteur n° 13 sont dotées d'un document d'urbanisme communal (PLU) : il s'agit de Arue, Bourriot-Bergonce, Roquefort et Sarbazan. Ces deux dernières communes disposent d'un PLU commun (SIVU de Roquefort et Sarbazan)

Pour Retjons, c'est le RNU qui s'applique. Sa principale disposition concerne les permis de construire, restreints aux hameaux existants. Saint-Gor dispose d'une carte communale.

Tableau 112 : Les documents d'urbanisme en vigueur dans les communes du secteur géographique n°13 (Source : Géoportail de l'urbanisme, 2024)

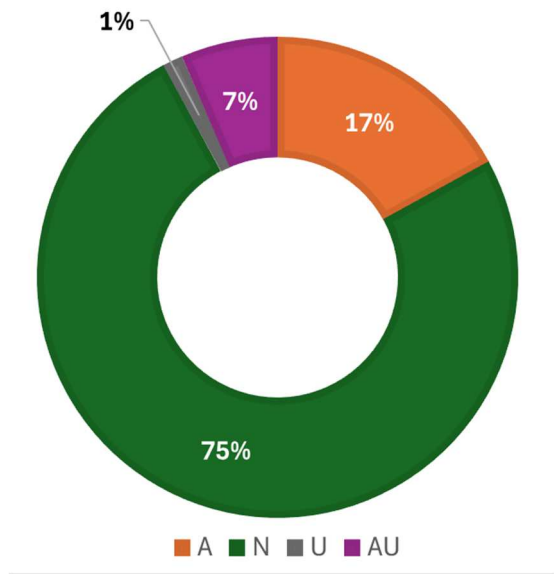
Communes	Document d'urbanisme en vigueur	Date d'approbation	Modification
Arue	PLU	23/07/2012	-
Bourriot-Bergonce	PLU	07/01/2015	-
Retjons	RNU	-	-
Roquefort Sarbazan	PLU	27/02/2008	Modification simplifiée n°3 approuvée le 22 mars 2021
Saint-Gor	Carte Communale	06/01/2012	-

L'occupation actuelle des sols dominée par les espaces naturels

Pour les quatre communes dotées d'un PLU (Arue, Bourriot-Bergonce, Roquefort et Sarbazan), l'occupation réglementaire des sols est caractérisée par une grande majorité de zones naturelles ou forestières (75 % des surfaces communales dans l'aire d'étude). Les zonages restants dans l'aire d'étude concernent en majorité les zones agricoles (17%). Les zones urbaines ne représentent que 7% des espaces au sein de l'aire d'étude sur le secteur.

Au sein des zones bâties, les zones d'activités futures représentent 6 %, témoignant d'un développement à venir. Les zones d'activités existantes représentent moins de 1 % du zonage actuel (zone de l'Iranger). La part des zones d'habitat est très faible au sein de l'aire d'étude (moins de 1% de la surface).

Figure 302 : Répartition des zones des documents d'urbanisme dans l'aire d'étude (Source : Documents d'urbanisme, 2024)



Sur la commune de Roquefort, à laquelle appartient la quasi-totalité des zones d'activité actuelles et futures, l'analyse détaillée des zonages concernés est la suivante pour l'aire d'étude :

- La quasi-totalité de la zone d'activités de Picanton (à l'ouest A65 et au nord D626), au Nord de la carrière du Cros, se trouve dans l'aire d'étude ;
- La quasi-intégralité des zones futures d'activités s'y trouve également, toujours au niveau du secteur de Picanton.

Sur la commune de Sarbazan, l'intégralité des territoires situés dans l'aire d'étude correspond à des zones naturelles ou forestières.

À Arue, deux secteurs sont destinés à accueillir des centrales photovoltaïques (Nabias à Bernède et Chivcoy), ainsi qu'un secteur à cheval sur Arue et Roquefort entre les lieux-dits Naton et Garrouzin.

Pour les autres communes non dotées de documents d’urbanisme à ce jour, l’occupation des sols est également dominée par les zones naturelles ou forestières, tel que l’attestent les photographies aériennes.

Les perspectives de développement prises en compte dans les documents d’urbanisme

Le projet de LGV est pris en compte dans le PADD du PLU communal.

Le projet de LGV est pris en compte dans le PADD du PLU communal. Un secteur dont la vocation agricole est à préserver se situe au sein de l’aire d’étude., un deuxième se situe en limite de l’aire d’étude.

Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Les communes d’Arue et Bourriot-Bergonce présentent des EBC au sein de l’aire d’étude. Ils représentent 86 ha au sein de l’aire d’étude.

Tableau 113 : Les Espaces Boisés Classés (EBC) présents dans l’aire d’étude au sein du secteur géographique n°13 (Source : Documents d’urbanisme, 2024)

Communes	Superficie des EBC dans l’aire d’étude (ha)
Arue	77
Bourriot-Bergonce	9
TOTAL	86

Les Emplacements Réservés (ER)

Un emplacement réservé est recensé au sein de l’aire d’étude, sur la commune d’Arue. Il représente une surface de 0,2 ha.

6.2.2.14. Secteur géographique n°14

Sur le secteur 14, trois PLUi sont applicables aux communes : le PLUi Mont de Marsan agglomération approuvé le 12 décembre 2019, le PLUi-H Cœur Hautes Landes, approuvé le 28 novembre 2024 et le PLUi Morcenais, approuvé le 19 janvier 2022.

Tableau 114 : Les documents d’urbanisme en vigueur dans les communes du secteur géographique n°14 (Source : Géoportail de l’urbanisme, 2024)

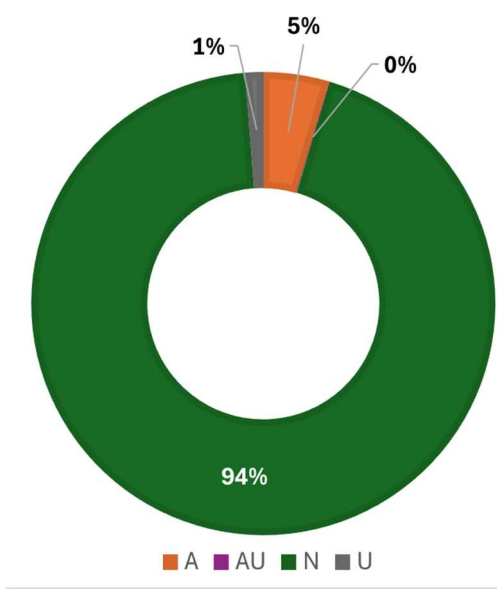
Communes	Document d’urbanisme en vigueur	Date d’approbation	Modification
Canenx-et-Réaut	PLUi-H Cœur Hautes Landes	28/11/2024	-
Cère	PLUi-H Cœur Hautes Landes	28/11/2024	-
Geloux	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	-
Lucbardez-et-Bargues	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	-
Ousse-Suzan	PLUi Pays du Morcenais	19/01/2022	-
Pouydesseaux	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	-
Saint-Avit	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	-
Saint-Martin-d’Oney	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	-
Uchacq-et-Parentis	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	-
Ygos-Saint-Saturnin	PLUi Pays du Morcenais	19/01/2022	-

Les perspectives de développement prises en compte dans les documents d’urbanisme

À l’échelle de l’aire d’étude : à l’échelle de l’aire d’étude, les communes dotées d’un document d’urbanisme sont en grande majorité située en zone naturelle ou forestière (près de 94 % de la surface totale), et dans une moindre mesure en zone agricole (5 % de la surface totale suivant les communes) et urbaine (1%).

La figure suivante présente la proportion de chaque zonage d’urbanisme.

Figure 303 : Répartition des zones des documents d’urbanisme au sein de l’aire d’étude (Source : documents d’urbanisme, 2024)



Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Six communes du secteur géographique n° 14 possèdent des Espaces Boisés Classés (EBC) au sein l’aire d’étude. Elles sont présentées dans le tableau suivant avec leurs superficies respectives.

Tableau 115 : Les Espaces Boisés Classés (EBC) présents dans l’aire d’étude au sein du secteur géographique n° 14 (Source : documents d’urbanisme, 2024)

Communes	Superficie des EBC inclus dans l’aire d’étude (ha)
Canenx-et-Réaut	20
Cère	0,09
Lucbardez-et-Bargues	0,2
Saint-Avit	0,5
Uchacq-et-Parentis	25
Total	46

Les emplacements réservés

Huit communes présentent des ER au sein de l’aire d’étude. Ces ER sont principalement destinés à l’accueil du projet de LGV. Des ER de plus petite taille concernent des aménagements ordinaires des communes, tel que l’extension d’établissements scolaires, la création de voies, des bassins de rétention. Les ER sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 116 : Les Emplacements réservés (ER) présents dans l’aire d’étude au sein du secteur géographique n° 14 (Source : documents d’urbanisme, 2024)

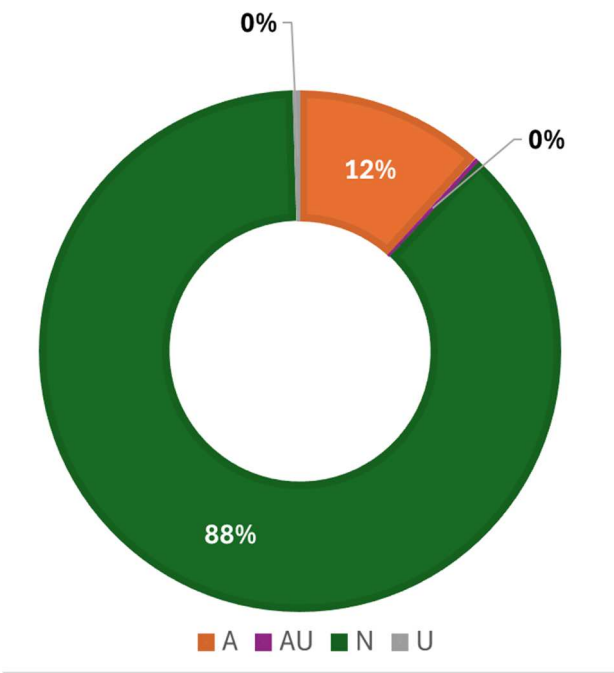
Communes	Superficie des ER inclus dans l’aire d’étude (ha)
Geloux	51
Lucbardez-et-Bargues	112
Ousse-Suzan	2
Pouydesseaux	73
Saint-Avit	465
Saint-Martin-d’Oney	159
Uchacq-et-Parentis	386
Total	1 248

6.2.2.15. Secteur géographique n°15

Toutes les communes sont couvertes par le Plan local d’urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté de communes du Pays du Tarusate, approuvé le 21 novembre 2019. La modification n°1 du PLUi est en cours (enquête publique en mars 2025).

L’analyse du document d’urbanisme du secteur géographique n° 15 indique qu’environ 88% de sa surface totale classée en zone naturelle ou forestière, 12% en zone agricole, et moins de 1% en zone urbaine (cf. figure suivante).

Figure 304 : Répartition des zones des documents d’urbanisme dans l’aire d’étude (Source : PLUi, 2024)



Les Espaces Boisés Classés

Le secteur géographique n° 15 accueille 111 ha d’Espaces Boisés Classés (EBC) au sein l’aire d’étude.

Les Emplacements Réservés

716 ha d’emplacement réservés sont identifiés au sein de l’aire d’étude. Ils sont destinés à l’accueil des projets de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

6.2.3. Mise en compatibilité

Les plans locaux d’urbanisme (PLU) et les orientations d’urbanisme qu’ils portent, ont été élaborés indépendamment de la conception du GPSO.

Il convient donc de vérifier la compatibilité de ce projet avec les orientations d’urbanisme définies à l’échelle communale, conformément à la réglementation en vigueur.

Le règlement du PLU définit un zonage du territoire qui distingue notamment les zones urbaines et les zones d’activités (actuelles et futures), les zones agricoles et enfin les zones naturelles.

Lorsque le projet traverse des zones dont le règlement n’est pas compatible avec la construction et l’exploitation d’une infrastructure ferroviaire, la mise en compatibilité du document d’urbanisme est nécessaire.

La mise en compatibilité des documents d’urbanisme doit intervenir dans le cadre de la procédure de déclaration d’utilité publique en application des dispositions des articles L.153-52 à L.153-58 et R.153-13 du Code de l’urbanisme. Ceux-ci prévoient que la DUP d’une opération non compatible avec les dispositions d’un PLU ne peut intervenir que si l’enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l’utilité publique ou l’intérêt général de l’opération, et sur la mise en compatibilité du document qui en est la conséquence.

La période allant de l’enquête publique à la DUP est couverte par les dispositions de l’article L.153-56 du code de l’urbanisme qui prévoit que : « lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d’utilité publique d’un projet, ou lorsqu’une procédure intégrée mentionnée à l’article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d’urbanisme ne peut pas faire l’objet d’une modification ou d’une révision portant sur les dispositions faisant l’objet de la mise en compatibilité entre l’ouverture de l’enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité » (les mêmes dispositions sont par ailleurs prévues en matière de SCoT).

Dans le cadre de la Déclaration d’Utilité Publique (DUP) pour la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax entre Saint-Médard-d’Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent-de-Paul (Landes), par décret n°2016-738 du 2 juin 2016, les documents d’urbanisme des communes concernées, à savoir Arbanats, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Bernos-Beaulac, Captieux, Castres-Gironde, Cazalis, Escaudes, Giscos, Goualade, Landiras, Lerm-et-Musset, Lucmau, Marions, Portets, Préchac, Saint-Médard-d’Eyrans, Saint-Selve et Virelade dans le département de la Gironde, des communes de Brax, Bruch, Caudecoste, Estillac, Fargues-sur-Ourbise, Moirax, Montesquieu, Pompogne, Roquefort, Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Saint-Nicolas-de-la-Balerm, Sérignac-sur-Garonne, Vianne ainsi que l’agglomération d’Agen (communes de Colayrac-Saint-Cirq, Layrac, Le Passage) dans le département de Lot-et-Garonne, des communes d’Auvillar, Bressols, Campsas, Castelmayran, Castelsarrasin, Cordes-Tolosannes, Donzac, Escatalens, Grisolles, Labastide-Saint-Pierre, Lacourt-Saint-Pierre, Montauban, Montbartier, Montbeton, Saint-Nicolas-de-la-Grave et Saint-Porquier dans le département de Tarn-et-Garonne, des communes de Castelnau-d’Estrétefonds, Fronton, Grenade, Saint-Rustice ainsi que de Toulouse Métropole (commune de Saint-Jory) dans le département de la Haute-Garonne, et des communes d’Arue, Bégaar, Canenx-et-Réaut, Cère, Ousse-Suzan, Pontonx-sur-l’Adour, Saint-Avit, Uchacq-et-Parentis ainsi que du syndicat intercommunal à vocation unique de Roquefort-Sarbazan (communes de Roquefort et de Sarbazan) dans le département des Landes ont fait l’objet d’une mise en compatibilité, conformément aux articles L153-49 à L153-59 du Code de l’urbanisme.

Dans le cadre de la Déclaration d’Utilité Publique (DUP) pour la réalisation des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), les documents d’urbanisme des communes concernées, à savoir Bordeaux Métropole et des communes de Cadaujac et Saint-Médard d’Eyrans ont fait l’objet d’une mise en compatibilité, conformément aux articles L.153-49 à L.153-59 du Code de l’urbanisme.

Dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la réalisation des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse, les documents d'urbanisme des communes concernées, à savoir Toulouse métropole, Fenouillet, Lespinasse et Castelnau d'Estrétefonds ont fait l'objet d'une mise en compatibilité, conformément aux articles L.153-49 à L.153-59 du Code de l'urbanisme.

La DUP pour les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax entre Saint-Médard-d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent-de-Paul (Landes), prononcée par décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 publiée au Journal Officiel du 5 juin 2016, a emporté mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes le nécessitant.

La mise en compatibilité des règlements d'urbanisme a été réalisée sur les zonages concernés par la bande accompagnant le tracé mis à l'enquête. Ce dimensionnement permet d'anticiper d'éventuelles évolutions futures du tracé. Il limitera en effet les risques d'impacter un zonage qui n'aurait pas été mis en compatibilité, du fait d'une prise en compte trop restrictive. Des adaptations ont été faites ponctuellement pour tenir compte des engagements du maître d'ouvrage de préserver par exemple certaines zones bâties ou à bâtir, ou certains espaces protégés en application de diverses réglementations.

Cette mise en compatibilité a porté sur les pièces du PLU dont les dispositions n'assuraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, règlement graphique et écrit (plan de zonage) et liste des emplacements réservés.

Elle s'est traduite principalement par :

- La modification du plan de zonage :
 - Création d'un emplacement réservé au projet de lignes nouvelles, aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ou aux aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et à leurs aménagements connexes dont le bénéficiaire sera SNCF Réseau ;
 - Suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations n'étaient pas compatibles avec celles des projets soumis à enquête ;
 - Déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans un périmètre d'environ 50 m de part et d'autre des emprises du projet ou limité à l'emplacement réservé au projet en cas d'EBC en site Natura 2000. Ce déclassement ne préjuge pas des parcelles qui seront in fine défrichées et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée ;
- La mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par la bande accompagnant le tracé mis à l'enquête. La mise en compatibilité ne s'est pas faite de façon systématique dans cette bande, elle concernait exclusivement les règlements dont les dispositions ne permettaient pas la réalisation et l'exploitation du projet ; au titre des occupations et usages autorisés, la rédaction est généralement la suivante :
 - « sont autorisés les affouillements et exhaussements du sol induits par la réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire » ;
- La modification de la liste des emplacements réservés avec ajout de l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles, aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ou aux aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations n'étaient pas compatibles avec celles du projet.

Les emprises définitives du projet nécessaires à l'exploitation de la ligne s'inscriront à l'intérieur de ces emplacements réservés. Après mise en service de la ligne, les terrains non utilisés feront l'objet d'une suppression des emplacements réservés.

C'est pour cette raison de nécessaire souplesse à préserver pour la mise au point finale du projet, que les espaces boisés classés ont été déclassés sur une bande de 50 m de part et d'autre des emprises, à l'exception de quelques cas particuliers. Pour autant, la préoccupation de limitation des emprises et des défrichements au strict nécessaire, demeure. Les espaces boisés non concernés en définitive par l'aménagement pourront être classés à nouveau.

Les éléments visés par la MECDU sont donc :

- La modification des règlements des zonages recoupés par la bande d'études de 500 mètres de large centrée sur le tracé ;
- La création d'un emplacement réservé dédié à la réalisation du projet de lignes nouvelles et dont le bénéficiaire sera Réseau Ferré de France ;
- La suppression des emplacements réservés pré-existants recoupés par l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles et dont les affectations ne seraient pas compatibles ;
- Le déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC).

Sur l'ensemble des documents analysés, les motifs d'incompatibilité portaient essentiellement sur les thématiques suivantes :

- Les emplacements réservés préexistants, recoupés par l'emplacement réservé à créer pour le projet soumis à enquête, comportaient des affectations qui n'étaient pas compatibles avec celles du projet ;
- Des espaces boisés classés (EBC) (dans lesquels sont interdits tout changement d'affectation ou mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements) traversés par le tracé du projet ;
- Les affouillements et exhaussements du sol induits par la réalisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire n'étaient pas explicitement autorisés dans les règlements des zonages traversés ;
- Les conditions de raccordement aux voiries pouvaient s'avérer trop restrictives pour permettre la mise en œuvre de nouveaux accès liés à la réalisation ou à l'exploitation du service public ferroviaire ;
- La mise en place de réseaux électriques « obligatoirement » enterrés est incompatible avec par exemple la mise en place des caténaires ou des sous-stations électriques ;
- Les marges de recul imposées aux constructions par rapport aux limites d'emprise, de voies ou aux limites séparatives pouvaient être incompatibles avec des contraintes techniques ou d'emprises ;
- La mise en œuvre de clôtures, limitées en termes de hauteur et conditionnées dans leur forme, pouvait être incompatible avec les hauteurs et structures de clôtures nécessaires en termes de sécurité et d'engagement pris dans la cadre des mesures de réduction d'impact en faveur de la faune ;
- La mise en œuvre des ouvrages et bâtiments pouvait également nécessiter de déroger aux règlements de zonages relatifs aux hauteurs de constructions et à leur aspect extérieur, car il s'agit d'ouvrages qui répondent à des contraintes techniques qui n'entrent pas dans le cadre des constructions usuelles d'habitations ou d'activités.
- Les conditions d'aménagements des espaces libres et des plantations des documents d'urbanisme pouvaient s'avérer incompatibles dans la mesure où ils n'intègrent pas la dimension multi communale nécessairement prise en compte dans la définition des mesures d'intégration paysagère, l'identification (et localisation) de zones de compensation, etc.

Ces cas ne sont pas exhaustifs et sont adaptés autant que de besoin à chaque règlement.

Cette mise en compatibilité a permis, selon les nécessités, de :

- Mettre en compatibilité les règlements pour permettre la réalisation des projets soumis à enquête ;
- Déclasser les Espaces Boisés Classés ;
- Intégrer un emplacement réservé au bénéfice des projets soumis à enquête ;
- Modifier les documents graphiques.

Les documents d'urbanisme en vigueur sur les communes concernées par le GPSO et leurs dernières évolutions sont répertoriés dans le tableau suivant.

Tableau 117 : Compatibilité des documents d'urbanisme des communes de la première phase du projet

Communes	Document d'urbanisme en vigueur	Date d'approbation	Secteur
Bordeaux	PLU intercommunal de la Communauté urbaine de Bordeaux (PLU 3.1)	21/07/2006	Secteur n°1
Bègles			
Villenave-d'Ornon			
Cadaujac	PLU	20/09/2017	Secteur n°2
Saint-Médard-d'Eyrans	PLU	22/01/2013	
Arbanats	PLU	21/05/2013	
Ayguemorte-les-Graves	PLU	21/05/2019	
Beautiran	PLU	26/09/2013	
Castres-Gironde	PLU	17/06/2013	
Landiras	PLUi	26/09/2018	
Portets	PLU	13/03/2007	
Saint-Médard-d'Eyrans	PLU	22/01/2013	
Saint-Michel-de-Rieufret	Carte communale	13/09/2017	
Saint-Selve	PLU	07/01/2019	
Virelade	PLU	14/06/2013	
Balizac	PLUi Sud Gironde	20/12/2022	Secteur n°3
Cazalis		22/12/2022	
Lucmau		23/12/2022	
Préchac		20/12/2022	
Saint-Léger-de-Balson		20/12/2022	
Bernos-Beaulac	PLUi du Bazadais	19/06/2024	Secteur n°4
Captieux		19/06/2024	
Cudos		19/06/2024	
Escaudes		19/06/2024	
Giscos		19/06/2024	
Goualade		19/06/2024	
Lerm-et-Musset		19/06/2024	
Marions	PLUi du Bazadais	19/06/2024	Secteur n°5
Fargues-sur-Ourbise	PLU	07/02/2014	

Communes	Document d’urbanisme en vigueur	Date d’approbation	Secteur
Houeillès	RNU	-	
Pindères	PLU	19/11/2014	
Pompogne	PLU	19/06/2017	
Saint-Martin-Curton	RNU	-	
Saint-Michel-de-Castelnau	PLUi du Bazadais	19/06/2014	
Ambrus	PLU	23/09/2019	Secteur n°6
Bruch	PLUi Albret Communauté	25/09/2024	
Feugarolles			
Montesquieu			
Montgaillard-en-Albret			
Pompiet			
Vianne			
Xaintrilles			
Brax			
Caudecoste			
Colayrac-Saint-Cirq			
Estillac			
Layrac			
Le Passage			
Moirax			
Roquefort			
Sainte-Colombe-en-Bruilhois			
Saint-Nicolas-de-la-Balmerme			
Sérignac-sur-Garonne			
Brax			
Caudecoste			
Colayrac-Saint-Cirq			
Estillac			
Layrac			
Le Passage			
Moirax			
Roquefort			

Communes	Document d'urbanisme en vigueur	Date d'approbation	Secteur
Sainte-Colombe-en-Bruilhois			
Saint-Nicolas-de-la-Balermie			
Sérignac-sur-Garonne			
Auvillar	PLUi de la Communauté de Communes des Deux-Rives	10/02/2024	Secteur n°8
Donzac			
Dunes			
Le Pin			
Merles			
Saint-Cirice			
Saint-Loup			
Saint-Michel	PLUi-H	05/03/2024	Secteur n°9
Angeville			
Castelferrus			
Castelmayran			
Castelsarrasin			
Caumont			
Cordes-Tolosannes			
Garganvillar			
La Ville-Dieu-du-Temple			
Saint-Nicolas-de-la-Grave			
Saint-Porquier			
Bressols	PLU	17/05/2017	Secteur n°10
Campsas	PLUi de la CC Grand Sud Tarn-et-Garonne	09/06/2022	
Escatalens	PLU	25/01/2013	
Labastide-Saint-Pierre	PLUi de la CC Grand Sud Tarn-et-Garonne	09/06/2022	
Lacourt-Saint-Pierre	PLU	01/03/2014	
Montauban	PLU	30/11/2016	
Montbartier	PLU	28/02/2008	
Montbeton	PLU	11/09/2013	
Canals	PLUi CC Grand Sud Tarn-et-Garonne	09/06/2022	Secteur n°11

Communes	Document d'urbanisme en vigueur	Date d'approbation	Secteur
Castelnau-d'Estrétefonds	PLU de Castelnau-d'Estrétefonds	Mars 2014	
Fronton	PLU de Fronton	25/04/2019	
Grenade	PLU de Grenade	20/09/2005	
Grisolles	PLUi CC Grand Sud Tarn-et-Garonne	09/06/2022	
Pompignan	PLUi CC Grand Sud Tarn-et-Garonne	09/06/2022	
Saint-Jory	PLU Saint-Jory	20/05/2021	
Saint-Rustice	PLU de Saint-Rustice	05/10/2012	
Castelnau d'Estrétefonds	PLU	20/03/2014	Secteur n°12
Saint-Jory	PLU	19/12/2011	
Lespinnasse	PLU	09/10/2006	
Fenouillet	PLU	Révision du POS en PLU approuvée le 27/06/2013	
Toulouse	PLU	17/02/2006	Secteur n°13
Arue	PLU	23/07/2012	
Bourriot-Bergonce	PLU	07/01/2015	
Retjons	RNU	-	
Roquefort Sarbazan	PLU	27/02/2008	
Saint-Gor	Carte Communale	06/01/2012	
Canenx-et-Réaut	PLUi-H Cœur Hautes Landes	28/11/2024	
Cère	PLUi-H Cœur Hautes Landes	28/11/2024	
Geloux	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Lucbardez-et-Bargues	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Ousse-Suzan	PLUi Pays du Morcenais	19/01/2022	
Pouydesseaux	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Saint-Avit	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Saint-Martin-d'Oney	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Uchacq-et-Parentis	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Bougue	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	Secteur n°14

Communes	Document d'urbanisme en vigueur	Date d'approbation	Secteur
Canenx-et-Réaut	PLUi-H Cœur Hautes Landes	28/11/2024	
Cère	PLUi-H Cœur Hautes Landes	28/11/2024	
Geloux	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Lucbardez-et-Bargues	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Ousse-Suzan	PLUi Pays du Morcenais	19/01/2022	
Pouydesseaux	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Saint-Avit	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Saint-Martin-d'Oney	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Uchacq-et-Parentis	PLUi Mont de Marsan agglomération	12/12/2019	
Beylongue	PLUi Communauté de communes du Pays de Tarusate	21/11/2019A	Secteur n°15
Saint-Yaguen			
Carcen-Ponson			
Lesgor			
Begaar			
Laluque			
Pontonx-sur-l'Adour			
Saint-Vincent-de-Paul			

Les documents d'urbanisme des communes concernées sont donc tous compatibles avec phase 1 du GPSO.

Classement sonore des projets ferroviaires

La réalisation des projets ferroviaires s'accompagnera de la mise en œuvre d'une zone de nuisances acoustiques, conformément au code de l'environnement - articles L571-10, R571-32 et suivants, telle que précisée par l'arrêté du 30 mai 1996, modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013. **Le classement sonore de l'infrastructure et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral.**

La zone de nuisances acoustiques s'appliquera aux terrains à bâtir riverains. Ces secteurs affectés par le bruit, d'une largeur maximale de 300 m de part et d'autre de l'infrastructure, sont définis à partir du classement de la voie concernée en fonction des niveaux sonores de référence de jour et de nuit. Le classement de l'infrastructure et des secteurs affectés correspondants, sera reporté dans le document d'urbanisme des communes concernées.

6.3. Articulation avec les plans, schémas et programmes

6.3.1. Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)

Le **Fonds européen de développement régional (FEDER)** constitue un fonds structurels dédié au développement des régions de l'UE et visant au rattrapage économique des régions les plus pauvres. Il finance prioritairement des projets susceptibles d'amorcer un développement autonome sur le long terme. Le FEDER apparaît comme le principal instrument financier de la politique de cohésion au vu de sa part importante dans le budget de cette politique, mais également par la diversité de ses champs d'intervention : compétitivité économique, transition écologique, mobilités et transports, social (éducation, santé...) et tourisme, développement local et développement urbain durable.

Le chapitre IV – article 9 (complémentarité, cohérence, coordination et conformité) du règlement n°1083/2006 du 11 juillet 2006 fixe les objectifs donnés aux fonds structurels ainsi qu'aux états membres. Ils sont basés sur des catégories de dépenses, parmi lesquelles figurent le chemin de fer, réseau RTE-T.

Les lignes nouvelles prévues par le GPSO figurent dans le RTE-T. L'Union européenne a approuvé en décembre 2013 l'évolution du RTE-T **avec un réseau central** à réaliser à l'horizon 2030, dont font partie les lignes nouvelles du GPSO.

Le GPSO est ainsi compatible avec ce règlement.

6.3.2. Organisation du territoire

6.3.2.1. Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durable (DTADD)

Les Directives Territoriales d'Aménagement (DTA) ont été instituées par la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (LOADT) du 4 février 1995 et complétées par les Lois d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT) du 25 juin 1999 et Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000. Elles sont inscrites dans le Code de l'urbanisme, notamment en ses articles L131-1 à L131-7 et figurent également à l'article L101-2.

L'article 13 de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, remplacent les DTA par les Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durable (DTADD).

Les DTADD sont élaborées à l'initiative et sous la responsabilité de l'État. Elles fixent sur certaines parties du territoire « les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires » ainsi que ses « principaux objectifs de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages ». Elles peuvent également « préciser les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral adaptées aux particularités géographiques locales ».

Elles doivent assurer le respect des dispositions du L121.1 du Code de l'urbanisme relatives à l'équilibre entre développement urbain maîtrisé, développement rural, préservation des espaces agricoles et forestiers, protection des espaces naturels, etc.

Elles représentent des documents stratégiques de planification territoriale à long terme (20 ans) et constituent un élément de cadrage et de références pour les documents locaux d'urbanisme, SCoT et schémas de secteurs, voire PLU en cas d'absence de SCoT, et pour les plans de déplacements urbains ; ces documents devant être compatibles avec leurs dispositions, dans le respect des compétences des collectivités territoriales.

À ce jour, il n'y a pas de DTADD arrêtée pour les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine.

6.3.2.2. Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), créé la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), est le nouveau cadre de la planification régionale en matière d'aménagement du territoire.

Il intègre le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) auquel il se substitue, mais également d'autres documents de planification :

- Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) ;
- Schéma régional de l'intermodalité (SRI) ;
- Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) ;
- Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ;
- Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

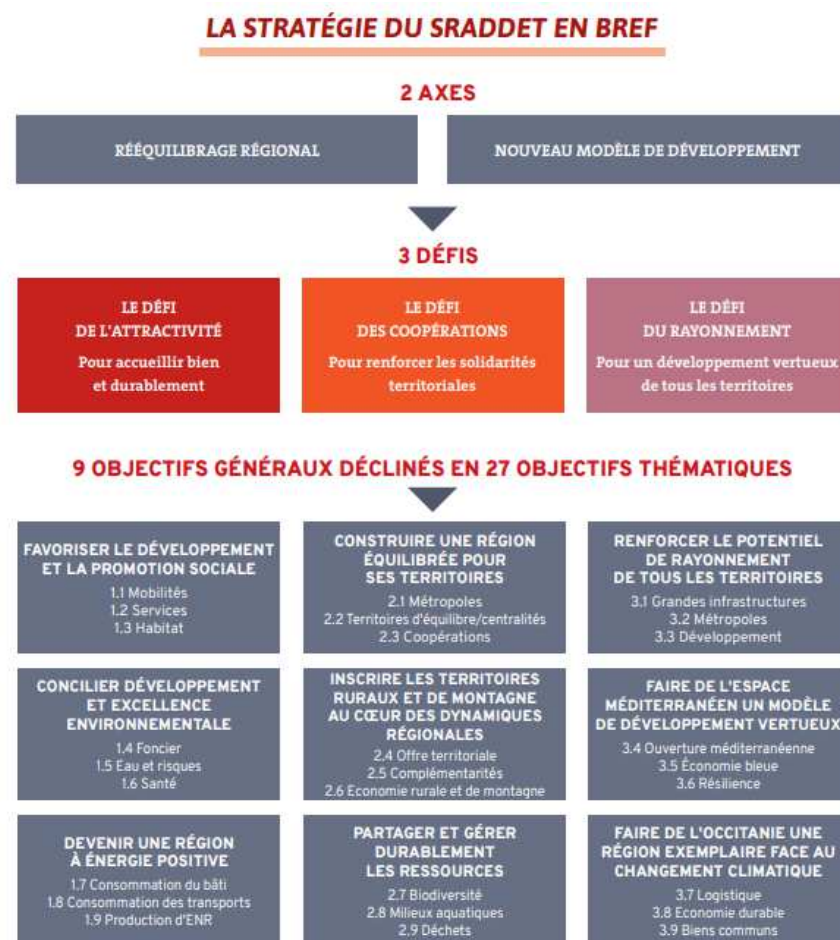
Le SRADDET Occitanie

Le SRADDET de la région Occitanie a été adopté par l'Assemblée régionale le 30 juin 2022 puis approuvé par le Préfet de région le 14 septembre 2022.

La stratégie du SRADDET Occitanie s'articule autour de 2 caps, déclinés en 3 défis, 9 objectifs généraux et 27 objectifs thématiques, comme l'illustre la figure suivante extraite du document de synthèse du SRADDET.

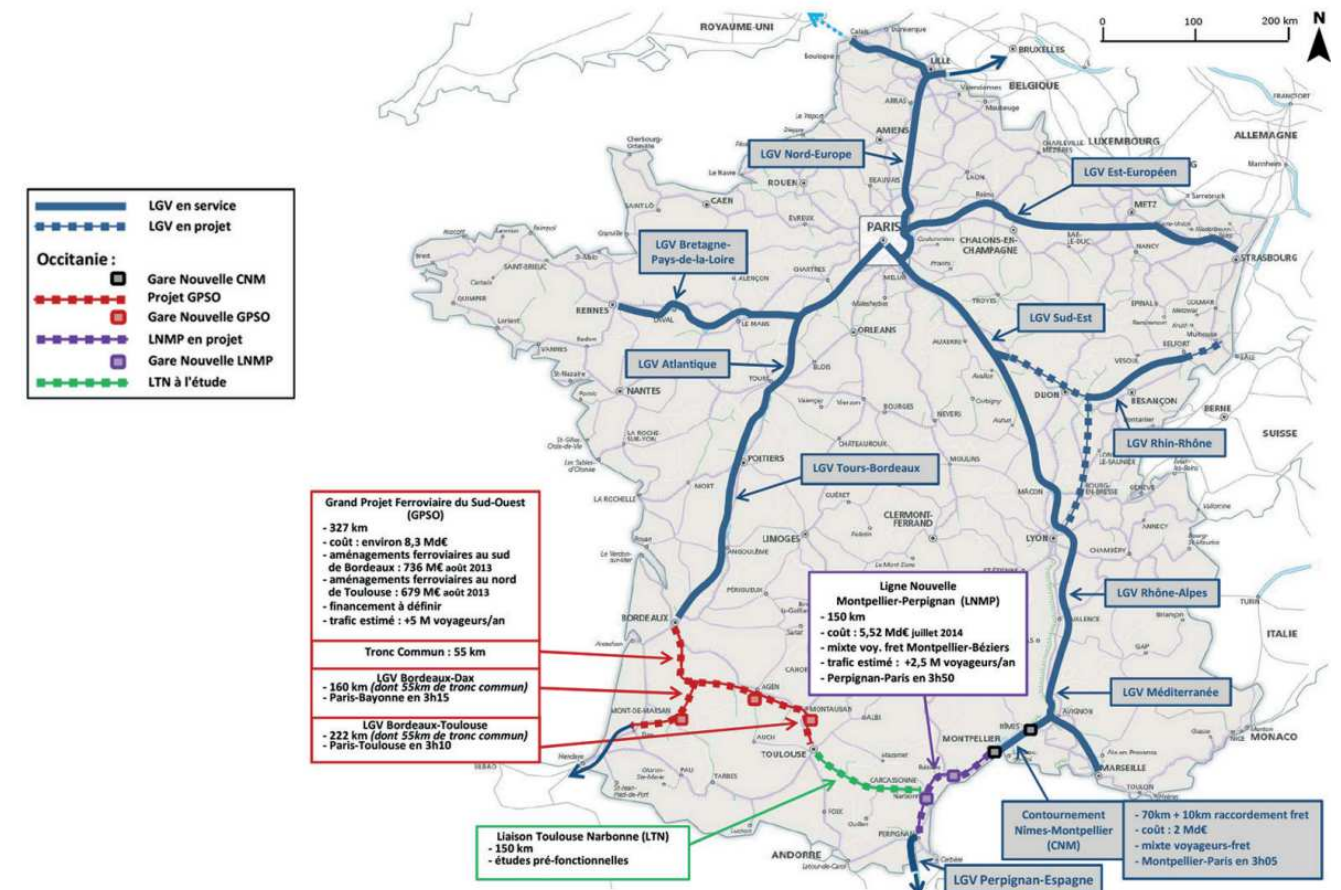
Afin d'intégrer les récentes évolutions législatives et notamment les dispositions de la Loi Climat et Résilience relatives à la lutte contre l'artificialisation des sols, la région a lancé une procédure de modification du SRADDET le 9 février 2023.

Figure 305 : La stratégie du SRADDET Occitanie (Source : SRADDET Occitanie 2022, la synthèse du SRADDET)



Le SRADDET identifie le GPSO parmi les projets contribuant à l'atteinte de l'objectif général « Renforcer le potentiel de rayonnement de tous les territoires », et s'inscrit au sein de l'objectif thématique 3.1 « Grandes infrastructures – Optimiser les connexions régionales vers l'extérieur ».

Figure 306 : Tracé du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) (Source : SRADDET Occitanie, 2022)



Dans cet objectif thématique 3.1 « Renforcer le potentiel de rayonnement de tous les territoires », le SRADDET Occitanie fixe les trois sous-objectifs suivants :

- Optimiser les connexions régionales vers l'extérieur ;
- Consolider les moteurs métropolitains ;
- Valoriser l'ouverture économique et touristique de tous les territoires et consolider les relations interrégionales et internationales.

Or la phase 1 du GPSO, à travers notamment le renforcement des connexions inter-régionales avec la ligne nouvelle Bordeaux—Toulouse, contribue à l'atteinte de ces objectifs et défis à l'horizon 2040.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SRADDET en vigueur en Occitanie.

Le SRADDET Nouvelle-Aquitaine

Le SRADDET de la région Nouvelle-Aquitaine a été adopté le 27 mars 2020. Sa dernière modification, liée à la mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) instauré par la loi Climat et Résilience, a été approuvée par le préfet de région le 18 novembre 2024.

Le SRADDET fixe les objectifs suivants :

- Maintenir le réseau existant, moderniser l’offre ferroviaire sur tous les territoires, favoriser le transfert modal ;
- Définir un réseau d’itinéraires routiers d’intérêt régional contribuant à un maillage équilibré des territoires ;
- Offrir aux territoires une desserte aérienne adaptée et optimisée, en visant à la réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre, et l’innovation ;
- Développer une stratégie portuaire coordonnée ;
- Désenclaver l’agglomération de Limoges ;
- Résorber le nœud routier de la métropole bordelaise.

Le GPSO entre dans le cadre de l’objectif stratégique 1.4 « Accompagner l’attractivité de la région par une offre de transport et de voyageurs et de marchandises renforcée ». Il est ainsi indiqué que « l’amélioration de l’offre voyageurs sur les lignes intercités et TER passera par une remise à niveau des infrastructures ferroviaires et par un ciblage des problématiques territoriales. La Région confirme par ailleurs sa volonté de poursuivre la réalisation de la ligne à grande vitesse GPSO (Bordeaux —Toulouse et Bordeaux —Dax puis vers la frontière espagnole ».

Le GPSO, à travers l’amélioration des déplacements quotidiens et longues distances via la nouvelle offre de transport qu’il permet, s’inscrit dans ces objectifs.

Le GPSO est ainsi compatible avec le SRADDET Nouvelle-Aquitaine.

Schéma régional des infrastructures de transport prévu par l'article L1213-1 du Code des transports et contrat de plan État-Région prévu par l'article 11 de la loi n°82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification

Le GPSO a pour objectif de contribuer au développement du sud-ouest de la France, en permettant une amélioration majeure des services ferroviaires, au bénéfice de l’accessibilité et de l’attractivité des territoires concernés.

Il est donc compatible avec les schémas régionaux des infrastructures de transport.

Aujourd’hui, les Schémas Régionaux des Infrastructures de Transport (SRIT) ont été intégrés au SRADDET.

La compatibilité du projet avec les autres plans, schémas et programmes en lien avec les déplacements, réseaux et équipements est présentée au § 4.3 du présent chapitre.

Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L.222-1 du Code de l'environnement

En application de l’article L222-1 du Code de l’environnement, issu de l’article 68 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, « le préfet de région et le président du Conseil régional élaborent conjointement le projet de Schéma Régional du Climat, de l’Air et de l’Energie (SRCAE), après consultation des collectivités territoriales concernées et de leurs groupements ».

Ce schéma fixe, à l'échelon du territoire régional et à l'horizon 2020 et 2050 :

- Les orientations permettant d'atténuer les effets du changement climatique et de s'y adapter, conformément à l'engagement pris par la France, à l'article L100-4 du Code de l'énergie, de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, et conformément aux engagements pris dans le cadre européen. À ce titre, il définit notamment les objectifs régionaux en matière de maîtrise de l'énergie ;
- Les orientations permettant, pour atteindre les normes de qualité de l'air et l'objectif pluriannuel de diminution de la moyenne annuelle des concentrations journalières de particules atmosphériques mentionnés à l'article L221-1, de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets. À ce titre, il définit des normes de qualité de l'air propres à certaines zones lorsque les nécessités de leur protection le justifient ;
- « Par zones géographiques, les objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre en matière de valorisation du potentiel énergétique terrestre, renouvelable et de récupération et en matière de mise en œuvre de techniques performantes d'efficacité énergétique telles que les unités de cogénération, notamment alimentées à partir de biomasse, conformément aux objectifs issus de la législation européenne relative à l'énergie et au climat [...] ».

Depuis 2020, le SRCAE est intégré au SRADDET.

Le SRCAE Aquitain a été arrêté le 15 novembre 2012.

En matière de transport, il définit quatre orientations principales dont deux s’articulent avec le GPSO :

- OR3 : Rééquilibrer les usages de la route au profit des modes sobres et propres et renforcer les alternatives tout en réduisant les besoins de déplacements ;
- OR4 : Optimiser aux différentes échelles (longues distances, courtes distances, centre-ville) le transport de marchandises, développer les alternatives à la route (autoroute de la mer, fer, transport fluvial) et réduire à la source les besoins.

Dans la mesure où le **GPSO** vise à améliorer d’une manière globale les services ferroviaires avec un rééquilibrage modal pour les déplacements dans le sud-ouest, **il répond à ces orientations**.

Le SRCAE a été approuvé en juin 2012.

En matière de transport, il définit sept orientations principales dont deux s’articulent avec le GPSO :

- 7-trsp : Développer les offres de transports alternatives d’une part à la voiture particulière pour les déplacements de personnes et d’autre part au transport routier des marchandises ;
- 9-trsp : Développer l’intermodalité pour faciliter l’usage des transports collectifs.

Dans la mesure où le GPSO permet de développer une nouvelle offre de transport avec le TGV, il répond à ces orientations.

Schéma Régional de Cohérence Écologique prévu par l'article L.371-3 du Code de l'environnement

L’article L371-3 du Code de l’environnement, issu de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, pose les bases du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), également précisées par le décret 2012-1492 du 27 décembre 2012 relatif à la trame verte et bleue.

C’est un document-cadre élaboré, mis à jour et suivi conjointement par la région et l’État en association avec un comité régional « trames verte et bleue » créé dans chaque région.

Le SRCE prend en compte les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques mentionnées à l’article L371-2 ainsi que les éléments pertinents des schémas directeurs d’aménagement et de gestion de l’eau mentionnés à l’article L.212-1.

Soumis pour avis aux départements, aux métropoles, aux communautés urbaines, aux communautés d’agglomération, aux communautés de communes, aux parcs naturels régionaux et aux parcs nationaux situés en tout ou partie dans le périmètre du schéma, le projet de SRCE est soumis à enquête publique, puis soumis à délibération du conseil régional et adopté par arrêté du représentant de l’État dans la région.

Le SRCE comprend notamment, outre un résumé non technique :

- Une présentation et une analyse des enjeux régionaux relatifs à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques ;
- Un volet identifiant les espaces naturels, les corridors écologiques, ainsi que les cours d'eau, parties de cours d'eau, canaux ou zones humides mentionnés respectivement aux 1° et 2° du II et aux 2° et 3° du III de l'article L371-1 ;
- Une cartographie comportant la trame verte et la trame bleue mentionnées à l'article L371-1 ;
- Les mesures contractuelles permettant, de façon privilégiée, d'assurer la préservation et, en tant que de besoin, la remise en bon état de la fonctionnalité des continuités écologiques ;
- Les mesures prévues pour accompagner la mise en œuvre des continuités écologiques pour les communes concernées par le projet de schéma.

Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme prennent en compte les SRCE lors de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme.

Les documents de planification et les projets de l'État (y compris les projets d'infrastructures linéaires de transport), des collectivités territoriales et de leurs groupements prennent également en compte les SRCE et précisent les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que la mise en œuvre de ces documents de planification, projets ou infrastructures linéaires sont susceptibles d'entraîner.

Actuellement, les SRCE sont intégrés dans les Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) à la suite de l'ordonnance du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels mentionnés à l'article 13 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

Etat d'avancement et principaux enjeux du SRCE Aquitaine

En **Aquitaine**, le lancement officiel de la démarche d'élaboration du SRCE a eu lieu le 23 septembre 2011. Ce document présente les enjeux régionaux, les continuités écologiques retenues pour constituer la Trame Verte et Bleue régionale et un plan d'actions stratégiques (outils, moyens mobilisables) pour préserver et remettre en état les continuités écologiques.

Le programme d'action de la Trame Verte et Bleue en Aquitaine indique des préconisations spécifiques dans le cadre des infrastructures de transports (existantes ou en projet) :

« Les corridors terrestres et aquatiques identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) sont à préserver soit en les évitant, soit en les franchissant à l'aide d'ouvrages (viaduc par exemple), soit en les reconstituant (tranchée couverte par exemple). L'objectif est de rétablir systématiquement ces continuités écologiques par des ouvrages d'ampleur adaptée pour permettre de conserver les fonctionnalités des corridors. »

Les SRCE de Nouvelle-Aquitaine ont été adoptés fin 2015. Cependant, seuls 2 SRCE étaient en vigueur en Nouvelle-Aquitaine : en Limousin et en Poitou-Charentes, jusqu'à l'adoption du SRADDET. En effet, le SRCE d'Aquitaine a été annulé par le Tribunal administratif de Bordeaux (jugement du 13 juin 2017) pour manque d'autonomie fonctionnelle entre l'autorité chargée de l'évaluation environnementale du schéma et l'autorité qui l'a adoptée. Après son adoption par le Conseil régional le 16 décembre 2019, le SRADDET de Nouvelle-Aquitaine a été approuvé par la Préfète de Région le 27 mars 2020. Le SRADDET se substitue aujourd'hui au SRCE.

Etat d'avancement et principaux enjeux du SRCE

Les SRCE des ex-régions **Midi-Pyrénées** et Languedoc-Roussillon sont intégrés dans le SRADDET Occitanie.

Une formalisation des enjeux a été réalisée. Le travail consiste à définir le plan d'actions stratégiques ainsi que les mesures contractuelles (mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue) et d'accompagnement.

Le SRCE Midi Pyrénées aborde sept sous-trames (ensemble d'espaces constitués par un même type de milieu identifié au niveau régional) :

- Milieux boisés (forestiers) de plaine ;
- Milieux boisés (forestiers) d'altitude ;
- Milieux ouverts et semi-ouverts de plaine ;
- Milieux ouverts et semi-ouverts d'altitude ;
- Milieux rocheux d'altitude ;
- Milieux humides ;
- Cours d'eau.

À ce stade du projet, sept enjeux ont été identifiés :

- Un besoin de préservation des zones humides et des continuités latérales des cours d'eau ;
- La nécessaire continuité longitudinale des cours d'eau ;
- De difficiles déplacements au sein de la plaine ;
- Des déplacements préservés au sein des Causses ;
- Le besoin de flux d'espèce entre Massif central et Pyrénées pour assurer le fonctionnement des populations ;
- Les déplacements au sein des Pyrénées particulièrement entravés dans les vallées ;
- Le rôle de refuge de l'altitude dans le contexte du changement climatique.

Pour chacun de ces enjeux, une analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces est proposée.

Dans le cadre du GPSO, des études spécifiques ont été menées pour permettre une connaissance fine des écosystèmes, de la faune et de la flore en présence. En parallèle une analyse des trames verte et bleue au sein de l'aire d'étude a été menée. Ces connaissances ont permis de préconiser les mesures d'évitement puis de compensation et d'accompagnement en corrélation avec les enjeux identifiés. Ainsi, le GPSO est compatible avec le SRCE.

Aujourd'hui, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est intégré au sein du SRADDET. Ainsi, le SRCE Aquitaine est intégré au SRADDET Nouvelle-Aquitaine et le SRCE Midi-Pyrénées est intégré au SRADDET Occitanie.

Plans régionaux ou interrégionaux de prévention et de gestion des déchets dangereux prévus par l'article L541-13 du Code de l'environnement

Dans un souci de simplification et de mise en cohérence des mesures applicables en matière de déchets, la loi NOTRe prévoit, dans son article 8, que chaque région doit désormais être couverte par un Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD).

La région Occitanie s'est engagée en 2016 dans l'élaboration d'un PRPGD avec l'ambition d'atteindre en valeur et en calendrier les objectifs de la Loi pour la Transition Énergétique et la Croissance Verte (LTECV) et la volonté de l'inscrire dans une démarche plus globale afin d'engager la région sur la voie d'une économie circulaire.

À l'issue de la consultation administrative et de l'enquête publique, le PRPGD d'Occitanie été adopté par les élus régionaux réunis en assemblée plénière le 14 novembre 2019.

Les objectifs du plan s'appuient notamment sur la hiérarchie réglementaire des modes de traitement :

- Prévention – réduction ;
- Tri et collecte ;
- Recyclage matière organique ;
- Valorisation énergétique ;
- Élimination.

La région Nouvelle-Aquitaine s'est engagée en 2017 dans l'élaboration d'un PRPGD

Ce plan régional a été adopté en 2019 et modifié en 2024 dans le cadre de la modification n°1 du SRADDET.

Le GPSO n'est pas directement concerné car il n'est pas acteur du traitement ou du stockage des déchets.

Néanmoins, en phase chantier le projet est susceptible d'être une source de production de déchets

Des mesures spécifiques relatives au maintien de la propreté du chantier seront préconisées par le maître d'ouvrage aux entreprises et ces dernières devront établir un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED) dans le cadre du management environnemental du chantier.

6.3.3. Déplacements, réseaux et équipements

6.3.3.1. Schéma national des infrastructures et des transports (SNIT)

Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), instauré par la loi Grenelle 1 d'août 2009, exprime pour les 20 à 30 ans à venir les orientations stratégiques de l'État en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence. La stratégie repose sur quatre axes :

- Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures ;
- Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires ;
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport ;
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipement de transport

Le schéma constitue un changement de stratégie en privilégiant résolument le développement des modes de transport alternatifs à la route : le ferroviaire, les transports en commun en site propre, le fluvial, le maritime.

Il identifie, sur la base d'une analyse multicritère, les grands projets d'infrastructures dont la réalisation apparaît souhaitable à l'horizon 20 – 30 ans, et dont les études doivent ainsi être poursuivies.

Figurant à l'article 12 de la loi Grenelle I et au projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) d'octobre 2011, la ligne nouvelle Bordeaux — Toulouse s'inscrit dans le développement du réseau à grande vitesse, structurant au niveau national. La phase 1 est ainsi compatible avec le SNIT.

L'ampleur de ces investissements n'apparaissant pas soutenable financièrement pour l'État, ses établissements publics et les collectivités territoriales, il faut définir des priorités. Le Ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche créé en octobre 2012, une commission dite « Mobilité 21 », composée de parlementaires et d'experts reconnus. Cette commission a formulé un peu plus d'une vingtaine de recommandations qui s'articulent autour de quatre axes principaux. Le SNIT est ainsi en cours de révision par la Commission 21.

La commission retient dans le scénario n°2, la réalisation de la section Bordeaux — Toulouse en priorité. La section Bordeaux — Espagne est également retenue, mais comme une priorité moindre.

Les lignes nouvelles du GPSO sont ainsi compatibles avec la commission Mobilité 21, en inscrivant, en priorité la réalisation de la section Bordeaux — Toulouse.

6.3.3.2. Le Contrat de Plan État – Région 2021-2027

Occitanie

Les opérations ferroviaires du GPSO s'inscrivent dans l'objectif stratégique n°3 du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2021-2027 Occitanie « Promouvoir un développement équilibré des territoires de l'Occitanie », approuvé en décembre 2022. Pour répondre à un objectif de désenclavement et d'attractivité des territoires, le CPER prévoit notamment de concrétiser l'engagement régional en faveur des LGV. Le CPER intègre ainsi le GPSO.

Le financement des opérations ferroviaires prévues par le CPER est le suivant :

- État : 391 110 040 € ;
- Région : 880 000 000 €.

Il est à noter que les deux CPER précédents (2007-2013 et 2015-2020), prévoyaient déjà des subventions à destination du transport ferroviaire, « notamment destinés aux études d'avant-projet liées au TGV, à l'aménagement de gares, à l'amélioration des circulations de TER, à des opérations de modernisation et de renouvellement des voies ou encore à l'intermodalité fer/mer ».

Nouvelle-Aquitaine

Les opérations ferroviaires du GPSO s'inscrivent dans le cadre du CPER 2021-2027 Nouvelle-Aquitaine, approuvé le 21 mars 2022 par les élus régionaux puis signé le 10 juillet 2023 par le préfet de région.

Les projets et leur traduction financière ont été regroupés en 4 thématiques :

- Enseignement supérieur recherche innovation ;
- Transition écologique et énergétique ;
- Soutien à l'appareil productif et aux filières ;
- Cohésion sociale et territoriale.

Le GPSO n'intervient pas de façon explicite dans le cadre du contrat initial du CPER 2021-2027 Nouvelle-Aquitaine mais il entre dans le cadre de son volet mobilité, ayant fait l'objet d'un avenant en juin 2024.

En effet, la région a exprimé son attachement à intégrer au CPER 2021-2027 un **volet « mobilités »**, présent au sein des CPER antérieurs, dont il constitue traditionnellement la partie budgétairement la plus importante. Ce volet du CPER a été adopté en juin 2024 (avenant n°1).

En ce qui concerne les infrastructures de transport et de mobilité, l'enjeu collectif de la région et de l'État est de financer un programme d'opérations en très forte progression sur les années 2021 et 2022. Cela permettra de préparer l'indispensable poursuite de la remise à niveau et du développement du réseau ferré sur la période 2023-2027.

Le montant pour l'Etat et le montant pour la région pour la thématique « Infrastructures - transport - Mobilités » sont les suivants :

- État : 939 878 000 € ;
- Région : 697 245 000 €.

Le GPSO entre ainsi dans le cadre du « volet mobilité » du CPER 2021-2027 pour la thématique « Infrastructures - transport - Mobilités ».

À noter, les volets « mobilités multimodales » des CPER 2015-2020 des ex-régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes ont été prolongés jusqu'en 2022, par avenant du 11 mai 2021 pour ce qui concerne les opérations ferroviaires, routières et portuaires, et regroupés dans un seul volet mobilités multimodales à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine.

Le montant des opérations prévues pour le réseau ferroviaire par le CPER est le suivant :

- État : 511 000 000 € ;
- Région : 519 000 000 €.

Le montant des opérations prévu pour le fret ferroviaire est le suivant :

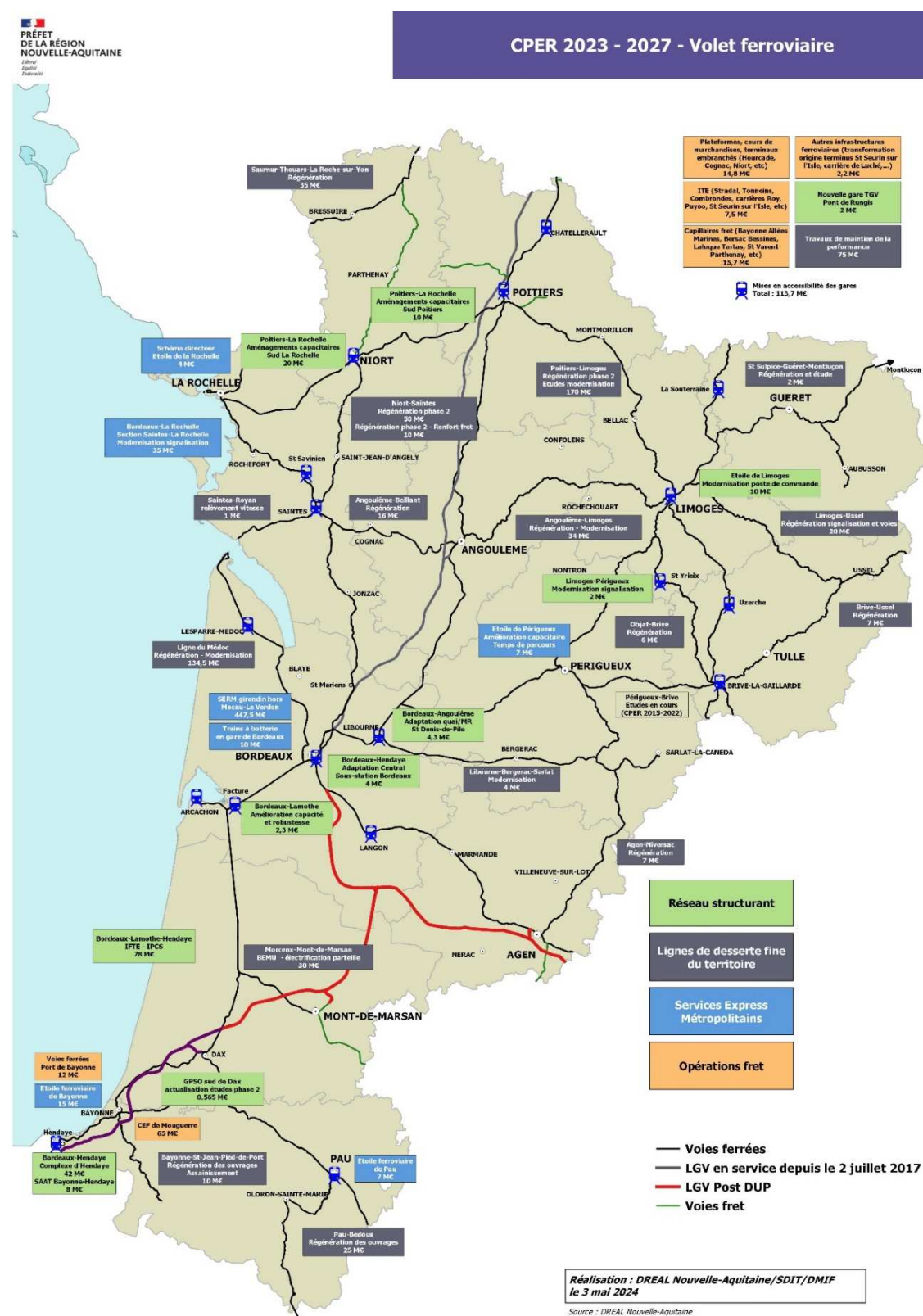
- État : 37 000 000 € ;
- Région : 25 000 000 €.

Le GPSO s'inscrit ainsi au sein des volets « mobilités multimodales » des CPER successifs établis.

Il est aussi indiqué que « Le Grand Projet Sud-Ouest (GPSO) d'extension du réseau à grande vitesse de Bordeaux à Toulouse et à l'Espagne permettra de compléter le maillage européen, améliorant ainsi l'accessibilité et l'attractivité des territoires du sud de la région ».

La nouvelle programmation en matière de mobilités, portant sur la période 2023-2027 a vocation à être intégrée au CPER 2021-2027 par voie d'avenant, c'est l'objet du document qui traduit les engagements financiers des partenaires pour ces opérations, avec un investissement de l'État à hauteur de 812 M€ et de la région Nouvelle-Aquitaine à hauteur de 613 M€.

Figure 307 : CPER 2023-2027 – Volet ferroviaire (Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine, mai 2024)



6.3.3.1. Contrat de Plan État – Région 2015-2020

Nouvelle-Aquitaine (Ex-Aquitaine) – CPER initial

Les opérations ferroviaires au sud de Bordeaux étaient également inscrites dans le CPER Aquitaine 2015-2020. Il était précisé que « *Seules les études de niveau projet sont inscrites pour un montant de 26 M€ avec un financement à parts égales entre l'État, la Région, SNCF Réseau et les collectivités locales, soit 6,5 M€ chacun.* ».

De plus, le GPSO apparaît comme un enjeu de rénovation et de modernisation du réseau ferroviaire en région Aquitaine. En effet, il est indiqué que « Dans ces multiples perspectives, il importe de moderniser le réseau ferroviaire structurant de la région Aquitaine et d'adapter les nœuds ferroviaires stratégiques que constituent Bordeaux, Bayonne et Hendaye.

Dans la continuité des aménagements réalisés dans le cadre du CPER 2007-2013 en Aquitaine, les aménagements capacitaires sur l'axe Bordeaux-Hendaye doivent permettre d'écouler le trafic ferroviaire prévu sur cet axe à l'horizon des mises en service de ces grands projets et de répondre aux évolutions de trafic. Le GPSO était donc également inscrit dans le CPER 2007-2013 en Aquitaine

L'arrivée de la ligne nouvelle à grande vitesse Tours-Bordeaux et le développement des dessertes régionales de voyageurs nécessite une intervention sur le nœud ferroviaire de Bordeaux. Dans le précédent CPER 2007-2013, les travaux ont permis de supprimer le bouchon ferroviaire nord de Bordeaux. Désormais, il s'agira d'améliorer la situation à la sortie sud de Bordeaux considérée comme un nœud ferroviaire d'importance nationale dans le Grand programme de modernisation du réseau ferroviaire (GPMR) ».

Ainsi, le GPSO s'inscrit au sein du CPER 2015-2020 Aquitaine.

Figure 308 : Carte des opérations ferroviaires du CPER 2015-2022 (Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine)



Le GPSO apparaît comme une LGV Post DUP sur la carte précédente.

Occitanie (Ex-Midi-Pyrénées)

Comme indiqué dans le paragraphe précédent, le GPSO était déjà inscrit dans le CPER Midi-Pyrénées 2015-2020. Le projet GPSO entrant dans le cadre de l'article 5 « Moderniser le nœud ferroviaire toulousain ».

Il est ainsi indiqué que « L'horizon de mise en service de la ligne Bordeaux-Toulouse du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) 2024 laisse une période propice pour préparer l'arrivée de la LGV. La modernisation du Nœud ferroviaire Toulousain, qui porte sur un programme d'investissements d'un coût total de 191,4 M€, s'inscrit pleinement dans le cadre du projet global GPSO. Sa mise en œuvre sera donc envisagée en cohérence avec les modalités de financement arrêtées de manière partenariale pour GPSO ».

Les montants énoncés dans les articles 5.1 « Travaux de modernisation de la gare Matabiau dans l'optique de l'arrivée de la LGV » et 5.2 « Autres opérations de modernisation du nœud ferroviaire toulousain » du CPER 2015-2020 sont les suivants :

Tableau 118 : Extrait article 5.1 « Travaux de modernisation de la gare Matabiau dans l'optique de l'arrivée de la LGV » (Source : CPER Midi-Pyrénées 2015-2020)

Intitulé de l'opération	Coût des travaux prévisionnel (M€)
Matabiau – AVP+PRO+REA de la première phase largeur des quais et nombre de voies à Matabiau, aménagement des chantiers de la gare...	121,5
Mise en accessibilité de la gare de Matabiau et autres pôles d'échanges	4,6

Tableau 119 : Extrait article 5.2 « Autres opérations de modernisation du nœud ferroviaire toulousain »

Intitulé de l'opération	Coût des travaux prévisionnel (M€)
Matabiau – AVP+PRO+REA de la première phase largeur des quais et nombre de voies à Matabiau, aménagement des chantiers de la gare...	121,5
Mise en accessibilité de la gare de Matabiau et autres pôles d'échanges	4,6

Ainsi, le GPSO s'inscrit au sein du CPER 2015-2020 Midi-Pyrénées.

6.3.3.1. Contrats de plan État-Région 2007-2013

Aquitaine

En matière de desserte régionales en Aquitaine, l'étude de l'aménagement de l'axe Bordeaux-Agen inscrite au Contrat de Projet État Région Aquitaine 2007-2013 a permis de préciser les aménagements à réaliser afin d'améliorer l'offre de service sur cet axe selon les objectifs définis dans le Schéma régional des infrastructures de Transport de la Région Aquitaine, approuvé par le Conseil Régional le 9 juillet 2009.

Midi-Pyrénées

En région Midi-Pyrénées, les études de capacité et de définition d'un programme d'aménagement de l'infrastructure (Toulouse-Montauban-Brive-Agen) aux horizons 2013 et 2020 menées dans le cadre du Contrat de Plan État Région 2000-2006, mettaient en avant la nécessité de la mise à 4 voies au nord de Toulouse en complément d'une LGV Bordeaux Toulouse pour répondre à l'ensemble des besoins de dessertes (TàGV, TER, Fret). Les études de la ligne nouvelle ont été conduites dans le cadre décrit ci-avant et les études préliminaires des aménagements au nord de Toulouse dans le cadre du Contrat de Projet État Région 2007-2013. Elles ont permis de préciser le programme de l'opération à réaliser.

En particulier pour les dessertes régionales, il s'agit d'améliorer l'offre de service sur les axes Toulouse-Montauban-Agen-Cahors-Brive selon les objectifs définis dans le Schéma régional des infrastructures de Transport de la Région Midi-Pyrénées, approuvé par le Conseil Régional le 26 juin 2008.

Les projets soumis à enquête ont pour objectif de contribuer au développement du Sud-Ouest de la France, en permettant une amélioration majeure des services ferroviaires, au bénéfice de l'accessibilité et de l'attractivité des territoires concernés. **Ils sont donc compatibles avec ces schémas régionaux des infrastructures de transport.**

6.3.3.2. Les Plans de Déplacements Urbains prévus par les articles L.1214-1 et L.1214-9 du Code des transports

Le plan de déplacements urbains est un document par lequel toutes les agglomérations sont tenues de définir les moyens qu'elles vont déployer pour réduire les nuisances liées aux transports, et en particulier la voiture. Le PDU est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis la « Loi sur l'Air » du 31 décembre 1996.

Le GPSO doit être compatible avec les PDU qui s'appliquent sur le territoire.

L'aire d'étude est concernée par :

- Le PDU de la Communauté Urbaine de Bordeaux ;
- Le PDU de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole ;
- Le PLUi-D d'Agen.

PDU de la Communauté Urbaine de Bordeaux

La Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) dispose d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) adopté le 28 mai 2004, à la suite d'une mise en conformité de la précédente version du PDU avec la loi Solidarité et Renouvellement Urbains. En juin 2010, le conseil de CUB a décidé d'engager la révision du PDU.

Ce PDU propose un programme d'actions qui intègre l'ensemble des modes de déplacement sur le territoire de la communauté urbaine. Il prévoit également des orientations sur l'aménagement et l'organisation du territoire.

Ce PDU met en œuvre :

- La volonté de favoriser le report modal des usagers vers le tramway et les modes de proximité d'une part ;
- Et, d'autre part, la volonté de tendre vers un système urbain plus efficace en rapprochant les Origines et les Destinations des déplacements tout en réduisant, en priorité, les nuisances là où elles se font le plus ressentir

Les actions sont déclinées en sept axes :

- Réduire les émissions « nuisantes » à la source ;
- Organiser le territoire pour maîtriser les flux ;
- Améliorer les transports collectifs ;
- Partager autrement l'espace public ;
- Favoriser les piétons et les cycles ;
- Organiser le stationnement et les livraisons ;
- Informer, sensibiliser et communiquer pour de nouveaux comportements.

Ce PDU est essentiellement tourné vers des problématiques urbaines et interurbaines (avec notamment les bus interurbains et le TER), les projets de lignes ferroviaires à grande vitesse ne sont pas évoqués, tout en étant en adéquation avec les objectifs généraux visés ci-dessus. Le territoire de la CUB n'est directement concerné que par l'aménagement des lignes existantes au Sud de Bordeaux, s'inscrivant pleinement dans ces objectifs. **Le GPSO s'articule donc avec ce PDU.**

Le nouveau schéma des mobilités de Bordeaux Métropole s'articule autour de plusieurs enjeux qui impliquent de repenser en profondeur la stratégie des mobilités adoptée en 2016.

Il s'agit désormais de :

- Répondre aux besoins de déplacements par des solutions plus agiles, plus sobres et plus ajustées aux spécificités des territoires ;
- De développer une approche intégrée des différentes politiques publiques métropolitaines et des différentes échelles territoriales ;
- De réguler les flux intra et extra métropolitains, > de résorber les déséquilibres territoriaux mais également de valoriser et robustifier le réseau existant ;
- De développer la multimodalité en soignant les interconnexions et en proposant des modes adaptés aux distances de déplacement ;
- De réduire les atteintes à l'environnement générées par les mobilités.

Une consultation a été menée entre novembre 2020 et janvier 2021 pour définir les besoins et recueillir les propositions. Elle a associé les élus, quelques 80 acteurs institutionnels, économiques et associatifs, ainsi que des citoyens (3500 contributions ont complété le sondage IFOP et la conférence publique).

Les 5 objectifs retenus sont les suivantes :

- Objectif 1 : Supprimer 10% du flux de véhicules sur voirie ;
- Objectif 2 : Fluidifier les liaisons Rive-droite / Rive-gauche ;
- Objectif 3 : Offrir des alternatives attractives aux liaisons métropole/ hors-métropole ;
- Objectif 4 : Décarboner les mobilités ;
- Objectif 5 : Favoriser une nouvelle gouvernance.

L'objectif 3 vise notamment à optimiser et renforcer l'offre ferroviaire du RER Métropolitain, objectif également visé par les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux.

Ainsi, le GPSO est compatible avec le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine de Bordeaux et le nouveau schéma des mobilités de Bordeaux.

PDU de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole

Un premier PDU adopté en 2018 a été annulé par le tribunal administratif de Toulouse et l'annulation a été confirmée par la Cour d'appel de Toulouse le 19 janvier 2023.

Elle sollicite la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) dans le cadre de l'élaboration de son plan de mobilité en révision du plan de déplacements urbains (PDU).

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Définir une nouvelle stratégie de mobilité en tenant compte de l'évolution du contexte des déplacements, du cadre législatif et réglementaire et de la planification territoriale
- Planifier la transition énergétique des déplacements à l'échelle du ressort territorial de Tisséo Collectivité.

L'horizon cible du plan de mobilité sera 2040.

Des études pour l'élaboration et l'évaluation de nouveaux projets complémentaires au PDU et hors périmètre du PDU à 2030 et 2040 sont en cours. De manière à répondre à l'objectif intermédiaire n°2 et à l'objectif final, des études de projets ont été réalisées dans le cadre des études prospectives multimodales. Il était convenu que ces études de projet soient complémentaires au PDU (Plan de Déplacements Urbains) et hors périmètre du PDU pour 2 horizons : 2030 et 2040. Ainsi, les projets étudiés n'ont pas vocation à venir en concurrence ou en remplacement de projets portés par le PDU, mais en complément de celui-ci.

Le GPSO entre dans le cadre des études prospectives multimodales sur l'aire métropolitaine toulousaine de janvier 2023. En effet, le projet s'inscrit dans les études de projets aux horizons 2030 et 2040.

PLUi-D Agen

Le PLUi de l'Agglomération d'Agen couvre le territoire de 31 communes Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 30 janvier au 10 mars 2017, sa révision générale a été approuvée par délibération du Conseil d'agglomération du 22 juin 2017. Il est en vigueur depuis le 3 août 2017.

Le PLUi comprend un Programme d'Orientations et d'Actions (POA) transports, qui se décline en 4 orientations :

- Le développement des transports collectifs, l'intermodalité et la tarification ;
- Le développement des modes de déplacements vélos et piétons ;
- L'amélioration du réseau principal de voirie, la diminution de la circulation et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- L'organisation des transports de marchandises et des stationnements.

Le GPSO permettant de renforcer les intermodalités et les déplacements partagés est ainsi compatible avec le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) transports du PLUi de l'Agglomération d'Agen.

6.3.3.3. Schéma décennal de développement du réseau prévu par l'article L 321-6 du Code de l'énergie

Dans le cadre de la refonte de ses scénarios entamée en 2017, RTE a présenté en 2019 un nouveau Schéma Décennal de Développement du Réseau (SDDR). En phase avec le cadrage général de la programmation pluriannuelle de l'énergie et avec les scénarios du bilan prévisionnel 2017, il est établi sur un horizon de 15 ans (2021 –2035).

Le SDDR de transport d'électricité précise les conséquences sur les infrastructures du réseau des évolutions en cours ou à venir du système électrique.

Ce schéma ne fait pas mention du GPSO au sein de la région Occitanie. Toutefois, malgré une consommation d'électricité stable sur la région, les grandes agglomérations de l'Occitanie conservent une consommation dynamique en raison de leur attractivité démographique et économique. Cette tendance concerne principalement les grandes agglomérations, notamment Toulouse (croissance démographique de 1,5% par an), Montpellier, Béziers et Perpignan. Un renforcement de l'alimentation est prévu sur ces secteurs, afin de pallier l'attractivité urbaine et économique grandissante. Il est ainsi prévu un raccordement de plusieurs postes de distributions et le renforcement de la sécurité d'alimentation sur différentes zones entre Toulouse, Montpellier, Béziers et Perpignan.

De même pour la région Nouvelle-Aquitaine, ce schéma ne fait pas mention du GPSO. Malgré une consommation d'électricité stable sur la région, les grandes agglomérations de la Nouvelle Aquitaine conservent une consommation dynamique en raison de leur attractivité démographique et économique. Cette tendance concerne principalement les grandes agglomérations, notamment la métropole de Bordeaux (dont la population augmente de 1,6% par an) et les zones littorales. Cela se traduit par le raccordement de plusieurs postes de distribution pour le renforcement de la sécurité d'alimentation sur différentes zones, dont en particulier le littoral du Pays basque avec d'importants renforcements en cours.

Le raccordement ainsi que l'alimentation électriques des lignes nouvelles fait l'objet d'une étude spécifique, en lien avec RTE. Ainsi, 5 sous-stations électriques permettront d'alimenter les lignes nouvelles Bordeaux — Toulouse et Bordeaux — Dax. Le GPSO est ainsi compatible avec ce schéma.

Un nouveau schéma est en cours de réalisation permettant de présenter un plan stratégique d'investissement à l'horizon 2040.

Les grandes orientations de ce plan d'investissement feront l'objet d'un débat public, organisé sous l'égide de la commission nationale du débat public et d'avis de l'Etat, de la commission de régulation de l'énergie et de l'autorité environnementale. À la suite de ces avis et de la participation du public, RTE publiera une version définitive de son plan d'investissements pour 2040, qui constituera sa stratégie de référence.

6.3.3.4. Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables prévu par l'article L321-7 du Code de l'énergie

Les objectifs généraux du schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables, dit S3REnR, sont les suivants :

- Garantir un accès privilégié aux réseaux publics d'électricité pour les énergies renouvelables et offrir une visibilité aux acteurs ;
- Anticiper et optimiser les renforcements et développements de réseau nécessaires à l'accueil des énergies renouvelables ;
- Prévoir une mutualisation des coûts permettant à tous les producteurs d'énergies renouvelables concernés de participer équitablement au financement des évolutions de réseaux.

S3REnR Occitanie

Le S3REnR de la région Occitanie est entré en vigueur le 2 janvier 2023 à la suite de la validation par le préfet de région. Ce schéma a fait l'objet d'une adaptation notifiée le 18 octobre 2024.

L'objectif principal du S3REnR est d'assurer un accès privilégié des énergies renouvelables au réseau électrique en leur réservant et en créant, si besoin, des capacités de raccordement dans les postes électriques pour les 10 prochaines années.

S3REnR Nouvelle Aquitaine

Le S3REnR de Nouvelle-Aquitaine est entré en vigueur le 10 février 2021.Plusieurs adaptations ont suivi.

Une campagne de recensement des prévisions d'installations EnR en vue de la révision du S3REnR de Nouvelle-Aquitaine a eu lieu du 17 septembre 2024 au 30 décembre 2024.

Le GPSO portant sur une infrastructure ferroviaire et n'ayant pas de lien avec des installations de production d'énergies renouvelables, il n'est pas concerné directement par les S3REnR d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine. Néanmoins, la réalisation du projet ne compromet pas l'atteinte des objectifs fixés par ce document.

6.3.3.5. Schéma régional de biomasse prévu par l'article 197 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte

La Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV) du 17 août 2015 prévoit l'élaboration d'une Stratégie Nationale de Mobilisation de la Biomasse (SNMB) ainsi que des Schémas Régionaux Biomasse (SRB) pour définir les objectifs de développement de l'énergie renouvelable issue de la biomasse.

Le SRB, co-élaboré par l'Etat et la région, définit les objectifs régionaux de développement de l'énergie à partir de la biomasse en Occitanie en cohérence avec le Programme Régional de la Forêt et du Bois (PRFB), la Stratégie Nationale de Mobilisation de la Biomasse (SNMB) ou encore le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD).

Schéma Régional de Biomasse (SRB) Occitanie

Le SRB d'Occitanie a été approuvé le 5 février 2020 en Occitanie.

Le SRB comporte 19 actions en faveur de l'énergie avec, en particulier, la formation aux filières d'avenir, le soutien à l'innovation, le développement des process et notamment la méthanisation, l'injection de biométhane dans le réseau, la structuration et la professionnalisation des filières d'approvisionnement, l'amélioration de la qualité des combustibles, l'accompagnement des porteurs de projets de chaufferies bois, etc.

Le GPSO portant sur une infrastructure ferroviaire et n'ayant pas de lien avec des installations de biomasse, il n'est pas concerné directement par le SRB d'Occitanie. Néanmoins, la réalisation du projet ne compromet pas l'atteinte des objectifs fixés par ce document.

Schéma Régional de Biomasse (SRB) Nouvelle-Aquitaine

Le SRB de Nouvelle-Aquitaine, a été adopté à l'été 2022 puis approuvé le 31 août 2022 par arrêté préfectoral. Il fixe des objectifs d'utilisation de la biomasse pour la production d'énergies renouvelables, tout en respectant les différents usages des espaces naturels, par exemple pour l'agriculture et la forêt. À la clé, c'est la construction d'un mix énergétique tendant vers la décarbonation.

Le SRB de Nouvelle-Aquitaine se structure en 4 grandes orientations :

- Partager les connaissances : informer, sensibiliser, former ;
- Mobiliser durablement de la ressource organique à des fins énergétiques ;
- Valoriser les déchets verts et ligneux des collectivités ;
- Structurer la valorisation de la ressource ligneuse.

Ces dernières se déclinent en un plan d'actions constitué de 12 actions.

Le GPSO portant sur une infrastructure ferroviaire et n'ayant pas de lien avec des installations de biomasse, il n'est pas concerné directement par le SRB de Nouvelle-Aquitaine. Néanmoins, la réalisation du projet ne compromet pas l'atteinte des objectifs fixés par ce document.

6.3.3.6. Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et contrats de développement territorial prévu par les articles 2, 3 et 21 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Compte tenu de sa localisation, le GPSO n'est pas concerné par ce schéma.

6.3.3.7. Plan local de déplacement prévu par l'article L.1214-30 du Code des transports

Le Plan Local de Déplacements est une déclinaison locale et non réglementaire du Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le GPSO, étant compatible avec les PDU, il est également compatible avec les PLD sur son territoire.

6.3.3.8. Les zones, mentionnées aux 1° à 4° de l'article L2224-10 du Code général des collectivités territoriales

Les zones mentionnées aux 1° à 4° de l'article L2224-10 du Code général des collectivités territoriales concernent :

- Les zones d'assainissement collectif où elles sont tenues d'assurer la collecte des eaux usées domestiques et le stockage, l'épuration et le rejet ou la réutilisation de l'ensemble des eaux collectées ;
- Les zones relevant de l'assainissement non collectif où elles sont tenues d'assurer le contrôle de ces installations et, si elles le décident, le traitement des matières de vidange et, à la demande des propriétaires, l'entretien et les travaux de réalisation et de réhabilitation des installations d'assainissement non collectif ;
- Les zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et pour assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement ;
- Les zones où il est nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte, le stockage éventuel et, en tant que de besoin, le traitement des eaux pluviales et de ruissellement lorsque la pollution qu'elles apportent au milieu aquatique risque de nuire gravement à l'efficacité des dispositifs d'assainissement.

La délimitation de ces zonages est compétence des communes qui sont, dans le cas où elles existent, retranscrites dans les PLU.

Le GPSO étant compatible avec les plans locaux d'urbanisme, il l'est de ce fait avec les dispositions relatives à ces zones.

6.3.4. Gestion de l'eau et du milieu aquatique

6.3.4.1. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) prévu par les articles L. 212-1 et L. 212-2 du Code de l'Environnement

Quelques définitions préalables

Qu'est-ce qu'un SDAGE ?

Un SDAGE est un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, institué par la loi sur l'eau de 1992. C'est un outil de planification (sur 10 à 20 ans) de la politique de l'eau associant tous les acteurs du bassin. Adopté par le comité de bassin et arrêté par le préfet coordonnateur du bassin, ce document décrit les priorités de la politique de l'eau pour le bassin versant concerné et les objectifs à atteindre.

C'est l'outil de mise en œuvre de la Directive Cadre européenne sur l'Eau (DCE), transposée en droit français le 21 avril 2004.

Il fixe les objectifs de qualité et de quantité à atteindre pour chaque cours d'eau, plan d'eau, nappe souterraine, estuaire et littoral. Il détermine les axes de travail et les actions nécessaires au moyen d'orientations et de dispositions, complétées par un programme de mesures, pour restaurer le bon fonctionnement des milieux aquatiques, prévenir les détériorations et respecter l'objectif fixé de bon état de l'eau.

Chaque orientation comprend une ou plusieurs dispositions. Elles constituent des textes très précis :

- Elles indiquent les actions à mener ;
- Elles peuvent fixer des règles et des objectifs quantitatifs ;
- Elles ont une valeur juridique.

Le SDAGE Adour-Garonne

Le GPSO s'inscrit sur le territoire du SDAGE Adour-Garonne, approuvé par arrêté du préfet de la région Occitanie du 10 mars 2022.

Figure 309 : Limite administrative du SDAGE Adour-Garonne (Source : Agence de l'eau Adour-Garonne 2009)



Au travers de ses 4 orientations fondamentales et de ses 172 dispositions, le SDAGE est un document d'orientation stratégique pour une gestion harmonieuse des ressources en eau entre 2022 et 2027.

Les quatre orientations ont pour but de :

- Créer les conditions favorables à une bonne gouvernance ;
- Réduire les pollutions ;
- Agir pour assurer l'équilibre quantitatif ;
- Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides.

Les dispositions du SDAGE doivent permettre d'atteindre le « très bon état écologique » des eaux à des échéances établies en fonction de l'état actuel des cours d'eau. En outre, le SDAGE Adour Garonne 2022-2027 fixe l'objectif d'atteinte de bon état des eaux. Le bon état d'une eau de surface est atteint lorsque son état écologique et son état chimique sont au moins « bons ». Le bon état d'une eau souterraine est atteint si son état quantitatif et son état chimique sont au moins « bons ».

Le SDAGE concerne l'ensemble des milieux aquatiques du bassin : fleuves et rivières, lacs, canaux, estuaires, eaux côtières, eaux souterraines libres ou captives et zones humides. Des objectifs environnementaux ont été fixés au niveau du bassin :

- Sur 2 808 masses d'eau superficielles : 70 % seront en bon état écologique en 2027 ;
- Sur 144 masses d'eau souterraines : 72 % seront en bon état chimique en 2027.

Le Programme de Mesures (PDM) qui accompagne le SDAGE identifie les principales actions et mesures à conduire d'ici 2027 pour atteindre les objectifs de qualité et de quantité des eaux. Ces actions sont à la fois techniques, financières et d'organisation des partenaires de l'eau.

Les mesures pouvant concerner l'aire d'étude sont en particulier les suivantes :

- Entretien, restauration et renaturation des cours d'eau ;
- Restauration de la continuité écologique et sédimentaire ;
- Amélioration des dispositifs d'assainissement (collecte et traitement) ;
- Limitation des apports diffus (azote, phytosanitaires, encouragement de pratiques pérennes) ;
- Garantir le partage de la ressource entre les usages (OUGC, débits...).

Ainsi, ont été identifiés sur l'aire d'étude un certain nombre de cours d'eau à fort enjeu écologique, classés en axes migrateurs amphihalins et/ou en réservoirs biologiques : il s'agit principalement de la Douze, du Ciron, du Gers, de la Baise, de l'Adour, de la Nive, de la Garonne et de leurs affluents.

À l'échelle du bassin Adour-Garonne, 31 SAGE sont existants ou en cours d'élaboration.

Analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE Adour-Garonne

Les orientations du SDAGE	Prescriptions et articulation avec le projet
Orientation A : Créer les conditions de gouvernance favorables à l’atteinte des objectifs du SDAGE → Mobiliser les acteurs, favoriser leur organisation à la bonne échelle et assurer la gestion concertée de l’eau → Optimiser l’action de l’État et les établissements publics dans la prise en compte des enjeux de l’eau au sein des politiques sectorielles et renforcer la synergie des moyens financiers → Mieux communiquer, informer et former → Renforcer les connaissances sur l’eau et les milieux aquatiques, développer la recherche, l’innovation, la prospective et partager les savoirs → Évaluer l’efficacité des politiques de l’eau → Évaluer les enjeux économiques des programmes d’actions pour rechercher une meilleure efficacité et s’assurer de leur acceptabilité sociale → Partager la connaissance et améliorer la prise en considération des enjeux environnementaux par les acteurs de l’urbanisme → Intégrer les enjeux de l’eau dans les projets d’urbanisme, d’aménagement du territoire et de développement économique, dans une perspective de changements globaux	A31 - Limiter l’imperméabilisation nouvelle des sols et le ruissellement pluvial et chercher à désimperméabiliser l’existant Dans le cadre de l’imperméabilisation liée à l’infrastructure et de l’augmentation du ruissellement qui y est intrinsèquement lié, des dispositions de régulation de débit de rejet ont été prises afin de contrôler au mieux les impacts du projet sur cette thématique.
Orientation B : Réduire les pollutions → Limiter durablement les pollutions par les rejets domestiques, par temps sec et temps de pluie → Réduire les pollutions liées aux micropolluants → Mieux connaître et communiquer pour mieux définir les stratégies d’actions dans le cadre d’une agriculture performante aux plans économique, social et environnemental → Promouvoir les bonnes pratiques respectueuses de la qualité des eaux et des milieux → Cibler les actions de lutte en fonction des risques et des enjeux → Protéger les ressources superficielles et souterraines pour les besoins futurs → Améliorer la qualité des ouvrages qui captent les eaux souterraines et prévenir les risques de contamination → Une eau de qualité satisfaisante pour les loisirs nautiques, la pêche à pied et le thermalisme → Lutter contre la prolifération des cyanobactéries → Concilier usages économiques et restauration des milieux aquatiques → Mieux connaître et préserver les écosystèmes lacustres et littoraux afin de favoriser le bon fonctionnement et la biodiversité de ces milieux riches et diversifiés	B3 – Macropolluants : réduire les flux de pollution ponctuelle pour contribuer à l’atteinte ou au maintien du bon état des eaux En phase de réalisation, des mesures appropriées permettront d’éviter toute pollution des milieux aquatiques par la mise en place d’un assainissement provisoire accompagné dans sa mise en œuvre et son suivi. En phase exploitation, la mise en œuvre d’un moyen de transport électrifié vise à limiter fortement les risques de pollution du milieu. B4 – Réduire les pollutions dues au ruissellement d’eau pluviale Dans les secteurs assurant des services de fret des principes de confinement / gestion des pollutions des eaux sont mis en place avant tout rejet dans le milieu. Des principes de régulation de débit avant rejet sont mis en place pour limiter l’impact sur les eaux superficielles et les usages liés. L’ensemble de ces mesures est décrit dans le volume 5 de la présente étude d’impact. B44 – Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux et les habitats diversifiés qu’ils comprennent Le principe de prévention systématique a été mis en œuvre par application de la doctrine Éviter – Réduire – Compenser (ERC). Ainsi, la volonté du Maître d’Ouvrage a été, dans la programmation et la mise au point du projet, d’éviter au maximum les secteurs à enjeux environnementaux, notamment les secteurs présentant les sensibilités les plus fortes. Le détail de la démarche ERC figure dans le volume 5 de la présente étude d’impact.

Les orientations du SDAGE	Prescriptions et articulation avec le projet
Orientation C : Agir pour assurer l'équilibre quantitatif → Mieux connaître et faire connaître pour mieux gérer → Gérer durablement la ressource en eau en intégrant le changement climatique → Anticiper et gérer la crise	C-10 Gérer collectivement les prélèvements et C-15 Généraliser l'utilisation rationnelle et économe de l'eau et quantifier les économies d'eau Les besoins en eau pendant le chantier et plus particulièrement les prélèvements dans les cours d'eau seront estimés en fonction des enjeux (faune piscicole, débits d'étiages...) et de la disponibilité de la ressource en eau. Ils prendront en particulier en compte les éléments suivants : - Conformément à l'article L.214-18 du Code de l'Environnement, le maintien dans les cours d'eau d'un débit minimal sera assuré, garantissant en permanence la vie, la circulation et la reproduction des espèces vivant dans les eaux ; - Pour les cours d'eau concernés par un plan d'étiage (PGE), une attention sera portée au maintien des autres usages de l'eau. Les prélèvements se conformeront au PGE ; - Pour les prélèvements d'eau réalisés dans les zones de répartition des eaux (ZRE), le Maître d'Ouvrage respectera les arrêtés préfectoraux associés ; - Les prélèvements seront adaptés aux modules de chaque cours d'eau ; - Les prélèvements seront favorisés dans les bassins d'assainissement provisoire, les bassins des agriculteurs ou bien dans les carrières ou gravières existantes. L'opération n'implique pas de prélèvements durables sur les nappes profondes et n'est donc pas de nature à créer de déséquilibre quantitatif au niveau des ressources en eau. Des principes de régulation de débit avant rejet sont mis en place pour limiter l'impact sur les eaux superficielles et les usages liés. L'un des enjeux du SDAGE Adour-Garonne 2022-2027 est de « Gérer durablement la ressource en eau en intégrant le changement climatique ». Ainsi, les impacts potentiels liés au changement climatiques sont évoqués dans le présent volume.
Orientation D : Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides → Concilier le développement de la production énergétique et les objectifs environnementaux du SDAGE → Gérer et réguler les débits en aval → Préserver et gérer les sédiments pour améliorer le fonctionnement des milieux aquatiques, assurer un transport suffisant des sédiments et limiter les impacts du stockage des sédiments dans les retenues → Identifier les territoires concernés par une forte densité de petits plans d'eau, et réduire les impacts cumulés des plans d'eau → Gérer durablement les cours d'eau en respectant la dynamique fluviale, les équilibres écologiques et les fonctions naturelles → Préserver, restaurer la continuité écologique → Prendre en compte les têtes de bassins versants et préserver celles en bon état → Intégrer la gestion piscicole et halieutique dans la gestion globale des cours d'eau, des plans d'eau et des zones estuariennes → Préserver et restaurer les poissons grands migrateurs amphihalins, leurs habitats fonctionnels et la continuité écologique → Stopper la dégradation anthropique des milieux et zones humides et intégrer leur préservation dans les politiques publiques → Préservation des habitats fréquentés par les espèces remarquables menacées ou quasi-menacées du bassin → Réduire la vulnérabilité et les aléas en combinant protection de l'existant et maîtrise de l'aménagement et de l'occupation des sols	D21 – Gérer et réguler les espèces envahissantes Dans le cadre des travaux, il sera procédé à la recherche exhaustive des espèces communément rencontrées au sein des territoires concernés par les travaux. En cas d'identification de ces espèces, un protocole de lutte sera mis en œuvre par le chargé d'environnement du chantier, afin d'éviter leur propagation Parmi les mesures qui pourront alors être mises en œuvre on citera : - La sensibilisation et l'information du personnel de chantier ; - L'identification et la signalisation des secteurs contaminés ; - La définition de méthodes spécifiques de travail dans les zones contaminées (à adapter en fonction des caractéristiques spécifiques des plantes). La principale mesure préventive vis-à-vis des espèces invasives et allergènes (comme l'Ambroisie) consiste à limiter au maximum les espaces non végétalisés ou laissés en friche. Différentes techniques sont envisageables : - Végétalisation des espaces, pour créer une concurrence avant l'installation de la plante ; - Mise en place de paillis (copeaux de bois, écorces, graviers, pierre concassée...) pour protéger le sol et bloquer la végétalisation. D23 – Mettre en œuvre les mesures nécessaires à la restauration de la continuité écologique Les fonctionnalités naturelles ont été prises en compte par la mise en œuvre de mesure d'évitement (viaduc) ou d'ouvrages hydrauliques adaptés au fonctionnement du type de cours d'eau traversé. Ces fonctionnalités ont été prises en compte dans les études des ouvrages de franchissement. D30 – Préserver les milieux aquatiques et humides à forts enjeux environnementaux Les analyses effectuées à la suite des inventaires écologiques menés en 2010-2012 dans le cadre de l'étude d'impact de 2014 sur une bande de 3000 m ont permis d'identifier les enjeux piscicoles et écologiques au niveau des cours d'eau franchis par les projets soumis à enquête publique. Ces inventaires ont permis d'identifier : - Les enjeux réglementaires : prise en compte des listes 1 et 2 des arrêtés du 7 octobre 2013, enjeux forts et très forts du SDAGE, axes migrateurs du SDAGE, réservoirs biologiques... - Les enjeux piscicoles : présence d'espèce patrimoniale (Anguille, Écrevisse à pattes blanches), frayères... - Les enjeux écologiques : Natura 2000, trames verte et bleue, habitats Vison d'Europe...

Les orientations du SDAGE	Prescriptions et articulation avec le projet
	En fonction des enjeux identifiés, une méthodologie de franchissement des cours d'eau a été mise en place. Trois types d'ouvrages de franchissement ont ainsi été définis en fonction des enjeux identifiés : type 1 (viaduc, pont, portique), type 2 (cadre avec reconstitution du lit et banquettes), type 3 (buse ou dalot). De plus, les inventaires zones humides menés dans une bande de 500 m centrée sur le tracé ont permis d'identifier, conformément à l'arrêté du 28 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009, les enjeux et fonctionnalités des zones humides. Les mesures d'évitement, de réduction (ouvrages de franchissement) ou de compensation (disposition C46 du SDAGE) sont prévues dans le cadre du projet. D32 – Préserver les zones majeures de reproduction de certaines espèces piscicoles et la biodiversité Le principe de prévention systématique a été mis en œuvre par application de la doctrine Éviter – Réduire – Compenser (ERC). Ainsi, la volonté du Maître d'Ouvrage a été, dans la programmation et la mise au point du projet, d'éviter au maximum les secteurs à enjeux environnementaux, notamment les secteurs présentant les sensibilités les plus fortes. Le détail de la démarche ERC figure dans le volume 5 de la présente étude d'impact. D33 – Identifier les axes à grands migrateurs amphihalins et D34 – Mettre en œuvre les programmes de restauration et mesures de gestion des poissons migrateurs amphihalins L'annexe à l'arrêté du 7 octobre 2013 fixe la liste des cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux mentionnés au 1° du I de l'article L.214-17 du Code de l'Environnement, sur lesquels aucune autorisation ou concession ne peut être accordée pour la construction de nouveaux ouvrages s'ils constituent un obstacle à la continuité écologique. Cette liste identifie notamment les cours d'eau à enjeux forts vis-à-vis des migrateurs amphihalins. Sur le projet de lignes nouvelles, 32 cours d'eau sont classés en liste 1. Les ouvrages de franchissement mis en place au niveau de ces cours d'eau sont des ouvrages de type 1 (viaduc, pont, portique) préservant le lit mineur et les berges pour la quasi-totalité des cours d'eau classés. Seul le ruisseau de Matriques bénéficie d'un ouvrage de type 2 cadre avec reconstitution du lit pour lequel la continuité piscicole sera assurée. Les inventaires écologiques réalisés dans le cadre de l'étude d'impact de 2014 et notamment faune aquatique ont permis d'identifier les cours d'eau à enjeux piscicoles. Pour ces cours d'eau, les ouvrages mis en place de type 1 ou 2 permettant de garantir la préservation des berges ou la reconstitution du lit mineur. D35 – Préserver et restaurer les zones de reproduction des espèces amphihalines D'après les analyses de 2014, les inventaires écologiques menés depuis 2010 et pendant 3 cycles biologiques ont permis d'identifier les zones de reproduction (frayères) dans une bande de 3 000 m (1 000 m de part et d'autre du fuseau de 1 000 m). Lors de la recherche de tracé, ces zones de reproduction ont été évitées, notamment l'APPB Garonne (Esturgeon, Lamproie...) a été évité par le tracé. Le projet de lignes nouvelles franchit la Garonne au niveau des communes de Colayrac-Saint-Cirq et le Passage par viaduc. Ce franchissement permet d'assurer une transparence hydraulique et écologique. Le nombre de piles a été limité au minimum grâce à l'insertion d'un pont de type warren (1 seule pile dans le lit mineur) : aucune frayère connue ne se trouve dans les emprises. La seule frayère présente dans le secteur se situe en amont sur la commune de Castelferrus. D41 – Eviter, réduire ou, à défaut, compenser l'atteinte aux fonctions des zones humides Les fonctionnalités naturelles des cours d'eau ont été prises en compte dans les études des ouvrages de franchissement. Pour les zones humides ne pouvant être évitées, les mesures compensatoires consisteront en « la création ou l'acquisition de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et sur le plan de la biodiversité », conformément à la disposition D41 du SDAGE ». Les mesures compensatoires doivent correspondre à une contribution équivalente, en termes de biodiversité et de fonctionnalités, à la zone humide détruite. En l'absence de la démonstration que la compensation proposée apporte, pour une surface équivalente supérieure ou inférieure à la surface de zone humide détruite, une contribution équivalente en termes de biodiversité et de fonctionnalités, « la compensation sera effectuée à hauteur de 150 % de la surface perdue ». D45 – Préserver les espèces des milieux aquatiques et humides remarquables menacées et quasi-menacées de disparation du bassin Les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques ont été prises en compte dans la programmation et les modalités des interventions, par la mise en œuvre de mesures d'évitement ou de mesure de moindre incidence sur les habitats, la faune, la flore, les zones humides et les fonctionnalités écologiques.



Les orientations du SDAGE	Prescriptions et articulation avec le projet
	D50 – Evaluer les impacts cumulés et les mesures d’évitement, de réduction puis de compensation des projets sur le fonctionnement des bassins versants L’analyse des effets du GPSO cumulés avec d’autres projets existants ou approuvés a été réalisée dans le cadre de la présente étude d’impact. Ces éléments se trouvent dans le chapitre 7 « Effets cumulés du GPSO avec les autres projets existants ou approuvés » du volume 4. D51 – Adapter les projets d’aménagement en tenant compte des zones inondables Afin de prévenir l’aggravation des inondations que pourrait induire l’opération, les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour permettre l’écoulement d’un débit de projet correspondant à un débit centennal ou à un débit historique si celui-ci est supérieur au débit centennal. Pour tous les écoulements, le calcul ou la modélisation a permis de définir l’ouvrage hydraulique minimum à mettre en place. Ces dimensionnements seront mis à jour tout au long des études de conception dans le but d’amoinrir l’impact sur les écoulements. À titre d’exemple pour les AFSB, partie du projet plus avancée en conception, il a été retenu la mise en œuvre d’un saut-de-mouton avec la création de deux ouvrages de franchissement de l’Estey de Franc (en lieu et place d’un prolongement d’ouvrage) constitue une amélioration de l’opération permettant une meilleure transparence hydraulique et, en outre, l’absence d’impact sur le lit mineur du cours d’eau.

D’après l’analyse détaillées ci-dessus le GPSO est compatible avec le SDAGE en vigueur.

Au stade des études détaillées, un nouveau dossier de demande d’autorisation environnementale sera réalisé au titre des articles L181-1 et suivants et L214-1 et suivants du Code de l’environnement (« loi sur l’eau »). Les mesures proposées seront conformes aux dispositions du SDAGE.

6.3.4.2. Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) prévu par les articles L. 212-3 à L. 212-6 du Code de l'environnement

Le SAGE, Schéma d’Aménagement et de Gestion des Eaux, est une déclinaison locale des enjeux du SDAGE (le SAGE doit être compatible avec les orientations fixées par le SDAGE). Il décline concrètement les orientations et les dispositions, en les adaptant aux contextes locaux et en les complétant si nécessaire.

Basé sur l’initiative des acteurs locaux rassemblés au sein de la Commission locale de l’Eau (CLE), le SAGE est une œuvre collective qui concilie la protection du patrimoine aquatique et le développement des activités économiques attachées à cette ressource.

La phase 1 du GPSO est concernée par 10 SAGE listés avec leurs principales caractéristiques dans le tableau ci-dessous.

L’analyse des orientations stratégiques et les dispositions par rapport au projet soumis à enquête sont présentées pages suivantes, pour chacun des SAGE concerné par le projet.

Présentation des SAGE

Les SAGE concernés par le GPSO sont les suivants :

Tableau 120 : Principales caractéristiques des SAGE concernés par le projet (Source : Gest’eau)

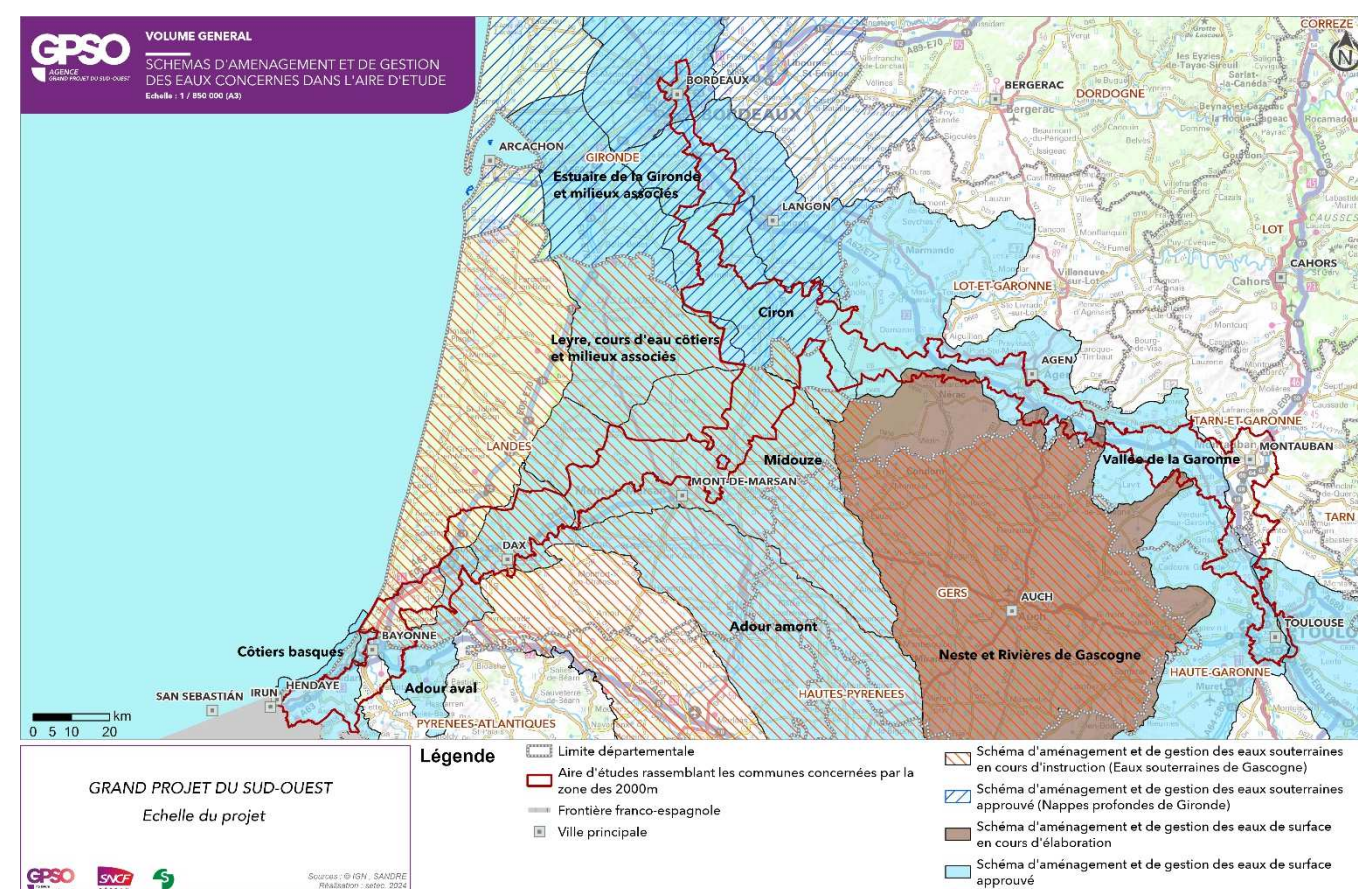
Nom du SAGE	Superficie	État d’avancement	Structure porteuse	Enjeux
Ciron	1 311 km²	Mis en œuvre	Syndicat Mixte d'Aménagement du Bassin Versant du Ciron	- Maintien et restauration de la qualité de la ressource en eau ; - Préservation et gestion des zones humides ; - Optimisation du fonctionnement des cours d'eau ; - Gestion quantitative de la ressource en eau ; - Préservation du territoire et activités socio-économiques.
Midouze	3 142 km²	Mis en œuvre Révision en cours de validation par la CLE	Institution Adour, Etablissement public territorial de bassin	- Gestion et protection des milieux aquatiques - Restauration de la qualité de l'eau - Gestion quantitative de la ressource (crues / étiages) - Développement du tourisme et des loisirs aquatiques dans le respect des autres usages
Nappes profondes de Gironde	10 138 km²	Mis en œuvre Révision en cours	Syndicat Mixte d'Etudes et de Gestion de la Ressource en Eau du département de la Gironde (SMEGREG)	- La préservation : maintien du "bon état", voire la restauration du "bon état", pour certaines de ses ressources ; - La valorisation : maintien, après optimisation et parfois arbitrage, des usages de ces ressources, voire le développement de certains de ces usages.

Nom du SAGE	Superficie	État d’avancement	Structure porteuse	Enjeux
Hers Mort Girou	1 547 km²	Mis en œuvre	Syndicat du Bassin Hers-Girou (SBHG)	- Gestion quantitative de la ressource en eau ; - Maîtrise des pollutions diffuses d’origine agricole et des rejets domestiques ; - Restauration des milieux aquatiques et des fonctionnalités environnementales des cours d’eau ; - Gestion des risques d'inondation.
Leyre, cours d’eau côtiers et milieux associés	2 410 km²	Mis en œuvre	Parc naturel régional des Landes de Gascogne	- Améliorer la qualité des eaux superficielles dans l'objectif d'atteinte et de conservation du bon état des eaux. - Assurer une gestion hydraulique satisfaisante pour les milieux aquatiques, les nappes plio-quaternaires et les usages. - Assurer une gestion raisonnée des réseaux superficiels pour le maintien de l'équilibre biologique et hydromorphologique. - Préserver et gérer les zones humides du territoire pour renforcer leur rôle fonctionnel et patrimonial.
Vallée de la Garonne	7 545 km²	Mis en œuvre	Syndicat mixte d'études et d'aménagement de la Garonne	- Réduire les déficits quantitatifs actuels et anticiper les impacts du changement climatique pour préserver la ressource en eau souterraine, superficielle, les milieux aquatiques et humides et concilier l’ensemble des usages ; - Développer les politiques intégrées de gestion et de prévention du risque inondation et veiller à une cohérence amont/aval ; - Améliorer la connaissance, réduire les pressions et leurs impacts sur la qualité de l’eau tout en préservant tous les usages ; - Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides de manière à préserver, les habitats, la biodiversité et les usages ; - Favoriser le retour au fleuve, sa vallée, ses affluents et ses canaux pour vivre avec et le respecter (Approche socio-économique, prix de l’eau, assurer un développement durable autour du fleuve) ; - Améliorer la gouvernance pour mettre en œuvre le SAGE.

Nom du SAGE	Superficie	État d'avancement	Structure porteuse	Enjeux
Estuaire de la Gironde et milieux associés	3 807 km²	Mis en œuvre Révision en cours	Syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire de la Gironde	■ L'environnement global et la place de l'estuaire dans son bassin versant ■ Le bouchon vaseux ■ Les pollutions chimiques ■ La préservation des habitats benthiques ■ La navigation ■ La qualité des eaux superficielles et le bon état écologique des sous-bassins versants ■ Les zones humides ■ L'écosystème estuarien et la ressource halieutique ■ Le risque d'inondation
Adour amont	4 880 km²	Mis en œuvre Révision en cours	Institution Adour, Etablissement public territorial de bassin	■ Reconquérir et préserver la qualité des eaux ■ Limiter l'exposition des zones urbaines aux inondations ■ Préserver la qualité hydrodynamique de l'Adour ■ Conserver ou restaurer les milieux aquatiques et les zones humides ■ Valoriser le patrimoine naturel ■ Restaurer des débits d'étiage satisfaisants ■ Atteindre le bon état quantitatif des eaux souterraines ■ Restaurer la continuité hydraulique (amont/aval et aval/amont) ■ Valoriser le potentiel touristique de l'Adour
Eaux souterraines de Gascogne	19 800 km²	Instruction	Non définie	■ Adapter l'exploitation des eaux souterraines à ses spécificités ; ■ Encadrer l'accès aux nappes captives en contexte de changement climatique ; ■ Atteindre le bon état quantitatif ■ Identifier les milieux et usages dépendants des flux sortants des nappes captives ; ■ Qualité de l'eau : protéger les zones de vulnérabilité ; ■ Penser l'aménagement du territoire en fonction des ressources disponibles ; ■ Développer les connaissances, informer, sensibiliser aux problématiques propres aux nappes captives.
Neste et Rivières de Gascogne	7 200 km²	Élaboration	Conseil départemental du Gers	■ La gestion quantitative, un territoire vulnérable face au défi des changements climatiques : canal de la Neste, barrages, rôle du sol, économies d'eau, usages, ... ■ La qualité de l'eau, enjeu sanitaire (eau potable, baignade) et touristique fort (thermalisme, navigation) très lié à la gestion de l'érosion des sols agricoles et aux pollutions urbaines (assainissement) ■ La prise en charge du risque d'inondation et de ruissellement : une nouvelle compétence à assumer (GEMAPI)

Nom du SAGE	Superficie	État d'avancement	Structure porteuse	Enjeux
				- La protection et la restauration des bénéfices liés à des milieux aquatiques et naturellement humides en bon état fonctionnel, au travers d'un aménagement du territoire responsable et coordonné. - La gouvernance de l'eau, structurant progressivement la répartition des « forces vives » de la gestion durable des usages de l'eau, des milieux naturels et du cadre de vie, au travers de l'expertise territoriale.

Figure 310 : Cartographie des SAGE dans le bassin Adour-Garonne (source : Gest'Eau)



Compatibilité du projet avec les orientations du SAGE Ciron

Le SAGE du Ciron a été approuvé le 31 juillet 2014. Un Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) a été validé en août 2012 affirmant le contexte du SAGE du Ciron, ses enjeux et les moyens attribués pour mettre en œuvre les objectifs du SAGE. Un règlement de SAGE a également été validé en 2012.

Les objectifs répondant aux enjeux du SAGE Ciron sont les suivants :

- A.1. Atteindre et conserver le bon état des masses d'eau ;
- A.2 Limiter les rejets et améliorer la gestion des eaux usées afin de préserver les milieux récepteurs ;
- B.1 Approfondir les connaissances sur les zones humides et les lagunes ;
- B.2 Protéger et mettre en valeur les zones humides et les lagunes ;
- C.1 Gérer de façon cohérente et sur le long terme les cours d'eau du bassin versant ;
- C.2 Rétablir la continuité écologique des cours d'eau ;
- C.3 Limiter les phénomènes érosifs ;
- C.4 Préserver l'espace de mobilité maximal ;
- C.5 Maintenir et améliorer l'état des ripisylves puis les entretenir ;
- C.6 Suivre l'évolution de la faune piscicole ;
- C.7 Favoriser la diversification des habitats piscicoles ;
- D.1 Approfondir les connaissances sur les réseaux superficiels et les nappes Plio-Quaternaires ;
- D.2 Concilier usage et préservation de la ressource ;
- D.3 Favoriser les économies d'eau sur le territoire ;
- E.1 Surveiller et assurer le suivi des aménagements ;
- E.2 Encadrer et promouvoir les activités récréatives liées à l'eau ;
- E.3 Maintenir l'équilibre biologique et hydraulique du bassin versant.

Le règlement du SAGE du Ciron fixe des règles afin d'assurer la réalisation des objectifs définis dans le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD). Les règles concernent principalement des projets de prélèvement dans les eaux souterraines, notamment :

- Règle n°1 : les rejets : cette règle concerne les rejets de station d'épuration domestiques ou industrielles pour la qualité de leur rejet ;
- Règles n°2 : les milieux aquatiques : pour les projets susceptibles d'impacter les zones humides, cette règle impose de démontrer au moyen d'une analyse approfondie, qu'aucune alternative à la destruction ou à la dégradation de la zone humide ne peut être envisagée et d'étudier l'impact du projet sur les fonctions et l'alimentation des zones humides ;
- Règles n°3 : les milieux aquatiques : l'impact créé devra être compensé pour une surface égale au minimum au double de la surface détruite ou dégradée et mise en œuvre dans le bassin versant du Ciron ;
- Règles n°4 : les milieux aquatiques : des mesures compensatoires devront s'appliquer sur les projets qui impactent les milieux aquatiques telles que récréation, restauration de milieux dégradés pour une surface au minimum double de la surface détruite, sur le bassin versant du Ciron et présentant une gestion durable de la zone dégradée ;
- Règles n°5 : la continuité écologique : étude de la faisabilité des mesures visant à assurer la continuité écologique avec une analyse avantages coûts/bénéfices ;
- Règles n°6 : la continuité écologique : mise en œuvre de mesures pour lever l'obstacle à la continuité écologique notamment vis-à-vis de l'anguille, la loutre d'Europe et le vison d'Europe.

Des mesures appropriées permettront d'éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau.

En phase travaux, des mesures seront mises en œuvre afin de réduire les transferts de pollution vers les eaux souterraines et superficielles : aires de stockage de produits dangereux/polluants étanches, maintenance préventive du matériel, collecte et évacuation des déchets du chantier, mise en place d'un système d'assainissement provisoire, etc. En cas de nécessité, des mesures d'intervention ou curatives seront mises en œuvre (application des modalités des plans de secours établis en liaison avec les SDIS, enlèvement immédiat de terres souillées, mise en place de barrières hydrauliques si le polluant atteint la nappe, etc.)

De plus, les besoins en eau pendant le chantier et plus particulièrement les prélèvements dans les cours d'eau seront estimés en fonction des enjeux (faune piscicole, débits d'étiages...) et de la disponibilité de la ressource en eau.

En phase exploitation, des mesures seront également mise en œuvre pour éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau : l'utilisation de traitements phytosanitaires sera contrôlée et limitée, dans le cadre de la démarche de SNCF Réseau visant à améliorer ses connaissances sur la qualité des eaux pluviales rejetées, un suivi annuel des effluents rejetés et de la qualité des eaux superficielles concernées sera prévu à N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+10, N+15 et N+20 afin de vérifier l'efficacité et la pérennité de l'ensemble des mesures proposées et proposer les mesures correctives adaptées si nécessaire, etc.

Pour les zones humides ne pouvant être évitées, des mesures compensatoires seront appliquées. Elles sont présentées dans le volume 5 et seront affinées lors de la poursuite des inventaires et des études de conception du projet.

Les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques ont été prises en compte dans la programmation et les modalités des interventions, par la mise en œuvre de mesures d'évitement ou de mesure de moindre incidence sur les habitats, la faune, la flore, les zones humides et les fonctionnalités écologiques.

L'ensemble des mesures est présenté dans le volume 5 de la présente étude d'impact. Le projet s'y conformera.

Les projets ferroviaires dès leur conception ont été élaborés pour être compatibles avec les objectifs des différents SAGE. Au stade des études détaillées, un dossier de demande d'autorisation sera réalisé au titre des articles L 214-1 et suivants du Code de l'environnement (« Loi sur l'Eau »). Les mesures proposées seront conformes aux dispositions des SAGE concernés.

En conclusion, les mesures adoptées pour le projet sont bien compatibles avec les objectifs du SAGE Ciron.

Compatibilité du projet avec les orientations du SAGE Midouze

Un Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) a été validé en décembre 2012 affirmant le contexte du SAGE Midouze, ses enjeux et les moyens attribués pour mettre en œuvre les objectifs du SAGE.

Ce SAGE se décline en 5 grandes thématiques :

- Aspects quantitatifs ;
- Aspects qualitatifs ;
- Rivières et zones humides ;
- Usages prioritaires et loisirs ;
- Gouvernance.

Ces grandes thématiques se déclinent sur 11 orientations générales et 26 Dispositions. Les orientations générales sont les suivantes :

- A. Atteindre le bon état quantitatif des eaux souterraines et le bon équilibre des eaux superficielles ;
- B. Mieux gérer les inondations ;
- C. Atteindre ou maintenir le bon état écologique et chimique des eaux superficielles et souterraines en luttant contre la pollution diffuse ;
- D. Atteindre ou maintenir le bon état écologique et chimique des eaux superficielles en limitant l'impact des rejets ponctuels de pollution ;
- E. Promouvoir une gestion durable et une approche globale à l'échelle du bassin ;
- F. Préserver ou restaurer le fonctionnement écologique des cours d'eau ;
- G. Protéger ou restaurer les zones humides ;
- H. Satisfaire l'usage AEP en priorité ;
- I. Prendre en compte les loisirs nautiques ;
- J. Diffuser l'information ;
- K. Mettre en place une gouvernance adaptée sur le bassin.

Le règlement du SAGE Midouze comporte 4 règles :

- Règle 1 : Améliorer les rejets des stations d'épuration domestiques ou industrielles pour les paramètres altérant la qualité de l'eau du milieu récepteur ;
- Règle 2 : Raisonner et optimiser la création de plans d'eau, limiter leur impact sur les cours d'eau à l'aval ;
- Règle 3 : Préserver les Zones Humides d'Intérêt Environnemental Particulier (ZHIEP) et les Zones Stratégiques pour la Gestion de l'Eau (ZSGE) ;
- Règle 4 : Préserver la continuité écologique sur les cours d'eau hors listes de l'article L214-17 du Code de l'environnement.

Des mesures appropriées permettront d'éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau.

En phase travaux, des mesures seront mises en œuvre afin de réduire les transferts de pollution vers les eaux souterraines et superficielles : aires de stockage de produits dangereux/polluants étanchées, maintenance préventive du matériel, collecte et évacuation des déchets du chantier, mise en place d'un système d'assainissement provisoire, etc. En cas de nécessité, des mesures d'intervention ou curatives seront mises en œuvre (application des modalités des plans de secours établis en liaison avec les SDIS, enlèvement immédiat de terres souillées, mise en place de barrières hydrauliques si le polluant atteint la nappe, etc.)

De plus, les besoins en eau pendant le chantier et plus particulièrement les prélèvements dans les cours d'eau seront estimés en fonction des enjeux (faune piscicole, débits d'étiages...) et de la disponibilité de la ressource en eau.

En phase exploitation, des mesures seront également mise en œuvre pour éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau : l'utilisation de traitements phytosanitaire sera contrôlée et limitée, dans le cadre de la démarche de SNCF Réseau visant à améliorer ses connaissances sur la qualité des eaux pluviales rejetées, un suivi annuel des effluents rejetés et de la qualité des eaux superficielles concernées sera prévu à N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+10, N+15 et N+20 afin de vérifier l'efficacité et la pérennité de l'ensemble des mesures proposées et proposer les mesures correctives adaptées si nécessaire, etc.

Pour les zones humides ne pouvant être évitées, des mesures compensatoires seront appliquées. Elles sont présentées dans le volume 5 et seront affinées lors de la poursuite des inventaires et des études de conception du projet.

Les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques ont été prises en compte dans la programmation et les modalités des interventions, par la mise en œuvre de mesures d'évitement ou de mesure de moindre incidence sur les habitats, la faune, la flore, les zones humides et les fonctionnalités écologiques.

L'ensemble des mesures est présenté dans le volume 5 de la présente étude d'impact. Le projet s'y conformera.

Les projets ferroviaires dès leur conception ont été élaborés pour être compatibles avec les objectifs des différents SAGE. Au stade des études détaillées, un dossier de demande d'autorisation sera réalisé au titre des articles L 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (« Loi sur l'Eau »). Les mesures proposées seront conformes aux dispositions des SAGE concernés.

En conclusion, les mesures adoptées pour le projet sont bien compatibles avec les objectifs du SAGE Midouze.

Compatibilité du projet avec les orientations du SAGE Nappes profondes de Gironde

Le SAGE « Nappes profondes de Gironde » a été approuvé le 18 juin 2013.

Son Plan d'Aménagement et de Gestion Durable présente plusieurs objectifs généraux répartis en 100 dispositions. Les objectifs généraux définis dans le SAGE sont les suivants :

- Approche globale en bilan : organisation territoriale et objectifs de la gestion en bilan et classement des ressources ;
- Approche locale en pression ;
- Etat quantitatif des unités de gestion ;
- Etat qualitatif des unités de gestion.

Les moyens définis pour atteindre les objectifs sont les suivants :

- Réduction de certains prélèvements ;
- Réduction des prélèvements par optimisation des usages ;
- Réduction des prélèvements par substitution des ressources ;
- Conditions d'accès aux nappes du SAGE ;
- Préservation de la qualité des eaux souterraines ;
- Accompagnement économique ;
- Organisation et outils spécifiques.

Le règlement du SAGE présente ainsi huit règles :

- Règle n°1 : Hiérarchie des usages et répartition des volumes prélevables entre catégories d'utilisateurs - Principe d'interdiction des nouveaux prélèvements dans les zones déficitaires ;
- Règle n°2 : IOTA soumises à déclaration ou à autorisation - Caractérisation des incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, des projets sur la ressource en eau des nappes du SAGE Nappes profondes ;
- Règle n°3 : ICPE soumise à autorisation - Appréciation des incidences des projets sur la ressource en eau ;
- Règle n°4 : IOTA ou ICPE soumises à déclaration - Prescriptions particulières ;
- Règle n°5 : IOTA soumise à autorisation ou ICPE soumise à enregistrement ou autorisation - Prescriptions particulières ;
- Règle n°6 : Autorisations de prélèvement des services de l'eau potable alimentés par des ressources de substitution et prescriptions particulières ;
- Règle n°7 : IOTA et ICPE : compatibilité au PAGD et conformité au règlement ;
- Règle n°8 : Zones soumises à contraintes environnementales : Zones à risques (ZAR), Zones à enjeux aval (ZAEA) et zones de protection qualitative de la ressource.

Le projet n'implique pas de prélèvements durables sur les nappes profondes de la Gironde et n'est donc pas de nature à créer de déséquilibre quantitatif au niveau des ressources en eau. Des choix volontaristes ont été fait dans la géométrie du projet pour favoriser les remblais et limiter les effets potentiels de rabattement de nappe dans les secteurs à enjeux.

Des mesures appropriées permettront également d'éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau

En phase travaux, des mesures seront mises en œuvre afin de réduire les transferts de pollution vers les eaux souterraines et superficielles : aires de stockage de produits dangereux/polluants étanchées, maintenance préventive du matériel, collecte et évacuation des déchets du chantier, mise en place d'un système d'assainissement provisoire, etc. En cas de nécessité, des mesures d'intervention ou curatives seront mises en œuvre (application des modalités des plans de secours établis en liaison avec les SDIS, enlèvement immédiat de terres souillées, mise en place de barrières hydrauliques si le polluant atteint la nappe, etc.)

De plus, les besoins en eau pendant le chantier et plus particulièrement les prélèvements dans les cours d'eau seront estimés en fonction des enjeux (faune piscicole, débits d'étiages...) et de la disponibilité de la ressource en eau.

En phase exploitation, des mesures seront également mise en œuvre pour d'éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau : l'utilisation de traitements phytosanitaire sera contrôlée et limitée, dans le cadre de la démarche de SNCF Réseau visant à améliorer ses connaissances sur la qualité des eaux pluviales rejetées, un suivi annuel des effluents rejetés et de la qualité des eaux superficielles concernées sera prévu à N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+10, N+15 et N+20 afin de vérifier

l'efficacité et la pérennité de l'ensemble des mesures proposées et proposer les mesures correctives adaptées si nécessaire, etc.

Pour les zones humides ne pouvant être évitées, des mesures compensatoires seront appliquées. Elles sont présentées dans le volume 5 et seront affinées lors de la poursuite des inventaires et des études de conception du projet.

Les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques ont été prises en compte dans la programmation et les modalités des interventions, par la mise en œuvre de mesures d'évitement ou de mesure de moindre incidence sur les habitats, la faune, la flore, les zones humides et les fonctionnalités écologiques.

L'ensemble des mesures est présenté dans le volume 5 de la présente étude d'impact. Le projet se conformera à l'ensemble de ces mesures.

Les projets ferroviaires dès leur conception ont été élaborés pour être compatibles avec les objectifs des différents SAGE. Au stade des études détaillées, un dossier de demande d'autorisation sera réalisé au titre des articles L 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (« Loi sur l'Eau »). Les mesures proposées seront conformes aux dispositions des SAGE concernés.

En conclusion, les mesures adoptées par le projet sont bien compatibles avec le SAGE Nappes profondes de Gironde.

Compatibilité du projet avec les orientations du SAGE Hers Mort Girou

Le SAGE Hers Mort – Girou a été approuvé le 17 mai 2018.

Le périmètre du SAGE correspond au bassin versant topographique de l'Hers Mort et de son principal affluent le Girou. Il couvre une superficie de 1 550 km² et recoupe 3 départements (la Haute Garonne, l'Aude et le Tarn).

Le règlement du SAGE de l'Hers Mort – Girou fixe des règles afin d'assurer la réalisation des objectifs définis dans le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) notamment les objectifs de bon état des masses d'eau requis par la Directive Cadre européenne sur l'Eau. Deux règles s'appliquent sur le territoire :

- Règle 1 : Opération de recalibrage et rectification des cours d'eau : interdiction de façon générale sauf pour certaines opérations ;
- Règle 2 : Encadrement de la création de plans d'eau : interdiction de créer de nouveaux plans d'eau dans certaines conditions.

Les dispositions et les objectifs généraux du SAGE Hers-Mort-Girou sont les suivantes :

■ A. Gouvernance

- A1 - Organiser et suivre la mise en œuvre du sage Hers Mort – Girou ;
- A2 - Favoriser la convergence des politiques publiques pour répondre aux enjeux du bassin Hers Mort – Girou ;
- A3 - Communiquer sur les enjeux du bassin Hers Mort – Girou ;

■ B. Gestion quantitative à l'étiage

- B1 - Optimiser la gestion des ressources en eau du bassin ;
- B2 - Assurer la pérennisation et l'efficacité de la réalimentation de l'Hers Mort et du Girou aval ;
- B3 - Assurer l'alimentation en eau potable du bassin sur le long terme ;

■ C. Qualité des eaux

- C1 – Coordonner les actions de restauration de la qualité des eaux ;
- C2 - Renforcer les actions de lutte contre les pollutions pour atteindre le bon état/potentiel ;

■ D. Milieux aquatiques et zones humides

- D1 - Organiser l'intervention des acteurs sur les cours d'eau ;

- D2 - Préserver et restaurer les fonctionnalités écologiques des cours d'eau pour atteindre les objectifs de bon état ou de bon potentiel ;
- D3 - Maintenir et restaurer les zones humides

■ E. Risque d'inondation

- E1 - Réduire l'aléa d'inondation ;
- E2 - Améliorer la protection des personnes et des biens dans les zones exposées ;
- E3 - Améliorer la préparation, l'alerte et la gestion de crise ;
- E4 - Réduire les conséquences négatives des grandes inondations sur le territoire à risque important de Toulouse.

Les objectifs généraux sont ensuite détaillés en sous-objectifs.

Ce SAGE est présent dans l'aire d'étude au droit de la commune de Saint-Jory mais très peu impacté par les emprises du projet.

Des mesures appropriées permettront d'éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau

En phase travaux, des mesures seront mises en œuvre afin de réduire les transferts de pollution vers les eaux souterraines et superficielles : aires de stockage de produits dangereux/polluants étanchées, maintenance préventive du matériel, collecte et évacuation des déchets du chantier, mise en place d'un système d'assainissement provisoire, etc. En cas de nécessité, des mesures d'intervention ou curatives seront mises en œuvre (application des modalités des plans de secours établis en liaison avec les SDIS, enlèvement immédiat de terres souillées, mise en place de barrières hydrauliques si le polluant atteint la nappe, etc.)

De plus, les besoins en eau pendant le chantier et plus particulièrement les prélèvements dans les cours d'eau seront estimés en fonction des enjeux (faune piscicole, débits d'étiages...) et de la disponibilité de la ressource en eau.

En phase exploitation, des mesures seront également mise en œuvre pour éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau : l'utilisation de traitements phytosanitaire sera contrôlée et limitée, dans le cadre de la démarche de SNCF Réseau visant à améliorer ses connaissances sur la qualité des eaux pluviales rejetées, un suivi annuel des effluents rejetés et de la qualité des eaux superficielles concernées sera prévu à N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+10, N+15 et N+20 afin de vérifier l'efficacité et la pérennité de l'ensemble des mesures proposées et proposer les mesures correctives adaptées si nécessaire, etc.

Pour les zones humides ne pouvant être évitées, des mesures compensatoires seront appliquées. Elles sont présentées dans le volume 5 et seront affinées lors de la poursuite des inventaires et des études de conception du projet.

Les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques ont été prises en compte dans la programmation et les modalités des interventions, par la mise en œuvre de mesures d'évitement ou de mesure de moindre incidence sur les habitats, la faune, la flore, les zones humides et les fonctionnalités écologiques.

L'ensemble des mesures est présenté dans le volume 5 de la présente étude d'impact. Le projet s'y conformera.

Les projets ferroviaires dès leur conception ont été élaborés pour être compatibles avec les objectifs des différents SAGE. Au stade des études détaillées, un dossier de demande d'autorisation sera réalisé au titre des articles L 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (« Loi sur l'Eau »). Les mesures proposées seront conformes aux dispositions des SAGE concernés.

En conclusion, les mesures adoptées par le projet sont bien compatibles avec le SAGE Hers Mort Girou.

Compatibilité du projet avec les orientations du SAGE Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés

Le SAGE "Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés", approuvé en 2008, a révélé de nombreuses préoccupations, faisant de ce SAGE un outil de prévention face au développement du territoire. Afin de préserver la ressource en eau et les milieux aquatiques, le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) du SAGE "Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés" s'est organisé autour de 5 enjeux, 22 objectifs et 88 dispositions.

Les objectifs sont les suivants :

- TR.1 Permettre une animation de territoire autour de la CLE et du SAGE (répond à l'enjeu transversal) ;
- TR.2 Informer le territoire (répond à l'enjeu transversal) ;
- TR.3 Créer un pôle ressource et une plateforme d'échanges avec les acteurs du territoire (répond à l'enjeu transversal) ;
- TR.4 Anticiper et préparer la révision du SAGE (répond à l'enjeu transversal) ;
- A.1 Améliorer la connaissance des masses d'eau du territoire du SAGE (répond à l'enjeu A) ;
- A.2 Maîtriser les transferts et les flux vers le bassin d'Arcachon (répond à l'enjeu A) ;
- A.3 Connaître les rejets sur le territoire et proposer d'autres techniques d'assainissement des eaux usées (répond à l'enjeu A) ;
- B.1 Comprendre le fonctionnement et les relations entre les compartiments hydrologiques et hydrogéologiques (répond à l'enjeu A) ;
- B.2 Réaliser des économies d'eau (répond à l'enjeu B) ;
- B.3 Prendre en compte les eaux pluviales comme une ressource et non comme un rejet à évacuer (répond à l'enjeu B) ;
- B.4 Gérer autrement les eaux de drainage pour maintenir le niveau des nappes et des zones humides (répond à l'enjeu B) ;
- B.5 Prévenir les risques d'inondation (répond à l'enjeu n°B) ;
- C.1 Mettre en place des maîtrises d'ouvrage pour connaître et gérer les réseaux superficiels (répond à l'enjeu C) ;
- C.2 Gérer les cours d'eau et les fossés selon des principes de gestion adaptés au territoire et à des usages et partagés (répond à l'enjeu C) ;
- C.3 Limiter le transport de sable (répond à l'enjeu C) ;
- C.4 Améliorer les fonctionnalités des milieux aquatiques pour les espèces piscicoles (répond à l'enjeu C) ;
- D.1 Conserver et restaurer l'intégrité écologique des zones humides (répond à l'enjeu D) ;
- D.2 Conserver et restaurer les lagunes du territoire (répond à l'enjeu D) ;
- D.3 Conserver et restaurer les plans d'eau (répond à l'enjeu D) ;
- D.4 Maîtriser les activités de pleine nature en zones humides (répond à l'enjeu D) ;
- D.5 Maintenir les landes humides du territoire (répond à l'enjeu D) ;
- D.6 Proposer des règles de gestion intégrée pour les eaux du delta et des domaines endigués (répond à l'enjeu D).

Deux règles s'appliquent sur le territoire :

- Règle n°1 : Préserver les zones humides prioritaires du SAGE ;
- Règle n°2 : Pour les mesures compensatoires relatives à la destruction de zones humides prioritaires ou de frayères.

Des mesures appropriées permettront d'éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau

En phase travaux, des mesures seront mises en œuvre afin de réduire les transferts de pollution vers les eaux souterraines et superficielles : aires de stockage de produits dangereux/polluants étanchées, maintenance préventive du matériel, collecte et évacuation des déchets du chantier, mise en place d'un système d'assainissement provisoire, etc. En cas de nécessité, des mesures d'intervention ou curatives seront mises en œuvre (application des modalités des plans de secours établis en liaison avec les SDIS, enlèvement immédiat de terres souillées, mise en place de barrières hydrauliques si le polluant atteint la nappe, etc.)

De plus, les besoins en eau pendant le chantier et plus particulièrement les prélèvements dans les cours d'eau seront estimés en fonction des enjeux (faune piscicole, débits d'étiages...) et de la disponibilité de la ressource en eau.

En phase exploitation, des mesures seront également mise en œuvre pour éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau : l'utilisation de traitements phytosanitaire sera contrôlée et limitée, dans le cadre de la démarche de SNCF

Réseau visant à améliorer ses connaissances sur la qualité des eaux pluviales rejetées, un suivi annuel des effluents rejetés et de la qualité des eaux superficielles concernées sera prévu à N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+10, N+15 et N+20 afin de vérifier l'efficacité et la pérennité de l'ensemble des mesures proposées et proposer les mesures correctives adaptées si nécessaire, etc.

Pour les zones humides ne pouvant être évitées, des mesures compensatoires seront appliquées. Elles sont présentées dans le volume 5 et seront affinées lors de la poursuite des inventaires et des études de conception du projet.

Les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques ont été prises en compte dans la programmation et les modalités des interventions, par la mise en œuvre de mesures d'évitement ou de mesure de moindre incidence sur les habitats, la faune, la flore, les zones humides et les fonctionnalités écologiques.

L'ensemble des mesures est présenté dans le volume 5 de la présente étude d'impact. Le projet s'y conformera.

Les projets ferroviaires dès leur conception ont été élaborés pour être compatibles avec les objectifs des différents SAGE. Au stade des études détaillées, un dossier de demande d'autorisation sera réalisé au titre des articles L214-1 et suivants du Code de l'Environnement (« Loi sur l'Eau »). Les mesures proposées seront conformes aux dispositions des SAGE concernés.

En conclusion, les mesures adoptées par le projet sont bien compatibles avec les objectifs du SAGE Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés.

Compatibilité du projet avec les orientations du SAGE Vallée de la Garonne

Le SAGE Vallée de la Garonne a été approuvé en juillet 2020.

Le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) du SAGE « Vallée de la Garonne » présente cinq objectifs généraux, déclinés dans le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) :

- Objectif général n°1 : Restaurer les milieux aquatiques, la continuité écologique et lutter contre les pressions anthropiques ;
- Objectif général n°2 : Contribuer à la résorption des déficits quantitatifs ;
- Objectif général n°3 : Intégrer la politique de l'eau dans la politique d'aménagement ;
- Objectif général n°4 : Communiquer et sensibiliser pour créer une identité Garonne ;
- Objectif général n°5 : Créer les conditions structurelles de mise en œuvre performante du SAGE.

Ces objectifs généraux sont ensuite déclinés en sous-objectifs.

Le SAGE « Vallée de la Garonne » présente aussi deux règles :

- Règle n°1 : Préserver les zones humides et la biodiversité
- Règle n°2 : Limiter les ruissellements par temps de pluie

Des mesures appropriées permettront d'éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau

En phase travaux, des mesures seront mises en œuvre afin de réduire les transferts de pollution vers les eaux souterraines et superficielles : aires de stockage de produits dangereux/polluants étanchées, maintenance préventive du matériel, collecte et évacuation des déchets du chantier, mise en place d'un système d'assainissement provisoire, etc. En cas de nécessité, des mesures d'intervention ou curatives seront mises en œuvre (application des modalités des plans de secours établis en liaison avec les SDIS, enlèvement immédiat de terres souillées, mise en place de barrières hydrauliques si le polluant atteint la nappe, etc.)

De plus, les besoins en eau pendant le chantier et plus particulièrement les prélèvements dans les cours d'eau seront estimés en fonction des enjeux (faune piscicole, débits d'étiages...) et de la disponibilité de la ressource en eau.

En phase exploitation, des mesures seront également mise en œuvre pour éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau : l'utilisation de traitements phytosanitaire sera contrôlée et limitée, dans le cadre de la démarche de SNCF Réseau visant à améliorer ses connaissances sur la qualité des eaux pluviales rejetées, un suivi annuel des effluents rejetés et de la qualité des eaux superficielles concernées sera prévu à N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+10, N+15 et N+20 afin de vérifier

l'efficacité et la pérennité de l'ensemble des mesures proposées et proposer les mesures correctives adaptées si nécessaire, etc.

Pour les zones humides ne pouvant être évitées, des mesures compensatoires seront appliquées. Elles sont présentées dans le volume 5 et seront affinées lors de la poursuite des inventaires et des études de conception du projet.

Les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques ont été prises en compte dans la programmation et les modalités des interventions, par la mise en œuvre de mesures d'évitement ou de mesure de moindre incidence sur les habitats, la faune, la flore, les zones humides et les fonctionnalités écologiques.

L'ensemble des mesures est présenté dans le volume 5 de la présente étude d'impact. Le projet s'y conformera.

Les projets ferroviaires dès leur conception ont été élaborés pour être compatibles avec les objectifs des différents SAGE. Au stade des études détaillées, un dossier de demande d'autorisation sera réalisé au titre des articles L 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (« Loi sur l'Eau »). Les mesures proposées seront conformes aux dispositions des SAGE concernés.

En conclusion, les mesures adoptées par le projet sont bien compatibles avec les objectifs du SAGE Vallée de la Garonne.

Compatibilité du projet avec les orientations du SAGE Estuaire de la Gironde

Le SAGE Estuaire de la Gironde a été approuvé en août 2013.

Son PAGD présente **10 objectifs généraux** :

- 1. L'environnement global et la place de l'estuaire dans son bassin versant ;
- 2. Le fonctionnement du bouchon vaseux ;
- 3. Les pollutions chimiques ;
- 4. La préservation des habitats benthiques ;
- 5. La navigation ;
- 6. La qualité des eaux superficielles et le bon état écologique des sous-bassins versants ;
- 7. Les zones humides ;
- 8. L'écosystème estuarien et la ressource halieutique ;
- 9. Le risque d'inondation ;
- 10. L'organisation des acteurs et le financement des actions.

Le SAGE « Estuaire de la Gironde et milieux associés » présente également **cinq règles** :

- Règle n°1 : Protéger les Zones Humides d'Intérêt Environnemental Particulier (ZHIEP) et les Zones Stratégiques pour la Gestion de l'Eau (ZSGE) ;
- Règle n°2 : Eviter, ou à défaut, compenser l'atteinte grave aux zones humides (compensation à hauteur de 150% de la surface perdue conformément au SDAGE) ;
- Règle n°3 : Veiller à l'impact du cumul des projets individuels sur les zones humides ;
- Règle n°4 : Élaborer des programmes d'actions sur les ZHIEP et les ZSGE ;
- Règle n°5 : Prendre en compte les impacts des prélèvements ou rejets d'eau dans l'estuaire sur la faune piscicole et zooplanctonique.

Des mesures appropriées permettront d'éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau

En phase travaux, des mesures seront mises en œuvre afin de réduire les transferts de pollution vers les eaux souterraines et superficielles : aires de stockage de produits dangereux/polluants étanchées, maintenance préventive du matériel, collecte et évacuation des déchets du chantier, mise en place d'un système d'assainissement provisoire, etc. En cas de nécessité, des mesures d'intervention ou curatives seront mises en œuvre (application des modalités des plans de secours établis en liaison avec les SDIS, enlèvement immédiat de terres souillées, mise en place de barrières hydrauliques si le polluant atteint la nappe, etc.)

De plus, les besoins en eau pendant le chantier et plus particulièrement les prélèvements dans les cours d'eau seront estimés en fonction des enjeux (faune piscicole, débits d'étiages...) et de la disponibilité de la ressource en eau.

En phase exploitation, des mesures seront également mise en œuvre pour éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau : l'utilisation de traitements phytosanitaire sera contrôlée et limitée, dans le cadre de la démarche de SNCF Réseau visant à améliorer ses connaissances sur la qualité des eaux pluviales rejetées, un suivi annuel des effluents rejetés et de la qualité des eaux superficielles concernées sera prévu à N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+10, N+15 et N+20 afin de vérifier l'efficacité et la pérennité de l'ensemble des mesures proposées et proposer les mesures correctives adaptées si nécessaire, etc.

Pour les zones humides ne pouvant être évitées, des mesures compensatoires seront appliquées. Elles sont présentées dans le volume 5 et seront affinées lors de la poursuite des inventaires et des études de conception du projet.

Les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques ont été prises en compte dans la programmation et les modalités des interventions, par la mise en œuvre de mesures d'évitement ou de mesure de moindre incidence sur les habitats, la faune, la flore, les zones humides et les fonctionnalités écologiques.

L'ensemble des mesures est présenté dans le volume 5 de la présente étude d'impact. Le projet s'y conformera.

Les projets ferroviaires dès leur conception ont été élaborés pour être compatibles avec les objectifs des différents SAGE. Au stade des études détaillées, un dossier de demande d'autorisation sera réalisé au titre des articles L 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (« Loi sur l'Eau »). Les mesures proposées seront conformes aux dispositions des SAGE concernés.

En conclusion, les mesures adoptées pour le projet sont bien compatibles avec les objectifs du SAGE Estuaire de la Gironde.

Compatibilité du projet avec les orientations du SAGE Adour Amont

Le SAGE Adour-Amont a été approuvé en mars 2015.

Son PAGD a été validé en décembre 2014 affirmant le contexte du SAGE Adour Amont, ses enjeux et les moyens attribués pour mettre en œuvre les objectifs du SAGE. Il se décline en 5 grandes thématiques

- Alimentation en eau potable ;
- Qualité de l'eau ;
- Gestion quantitative ;
- Milieux naturels ;
- Gouvernance.

Ces grandes thématiques se déclinent sur 15 orientations générales et 32 dispositions. Les orientations générales sont les suivantes :

- A. Sécuriser l'usage « alimentation en eau potable » ;
- B. Limiter la pollution diffuse ;
- C. Diminuer les pollutions urbaines, domestiques et industrielles ;
- D. Évaluer et limiter l'impact des plans d'eau sur la qualité des cours d'eau ;
- E. Renforcer et optimiser le cadre de gestion de la ressource à l'échelle du bassin ;
- F. Favoriser les économies d'eau ;
- G. Optimiser la gestion et améliorer la connaissance des ressources existantes ;
- H. Créer de nouvelles ressources pour résorber le déficit quantitatif ;
- I. Protéger et restaurer les zones humides ;
- J. Promouvoir une gestion patrimoniale des milieux et des espèces ;
- K. Gérer l'espace de mobilité pour restaurer une dynamique plus naturelle des cours d'eau ;
- L. Mieux gérer les inondations ;
- M. Prendre en compte les activités de loisirs nautiques ;
- N. Capitaliser et diffuser l'information ;
- O. Mettre en place une gouvernance adaptée à l'échelle du bassin versant Adour amont.

Le SAGE « Adour Amont » présente également trois règles :

- Règle n°1 : Raisonner et optimiser la création de plans d'eau, limiter leur impact à l'aval des ouvrages ;
- Règle n°2 : Préserver et restaurer les zones humides ;
- Règle n°3 : Préserver les périmètres admis des espaces de mobilité sur les cours d'eau.

Des mesures appropriées permettront d'éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau

En phase travaux, des mesures seront mises en œuvre afin de réduire les transferts de pollution vers les eaux souterraines et superficielles : aires de stockage de produits dangereux/polluants étanchées, maintenance préventive du matériel, collecte et évacuation des déchets du chantier, mise en place d'un système d'assainissement provisoire, etc. En cas de nécessité, des mesures d'intervention ou curatives seront mises en œuvre (application des modalités des plans de secours établis en liaison avec les SDIS, enlèvement immédiat de terres souillées, mise en place de barrières hydrauliques si le polluant atteint la nappe, etc.)

De plus, les besoins en eau pendant le chantier et plus particulièrement les prélèvements dans les cours d'eau seront estimés en fonction des enjeux (faune piscicole, débits d'étiages...) et de la disponibilité de la ressource en eau.

En phase exploitation, des mesures seront également mise en œuvre pour éviter toute pollution des milieux aquatiques et ressources en eau : l'utilisation de traitements phytosanitaire sera contrôlée et limitée, dans le cadre de la démarche de SNCF Réseau visant à améliorer ses connaissances sur la qualité des eaux pluviales rejetées, un suivi annuel des effluents rejetés et de la qualité des eaux superficielles concernées sera prévu à N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+10, N+15 et N+20 afin de vérifier l'efficacité et la pérennité de l'ensemble des mesures proposées et proposer les mesures correctives adaptées si nécessaire, etc.

Pour les zones humides ne pouvant être évitées, des mesures compensatoires seront appliquées. Elles sont présentées dans le volume 5 et seront affinées lors de la poursuite des inventaires et des études de conception du projet.

Les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques ont été prises en compte dans la programmation et les modalités des interventions, par la mise en œuvre de mesures d'évitement ou de mesure de moindre incidence sur les habitats, la faune, la flore, les zones humides et les fonctionnalités écologiques.

L'ensemble des mesures est présenté dans le volume 5 de la présente étude d'impact. Le projet s'y conformera.

Les projets ferroviaires dès leur conception ont été élaborés pour être compatibles avec les objectifs des différents SAGE. Au stade des études détaillées, un dossier de demande d'autorisation sera réalisé au titre des articles L 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (« Loi sur l'Eau »). Les mesures proposées seront conformes aux dispositions des SAGE concernés.

En conclusion, les mesures adoptées pour le projet sont bien compatibles avec les objectifs du SAGE Adour Amont.

Compatibilité du projet avec les orientations du SAGE Eaux souterraines de Gascogne

Le SAGE est en cours d'instruction toutefois les dispositions prises par le projet correspondent aux enjeux pré-identifiés qui seront par la suite déclinés dans les documents cadres. Ces enjeux sont détaillés dans le tableau ci-dessous.

Compatibilité du projet avec les orientations du SAGE Neste et Rivières de Gascogne

Le SAGE Neste et Rivières de Gascogne est en cours d'élaboration.

Le bassin versant hydrographique des rivières de Gascogne et celui de la Neste sont situés entre le bassin de l'Adour à l'ouest, et la Garonne à l'est. Il s'étend le long d'un axe nord-sud de près de 200 km, de la vallée de la Garonne en Lot-et-Garonne jusqu'à la frontière espagnole. C'est l'une des grandes entités hydrographiques d'Adour-Garonne couvrant 7 949 km², soit 7 % du district hydrographique Adour-Garonne, et 15% du bassin versant de la Garonne.

Cinq enjeux majeurs sont identifiés à l'échelle de la Neste et des Rivières de Gascogne :

- La gestion quantitative, un territoire vulnérable face au défi des changements climatiques : canal de la Neste, barrages, rôle du sol, économies d'eau, usages, ...
- La qualité de l'eau, enjeu sanitaire (eau potable, baignade) et touristique fort (thermalisme, navigation) très lié à la gestion de l'érosion des sols agricoles et aux pollutions urbaines (assainissement)
- La prise en charge du risque d'inondation et de ruissellement : une nouvelle compétence à assumer (GEMAPI)
- La protection et la restauration des bénéfices liés à des milieux aquatiques et naturellement humides en bon état fonctionnel, au travers d'un aménagement du territoire responsable et coordonné.
- La gouvernance de l'eau, structurant progressivement la répartition des « forces vives » de la gestion durable des usages de l'eau, des milieux naturels et du cadre de vie, au travers de l'expertise territoriale.

Les règles ne sont pas définies au jour de rédaction de la présente étude.

Les dispositions prises par le projet correspondent aux enjeux pré-identifiés qui seront par la suite déclinés dans les documents cadres.

6.3.4.3. Programme d'actions national et programmes d'actions régionaux pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévus par le IV de l'article R. 211-80 du Code de l'environnement

La réalisation de la phase 1 du GPSO et son exploitation se fera dans le respect des réglementations en vigueur en matière d'entretien. **Le GPSO n'étant pas un projet agricole, il n'est pas concerné par ces programmes.**

Toutefois, ces programmes seront susceptibles de s'appliquer indirectement dans le cadre des AFAFE. La compatibilité avec ces programmes sera évaluée une fois les mesures agricoles définies finement.

6.3.4.4. 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 Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM), instrument de planification créé par la loi de décentralisation du 7 janvier 1983 et dont les objectifs ont été précisés dans la « loi littoral » du 3 janvier 1986, détermine la vocation des différents secteurs de l'espace maritime et littoral en définissant la compatibilité entre les différents usages et précise les mesures de protection.

À l'échelle de la Direction Interrégionale de la mer Sud-Atlantique, le seul SMVM qui existe est celui du **bassin d'Arcachon** (approuvé par décret le 23 décembre 2004), situé **en dehors du périmètre des opérations ferroviaires de la phase 1 du GPSO.**

6.3.4.5. Document stratégique de façade prévu par l'article L219-3 Code de l'environnement

Le Document Stratégique de Façade (DSF) Sud-Atlantique est un document prévu par l'article R219-1-7 du Code de l'environnement.

La sous-région marine du Golfe de Gascogne recouvre deux documents stratégiques de façade dont le DSF Sud-Atlantique.

Le plan d'action pour le milieu marin abordé au chapitre suivant possède un périmètre géographique supérieur au DSF mais il en constitue néanmoins le sous-ensemble environnemental (les analyses environnementales du plan d'action pour le milieu marin sont une partie intégrante du DSF).

Le DSF Sud-Atlantique décline les orientations de la stratégie nationale pour la mer et le littoral au regard des enjeux économiques, sociaux et écologiques propres à la façade. Il est l'outil permettant de répondre aux deux directives cadre « Stratégie pour le milieu marin » et « Planification de l'espace maritime ». Il se compose d'un volet stratégique – la stratégie de façade maritime, adoptée le 14 octobre 2019 - et d'un volet opérationnel qui comporte un dispositif de suivi des objectifs stratégiques et un plan d'action.

Le plan d'action a été adopté le 4 mai 2022 par la préfète de la région Nouvelle-Aquitaine.

Les opérations ferroviaires de la phase 1 du GPSO ne traversent pas de communes du littoral et n'interfèrent donc pas avec le milieu marin. Elles ne sont donc pas concernées par ce document.

6.3.4.6. Plan d'action pour le milieu marin prévu par l'article L219-9 du Code de l'environnement

Le Plan d’Action pour le Milieu Marin (PAMM) découle de la Directive cadre stratégie pour le milieu marin, dite DCSMM : directive 2008/56/CE de la Commission européenne, adoptée le 17 juin 2008 et fixant un cadre d’action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin.

Prônant une approche écosystémique (c’est-à-dire prenant en compte la globalité du fonctionnement de l’écosystème marin), la DCSMM vise à atteindre ou maintenir le bon état écologique du milieu en 2020. Cette directive a été transposée dans le Code de l’environnement, aux articles L219-9 à L219-18 et R219-2 à R219-17.

La DCSMM se décline en quatre PAMM qui sont spécifiques aux quatre sous-régions marine : Manche et mer du Nord, mers Celtiques, Golfe de Gascogne et Méditerranée occidentale.

Les opérations ferroviaires de la phase 1 du GPSO ne traversent pas de communes du littoral et n’interfèrent donc pas avec le milieu marin. Elles ne sont donc pas concernées par ce document.

6.3.5. Patrimoine naturel et biologique

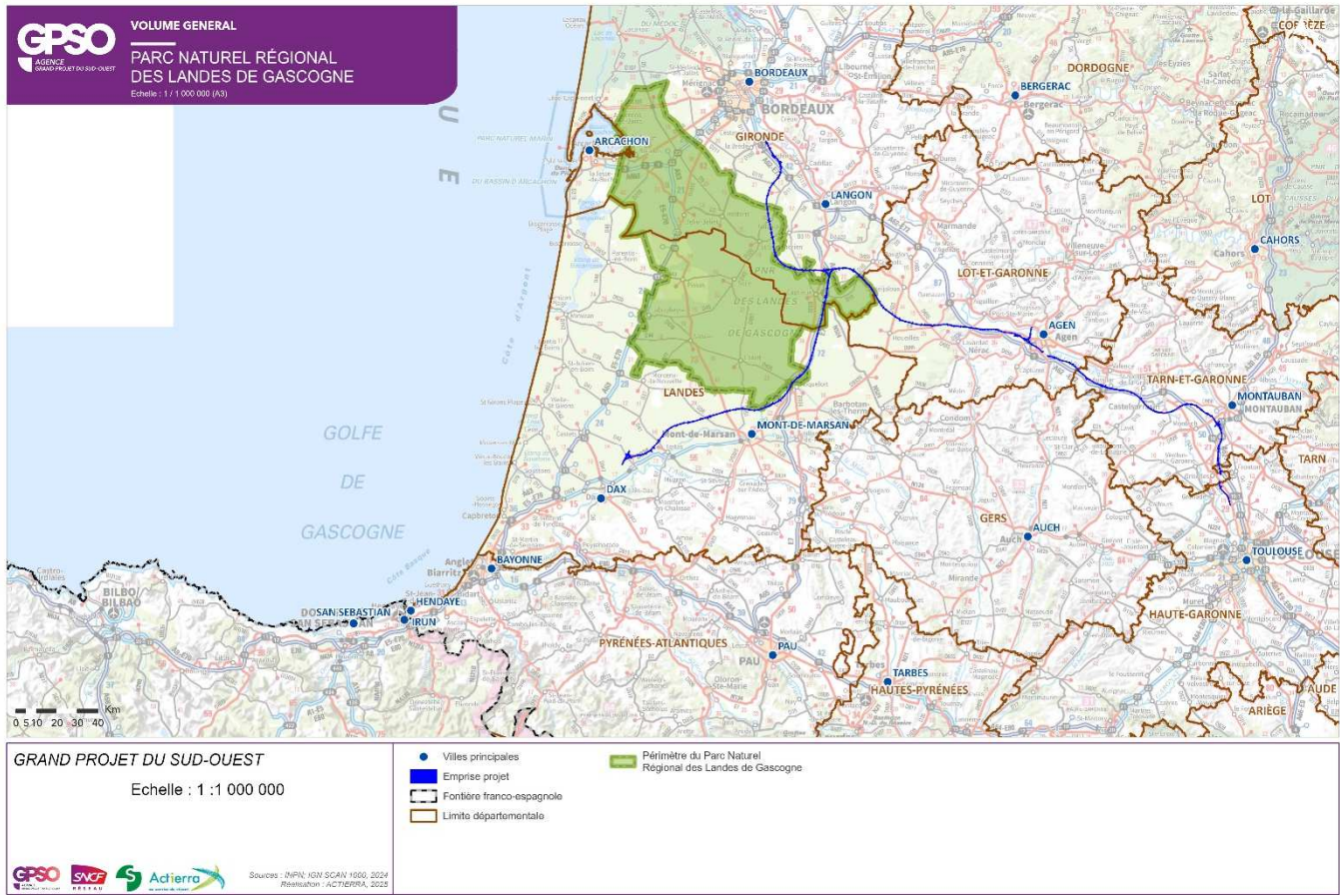
6.3.5.1. Chartes des parcs nationaux prévues par l'article L331-3 du Code de l'environnement

Le GPSO n’intercepte aucun périmètre de parc national.

6.3.5.2. Charte des Parcs Naturels Régionaux (PNR) prévue au II de l'article L.333-1 du Code de l'environnement

Le Parc Naturel Régional (PNR) des Landes de Gascogne couvre un territoire à cheval entre les départements des Landes et de Gironde et s’étend sur 52 communes. Sa gouvernance est assurée par un syndicat mixte, constitué des représentants des collectivités territoriales concernées (la région, les départements, les EPCI, les communes). Il a été créé par décret du 16 octobre 1970. Son label a été renouvelé par décret le 17 juillet 2000.

Figure 311 : Périmètre du Parc Naturel Régional (PNR) des Landes de Gascogne



Par décret du 21 janvier 2014, la charte du parc ainsi que son périmètre ont été révisés. De ce fait, 12 communes ont intégré le périmètre du parc :

- Département de la Gironde : Lanton, Cazalis, Escaudes, Goulade, Giscos, Saint-Michel-de-Castelnau, Lartigue ;
- Département des Landes : Cachen, Arue, Maillères, Bélis et Canenx-et-Réaut.

Les objectifs fixés par le PNR sont les suivants :

- Connaître, préserver et valoriser le patrimoine naturel et culturel ;
- Participer à une planification du territoire et des aménagements respectueux du territoire ;
- Développer et promouvoir l’écotourisme et le développement durable ;
- Mener des actions culturelles et d’éducation à l’environnement.

La vision et la stratégie de gestion du PNR est traduite par sa charte, révisée et adoptée le 21 janvier 2014 pour une période de 15 ans. Elle définit les priorités suivantes :

- Conserver le caractère forestier du territoire ;
- Gérer de façon durable et solidaire la ressource en eau ;
- Les espaces naturels : une intégrité patrimoniale à préserver et à renforcer ;
- Pour un urbanisme et un habitat dans le respect des paysages et de l’identité ;
- Accompagner l’activité humaine pour un développement équilibré ;
- Développer et partager une conscience de territoire.

Le GPSO s’inscrit partiellement sur le territoire du PNR. 513 ha du PNR sont compris dans l’aire d’étude.

Lors des étapes précédentes de mise au point du fuseau puis du tracé, les enjeux relatifs au parc ont été pris en compte. Le tracé s’insère en bordure du périmètre du PNR, l’évitant pour la quasi-totalité. Il s’inscrit en bordure Est du territoire du Parc, avec une recherche de jumelage avec les infrastructures existantes.

À noter, les différents documents d’urbanisme des communes (PLU, POS, ...), sont conformes aux orientations de la charte du PNR des Landes de Gascogne. Or, le GPSO est compatible avec des documents d’urbanisme.

De plus, une analyse de la compatibilité des projets ferroviaires avec la charte de renouvellement du 21 janvier 2014 du PNR des Landes de Gascogne a été réalisée. Elle fait état des mesures mises en œuvre dans le cadre du GPSO, pour le rendre compatible avec les 6 priorités et les 18 objectifs opérationnels de la charte, déclinés en 77 mesures.

Deux objectifs sont ainsi en lien avec les lignes nouvelles :

- Préserver et restaurer les espaces naturels d’intérêt patrimonial et les réservoirs de biodiversité ;
- Conforter la biodiversité et les continuités écologiques.

Ces préoccupations sont prises en compte par le projet de lignes nouvelles (notamment au niveau des mesures relatives aux trames verte et bleue, et de la transparence hydraulique et écologique). La mise en œuvre de ces mesures, notamment celles liées au paysage, au milieu naturel et au milieu physique, fera l’objet d’un partenariat avec le PNR des Landes de Gascogne.

L’analyse de la charte du parc naturel ne fait apparaître aucune contradiction à l’implantation du GPSO sur son territoire.

Le GPSO, par la mise en place de mesures adaptées, est en effet compatible avec la charte du PNR des Landes de Gascogne. L’ensemble des mesures est présenté au niveau des secteurs géographiques associés n°3, 4, 5, 13 et 14.

6.3.5.3. 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 des documents régis par le Code de l'urbanisme

Le réseau Natura 2000 est constitué de zonages issus de deux directives européennes : la directive « Habitats, Faune, Flore » et la directive « Oiseaux ».

Les Zones Spéciales de Conservation (ZSC)

Ce zonage constitutif du réseau Natura 2000 découle de l’application de la directive européenne 92/43/CEE, dite directive « Habitats ». Transcrite en droit français en 2001, elle porte sur la conservation d’habitats naturels et d’habitats d’espèces d’intérêt communautaire.

Deux annexes permettent de lister et fixer les règles en matière de protection des espèces d’intérêt communautaire :

- L’annexe II dresse une liste des espèces en danger d’extinction, vulnérables, rares ou endémiques. Des espèces prioritaires sont distinguées, celles-ci présentent un état de conservation préoccupant ;
- L’annexe IV fixe les mesures de protection des espèces d’intérêt communautaire. Ainsi, les États membres doivent prendre les mesures nécessaires à la protection de ces espèces en interdisant leur destruction, leur dérangement et la détérioration de leurs habitats.

Dans le but de répondre aux objectifs de la convention mondiale de la biodiversité, les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) contribuent à la préservation d’un bon état des habitats naturels et des habitats d’espèces d’intérêt.

Figure 312 : Étapes pour la définition des ZPS et ZSC



Une liste nationale des sites retenus (pSIC = proposition de Site d’Intérêt Communautaire) est proposée à la Commission Européenne pour étudier leur intégration au réseau Natura 2000 sous forme de Sites d’Intérêt Communautaire (SIC). Ces SIC doivent être régis par un Document d’Objectifs (DocOb) visant la préservation du site et la définition des enjeux. Ils peuvent, par la suite, devenir des ZSC par arrêté ministériel.

Les Zones de Protection Spéciale

Ce second type de zonage constituant le réseau Natura 2000 est issu de l’application de la directive européenne 79/409/CEE, communément appelée directive « Oiseaux ». Les ZPS découlent de l’inventaire des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) initié par le ministère de l’Environnement et achevé en 1992. Ces zones d’inventaire recensent les sites accueillant des biotopes et habitats d’espèces d’oiseaux menacés.

L’aire d’étude présente un milieu naturel particulièrement diversifié et riche. On enregistre dans ce territoire de nombreux sites protégés recouvrant de très grandes superficies dont la richesse écologique est reconnue au niveau européen.

Ces secteurs combinant topographie vallonnée, réseau hydrographique dense, proximité du littoral et zones humides abondantes, sont entre autres particulièrement favorables à l’avifaune nicheuse et migratrice.

Le réseau Natura 2000 à l’échelle de l’aire d’étude

L’aire d’étude est concernée directement par 8 sites Natura 2000 (ZPS et ZSC), listés dans le tableau ci-après.

Tableau 121 : Les sites Natura 2000 concernés par l’aire d’étude (Source : DREAL Occitanie et Nouvelle-Aquitaine)

Nom du site	N° du site
Vallée de la Garonne de Muret à Moissac	FR7312014
Bocage humide de Cadaujac et Saint-Médard-d’Eyrans	FR7200688
Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste	FR7301822
Vallée du Ciron	FR7200693
La Garonne	FR7200700
Réseau hydrographique des affluents de la Midouze	FR7200722
Vallée de l’Avance	FR7200739
Réseau hydrographique du Gât-Mort et du Saucats	FR7200797

Outre ces sites directement concernés par l’aire d’étude, on compte également 8 sites Natura 2000, dont la proximité avec l’aire d’étude justifie qu’ils soient étudiés. Ils sont récapitulés dans le tableau suivant.

Tableau 122 : Les sites Natura 2000 à proximité de l’aire d’étude (Source : DREAL Occitanie et Nouvelle-Aquitaine)

Nom du site	N° du site
Champ de tir de Captieux	FR7200723
L’Ourbise	FR7200738
Carrières de Castelculier	FR7200799
Caves de Nérac	FR7200800

Nom du site	N° du site
Arjuzanx	FR7212001
Réseau hydrographique du Midou et du Ludon	FR7200806
Champ de tir du Poteau	FR7210078
Cavités et coteaux associés en Quercy-Gascogne	FR7302002

Les principales zones naturelles protégées et/ou recensées dans l'aire d'étude se localisent principalement autour :

- Des grands cours d'eau, de leurs affluents ou des zones humides associées comme la Garonne, la Douze, le Ciron ;
- Des grandes zones humides et le réseau de zones humides présent dans le massif des Landes de Gascogne ;
- Des zones de coteaux dans le Lot-et-Garonne ;
- Et d'autres sites ponctuels.

C'est au niveau de ces sites que se rencontrent les grandes zones de protection des milieux naturels (réseau Natura 2000) et zonage d'inventaire (ZNIEFF).

Conformément au décret n°2010-365 du 09 avril 2010 (modifiant l'Art. L.414 et suivants 5 « dispositions relatives à l'évaluation des incidences Natura 2000 » du Code de l'Environnement), des dossiers d'analyse des incidences sur les sites Natura 2000 sont réalisés pour chaque site Natura 2000 susceptible d'être impacté, directement ou indirectement (volume 6 de l'étude d'impact).

Ainsi, 8 sites Natura 2000 sont concernés directement par l'aire d'étude (ZPS et ZSC) auxquels s'ajoutent 8 autres sites Natura 2000 considérés dans l'aire d'influence du projet.

Le dossier d'évaluation des incidences du projet des sites Natura 2000 est présenté dans le volume 6 de l'étude d'impact.

Les détails méthodologiques ayant conduit aux choix des sites Natura 2000 devant faire l'objet d'une évaluation des incidences sont donnés dans ce même volume et dans le sous-chapitre « Méthodes d'évaluation pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet - Présentation des difficultés rencontrées ».

L'évaluation des incidences Natura 2000 menée dans le cadre du présent dossier rend compte de la comptabilité du projet avec les prescriptions associées à ces sites.

6.3.5.4. Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques prévues à l'article L371-2 du Code de l'environnement

En application des dispositions de l'article L371-2 du Code de l'environnement, le document-cadre « Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques » a été élaboré, à partir des travaux du comité opérationnel « trame verte et bleue » mis en place dans le cadre du Grenelle de l'environnement, en association avec le comité national « trames verte et bleue » créé fin 2011.

Les orientations nationales ont été adoptées par décret en Conseil d'État (décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques).

Le document-cadre contient deux parties :

- Une partie relative aux choix stratégiques précisant les définitions, les objectifs et les grandes lignes directrices pour la mise en œuvre de la trame verte et bleue ;
- Une partie constituant le guide méthodologique précisant les enjeux nationaux et transfrontaliers pour la cohérence écologique de la trame verte et bleue à l'échelle nationale, les éléments méthodologiques propres à assurer la cohérence des schémas régionaux en termes d'objectifs et de contenu et un dernier volet relatif à l'élaboration des schémas régionaux pour les départements d'outre-mer.

Plusieurs objectifs concernent les projets d'infrastructures linéaires :

- Conserver et améliorer la qualité écologique des milieux et garantir la libre circulation des espèces de faune et de flore sauvages :
 - En contribuant à diminuer les effets négatifs des barrières artificielles ponctuelles, linéaires ou surfaciques, notamment en réduisant la mortalité non naturelle de nombreuses espèces animales, en particulier celle liée aux infrastructures linéaires ;
- Maîtriser l'urbanisation et l'implantation des infrastructures et améliorer la perméabilité des infrastructures existantes :
 - En évitant que l'aménagement du territoire, les projets d'infrastructures linéaires et l'urbanisation conduisent à la destruction, la dégradation ou la fragmentation de milieux naturels, ou à la banalisation des espaces.

Ces objectifs sont déclinés au sein des schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE), traités dans le paragraphe « Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) », présenté précédemment.

Par ailleurs, les projets d'infrastructures doivent appréhender dès l'amont de la conception du projet et dans toutes les procédures d'instruction, jusqu'à la décision de réaliser ou non le projet, les effets sur la biodiversité et les continuités écologiques.

Les études doivent prendre en compte l'ensemble des effets directs, indirects et induits de la création de l'infrastructure, en cohérence avec les enjeux de la trame verte et bleue, avant que soient définies les mesures nécessaires pour éviter, réduire et le cas échéant, compenser les conséquences dommageables pour la fonctionnalité des continuités écologiques.

Le GPSO a, dès sa conception, pris en compte les aspects de trames verte et bleue, en optimisant tout d'abord le tracé afin d'éviter au maximum les effets puis en établissant des mesures de réduction et de compensation :

- La prise en compte de la dimension environnementale dans la conception du projet est présentée dans le volume 3 : « Solutions de substitution étudiées et raisons du choix du tracé présenté » ;
- Les effets et mesures concernant le patrimoine naturel et biologique sont décrits précisément dans les volumes 4 « Analyse des effets du GPSO sur l'environnement », 5 « Mesures d'évitement, de réduction et de compensation » et 7 composé des cahiers géographiques.

6.3.5.5. Plans départementaux des itinéraires de randonnées motorisées prévus par l'article L361-2 du Code de l'environnement

L'article L361-2 du Code de l'environnement prévoit que les départements établissent « un plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée dont la création et l'entretien demeurent à sa charge ».

Aucun des départements traversés par le GPSO n'a élaboré ce type de plan.

6.3.6. Forêt et agriculture

6.3.6.1. Programme régional de la forêt et du bois prévu par l'article L122-1 du Code forestier

Le Programme Régional de la Forêt et du Bois (PRFB) décline à l'échelle régionale le Programme National de la Forêt et du Bois (PNFB) issu de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014.

L'ambition du PNFB est de créer de la valeur et de l'emploi à partir de la richesse de la forêt française en mobilisant cette ressource dans le strict respect d'une gestion durable.

Programme régional de la forêt et du bois Occitanie

Le PRFB de la région Occitanie pour la période 2019-2029 a été approuvé par l'arrêté ministériel du 19 juin 2019.

Il fixe les priorités économiques, environnementales et sociales de la région et les traduit en objectifs. Le PRFB a une portée stratégique. Il comprend des orientations générales et un large plan d'action articulé autour de 30 fiches actions.

Le Schéma Régional de Gestion Sylvicole (SRGS), les Directives Régionales d'Aménagement (DRA) et les Schémas Régionaux d'Aménagement (SRA) constituent la déclinaison opérationnelle des objectifs du PRFB pour la gestion durable des forêts privées, domaniales et des autres forêts publiques.

Programme régional de la forêt et du bois Nouvelle-Aquitaine

Le PRFB 2020-2030 de la région Nouvelle-Aquitaine a été approuvé par l'arrêté ministériel du 30 décembre 2020.

Il propose un plan d'actions intégrant tous les enjeux liés à la dimension multifonctionnelle de la forêt et à la bioéconomie, avec pour objectif d'augmenter les prélèvements de bois en Nouvelle-Aquitaine et de valoriser la ressource locale, tout en assurant le renouvellement durable de la forêt dans un contexte prégnant de changement climatique.

Le PRFB regroupe 40 fiches actions pour permettre à la filière d'atteindre les objectifs fixés par le document.

Le GPSO n'a pas vocation à intervenir dans le domaine de la gestion forestière et n'est donc pas concerné par ces documents.

6.3.6.2. Directives régionales d'aménagement des forêts domaniales et schémas régionaux d'aménagement des forêts des collectivités prévus par l'article L122-2 du Code forestier

Les DRA (Directives Régionales d'Aménagement) et les SRA (Schémas Régionaux d'Aménagement) sont les documents de planification forestière qui encadrent l'élaboration des aménagements forestiers.

Les DRA des forêts domaniales et SRA ont été institués par la loi d'orientation sur la forêt du 9 juillet 2001.

Les DRA et les SRA s'adressent principalement à trois catégories de publics dont les attentes sont différentes :

- Les aménageurs, les gestionnaires et les propriétaires ;
- Les décideurs (services de l'État, collectivités, élus...) ;
- Les professionnels et usagers de la forêt.

Ces documents doivent préciser les principaux objectifs et critères de choix permettant de mettre en œuvre une gestion durable des forêts concernées.

Le GPSO n'a pas vocation à intervenir dans le domaine de la gestion forestière et n'est donc pas concerné par ces documents.

6.3.6.3. Schémas régionaux de gestion sylvicole (SRGS) des forêts privées prévus par l'article L122-2 du Code forestier

Le Schéma Régional de Gestion Sylvicole (SRGS) d'Aquitaine, prévu par la loi d'orientation forestière du 9 juillet 2001 comme cadre des documents de gestion durable des forêts privées, a été approuvé par arrêté du ministre de l'Agriculture et de la pêche en date du 21 juin 2006 et élaboré par le Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF) d'Aquitaine.

Un nouveau SRGS est en cours d'élaboration en Nouvelle-Aquitaine. Le CRPF Nouvelle-Aquitaine a organisé une concertation préalable du public pour l'élaboration de ce document. Cette phase de concertation préalable s'est clôturée le 30 novembre 2020. Par la suite, la CRFB s'est réunie le 13 juin 2022 pour émettre un avis sur le projet de SRGS. L'autorité Environnementale a également fourni un avis sur le projet de SRGS le 24 mars 2022. Le schéma est encore en cours de réalisation.

Le SRGS d'Occitanie a été approuvé par arrêté le 14 juin 2024. Il apporte un cadre rénové de la gestion des forêts privées régionales, en prise avec les enjeux actuels. Élaboré par le CRPF, il a une valeur réglementaire : les Plans Simples de Gestion (PSG), les Règlements Types de Gestion (RTG) et les Codes de Bonnes Pratiques Sylvicoles (CBPS) doivent y être conformes. Il constitue aussi un guide synthétique pour tous les propriétaires forestiers qui s'interrogent sur la gestion de leur forêt.

Le GPSO n'a pas vocation à intervenir dans le domaine de la gestion forestière. Néanmoins, la forêt est un enjeu intégré par le maître de l'ouvrage dès la conception du projet qui a travaillé en concertation avec les organismes référents en la matière.

Le développement durable concrètement

Engagement 13. Préserver les terroirs et favoriser le développement des activités agricoles, viticoles et sylvicoles

Cet engagement passe par les actions suivantes :

- Logique d'évitement dans la détermination du tracé : évitement et réduction des emprises dans les secteurs agricoles et sylvicoles avec enjeux forts et très forts (culture biologique, zones maraîchères, arboriculture, vigne AOC...) ;
- Concertation avec les parties prenantes : CRPF, SSO, CA ;
- Favoriser le recours à la ressource sylvicole locale : utilisation du bois-énergie dans l'éco-construction des gares... ;
- La concertation avec les organismes sylvicoles et notamment le travail important réalisé sur le rétablissement des pistes DFCI ;
- L'anticipation des boisements compensateurs retenue dans le cadre du programme d'anticipation foncière.

6.3.6.4. Plan Pluriannuel Régional de Développement Forestier prévu par l'article L122-12 du Code forestier

Afin d'améliorer la production et la valorisation économique du bois, tout en respectant les conditions d'une gestion durable des forêts, la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010 a instauré dans chaque région un Plan Pluriannuel de Développement Forestier (PPRDF).

En Midi-Pyrénées, le plan pluriannuel régional de développement forestier 2011-2016 a été approuvé par arrêté préfectoral du 28 mars 2012.

En Aquitaine, le même document a été approuvé par arrêté préfectoral du 19 décembre 2012 pour la période 2012 à 2016.

Ces plans ont vocation à être porté à la connaissance des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme (SCoT ou PLU).

Le GPSO n'a pas vocation à intervenir dans le domaine de la gestion forestière et n'est donc pas concerné par ces documents.

6.3.6.5. *Stratégie locale de développement forestier prévue par l'article L123-1 du Code forestier*

Dans les forêts publiques et privées, les Stratégies Locales de Développement Forestier (SDLF) sont de véritables outils d'aménagement durable concerté qui offrent la possibilité de mettre en place une politique de gestion forestière territoriale.

Une stratégie locale de développement forestier est une action territoriale de développement forestier qui vise à ancrer la forêt dans le territoire et à la promouvoir comme instrument d'aménagement durable de l'espace.

Elle résulte d'une initiative locale et repose sur une démarche de concertation entre les différents acteurs locaux en vue d'aboutir à un projet collectif partagé de mise en valeur de la forêt. Cette démarche doit permettre le débat et les échanges entre les propriétaires et gestionnaires forestiers privés et publics, les acteurs économiques de la filière forêt-bois, les collectivités, les élus, les représentants des usagers de la forêt et de la société civile (association de protection de l'environnement), les partenaires institutionnels...

C'est à partir d'une réflexion globale prenant en compte l'ensemble des fonctions de la forêt que sont élaborées les SLDF. Celles-ci doivent identifier et promouvoir les différentes fonctions économiques, sociales et environnementales que porte la forêt et définir ensuite une stratégie concertée de gestion de la forêt.

Au-delà de la concertation en cours avec les organismes concernés, des échanges seront engagés dans le cadre des études de conception détaillée du GPSO avec les gestionnaires des différentes forêts traversées (domaniales, communales ou privées, avec ou sans document de gestion).

6.3.6.6. *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 GPSO n'est pas concerné par ce schéma.

6.3.6.7. *Schéma des structures des exploitations de cultures marines prévu par l'article 5 du décret n°83-228 du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines*

Le GPSO n'est pas concerné par ce schéma.

6.3.7. Patrimoine et paysage

6.3.7.1. *Directive de protection et de mise en valeur des paysages prévue par l'article L350-1 du Code de l'environnement*

Instituées par la loi n°93-24 du 8 janvier 1993, dite loi « Paysage », les directives de protection et de mise en valeur des paysages, dites directives « paysagères » ont pour objet d'assurer la protection et la mise en valeur des éléments caractéristiques constituant les structures paysagères d'un territoire.

À la différence d'autres dispositifs de protection, notamment les classements de sites ou les aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine, elles ne visent pas à protéger de manière systématique l'ensemble d'un territoire. Au contraire, elles ont vocation à préserver et mettre en valeur de manière discontinue et sélective les structures paysagères d'un territoire, restant régi par les règles de droit commun en matière d'urbanisme et d'environnement.

Les structures paysagères se définissent comme l'agencement ou la combinaison d'éléments végétaux, minéraux, hydrauliques, agricoles, urbains formant des ensembles ou des systèmes cohérents, tels que des bocages, des terrasses de culture, des réseaux de chemin, des plantations d'alignement, des éléments isolés (un arbre, une construction, un monument naturel ou culturel).

Les directives paysagères n'ont pas seulement pour objet de protéger les éléments matériels des structures paysagères, elles peuvent également porter sur la vision de ces éléments et délimiter des cônes de visibilité à partir de lieux ou itinéraires privilégiés d'appréhension d'un paysage.

Depuis la promulgation de la loi « Paysage » en 1993, quatre directives paysagères ont été mises à l'étude par le ministère de l'environnement : les Alpilles, les côtes de Meuse et la Petite Woëvre, les vues sur la cathédrale de Chartres et le Mont Salève.

Seules les directives des Alpilles et du Mont Salève ont été approuvées par décrets respectifs du 4 janvier 2007 et du 27 février 2008.

Le GPSO n'est pas concerné par cette directive.

6.3.7.2. *Plan de sauvegarde et de mise en valeur prévu par l'article L313-1 du Code de l'urbanisme*

Plus de 800 sites patrimoniaux remarquables ont été créés depuis le 8 juillet 2016. Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) est un des deux outils de planification dédiés à la préservation et à la mise en valeur des sites patrimoniaux remarquables.

Seulement 4 PSMV sont présents dans les départements traversés par les opérations ferroviaires de la phase 1 du GPSO : Haute-Garonne, Tarn-et-Garonne, Lot-et-Garonne, Gironde et Landes.

Ces sites sont situés sur les communes de Toulouse, Montauban, Bordeaux et Nérac.

Ces sites sont localisés dans les centres-villes des communes. Le GPSO n'intersecte aucun de ces sites et n'est donc pas concerné par ce plan.

6.3.8. Plans de prévention des risques

6.3.8.1. *Plan de prévention des risques technologiques prévu par l'article L.515-15 du Code de l'environnement*

Les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) concernent les établissements SEVESO « Seuil haut ». Les modalités, les délais de mise en œuvre ou encore la définition du périmètre d'étude nécessaire à la prescription des PPRT sont définis par les articles R515-39 à R515-50 du Code de l'Environnement.

Le PPRT définit plusieurs zones au sein desquelles les constructions nouvelles ou extensions sont interdites ou soumises à certaines conditions. Ces secteurs tiennent compte du niveau de risque lié aux activités, et sont caractérisés par des servitudes d'utilité publique spécifiques retranscrites dans le document d'urbanisme communal.

L'aire d'étude intercepte deux zonages de PPRT actifs, celui du site de Lespinasse et celui du site MLPC à Lesgor qui ne se trouve pas au sein de l'aire d'étude. Les dispositions de ces documents sont présentées dans les cahiers géographiques de l'étude d'impact. L'aire d'étude intercepte également le PPRT du site Gruel Fayer à Estillac. Ce PPRT a été abrogé à la suite de la cessation de l'activité par l'arrêté n°2015078-0016 du 19 mars 2015.

Les sites de Villenave-d'Ornon (Gazechim) et de Labastide-Saint-Pierre (Gruel Fayer) ne font pas l'objet de PPRT mais de porter-à-connaissance (PAC) concernant ces risques, permettant de les inscrire également dans les documents d'urbanisme.

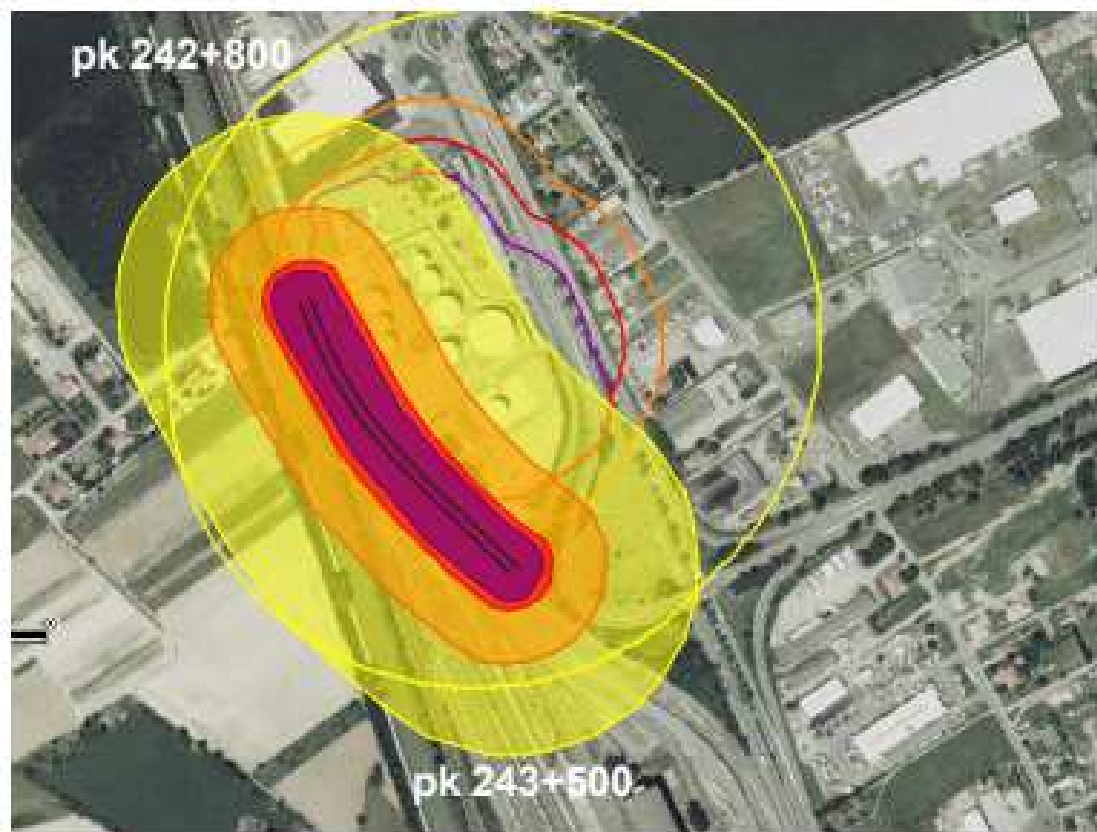
La centrale de Golfech n'est pas soumise à PPRT, mais dispose d'un périmètre de mise en place de mesures d'intervention d'urgence de 20 km.

Site Total Raffinage Marketing à Saint-Jory

Le site Total Raffinage Marketing se situe à proximité immédiate des voies ferrées, entre 15 m et 150 m suivant les installations concernées.

Les courbes enveloppes des zones de dangerosité du site Total Raffinage Marketing se présentent comme suit. Ces courbes présentent les effets de surpression et thermiques potentiels.

Figure 313 : Courbes enveloppes des zones de dangerosité du site Total Raffinage Marketing



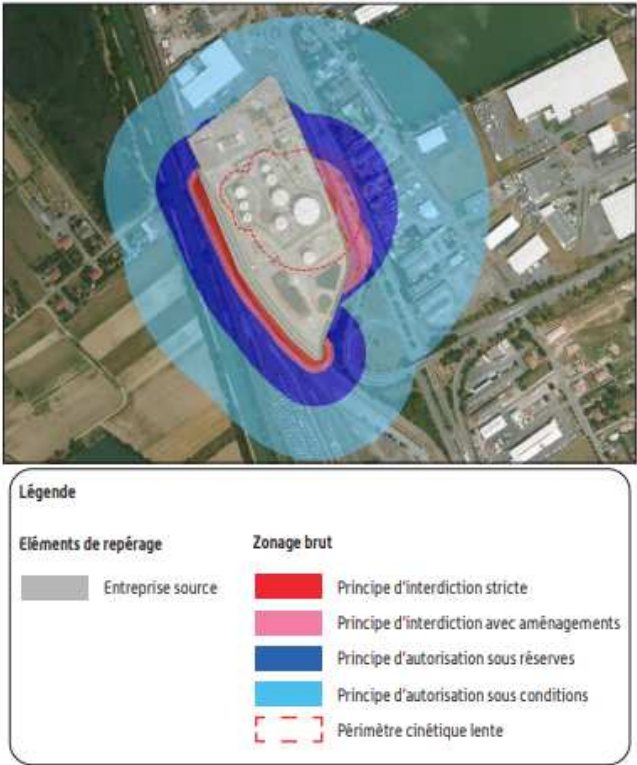
La voie ferrée intercepte les zonages suivants du PPRT de Total Raffinage Marketing :

- **Zonage bleu « b »** : zones exposées à un niveau d'aléa moyen ou faible sur lesquelles des constructions sont possibles sous conditions. Certaines recommandations sont également émises ;
- **Zonage bleu « B »** : zones exposées à un niveau d'aléa moyen sur lesquelles quelques constructions sont possibles, sous réserve que ce soient :
 - des constructions, en faible densité, des dents creuses ;
 - Des aménagements de constructions existantes non destinés à accueillir de nouvelles populations ;
- **Zonage rouge « r »** : zones exposées à un niveau d'aléa fort sur lesquelles de nouvelles implantations sont interdites, mais où seuls les bâtiments industriels existants peuvent être aménagés et étendus sous certaines conditions et prescriptions.

Dans une moindre mesure (zonage qui empiète légèrement sur l'emprise des voies ferrées) :

- **Zonage rouge « R »** : Zones exposées à un niveau d'aléas très fort dans lesquelles notamment les nouvelles constructions sont interdites.

Figure 314 : Document graphique du PPRT – Site Total Raffinage Marketing



Le règlement du PPRT fixe les conditions d'occupation et d'utilisation du sol à l'intérieur de chaque zone colorée et indiquée sur la cartographie. Son objet est d'énoncer des règles d'urbanisme applicables aux constructions nouvelles prévues dans les secteurs concernés par l'aléa et aux constructions existantes dans ces mêmes secteurs d'aléa. Dans le règlement, des aménagements ou des projets de constructions peuvent y être interdits ou subordonnés au respect de prescriptions.

Le règlement du PPRT est opposable à toute personne publique ou privée qui désire entreprendre des constructions, installations, travaux ou activités sans préjudice des autres dispositions législatives ou réglementaires qui trouveraient à s'appliquer.

Vis-à-vis du site TOTAL Marketing France, un système d'arrêt des circulations en cas d'accident existe déjà et a été jugé conforme aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 3 avril 2012 par la DREAL et la DDT. Ce système continuera d'être appliqué en cas d'accident au sein des établissements Seveso.

Le projet d'aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse intègre dans sa conception le respect du PPRT et l'application des prescriptions émises par la DREAL dans le cadre de la concertation mise en place par SNCF Réseau.

Le PPRT précise que le développement de nouvelles infrastructures et l'aménagement de celles existantes (création de nouvelles voies ferrées par exemple) sont possibles s'ils n'aggravent pas les risques encourus dans la zone.

De ce fait, l'aménagement de nouvelles infrastructures de l'axe ferroviaire Toulouse-Bordeaux pourra être autorisé, sous réserve de la réalisation d'ouvrages de protection des voyageurs adaptés aux intensités des effets thermiques et de surpressions identifiées dans le périmètre d'exposition aux risques.

Le projet respectera les prescriptions du règlement du PPRT.

Les dispositions constructives applicables aux constructions nouvelles et aux aménagements du bâti existant du PPRT prescrivent les mesures obligatoires pour l'existant : « 2.2 Infrastructures : Pour la portion de voie ferrée existante inscrite dans le périmètre du PPRT, un système devra être mis en place sous 2 ans, afin d'en interdire l'accès, en cas d'accident sur le site Total Raffinage Marketing (NDR : ancien nom du site Seveso) en tenant compte des mesures déjà prises dans le cadre du plan particulier d'intervention.

Hors cas de force majeure, l'arrêt et le stationnement, dans le périmètre du PPRT, de trains transportant des passagers sont interdits. »

Enfin les recommandations du PPRT : « Il est recommandé pour les travaux d'aménagement des infrastructures existantes de mettre en œuvre des travaux de réduction de la vulnérabilité qui pourront être déterminés en se référant aux points 1 et 2 de la fiche « Dispositions constructives applicables aux constructions nouvelles et aux aménagements du bâti existant » du règlement de PPRT. Il est également recommandé de mettre en place sur l'ensemble des tronçons présents dans le périmètre d'exposition aux risques une signalisation avertissant des risques. ».

Le projet prévoit ainsi la construction, au droit du site, d'un ouvrage de section rectangulaire **couvrant les 2 voies lentes à l'est** (situées du côté du site industriel), dans le but de protéger les voyageurs empruntant la ligne SNCF.

Sur la base d'études réalisées par l'INERIS et de réflexions engagées avec l'industriel sur le réaménagement du site (dépenses portées par l'opération AFNT) permettant de réduire la vulnérabilité du tronçon de voie ferrée, il est ainsi envisagé un **ouvrage de longueur 220 m (protection contre les effets irréversibles et létaux), prolongé d'un mur de protection contre les bris de vitre, de longueur 100 m et hauteur 8 m.**

Nota : l'ouvrage proposé à l'issue des études préliminaires et présenté dans le dossier d'enquête préalable à la DUP était un ouvrage au-dessus des 4 voies. Les études confiées à l'INERIS ont permis d'optimiser la consistance de l'ouvrage tout en obtenant les mêmes résultats de protection des trains et des voyageurs.

Cas particulier du site Gruel Fayer à Estillac

Le site Seveso Gruel Fayer à Estillac est définitivement fermé depuis 2014, il faisait l'objet d'un PPRT qui a été abrogé par l'arrêté n°2015078-0016 du 19 mars 2015 à la suite de la cessation d'activité.

Figure 315 : Emprise Gruel Fayer à Estillac



Cas particulier du site Gruel Fayer à Labastide-Saint-Pierre

Le site Gruel Fayer à Labastide-Saint-Pierre est soumis à un régime SEVESO Seuil haut, il fait l'objet d'un Porter à Connaissance (PAC) technologique.

Figure 316 : Localisation du site Gruel Fayer à Labastide Saint-Pierre

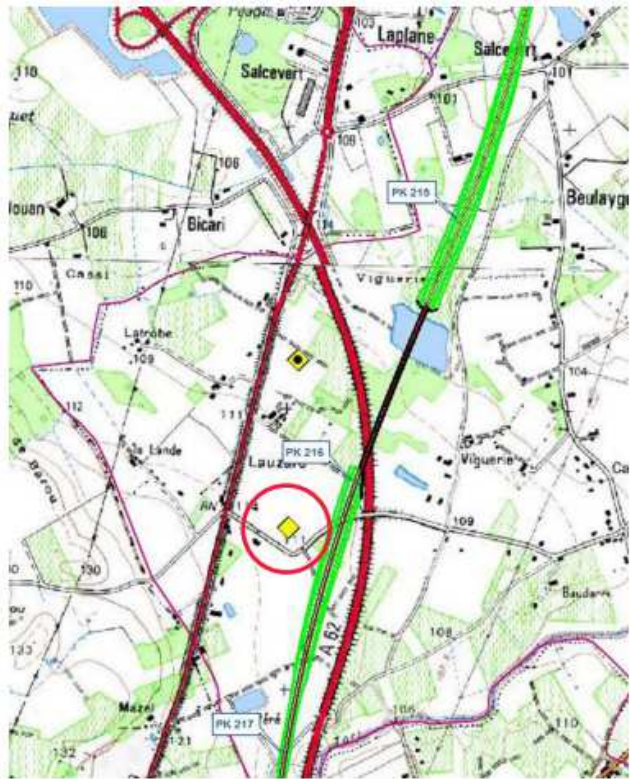


Figure 317 : Périmètre des servitudes d'utilité publique du site SEVESO Gruel Fayer à Labastide-Saint-Pierre (Source : AP du 25 juin 2014 instituant des Servitudes d'Utilités Publiques autour de l'établissement GRUEL FAYER sur le territoire de Labastide-Saint-Pierre)

